

**INOVASI STASIUN PENGISIAN DAYA MOBIL LISTRIK DI  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA  
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)  
06 JANUARI 2025 – 28 FEBRUARI 2025**



**Disusun Oleh:**

**ZAHRAH NUURUL ARIKAH ADI PUTRI**  
**NIT. 30622075**

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

**INOVASI STASIUN PENGISIAN DAYA MOBIL LISTRIK DI  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA  
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)  
06 JANUARI 2025 – 28 FEBRUARI 2025**



**Disusun Oleh:**

**ZAHRAH NUURUL ARIKAH ADI PUTRI**

**NIT. 30622075**

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

## LEMBAR PERSETUJUAN

### INOVASI STASIUN PENGISIAN DAYA MOBIL LISTRIK DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA

Oleh:

**ZAHRAH NUURUL ARIKAH ADI PUTRI**  
**NIT. 30622075**

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan  
Surabaya

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

Disetujui di:

Kulon Progo, 5 Maret 2025

Supervisor

**JEP PARDAMEAN**  
**NIP. 20244167**

Dosen Pembimbing

**MAULANA ANIFA SILVIA, S.E., M.M.**  
**NIP. 19840513 200912 2 006**

Mengetahui,

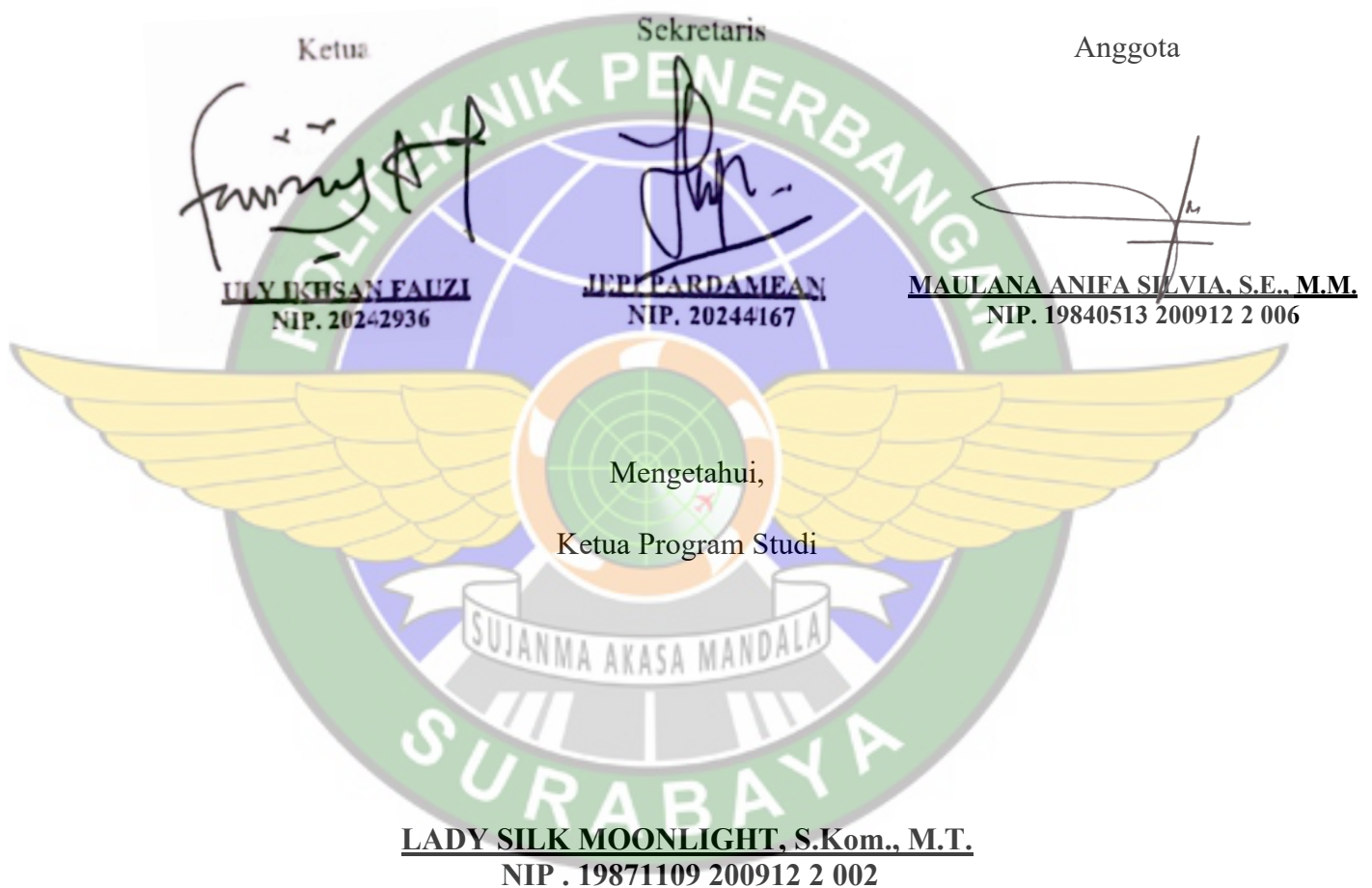
Airport Operation, Services, and Security  
Division Head

**RAHMAD FEBRIAN SYAHRANI**  
**NIP. 20240200**

## LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan tim penguji pada tanggal 5 Maret 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan atas kehadiran Allah SWT dengan rahmat dan karunia-Nya sehingga Penulis dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta dan juga penulis dapat menyelesaikan Laporan OJT ini sesuai dengan waktu yang telah disediakan.

*On the Job Training* (OJT) merupakan kewajiban bagi taruna/i Manajemen Transportasi Udara sebagaimana tercantum dalam peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor PK.09/BPSDMP-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan. Dengan adanya laporan secara tertulis ini diharapkan dapat menjadi referensi atau sebagai informasi bagi taruna mengenai spesifikasi maupun fasilitas yang ada di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Selain itu, laporan ini juga merupakan sebagai bukti bahwa telah terselesaikannya *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) diharapkan mampu membuat taruna terjun ke dunia kerja secara langsung dan memperoleh pengalaman. Harapannya, dalam jangka panjang lulusan Politeknik Penerbangan Surabaya bisa terjun dalam dunia kerja secara professional.

Dengan telah selesainya penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini, penulis menyampaikan terimakasih yang sebesar - besarnya kepada:

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugrah dan lindungan pada hambanya.
2. Kedua Orang Tua beserta saudara yang selalu mendukung dan menyemangati dalam segala keadaan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.M, selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
5. Ibu Maulana Anifa Silvia, S.E., M.M. selaku pembimbing *On the Job Training* (OJT).
6. Bapak Ruly Artha, selaku *General Manager* Bandar Udara Internasional

Yogyakarta.

7. Bapak Rahmat Febrian Syahrani, selaku *Airport Operation, Services, and Security Division Head*.
8. Bapak Uly Ikhsan Fauzi, selaku PGS *Airport Operation Landside and Terminal Department Head*.
9. Bapak Jopi Pardamean, selaku Supervisor Lapangan AOLT *On the Job Training* (OJT).
10. Bapak Risman Noermansyah, selaku Supervisor AMC *On the Job Training* (OJT).
11. Ibu Fitri Kusumandari, sebagai Supervisor AOLT *On the Job Training* (OJT).
12. Mas Harry Saputra Gumay, sebagai alumni Program Studi MTU 0 Politeknik Penerbangan Surabaya berpenempatan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
13. Seluruh pegawai PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
14. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Program Studi MTU.
15. Rekan-rekan *On the Job Training* (OJT) atas kebersamaan dan kerjasamanya.

Dalam penulisan laporan ini tentunya masih terdapat banyak kesalahan. Kami menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam laporan ini, untuk itu kami mohon maaf yang sebesar-besarnya dalam penulisan laporan ini. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat kami harapkan untuk memperbaiki laporan *On the Job Training* (OJT) ini. Semoga laporan ini dapat berguna kedepannya untuk pembaca dan dapat dijadikan sebagai bahan pembelajaran.

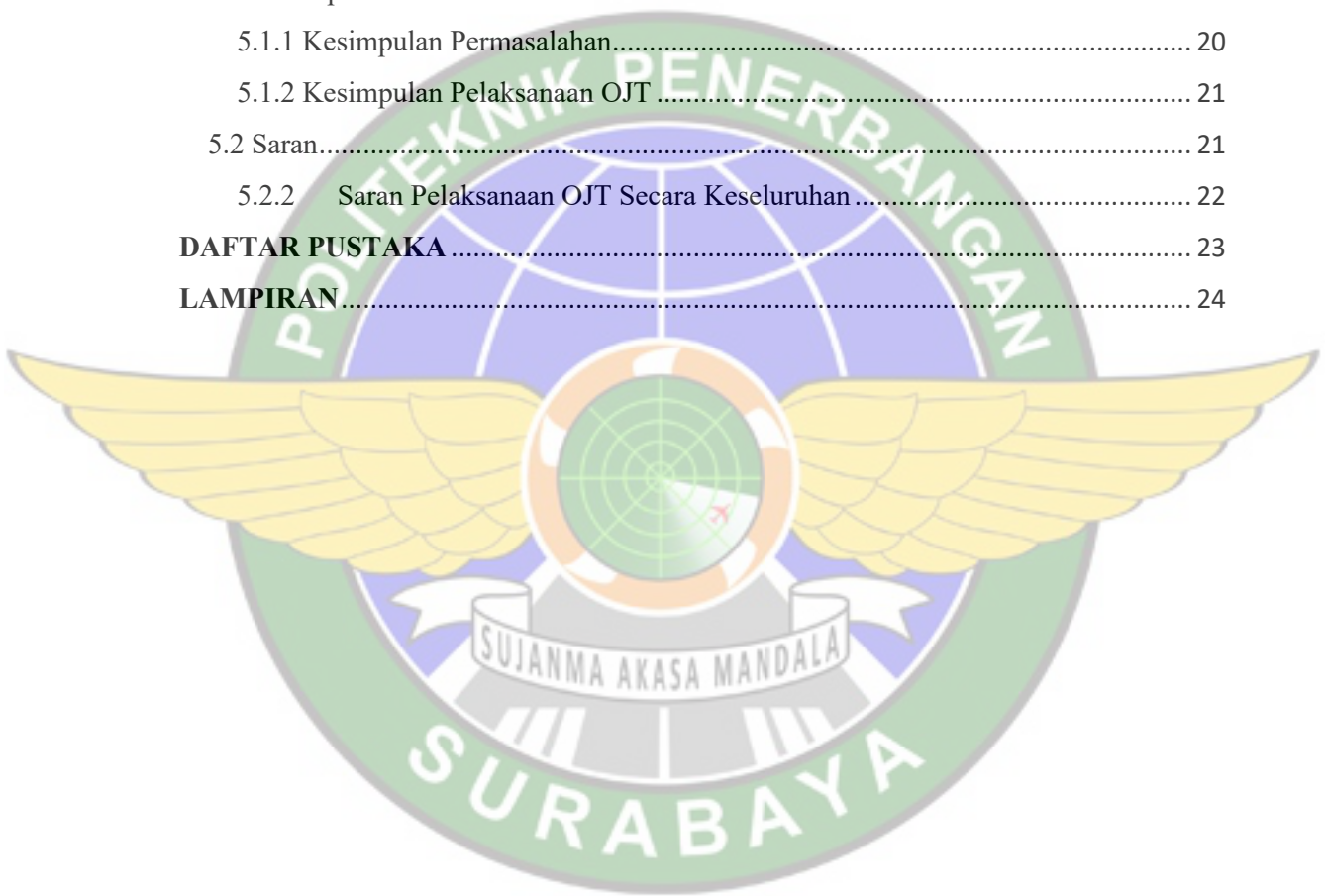
Kulon Progo, 5 Maret 2025

Penyusun

## DAFTAR ISI

<b>COVER .....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I.....</b>	<b>1</b>
<b>PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.1.1 Dasar Hukum Pelaksanaan .....	2
1.2 Maksud dan Manfaat OJT.....	3
1.2.1 Maksud Pelaksanaan OJT.....	3
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan OJT .....	3
<b>BAB II .....</b>	<b>4</b>
<b>PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING.....</b>	<b>4</b>
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum .....	6
<b>BAB III.....</b>	<b>8</b>
<b>TINJAUAN TEORI .....</b>	<b>8</b>
3.1 Bandar Udara.....	8
3.2 Terminal Bandar Udara .....	9
3.3 Parkir Kendaraan .....	10
<b>BAB IV .....</b>	<b>13</b>
<b>PELAKSANAAN OJT.....</b>	<b>13</b>
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT .....	13
4.1.1 Unit AOLTL (Airport Operation Landside and Terminal) .....	13
4.1.2 Unit AMC (Apron Movement Control).....	14
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT .....	14

4.2.1 Jadwal Shift Unit AOLT .....	15
4.2.2 Jadwal Shift Unit AMC .....	15
4.3. Permasalahan.....	15
4.4 Penyelesaian Masalah.....	16
4.4.1 Peletakan lokasi Stasiun Pengisian Daya Mobil Listrik .....	17
<b>BAB V</b> .....	20
<b>PENUTUP</b> .....	20
5.1 Kesimpulan.....	20
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	20
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT .....	21
5.2 Saran.....	21
5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan .....	22
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	23
<b>LAMPIRAN</b> .....	24



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2. 1</b> Bandar Udara Internasional Yogyakarta .....	5
<b>Gambar 2. 2</b> Layout Bandar Udara Internasional Yogyakarta .....	7
<b>Gambar 2. 3</b> Struktur Organisasi .....	7
<b>Gambar 3. 1</b> Bandar Udara Internasional Yogyakarta .....	8
<b>Gambar 3. 2</b> Terminal Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	10
<b>Gambar 3. 3</b> Tarif Parkir VIP .....	11
<b>Gambar 3. 4</b> Tarif Parkir Standar.....	11
<b>Gambar 3. 5</b> Parkir Mobil Gedung Parkir Lantai 3.....	12
<b>Gambar 3. 6</b> Parkir Mobil Gedung Parkir Lantai 2.....	12
<b>Gambar 3. 7</b> Parkir Motor Lantai 1.....	12
<b>Gambar 3. 8</b> Parkir VIP .....	12
<b>Gambar 4. 1</b> Ruang Unit AOLT (Airport Operation Landside and Terminal).....	13
<b>Gambar 4. 2</b> Ruang AOCC (Airport Operation Control Center) .....	14
<b>Gambar 4. 3</b> Ruang AMC (Apron Movement Control) .....	14
<b>Gambar 4. 4</b> Peletakan stasiun pengisian daya mobil listrik yang strategis .....	18



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 4. 1</b> Pembagian unit taruna/i di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	15
<b>Tabel 4. 2</b> Jadwal shift unit AOLT .....	15
<b>Tabel 4. 3</b> Jadwal shift unit AMC.....	15
<b>Tabel 4. 4</b> Jumlah Kendaraan perminggu pada tanggal 23-29 Desember 2024.....	17



## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1</b> Dokumentasi Kegiatan .....	24
<b>Lampiran 2</b> Log Book Kegiatan Unit AOLT.....	26
<b>Lampiran 3</b> Log Book Kegiatan Unit AMC .....	29



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

*On the Job Training* (OJT) adalah kegiatan yang merupakan bagian dari Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian) untuk lebih memahami dan memperluas wawasan serta cakupan pekerjaan di bidang tertentu. Selain itu, OJT juga mendorong para peserta didik untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan sektor penerbangan, baik di tingkat internasional, regional, maupun domestik, memiliki dampak signifikan terhadap pengembangan dan pertumbuhan transportasi udara di Indonesia. Saat ini, industri penerbangan semakin maju dan berkembang dengan cepat, seiring dengan pertumbuhan kebutuhan transportasi global yang menjadi kebutuhan utama masyarakat. Di Indonesia, sektor penerbangan terus mengalami kemajuan, mulai dari bandar udara yang sudah ada hingga kemunculan bandar udara baru di berbagai pulau.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) di bawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan, yang bertugas menyelenggarakan pendidikan profesional diploma di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan, POLTEKBANG memiliki fokus utama dalam mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia di sektor Perhubungan Udara, dengan komitmen kuat untuk menyediakan fasilitas dan pengajar yang profesional demi mencapai keselamatan penerbangan. Program Studi Diploma III yang ditawarkan meliputi Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Teknik Navigasi Udara (TNU), Lalu Lintas Udara (LLU), Teknik Pesawat Udara (TPU), Manajemen Transportasi Udara (MTU), Komunikasi Penerbangan (KP), dan Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

Program studi Manajemen Transportasi Udara (MTU) adalah program yang mempelajari ilmu manajemen dalam sektor transportasi udara, di mana terdapat kegiatan praktik di berbagai bidang. Pembelajaran tidak hanya mengandalkan teori di kelas. Oleh karena itu, dilaksanakan kerja praktik lapangan kurang lebih

selama 2 bulan di bandar udara di beberapa pulau di Indonesia. Harapannya, peserta didik di bidang manajemen transportasi udara ini dapat menerapkan semua aspek ilmu pengetahuan, mengembangkan kemampuan berpikir, serta menyelesaikan tantangan dan permasalahan yang muncul di lapangan.

Salah satu syarat kelulusan bagi peserta didik adalah *On the Job Training* (OJT), yang dilaksanakan sesuai dengan kurikulum masing-masing Program Studi. OJT berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam dunia kerja yang nyata, baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri terkait. OJT merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan peserta didik manajemen transportasi udara agar menjadi manajer yang kompeten dan bertanggung jawab dalam bidang pelayanan penerbangan.

#### 1.1.1 Dasar Hukum Pelaksanaan

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2020 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 Tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional.
3. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 481 Tahun 2012 Tentang Lisensi Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 67 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 67*) Tentang Standar Kesehatan dan Sertifikasi Personel Penerbangan.
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Revisi 01 2 Nomor PM 137 Tahun 2015 Tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodromes*).

7. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 41 Tahun 2017 Tentang Pedoman Teknis Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (*Advisory Circular CASR Part 139-11*) Lisensi Personil Bandara.
8. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 39 Tahun 2015 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Volume I Bandar Udara (*Aerodromes*).
9. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 26 Tahun 2014 Tentang Lisensi Personel Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya.
10. Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan.
11. Kalender Diklat Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
12. SM 106 Pengantar OJT MTU Politeknik Penerbangan Surabaya.

## **1.2 Maksud dan Manfaat OJT**

Adapun maksud dan manfaat dalam penyelenggaraan *On the Job Training* (OJT) ini adalah untuk:

### **1.2.1 Maksud Pelaksanaan OJT**

Maksud Pelaksanaan *On The Job Training* dilaksanakan agar peserta dapat menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama perkuliahan ke dalam praktik di dunia kerja.

### **1.2.2 Manfaat Pelaksanaan OJT**

Manfaat dalam pelaksanaan Kegiatan OJT ini adalah sebagai berikut:

1. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja.
2. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi keilmuan secara lisan dan tulisan.

## **BAB II**

### **PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING**

#### **2.1 Sejarah Singkat**

Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA) adalah sebuah bandar udara yang dibangun di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. Pada tahun 2013, melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP. 1164 tahun 2013, PT Angkasa Pura Indonesia (Persero), sebagai Badan Usaha Milik Negara yang mengelola bandar udara di wilayah Tengah dan Timur Indonesia, telah mendapatkan persetujuan dari Menteri Perhubungan berupa Izin Penetapan Lokasi (IPL) untuk pembangunan bandar udara ini di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Pada tahun 2014, tim persiapan pembangunan bandar udara internasional di Kulon progo melaksanakan sosialisasi mengenai proyek bandar udara berkonsep '*Airport City*' kepada masyarakat yang terdampak pada 12 September 2014. Proses sosialisasi yang diikuti oleh konsultasi publik ini berlangsung dengan lancar selama tiga bulan, sehingga Izin Penetapan Lokasi (IPL) dari Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta diterbitkan sebagai syarat untuk tahap pembebasan lahan. Proses pembebasan lahan selesai pada bulan September 2018. Selanjutnya, pada tahun 2017, Presiden RI Joko Widodo melakukan prosesi "Babat Alas Nawung Kridha" pada tanggal 27 Januari 2017, menandai dimulainya pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Pada tahun 2019, Bandara Internasional Yogyakarta siap dioperasikan setelah penerbitan Sertifikat Bandar Udara dengan nomor 149/SBU-DBU/IV/2019 oleh Direktorat Jenderal Bandar Udara (DJBUD) Kementerian Perhubungan pada 26 April 2019. Sertifikat ini juga menjadi dasar untuk mengubah nama bandara dari *New Yogyakarta International Airport* menjadi *Yogyakarta International Airport*. Pada 6 Mei 2019, Bandar Udara Internasional Yogyakarta memulai operasional dan penerbangan perdananya yang dilayani oleh maskapai Citilink dengan rute HLP-YIA. Kemudian, pada 3 Oktober 2019, pesawat wide body jenis A-330 dari Maskapai Garuda

Indonesia melakukan pendaratan pertamanya di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Pada tahun 2020, tepatnya pada 29 Maret, Bandara Internasional Yogyakarta mulai beroperasi secara penuh berdasarkan Surat Direktur nomor AU-004/2/4/DRJU.DAU-2020 mengenai penataan rute penerbangan di Bandar Udara Adisutjipto dan Bandar Udara Internasional Yogyakarta, serta Surat Direktur Bandar Udara nomor AU.201/4/21/DBU-2020 yang mengatur jam operasional Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Selanjutnya, pada 28 Agustus 2020, Presiden Republik Indonesia meresmikan Bandara Internasional Yogyakarta beserta Menara Airnav dan sistem peringatan dini tsunami. Dalam peresmian tersebut, Presiden menekankan bahwa Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki kapasitas untuk menampung pesawat berbadan besar dan diharapkan dapat menarik banyak wisatawan.

Bandar udara ini dibangun untuk mendukung kinerja Bandar Udara Internasional Adisutjipto, yang sudah tidak mampu menampung kapasitas penumpang dan pesawat. Bandara ini terletak di lahan seluas 600 hektar dan memiliki terminal seluas 210.000 m<sup>2</sup>, dengan kapasitas mencapai 20 juta penumpang setiap tahun. Selain itu, terdapat hanggar seluas 371.125 m<sup>2</sup> yang mampu menampung hingga 28 pesawat. Bandar udara ini juga dapat mengakomodasi pesawat berbadan lebar.



**Gambar 2. 1** Bandar Udara Internasional Yogyakarta

(Sumber: <https://www.inews.id/finance/bisnis/tingkatkan-pelayanan-bandara-yia-angkasa-pura-i-cari-mitra-strategis>)

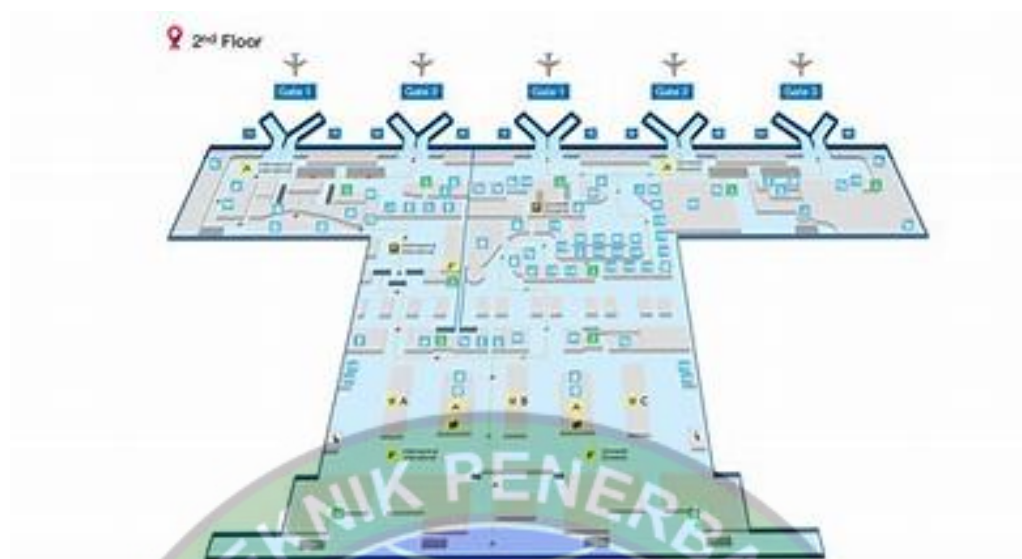
## 2.2 Data Umum

Bandar Udara Internasional Yogyakarta terletak di Jl. Wates KM. 42, Kulon Progo, Yogyakarta 55282, dengan jarak sekitar 12 km dari pusat kota. Bandara ini merupakan salah satu bandar udara yang ada di Provinsi D.I.Y dan beroperasi selama sekitar 16 jam setiap harinya. Jadwal penerbangan dimulai dari pukul 05.00 hingga 21.00. Bandar udara ini melayani penerbangan domestik dan internasional ke berbagai negara. Untuk penerbangan internasional, bandar udara ini dapat melayani rute ke Singapura melalui maskapai Scoot dan melayani rute ke Malaysia melalui maskapai Air Asia.

Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta adalah proyek pembangunan bandar udara baru di Yogyakarta yang direncanakan sebagai pengganti Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, yang kapasitasnya sudah tidak dapat ditingkatkan. Proyek bandara ini termasuk dalam kategori proyek strategis nasional yang diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2018 mengenai Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Bandar Udara Yogyakarta International Airport (YIA) secara resmi mulai dibangun pada tanggal 27 Januari 2017, hal ini ditandai dengan prosesi “Babat Alas Mawung Kridha”, yaitu peletakan batu merah yang dilakukan oleh Presiden RI Joko Widodo (Publik, 2017). Kemudian Bandar Udara Internasional Yogyakarta mulai beroperasi sejak 29 April 2019, akan tetapi aktivitas maskapai berpindah secara keseluruhan pada tanggal 29 Maret 2020. Bandara ini diresmikan oleh Presiden Indonesia Joko Widodo pada tanggal 28 Agustus 2020.

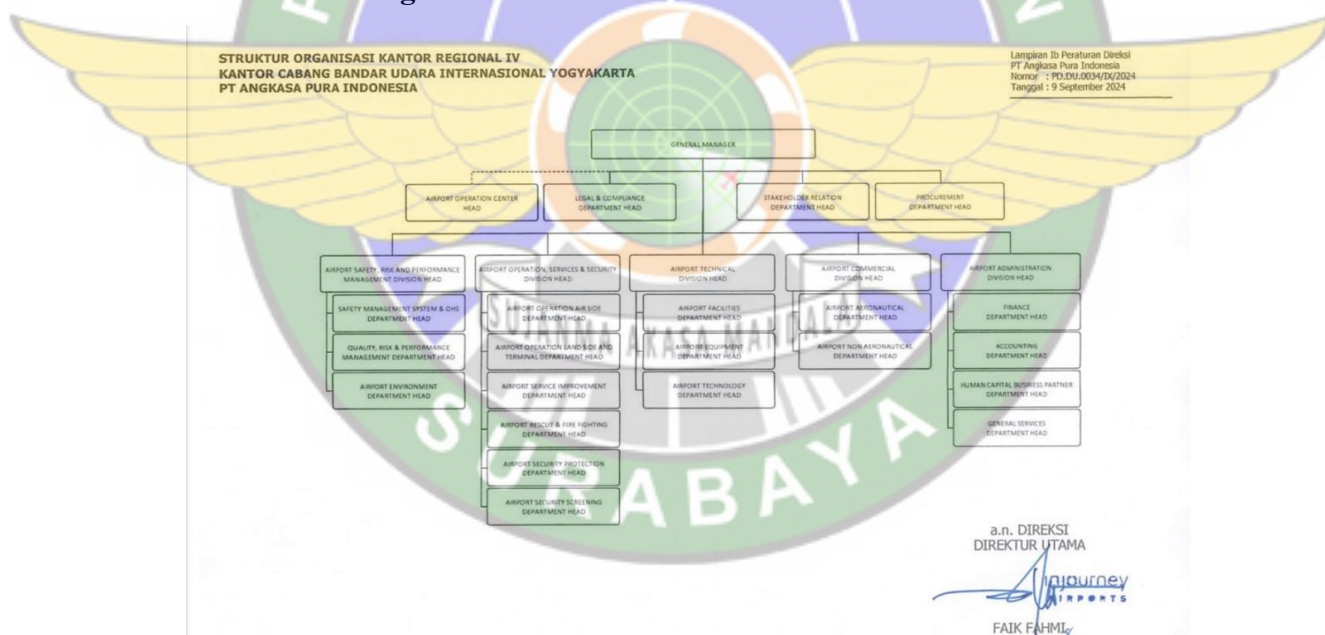
Bandar Udara Internasional Yogyakarta dibangun menggunakan teknologi modern dengan biaya sekitar Rp 8,9 triliun. Terminal penumpang Bandar Udara ini berkapasitas 16 juta per tahun dan terminal kargo berkapasitas 200.000 ton per tahun. Bandar udara ini mempunyai *runway* 11 dan 29 dengan *runway* 3.250 meter dan lebar 45 meter. Selain itu Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki 11 *parking stand* dan 5 *fix bridge*.



**Gambar 2. 2** Layout Bandar Udara Internasional Yogyakarta

(Sumber: <https://www.deniangoleta.com/2020/12/informasi-lengkap-peta-denah-lokasi.html>)

## 2.3 Struktur Organisasi



**Gambar 2. 3** Struktur Organisasi

(Sumber: Data Kantor PT. Angkasa Pura Indonesia Cabang Yogyakarta)

## BAB III

### TINJAUAN TEORI

#### 3.1 Bandar Udara

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

Berdasarkan ANNEX 14 dari *International Civil Aviation Organization* (2022), bandar udara adalah area tertentu di darat atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang ditujukan, baik secara keseluruhan maupun sebagian, untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33 (Presiden Republik Indonesia, 2009), bandar udara adalah area di daratan atau perairan dengan batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat mendarat dan lepas landas, untuk naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta sebagai titik perpindahan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan, dan fasilitas pokok lainnya. Dari beberapa definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa bandar udara adalah fasilitas tempat pesawat terbang dapat *take-off* dan *landing*.



**Gambar 3. 1** Bandar Udara Internasional Yogyakarta

(Sumber: <https://yogyakarta-airport.co.id/en>)

### 3.2 Terminal Bandar Udara

Terminal bandar udara adalah bangunan di dalam bandar udara di mana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang memungkinkan mereka untuk naik dan turun dari pesawat. Di terminal, penumpang dapat mengurus perjalanan udara mereka, seperti membeli tiket, memeriksa barang, dan menunggu jadwal keberangkatan. Terminal bandar udara dilengkapi dengan berbagai fasilitas, termasuk ruang tunggu, restoran, dan toko-toko. Bangunan yang menyediakan akses ke pesawat (melalui gerbang) biasanya disebut '*concourse*'. Namun, istilah "terminal" dan "*concourse*" terkadang digunakan secara bergantian tergantung pada konfigurasi bandara.

Ada beberapa konsep yang diterapkan pada pembangunan bandar udara:

- a. Pier adalah desain terminal yang sederhana, terdiri dari sebuah bangunan dengan pesawat yang diparkir di kedua sisinya. Salah satu ujung bangunan terhubung ke area pengambilan bagasi dan pengurusan tiket. Meskipun sederhana, konsep ini dapat membuat jarak dari *check-in counter* ke *gate* pesawat menjadi cukup jauh.
- b. Terminal Satelit adalah bangunan yang terpisah dari terminal lainnya, tetapi memerlukan penghubung. Contohnya adalah Bandar Udara London Gatwick, yang mengandalkan terowongan pejalan kaki untuk menghubungkan terminal satelit dengan terminal utama.
- c. Terminal berbentuk setengah lingkaran adalah konsep yang menggunakan bentuk setengah lingkaran dalam desain terminal. Di satu ujung terdapat area untuk memarkir pesawat, sementara di ujung lainnya ada tempat parkir untuk bus-bus bandara. Meskipun penumpang harus menempuh jarak cukup jauh dari pesawat ke tempat parkir bus, konsep ini dapat mengurangi waktu perjalanan dari *check-in counter* ke pesawat.

Menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/347/XII/1999 (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 1999)

mengenai Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara, bangunan terminal penumpang berfungsi sebagai penghubung utama antara sistem transportasi darat dan udara. Tujuannya adalah untuk menampung kegiatan transisi dari akses darat ke pesawat dan sebaliknya, termasuk pemrosesan penumpang yang datang, berangkat, transit, dan transfer, serta pemindahan penumpang dan bagasi ke pesawat. Terminal penumpang harus mampu mendukung kegiatan operasional, administrasi, dan komersial, serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, di samping memenuhi standar lainnya terkait bangunan.

Seperti terminal pada umumnya, terminal bandar udara juga dilengkapi dengan sistem yang mengatur area pemrosesan penumpang yang akan memulai atau menyelesaikan perjalanan udara, serta untuk mengangkut bagasi dan penumpang dari dan ke pesawat.



**Gambar 3. 2** Terminal Bandar Udara Internasional Yogyakarta

(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)

### 3.3 Parkir Kendaraan

Parkir adalah kondisi di mana suatu kendaraan berada dalam keadaan tidak bergerak dan bersifat permanen. Pengertian parkir mencakup setiap kendaraan yang berhenti di lokasi-lokasi tertentu, baik yang ditandai dengan rambu

maupun tidak, dan tidak hanya untuk tujuan menaikkan atau menurunkan barang dan orang (Abubakar, 2011).

Gedung Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki luas 137.280 m<sup>2</sup> dan terdiri dari tiga lantai parkir. Lantai satu diperuntukkan khusus bagi parkir motor, lantai dua untuk parkir mobil, dan lantai tiga untuk parkir mobil serta area pick-up. Selain itu, terdapat juga area parkir VIP yang terletak di zona keberangkatan dan kedatangan penerbangan. Tarif parkir untuk setiap jenis kendaraan bervariasi. Berikut adalah tarif parkir VIP dan tarif parkir standar:



TARIF ANGKUTAN	
PELAYANAN PENUMPANG DAN PENGANTARAN PENUMPANG VIP BERBAYAR	
(TOLAK PERALIHAN DARI SALURAN BAYAR, POKOK)	
RODA 4 (SEDAN, MINI BUS, JEEP)	Rp. 85.000,-
RODA 4 (HIACE, BLF)	Rp. 150.000,-
RODA 4 ATAU LEBIH (BUS, TRUCK, BOX)	Rp. 300.000,-

PERHATIAN: DILARANG BERHENTI LEBIH DARI 2 JAM DI JALUR ANGKUTAN VIP

**Gambar 3.3 Tarif Parkir VIP**  
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)



TARIF PARKIR PELATUKAN	
KATEGORI 1	
1 Jam Parkir	Rp. 5.000,-
Setelah 1 Jam Parkir	Rp. 2.000,-
Setelah 2 Jam Parkir	Rp. 10.000,-
Setelah 3 Jam Parkir	Rp. 15.000,-
Setelah 4 Jam Parkir	Rp. 20.000,-
Setelah 5 Jam Parkir	Rp. 25.000,-
Setelah 6 Jam Parkir	Rp. 30.000,-
Setelah 7 Jam Parkir	Rp. 35.000,-
Setelah 8 Jam Parkir	Rp. 40.000,-
Setelah 9 Jam Parkir	Rp. 45.000,-
Setelah 10 Jam Parkir	Rp. 50.000,-
Setelah 11 Jam Parkir	Rp. 55.000,-
Setelah 12 Jam Parkir	Rp. 60.000,-
Setelah 13 Jam Parkir	Rp. 65.000,-
Setelah 14 Jam Parkir	Rp. 70.000,-
Setelah 15 Jam Parkir	Rp. 75.000,-
Setelah 16 Jam Parkir	Rp. 80.000,-
Setelah 17 Jam Parkir	Rp. 85.000,-
Setelah 18 Jam Parkir	Rp. 90.000,-
Setelah 19 Jam Parkir	Rp. 95.000,-
Setelah 20 Jam Parkir	Rp. 100.000,-
Setelah 21 Jam Parkir	Rp. 105.000,-
Setelah 22 Jam Parkir	Rp. 110.000,-
Setelah 23 Jam Parkir	Rp. 115.000,-
Setelah 24 Jam Parkir	Rp. 120.000,-
Setelah 25 Jam Parkir	Rp. 125.000,-
Setelah 26 Jam Parkir	Rp. 130.000,-
Setelah 27 Jam Parkir	Rp. 135.000,-
Setelah 28 Jam Parkir	Rp. 140.000,-
Setelah 29 Jam Parkir	Rp. 145.000,-
Setelah 30 Jam Parkir	Rp. 150.000,-
Setelah 31 Jam Parkir	Rp. 155.000,-
Setelah 32 Jam Parkir	Rp. 160.000,-
Setelah 33 Jam Parkir	Rp. 165.000,-
Setelah 34 Jam Parkir	Rp. 170.000,-
Setelah 35 Jam Parkir	Rp. 175.000,-
Setelah 36 Jam Parkir	Rp. 180.000,-
Setelah 37 Jam Parkir	Rp. 185.000,-
Setelah 38 Jam Parkir	Rp. 190.000,-
Setelah 39 Jam Parkir	Rp. 195.000,-
Setelah 40 Jam Parkir	Rp. 200.000,-
Setelah 41 Jam Parkir	Rp. 205.000,-
Setelah 42 Jam Parkir	Rp. 210.000,-
Setelah 43 Jam Parkir	Rp. 215.000,-
Setelah 44 Jam Parkir	Rp. 220.000,-
Setelah 45 Jam Parkir	Rp. 225.000,-
Setelah 46 Jam Parkir	Rp. 230.000,-
Setelah 47 Jam Parkir	Rp. 235.000,-
Setelah 48 Jam Parkir	Rp. 240.000,-
Setelah 49 Jam Parkir	Rp. 245.000,-
Setelah 50 Jam Parkir	Rp. 250.000,-
Setelah 51 Jam Parkir	Rp. 255.000,-
Setelah 52 Jam Parkir	Rp. 260.000,-
Setelah 53 Jam Parkir	Rp. 265.000,-
Setelah 54 Jam Parkir	Rp. 270.000,-
Setelah 55 Jam Parkir	Rp. 275.000,-
Setelah 56 Jam Parkir	Rp. 280.000,-
Setelah 57 Jam Parkir	Rp. 285.000,-
Setelah 58 Jam Parkir	Rp. 290.000,-
Setelah 59 Jam Parkir	Rp. 295.000,-
Setelah 60 Jam Parkir	Rp. 300.000,-
Setelah 61 Jam Parkir	Rp. 305.000,-
Setelah 62 Jam Parkir	Rp. 310.000,-
Setelah 63 Jam Parkir	Rp. 315.000,-
Setelah 64 Jam Parkir	Rp. 320.000,-
Setelah 65 Jam Parkir	Rp. 325.000,-
Setelah 66 Jam Parkir	Rp. 330.000,-
Setelah 67 Jam Parkir	Rp. 335.000,-
Setelah 68 Jam Parkir	Rp. 340.000,-
Setelah 69 Jam Parkir	Rp. 345.000,-
Setelah 70 Jam Parkir	Rp. 350.000,-
Setelah 71 Jam Parkir	Rp. 355.000,-
Setelah 72 Jam Parkir	Rp. 360.000,-
Setelah 73 Jam Parkir	Rp. 365.000,-
Setelah 74 Jam Parkir	Rp. 370.000,-
Setelah 75 Jam Parkir	Rp. 375.000,-
Setelah 76 Jam Parkir	Rp. 380.000,-
Setelah 77 Jam Parkir	Rp. 385.000,-
Setelah 78 Jam Parkir	Rp. 390.000,-
Setelah 79 Jam Parkir	Rp. 395.000,-
Setelah 80 Jam Parkir	Rp. 400.000,-
Setelah 81 Jam Parkir	Rp. 405.000,-
Setelah 82 Jam Parkir	Rp. 410.000,-
Setelah 83 Jam Parkir	Rp. 415.000,-
Setelah 84 Jam Parkir	Rp. 420.000,-
Setelah 85 Jam Parkir	Rp. 425.000,-
Setelah 86 Jam Parkir	Rp. 430.000,-
Setelah 87 Jam Parkir	Rp. 435.000,-
Setelah 88 Jam Parkir	Rp. 440.000,-
Setelah 89 Jam Parkir	Rp. 445.000,-
Setelah 90 Jam Parkir	Rp. 450.000,-
Setelah 91 Jam Parkir	Rp. 455.000,-
Setelah 92 Jam Parkir	Rp. 460.000,-
Setelah 93 Jam Parkir	Rp. 465.000,-
Setelah 94 Jam Parkir	Rp. 470.000,-
Setelah 95 Jam Parkir	Rp. 475.000,-
Setelah 96 Jam Parkir	Rp. 480.000,-
Setelah 97 Jam Parkir	Rp. 485.000,-
Setelah 98 Jam Parkir	Rp. 490.000,-
Setelah 99 Jam Parkir	Rp. 495.000,-
Setelah 100 Jam Parkir	Rp. 500.000,-

**Gambar 3.4 Tarif Parkir Standar**  
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)



**Gambar 3. 5** Parkir Mobil Gedung Parkir Lantai 3  
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)



**Gambar 3. 6** Parkir Mobil Gedung Parkir Lantai 2  
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)



**Gambar 3. 7** Parkir Motor Lantai 1  
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)



**Gambar 3. 8** Parkir VIP  
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN OJT**

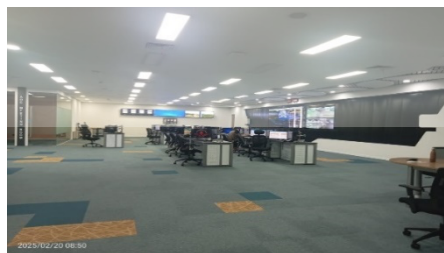
#### **4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT**

Lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan taruna program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya secara intensif di Bandar Udara Internasional Yogyakarta mencakup wilayah kerja pada tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 yang bertempat pada Unit AOLT (*Airport Operation Landside and Terminal*) dan AMC (*Apron Movement Control*).

##### **4.1.1 Unit AOLT (Airport Operation Landside and Terminal)**

Unit AOLT (*Airport Operation Landside and Terminal*) Bandar Udara Internasional Yogyakarta adalah salah satu unit kerja dari Bandara Udara Internasional Yogyakarta yang mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk mengelola terminal, memastikan keamanan dan keselamatan, memberikan layanan pelanggan, serta mengatur arus lalu lintas kendaraan. Mereka juga berkoordinasi dengan pihak terkait, memelihara fasilitas, menyusun laporan operasional, dan merumuskan prosedur untuk efisiensi.

Ruangan AOLT berada di area mezzanine kedatangan domestik dalam ruang AOCC (*Airport Operation Control Center*). Selain ruang AOLT, terdapat juga ruang AOCH (*Airport Operation Control Hall*), SCCR (*Standardized Coordination and Control Room*), GH (*Ground Handling*), ICT (*Information and Communication Technology*), serta unit teknik seperti Teknik Fasilitas, Teknik Mekanikal, dan Teknik Listrik, dan juga Unit AMC (*Apron Movement Control*).



**Gambar 4. 1** Ruang Unit AOLT (Airport Operation Landside and Terminal)  
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)



**Gambar 4. 2** Ruang AOCC (Airport Operation Control Center)  
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

#### 4.1.2 Unit AMC (Apron Movement Control)

*Apron Movement Control* (AMC) adalah personel bandara yang memiliki lisensi untuk bertanggung jawab atas kegiatan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, dan penumpang, serta menjaga kebersihan di area *airside*. Mereka juga mencatat data penerbangan di apron. Salah satu tujuan pengawasan yang dilakukan oleh AMC adalah untuk menegakkan kedisiplinan di antara pengguna jasa, yang dapat mempengaruhi aktivitas di *airside*.



**Gambar 4. 3** Ruang AMC (Apron Movement Control)  
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

#### 4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) I, Program studi D-III Manajemen Transportasi Udara angkatan VIII dilaksanakan kurang lebih selama 2 bulan yaitu pada 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 bertempat pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Nama	Januari				Februari			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Abi	Pembuatan Pas Bandara	AOLT				AMC		
Laras								
Zahrah		AMC				AOLT		
Oktwino								
Khairunnisa								
Elkhus								

Tabel 4. 1 Pembagian unit taruna/i di Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Adapun pelaksanaannya adalah mengikuti sistem *shift*, dengan keterangan sebagai berikut:

#### 4.2.1 Jadwal Shift Unit AOLT

Hari	Waktu	Keterangan
Hari 1 dan hari 2	08.00 – 20.00	Masuk
Hari 3 dan hari 4	-	Libur
Hari 5 dan hari 6	20.00 – 08.00	Masuk
Hari 7 dan hari 8	-	Libur
dst	Berulang dari awal	Masuk

Tabel 4. 2 Jadwal shift unit AOLT

#### 4.2.2 Jadwal Shift Unit AMC

Hari	Waktu	Keterangan
Hari 1 dan hari 2	07.00 – 13.00	Masuk
Hari 3 dan hari 4	-	Libur
Hari 5 dan hari 6	13.00 – 19.00	Masuk
Hari 7 dan hari 8	-	Libur
dst	Berulang dari awal	Masuk

Tabel 4. 3 Jadwal shift unit AMC

### 4.3. Permasalahan

Pada kegiatan On the Job Training (OJT) I yang dilaksanakan selama kurang lebih dua bulan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, penulis menemukan beberapa permasalahan yang signifikan, salah satunya terkait dengan kendaraan listrik. Selama periode tersebut, terdapat insiden di mana

beberapa kendaraan listrik mengalami kehabisan daya. Situasi ini menimbulkan kebingungan bagi penggunanya, yang tidak hanya merasa cemas tetapi juga bingung tentang langkah selanjutnya yang harus diambil.

Kehabisan daya kendaraan listrik tidak hanya mengganggu mobilitas mereka, tetapi juga menciptakan kesulitan dalam menemukan tempat pengisian baterai di sekitar area luar bandara. Banyak pengguna yang tidak mengetahui lokasi stasiun pengisian daya mobil listrik yang tersedia, dan jarak yang jauh menuju fasilitas tersebut dapat menambah rasa frustrasi, terutama bagi mereka yang tidak familiar dengan lingkungan sekitar bandara. Hal ini menunjukkan bahwa informasi mengenai fasilitas pengisian baterai perlu disediakan dengan jelas dan mudah diakses.

#### 4.4 Penyelesaian Masalah

Dari permasalahan tersebut penulis memiliki sebuah inovasi yang bertujuan untuk menambahkan kelengkapan fasilitas infrastruktur pengisian baterai di sekitar Bandar Udara Yogyakarta International Airport (YIA). Penambahan fasilitas stasiun pengisian daya yang strategis dan mudah diakses akan membantu pengguna mobil listrik menemukan tempat pengisian daya dengan lebih cepat dan efisien.

Selain itu, penyediaan informasi yang jelas mengenai lokasi stasiun pengisian daya mobil listrik melalui aplikasi *mobile* atau papan informasi di bandar udara dapat sangat membantu. Ini akan memudahkan pengguna untuk merencanakan perjalanan mereka dan menghindari situasi kehabisan daya.

Pendidikan dan sosialisasi kepada pengguna kendaraan listrik juga menjadi kunci. Mengedukasi pengemudi tentang pentingnya merencanakan pengisian baterai sebelum bepergian, serta mengenali lokasi stasiun pengisian daya yang ada, dapat mengurangi kebingungan yang dialami saat kehabisan daya.

Kerja sama antara pihak bandara, pemerintah daerah, dan penyedia layanan pengisian daya juga perlu ditingkatkan untuk menciptakan ekosistem

yang mendukung kendaraan ramah lingkungan. Dengan langkah-langkah ini, diharapkan pengguna kendaraan listrik di bandar udara dapat memiliki pengalaman yang lebih baik dan nyaman.

#### 4.4.1 Peletakan lokasi Stasiun Pengisian Daya Mobil Listrik

Untuk meningkatkan aksesibilitas dan efisien penggunaan kendaraan listrik di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, perlu dilakukan peletakan yang strategis terhadap lokasi parkir dan charger.

##### 4.4.1.1 Gedung Parkir Lantai 2

Area yang saat ini digunakan di gedung parkir lantai 2 hanya mencakup 2/3 dari total luasnya. Gedung parkir ini di Bandar Udara Internasional Yogyakarta khusus dirancang untuk parkir mobil dengan tarif standar. Stasiun pengisian daya untuk mobil listrik diletakkan dekat travelator di pintu masuk terminal. Dengan jumlah kendaraan yang mengunjungi bandara mencapai 43.907 unit per minggu, dapat diperkirakan bahwa 4% dari jumlah tersebut adalah 2.195 mobil listrik. Dari proporsi ini, 50% di antaranya membutuhkan pengisian yaitu 1.097 mobil listrik, dan setiap unit stasiun pengisian dapat melayani 10 mobil listrik. Oleh karena itu, dibutuhkan 15 unit stasiun pengisian daya mobil listrik di gedung parkir itu.

Tanggal	Jumlah Kendaraan Keluar Perhari
23/12/2024	6789
24/12/2024	6543
25/12/2024	5975
26/12/2024	6018
27/12/2024	6120
28/12/2024	6008
29/12/2024	6454
Total Kendaraan Perminggu	43907

**Tabel 4. 4** Jumlah Kendaraan perminggu pada tanggal 23-29 Desember 2024



**Gambar 4. 4** Peletakan stasiun pengisian daya mobil listrik yang strategis

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

#### **4.4.2 Sistem Pembayaran dan Keanggotaan / Membership**

Sistem pembayaran dan keanggotaan pada stasiun pengisian daya mobil listrik biasanya mencakup beberapa opsi yang memudahkan pengguna. Pengguna dapat membayar biaya pengisian berdasarkan jumlah energi yang digunakan, misalnya per kWh, saat menyelesaikan proses pengisian. Banyak stasiun pengisian daya mobil listrik juga menyediakan aplikasi *mobile* yang memungkinkan pembayaran secara digital, di mana pengguna dapat menghubungkan akun bank atau kartu kredit mereka.

Beberapa stasiun pengisian daya mobil listrik menawarkan kartu keanggotaan yang memberikan akses ke diskon atau tarif khusus. Pengguna hanya perlu menggesek kartu tersebut saat melakukan pengisian. Selain itu, opsi pembayaran tanpa kontak, seperti menggunakan NFC (*Near Field Communication*) atau QR code (*Quick Response Code Indonesian Standard*), semakin sering tersedia di stasiun pengisian daya modern.

Program keanggotaan juga menjadi salah satu fitur menarik, di mana pengguna dapat mendaftar untuk mendapatkan berbagai keuntungan, seperti diskon tarif pengisian daya, akses prioritas, dan penawaran khusus. Beberapa program memiliki tingkatan keanggotaan, yang memungkinkan pengguna mendapatkan lebih banyak manfaat berdasarkan frekuensi penggunaan. Selain itu, keanggotaan tertentu mungkin memberikan akses ke stasiun pengisian khusus atau lokasi premium yang tidak tersedia untuk pengguna umum. Dengan sistem yang beragam ini, pengalaman pengguna dalam menggunakan stasiun pengisian mobil listrik dapat meningkat secara signifikan.



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Kesimpulan mengenai pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta berdasarkan kondisi lapangan dan pembahasan dari bab sebelumnya dapat disimpulkan dalam uraian berikut.

##### **5.1.1 Kesimpulan Permasalahan**

Selama menjalani *On the Job Training* (OJT), taruna memperoleh banyak pengetahuan dan pengalaman praktis di lapangan. Mereka juga menghadapi berbagai masalah, beberapa di antaranya sudah dijelaskan di bab sebelumnya. Melalui permasalahan tersebut, para taruna/i belajar tentang penyebab terjadinya masalah dan cara-cara untuk menyelesaikannya.

Kesimpulan dari permasalahan kendaraan listrik yang kehabisan daya di bandara menunjukkan bahwa tidak adanya infrastruktur pengisian daya mobil listrik yang memadai di sekitar Bandar Udara Internasional Yogyakarta menjadi faktor utama kesulitan pengguna. Pengadaan stasiun pengisian yang strategis dan mudah diakses sangat penting untuk meningkatkan kenyamanan. Selain itu, penyediaan informasi yang jelas melalui aplikasi atau papan digital akan membantu pengguna merencanakan perjalanan dengan lebih baik.

Edukasi mengenai pentingnya perencanaan pengisian daya mobil listrik juga perlu ditingkatkan untuk mengurangi kebingungan. Kolaborasi antara pihak bandara, pemerintah daerah, dan penyedia layanan pengisian daya mobil listrik diperlukan untuk menciptakan ekosistem yang mendukung kendaraan ramah lingkungan. Dengan langkah-langkah ini, pengalaman pengguna kendaraan listrik di bandar udara dapat ditingkatkan, mengurangi masalah kehabisan daya dan mendorong penggunaan kendaraan listrik yang lebih luas.

### 5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) untuk taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan pengetahuan yang telah diperoleh selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. OJT ini juga memberikan gambaran mengenai dunia kerja yang akan mereka hadapi serta memungkinkan mereka untuk memperoleh pengetahuan tambahan yang tidak didapatkan selama studi. Selama OJT, taruna/i akan terlibat langsung di lapangan untuk belajar dan mengamati proses kerja di unit AOLT (*Airport Operation Landside and Terminal*). Pelaksanaan OJT akan dilakukan dengan pengawasan dari supervisor yang ditunjuk.

### 5.2 Saran

Dalam melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta diharapkan taruna mendapatkan ilmu dalam berbagai macam permasalahan di bandar udara. Ilmu yang sudah di dapat saat berada di kampus diharapkan dapat tersalurkan dan diterapkan secara langsung saat berada di lapangan.

#### 5.2.1 Saran Permasalahan

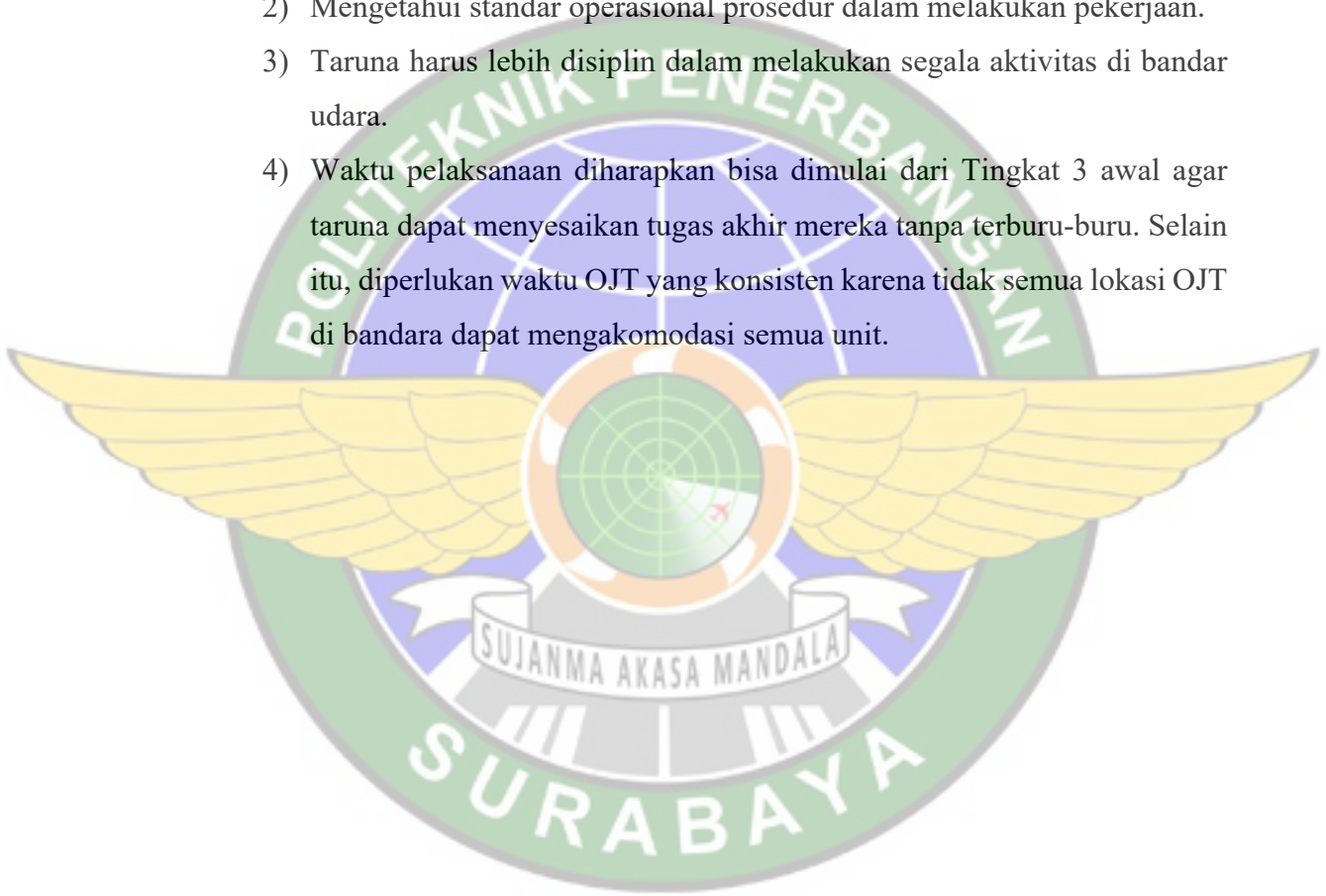
Setelah menyelesaikan permasalahan pada bab IV penulis dapat memberikan saran sebagai berikut:

- 1) Dapat diadakannya stasiun pengisian kendaraan listrik di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
- 2) Membuat aplikasi atau platfrom yang menampilkan lokasi stasiun pengisian daya mobil listrik, ketersediaan daya, dan waktu pengisian daya, agar pengguna dapat merencanakan perjalanan dengan baik.
- 3) Mengajak kerjasama dari pihak bandara dengan perusahaan-perusahaan lainnya untuk mengadakan stasiun pengisian daya mobil listrik di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
- 4) Serta menambah pendapatan sisi non aeronutikal dan penambahan kunjungan dari penumpang.

### 5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan

Tanpa bermaksud mengkritik, melainkan dengan harapan agar kegiatan OJT selanjutnya dapat berjalan dengan lebih baik maka, setelah melaksanakan *On the Job Training* (OJT), penulis memberikan saran pelaksanaan OJT sebagai berikut:

- 1) Taruna harus lebih aktif dalam melaksanakan kegiatan agar ilmu yang didapatkan dan diaplikasikan dapat maksimal.
- 2) Mengetahui standar operasional prosedur dalam melakukan pekerjaan.
- 3) Taruna harus lebih disiplin dalam melakukan segala aktivitas di bandar udara.
- 4) Waktu pelaksanaan diharapkan bisa dimulai dari Tingkat 3 awal agar taruna dapat menyelesaikan tugas akhir mereka tanpa terburu-buru. Selain itu, diperlukan waktu OJT yang konsisten karena tidak semua lokasi OJT di bandara dapat mengakomodasi semua unit.



## DAFTAR PUSTAKA

International Civil Aviation Organization Annex A. (2004). *Annex A/2004 14 Section Standar Pelayanan Ground Handling*. 2004

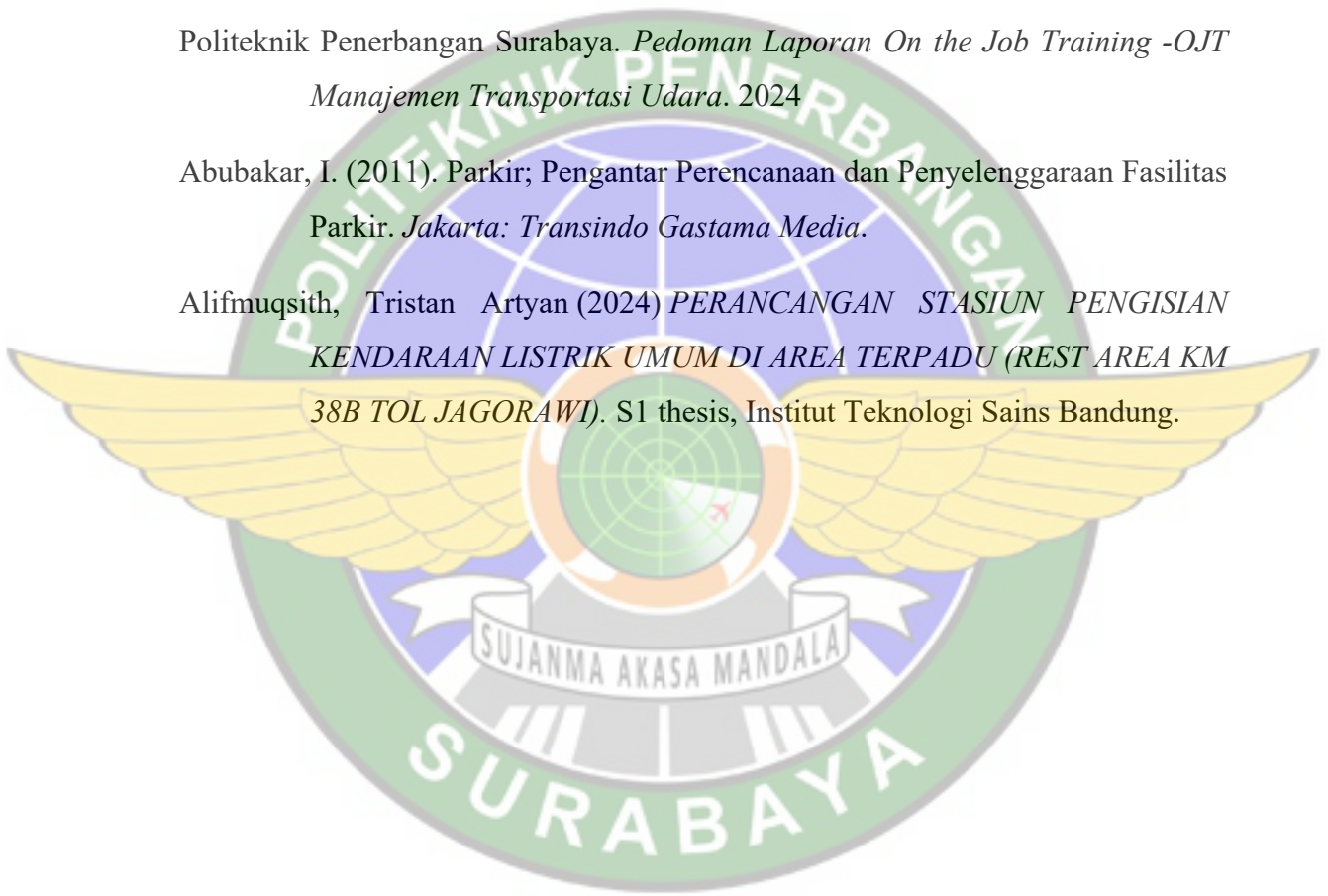
Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. *PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara*. 2021

Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009. *Tentang Penerbangan*. 2009

Politeknik Penerbangan Surabaya. *Pedoman Laporan On the Job Training -OJT Manajemen Transportasi Udara*. 2024

Abubakar, I. (2011). *Parkir; Pengantar Perencanaan dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta: Transindo Gastama Media.

Alifmuqsith, Tristan Artyan (2024) *PERANCANGAN STASIUN PENGISIAN KENDARAAN LISTRIK UMUM DI AREA TERPADU (REST AREA KM 38B TOL JAGORAWI)*. S1 thesis, Institut Teknologi Sains Bandung.



## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan



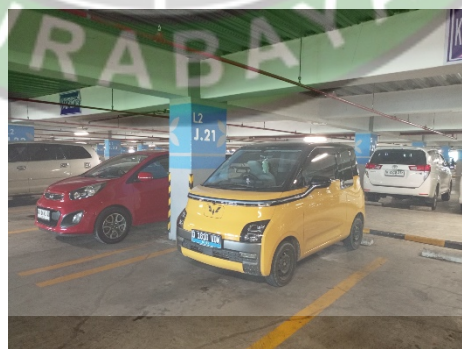
**Inspeksi Pick-up zone**



**Inspeksi Gedung Penghubung**



**Inspeksi Gedung Parkir**



**Parkir Mobil Listrik di Gedung Parkir Lantai 2**



**Inspeksi Drop zone**



**Pemantauan CCTV, Radar, dan INALIX**



**Inspeksi di area landside**



**Mengoperasikan *Aviobridge***

**Lampiran 2** Log Book Kegiatan Unit AOLT

**DAFTAR KEHADIRAN**

**PESERTA MAGANG / PKL / OJT PT ANGKASA PURA INDONESIA**

**UNIT KERJA: AOLT**

**BULAN / TAHUN: JANUARI / 2025**

**PT ANGKASA PURA INDONESIA BANDAR UDARA INTERNASIONAL  
YOGYAKARTA - KULON PROGO**

Nama : ZAHRAH NUURUL ARIKAH ADI PUTRI  
Perguruan tinggi / Sekolah : POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
Jurusan / Kelas : D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA 8 CHARLIE  
Periode Magang : 6 Januari – 15 Februari 2025  
Dokumen Resmi :

Tanggal	Jam		Kegiatan	Keterangan
	Masuk	Keluar		
6 Januari 2025	08:00	16:30	Perkenalan diri di unit <i>AOLT</i>	Hadir
7 Januari 2025	08:00	16:30	Membuat PAS Bandara	Hadir
8 Januari 2025	08:00	16:30	Menunggu PAS Bandara selesai dibuat	Hadir
9 Januari 2025	08:00	16:30	Perkenalan lingkungan di Bandara YIA	Hadir
10 Januari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring Fasilitas Bandara YIA	Hadir
11 Januari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring Fasilitas serta belajar <i>fix</i> <i>bridge</i> dan <i>parking stand</i> di Bandara YIA	Hadir
13 Januari 2025	20:00	08:00	Inspeksi dan Monitoring Fasilitas serta Belajar PM 30, 89, dan 41	Hadir

14 Januari 2025	20:00	08:00	Inspeksi dan Monitoring di area <i>check-in</i> dan ruang tunggu domestik	Hadir
17 Januari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring di area <i>check-in</i> dan ruang tunggu domestik	Hadir
18 Januari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring di area <i>check-in</i> dan kedatangan internasional	Hadir
21 Januari 2025	20:00	08:00	Inspeksi dan Monitoring di area ruang tunggu domestik dan <i>check-in</i>	Hadir
22 Januari 2025	20:00	08:00	Inspeksi dan Monitoring di ruang tunggu domestik serta konsultasi TA dan inovasi serta laporan OJT	Hadir
25 Januari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring di mezzanine domestik dan kedatangan domestik	Hadir
26 Januari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring di ruang tunggu internasional dan domestik	Hadir
29 Januari 2025	20:00	08:00	Belajar mengisi <i>ISSOSHEET</i> dan <i>special desk</i>	Hadir
30 Januari 2025	20:00	08:00	Inspeksi dan Monitoring di area <i>check-in</i> , mezzanine internasional, dan kedatangan internasional	Hadir
Tanggal	Jam		Kegiatan	Keterangan
	Masuk	Keluar		
2 Februari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring di area <i>check-in</i> dan los maskapai <i>check-in</i> , mezzanine dan kedatangan	Hadir

			internasional, serta keberangkatan swing	
3 Februari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring di mezzanine, kedatangan, ruang tunggu keberangkatan domestik	Hadir
6 Februari 2025	20:00	08:00	Inspeksi dan Monitoring di ruang tunggu keberangkatan domestik	Hadir
7 Februari 2025	20:00	08:00	Inspeksi dan Monitoring di <i>check-in</i> dan area <i>landside</i>	Hadir
10 Februari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring di mezzanine dan kedatangan internasional serta area <i>landside</i>	Hadir
11 Februari 2025	08:00	20:00	Inspeksi dan Monitoring di area <i>check-in</i> dan ruang tunggu keberangkatan domestik	Hadir
14 Februari 2025	20:00	08:00	Inspeksi ruang tunggu keberangkatan domestik serta memonitoring <i>delay flight</i> dan inspeksi fasilitas mezzanine serta BCA domestik	Hadir
15 Februari 2025	20:00	08:00	Belajar mengisi <i>ISOSHEET</i> serta AODS dan monitoring <i>departure</i> domestik	Hadir

**Lampiran 3** Log Book Kegiatan Unit AMC

**DAFTAR KEHADIRAN**

**PESERTA MAGANG / PKL / OJT PT ANGKASA PURA INDONESIA**

**UNIT KERJA:** AMC  
/ 2025

**BULAN / TAHUN:** FEBRUARI

**PT ANGKASA PURA INDONESIA BANDAR UDARA INTERNASIONAL  
YOGYAKARTA - KULON PROGO**

Nama : ZAHRAH NUURUL ARIKAH ADI PUTRI  
Perguruan tinggi / Sekolah : POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
Jurusan / Kelas : D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA 8 CHARLIE  
Periode Magang : 16 Februari – 28 Februari 2025  
Dokumen Resmi :

Tanggal	Jam		Kegiatan	Keterangan
	Masuk	Keluar		
18 Januari 2025	13:00	19:00	Masa pengenalan diri di unit AMC	Hadir
19 Januari 2025	13:00	19:00	Belajar mengoperasikan <i>undocking Aviobridge</i>	Hadir
22 Januari 2025	07:00	13:00	Inspeksi dan monitoring di area Landside	Hadir
23 Januari 2025	07:00	13:00	Belajar mengoperasikan <i>docking Aviobridge</i>	Hadir
26 Januari 2025	13:00	19:00	Mengisi dan memantau INALIX, Radar, CCTV	Hadir
27 Januari 2025	13:00	19:00	Mengisi dan memantau INALIX, Radar, CCTV serta mengoperasikan <i>docking dan undocking</i>	Hadir