

**EFISIENSI PELETAKAN *BAGGAGE CART* DI *EQUIPMENT STORAGE* DI BANDAR UDARA HANG NADIM BATAM
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
6 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun oleh :

CLARISA CORNELISIA VANKA SUPARNO
NTT. 30622031

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

LEMBAR PERSETUJUAN

EFISIENSI PELETAKAN *BAGGAGE CART* DI *EQUIPMENT STORAGE* DI BANDAR UDARA HANG NADIM BATAM

Oleh:

Clarisa Cornelisia Vanka Suparno
NIT : 30622031

Program DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor / OJT



ARNOLD MARANTINO D
NIP. CE186-1722

Dosen Pembimbing



PARAMITA D N, S.ST, MS, ASM
NIP. 19890102 201012 2 006

Mengetahui,
Vice President Airport Operation
PT Bandara Internasional Batam



KHOUFAN RIZKI OKTARIAN
NIP. PE043-18722

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 4 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Penguji,

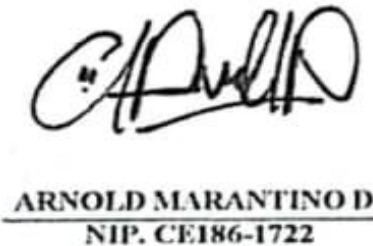
Ketua

Sekretaris

Anggota



FIRDAUS
NIP. PNS047-1722



ARNOLD MARANTINO D
NIP. CE186-1722



PARAMITA DWI N
NIP. 19890102 201012 2 006

Mengetahui,
Ketua Program Studi



LADY SILK MOONLIGHT, S.KOM, MT.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) pada tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

Dengan diadakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan dapat mencapai tujuan yang di inginkan. Diantaranya taruna dapat mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya dalam dunia kerja, serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga penulis dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa,
2. Kedua orang tua dan saudara – saudara penulis yang telah memberikan doa, semangat dan dukungan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Ibu Paramita Dwi Nastiti, S.S.T.MS.ASM., selaku dosen Pembimbing Laporan OJT.
6. Bapak Arnold Marantino selaku Pembimbing Supervisi OJT.
7. Seluruh pihak PT. Bandara Internasional Batam yang sangat berjasa bagi penulis yang tidak dapat dituliskan satu persatu.
8. Rekan – Rekan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Hang Nadim Batam

Penyusun menyadari bahwa Laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan dari pembaca. Akhir kata penulis berharap Laporan *On the Job Training* (OJT) ini dapat memberi manfaat bagi penyusun khususnya dan pembaca umumnya.

Batam, 28 Februari 2025

Penyusun

DAFTAR ISI

JUDUL LAPORAN OJT	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Manfaat dan Tujuan OJT	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat	4
2.2 Data Umum	8
2.3 Struktur Organisasi	14
BAB III TINJAUAN TEORI	15
3.1 Bandar Udara	15
3.2 Apron	15
3.3 Sisi Udara	15
3.4 Apron Movement Control	15
3.5 Ground Support Equipment	16
3.6 Jenis-Jenis Ground Support Equipment	16
3.7 Keamanan Penerbangan	17
3.8 Peralatan Bandar Udara	18
3.9 Keselamatan Penerbangan	18
3.10 Marka Equipment Storage	18
BAB IV PELAKSANAAN OJT	20
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	20
4.2 Jadwal OJT	21
4.3 Permasalahan	22

4.4	Penyelesaian Masalah	23
BAB V PENUTUP		25
5.1	Kesimpulan	25
5.2	Saran	25
DAFTAR PUSTAKA		27
LAMPIRAN		28



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Logo Perusahaan.....	6
Gambar 2. 2 Filosofi Logo	6
Gambar 2. 3 Peran Warna Logo	7
Gambar 2. 4 Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.....	8
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi	14
Gambar 3. 1 Marka dan Area Equipment Storage.....	19
Gambar 4. 1 Tidak ada Kata “EQUIPMENT STORAGE”	22
Gambar 4. 2 Baggage Cart Melebihi Marka Equipment Storage.....	23
Gambar 4. 3 Penanda Dalam Bahasa Inggris	24
Gambar 4. 4 Penanda Dalam Bahasa Indonesia	24



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Apron.....	9
Tabel 2. 2 Data Taxiway	10
Tabel 2. 3 Parking Stand Pesawat Udara	10
Tabel 2. 4 Fasilitas dan Peralatan Bandara	11
Tabel 2. 5 Karakter Fisik Runway	13



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Layout Bandara	28
Lampiran 2 Layout Apron	29
Lampiran 3 Jadwal Shift Unit AMC	29
Lampiran 4 Jadwal Shift Unit AVSEC	31
Lampiran 5 Kegiatan OJT	32



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan sekolah kedinasan dibawah Kementerian Perhubungan. Menjadi salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang bertugas dalam pelaksanaan pendidikan profesional diploma pada bidang Teknik, Keselamatan dan Manajemen Penerbangan. Berdasarkan visi yang diemban yaitu menjadi perguruan tinggi vokasi yang unggul, menghasilkan lulusan yang kompeten di bidang penerbangan, serta mampu bersaing secara nasional dan global, Politeknik Penerbangan Surabaya berperan penting dalam mencetak insan – insan perhubungan udara untuk mencapai perkembangan serta keselamatan penerbangan. Komitmen yang kuat diwujudkan dengan adanya fasilitas akademik untuk menunjang kegiatan pembelajaran serta tenaga pengajar yang profesional dan berlisensi.

Sekolah kedinasan yang terletak di Jl. Jemur Andayani I No. 73, Siwalankerto, Kec. Wonocolo, Surabaya, Jawa Timur ini menyelenggarakan 7 Program Studi Diploma III salah satunya adalah Diploma III Manajemen Transportasi Udara. Program diklat yang menyiapkan personil yang terampil di bidang manajemen transportasi udara dan menguasai operasi transportasi udara yang mencakup sisi darat dan sisi udara. Dalam penyelenggaraan pendidikan, menganut Tridarma Perguruan Tinggi meliputi Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian. Implementasi pemenuhan dari Tridarma Perguruan Tinggi adalah dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) merupakan kegiatan praktik lapangan dengan terjun langsung di dalam dunia penerbangan yang berkaitan dengan kompetensi ilmu yang dipelajari pada Program Studi Manajemen Transportasi Udara.

On the Job Training (OJT) menjadi syarat kelulusan bagi Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya. Bertujuan untuk mengukur tingkat pemahaman Taruna dalam menerapkan ilmu teori pada proses pendidikan di kampus, untuk kemudian diaplikasikan dengan praktik secara langsung di lapangan. Pada kegiatan ini Taruna juga akan mendapatkan gambaran terkait dinamika dalam dunia kerja pada lingkup

pelayanan jasa transportasi udara. Dengan adanya kegiatan *On the Job Training* (OJT), Taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah didapatkan serta mendapatkan ilmu baru selama pelaksanaan praktik lapangan, mengembangkan ilmu – ilmu *soft skill* diantaranya komunikasi, sosialisasi, *networking*, *leadership*, berpikir kritis dan *problem solving*, manajemen waktu dan skill – skill yang lain guna menunjang persiapan memasuki dunia kerja setelah lulus dari Politeknik Penerbangan Surabaya.

Pada kegiatan *On the Job Training* (OJT), penulis berkesempatan melaksanakannya di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Selama proses *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan selama kurang lebih 2 bulan, penulis menjalankan praktik lapangan di 2 unit kerja meliputi *Apron Movement Control* (AMC), dan *Aviation Security* (AVSEC).

1.2 Manfaat dan Tujuan OJT

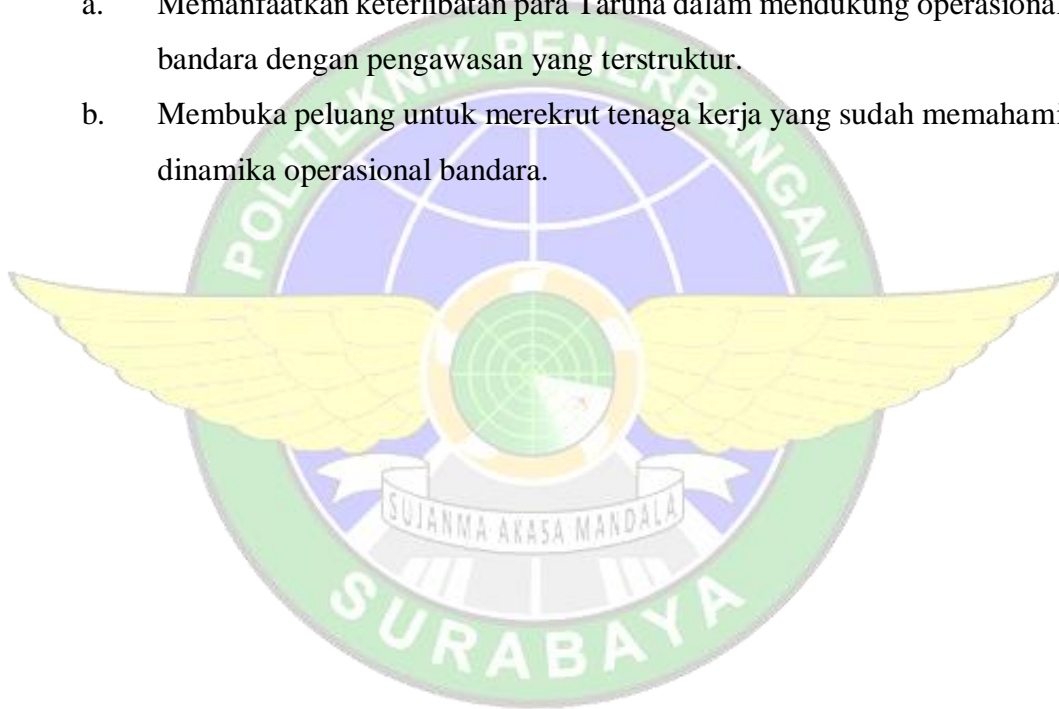
Kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi para Taruna Politeknik Penerbangan (Poltekbang) Surabaya di lingkungan bandara bertujuan untuk memberikan pengalaman belajar secara langsung dalam dunia kerja yang sesungguhnya. Dengan mengikuti OJT ini, para Taruna dapat mengaplikasikan ilmu dan teori yang telah dipelajari selama masa perkuliahan, serta memahami berbagai aspek operasional bandara secara praktis dan mendalam.

OJT dirancang untuk membekali para Taruna dengan kompetensi teknis dan non-teknis yang relevan dengan kebutuhan industri penerbangan, sehingga mereka siap menghadapi tantangan dunia kerja dan dapat berkontribusi secara profesional dalam pengelolaan operasional bandara.

Pelaksanaan OJT ini memberikan berbagai manfaat baik bagi taruna, institusi pendidikan, maupun industri penerbangan, antara lain:

1. Bagi Taruna:
 - a. Memperoleh keterampilan praktis terkait dengan operasional bandara, seperti pengelolaan penumpang, keamanan penerbangan, dan manajemen apron.
 - b. Melatih kemampuan komunikasi, kepemimpinan, disiplin, dan kemampuan dalam bekerja secara tim.

- c. Membiasakan diri dengan kondisi kerja yang dinamis dan prosedur kerja yang kompleks di bandara.
 - d. Membantu para Taruna memahami ekspektasi dunia kerja dan meningkatkan daya saing mereka di industri penerbangan.
2. Bagi Poltekbang Surabaya:
- a. Menilai sejauh mana kurikulum yang diberikan telah relevan dengan kebutuhan industri penerbangan.
 - b. Membangun hubungan yang baik dengan industri penerbangan melalui kontribusi Taruna yang berkualitas.
3. Bagi Industri Penerbangan (Bandara):
- a. Memanfaatkan keterlibatan para Taruna dalam mendukung operasional bandara dengan pengawasan yang terstruktur.
 - b. Membuka peluang untuk merekrut tenaga kerja yang sudah memahami dinamika operasional bandara.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandara Hang Nadim Batam, yang terletak di Pulau Batam, Kepulauan Riau, adalah salah satu bandara paling strategis di Indonesia. Bandara ini mulai beroperasi pada tahun 1995 dan telah menjadi gerbang udara utama yang menghubungkan Batam dengan berbagai kota besar di Indonesia serta beberapa destinasi internasional. Namanya diambil dari Laksamana Hang Nadim, seorang tokoh legendaris Melayu yang dikenal karena keberanian dan kehebatannya dalam mempertahankan wilayah kerajaan dari serangan musuh.

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam lebih tepatnya terletak pada koordinat 01°01'15"LU - 104°07'7"BT dengan ketinggian 126ft atau 38mdpl. Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam merupakan salah satu bandara yang merupakan cakupan dari FIR (*flight Information Region*) Jakarta dengan identifikasi *International Air Transport Association* (IATA : BTH), *International Civil Aviation Organization* (ICAO : WIDD).

Pada akhir dekade 1980-an, Batam mulai berkembang sebagai kawasan industri yang mendapat perhatian khusus dari pemerintah Indonesia. Pemerintah mendirikan Otoritas Batam (sekarang Badan Pengusahaan Batam) untuk mengelola pengembangan ekonomi di kawasan tersebut. Salah satu kebutuhan mendesak saat itu adalah adanya bandara dengan fasilitas memadai yang mampu mendukung pertumbuhan industri dan mobilitas tinggi masyarakat.

Bandara Hang Nadim dibangun dengan konsep yang futuristik pada masanya. Salah satu keunggulan yang menjadi perhatian utama adalah landas pacunya yang memiliki panjang 4.025 meter, menjadikannya landasan pacu terpanjang di Indonesia bahkan hingga saat ini. Panjang landasan pacu ini memungkinkan bandara untuk melayani pesawat berbadan besar seperti Boeing 747 dan Airbus A380, yang menjadikannya alternatif ideal ketika Bandara Changi Singapura mengalami kepadatan.

Bandara Hang Nadim tidak hanya berfungsi sebagai pusat transportasi udara bagi masyarakat Batam tetapi juga memiliki peran strategis dalam perdagangan internasional. Lokasinya yang berdekatan dengan Singapura menjadikannya hub alternatif yang efisien untuk kegiatan logistik dan kargo udara. Dengan kapasitas yang besar dan biaya operasional yang lebih kompetitif dibandingkan dengan bandara besar lainnya, Hang Nadim kerap menjadi pilihan maskapai penerbangan untuk transit logistik.

Sejak awal beroperasi, Bandara Hang Nadim telah melayani penerbangan domestik dan internasional, termasuk ke negara-negara tetangga seperti Malaysia dan Singapura. Infrastruktur yang modern serta fasilitas teknis yang memadai mendukung bandara ini dalam menangani berbagai kebutuhan penerbangan.

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan transportasi udara, pemerintah bersama Badan Pengusahaan Batam terus melakukan modernisasi terhadap Bandara Hang Nadim. Salah satu proyek besar yang sedang berlangsung adalah pembangunan terminal baru yang dirancang untuk meningkatkan kapasitas penumpang serta memberikan pelayanan yang lebih nyaman dan modern. Terminal ini direncanakan akan dilengkapi dengan teknologi terkini untuk mendukung kegiatan operasional.

Selain itu, pengembangan sektor kargo udara juga menjadi fokus utama. Pemerintah berupaya menjadikan Hang Nadim sebagai pusat logistik udara regional yang mampu bersaing dengan bandara-bandara besar di Asia Tenggara. Upaya ini didukung dengan rencana investasi besar dari berbagai pihak swasta dalam pengelolaan dan pengembangan fasilitas bandara.

Sebagai bandara yang memiliki nilai historis dan strategis, Hang Nadim menjadi simbol kemajuan Batam sebagai kawasan industri dan perdagangan yang dinamis. Dengan rencana pengembangan yang terus berlangsung, Bandara Hang Nadim diproyeksikan akan semakin berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan menjadi salah satu bandara unggulan Indonesia di kancah internasional.

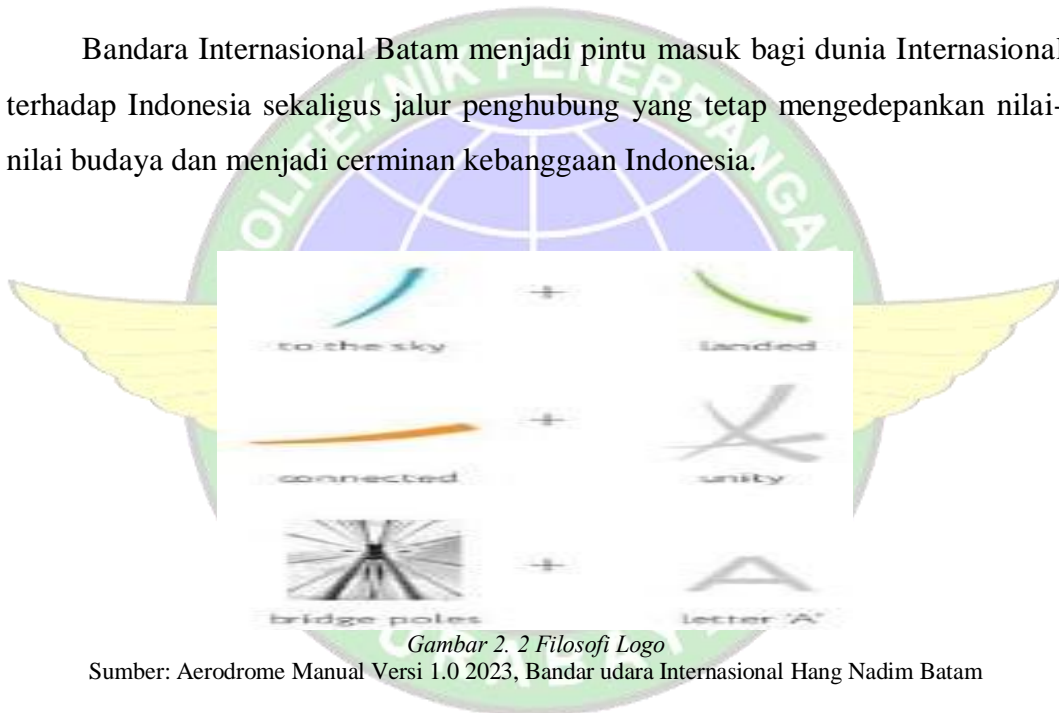
A. Logo



Gambar 2. 1 Logo Perusahaan

Sumber: Aerodrome Manual Versi 1.0 2023, Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam

Bandara Internasional Batam menjadi pintu masuk bagi dunia Internasional terhadap Indonesia sekaligus jalur penghubung yang tetap mengedepankan nilai-nilai budaya dan menjadi cerminan kebanggaan Indonesia.



Gambar 2. 2 Filosofi Logo

Sumber: Aerodrome Manual Versi 1.0 2023, Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam

Terdapat beberapa unsur penting dalam logogram Bandara Internasional Batam, yaitu:

- Garis berwarna biru, hijau dan jingga yang menuju ke atas, bawah dan mendatar menjadi symbol aktivitas pesawat pada landasan pacu Bandara Internasional Batam
- Ketiga garis tersebut melambangkan kesatuan dari unsur ‘Langit dan air’, ‘Kepulauan’ dan ‘Kota berkembang’ yang juga merupakan ciri khas dari kota Batam.
- Siluet bersilang terinspirasi dari bentuk tiang-tiang penopang jembatan

Barelang yang kuat, kokoh, yang juga merupakan bangunan khas kota Batam. Jembatan sendiri merepresentasikan ‘Pintu Masuk’ yang menghubungkan Indonesia dengan negara-negara lain.

- d. Bentuk logogram tersebut juga membentuk huruf ‘A’ dan menjadi bagian dari kata ‘Hang Nadim’ pada logotype. Dengan tidak melupakan Sejarah dan perjuangan pahlawan nasional tersebut, maka dapat dikatakan Bandara Internasional Batam juga merupakan bagian dari salah satu warisan kebanggaan Indonesia.



Gambar 2. 3 Peran Warna Logo

Sumber: Aerodrome Manual Versi 1.0 2023, Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam

- a. **Biru Muda**
Mewakili langit dan air, ruang terbuka di mana pesawat terbang ke langit biru, serta melambangkan pulau Batam sebagai provinsi kepulauan yang dikelilingi oleh laut. Peluang tak terbatas juga menjadi harapan untuk kemajuan Indonesia.
- b. **Hijau Muda**
Menyatakan bahwa Bandara Internasional Batam senantiasa terhubung dengan alam yang sangat kaya di pulau Batam. Warna hijau muda menjadi simbol awal baru yang siap dihadapi bangsa Indonesia dalam menjalin hubungan dengan negara luar.
- c. **Jingga**
Sebagai kota yang menjadi jalur masuk dunia luar ke tanah air, tentunya banyak hal menarik menanti. Sambutan hangat serta semangat dari penduduk Indonesia tentu menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari petualangan baru tersebut.

B. Visi dan Misi

VISI :

Transformasikan Bandara Hang Nadim ke level selanjutnya dan berikan pengalaman menyenangkan bagi penumpang.

MISI :

1. Menghadirkan infrastruktur bandara modern melalui renovasi terminal eksisting dan pengembangan terminal baru
2. Secara progresif meningkatkan kualitas pelayanan bandara untuk memenuhi standar internasional
3. Mengoptimalkan sinergi dengan pemegang saham untuk menciptakan nilai melalui intensifikasi bisnis eksisting dan pengembangan bisnis baru
4. Menjadi teladan praktik terbaik KPS Bandar Udara di Indonesia. Memanfaatkan kemitraan dan sinergi dengan seluruh pemangku kepentingan untuk merevitalisasi pembangunan ekonomi Batam

2.2 Data Umum

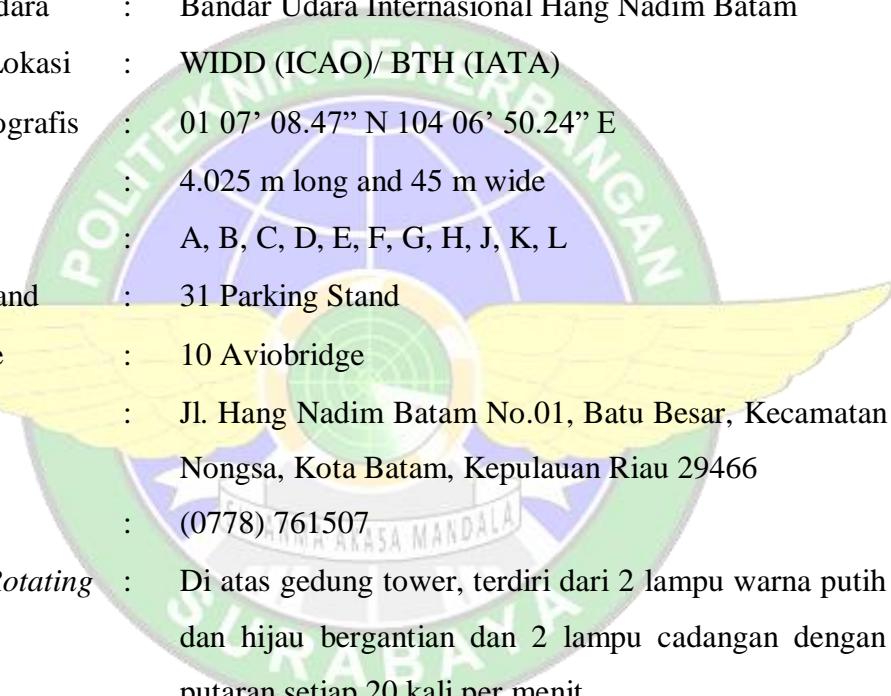


Gambar 2. 4 Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam

Sumber: Aerodrome Manual Versi 1.0 2023, Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam

2.1.1 Data Aerodrome

Bandara Internasional Hang Nadim Batam berada pada jarak tempuh 22 km dari pusat kota. Tepatnya terletak di kelurahan Batu Besar, Kecamatan Nongsa, kota Batam, Kepulauan Riau. Bandara ini terletak pada ketinggian 38 mdpl. Bandara ini terletak pada koordinat 01°01'15"LU - 104°07'7"BT. Memiliki luas wilayah sekitar 1.762 hektar. Beberapa maskapai penerbangan yang beroperasi di bandara ini melayani rute domestik maupun internasional seperti, Batik Air, Batik Air Malaysia, Citilink, Garuda Indonesia, Jeju Air (korea), Lion Air, Nam air, Saudia, Super Air Jet, Susi Air, Wings Air.



Nama Bandara : Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam
Indikator Lokasi : WIDD (ICAO)/ BTH (IATA)
Lokasi Geografis : 01 07' 08.47" N 104 06' 50.24" E
Runway : 4.025 m long and 45 m wide
Taxiway : A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L
Parking Stand : 31 Parking Stand
Aviobridge : 10 Aviobridge
Alamat : Jl. Hang Nadim Batam No.01, Batu Besar, Kecamatan Nongsa, Kota Batam, Kepulauan Riau 29466
Telefon : (0778) 761507
Rincian *Rotating Beacon* : Di atas gedung tower, terdiri dari 2 lampu warna putih dan hijau bergantian dan 2 lampu cadangan dengan putaran setiap 20 kali per menit

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam

A. Apron, Taxiway dan Check Location Data

1. Permukaan *Apron* dan Kekuatan

Data permukaan *apron* dan kekuatan dapat dilihat pada tabel 2.1 sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data *Apron*

Fasilitas	Permukaan	Kekuatan	Dimensi
<i>Parking Stand</i> AE1-AE7	<i>Concrete</i>	PCN.75 R/C/X/T	690.50 X 76.80

AD1-AD9			
<i>Parking Stand</i> AE8-AE12	<i>Concrete</i>	PCN.85 R/B/X/T	240.00 X 150.00
<i>Parking Stand</i> AR1-AR3	<i>Asphalt</i>	PCN.85 F/C/X/T	255.00 X 59.00
<i>APRON BAT</i>	<i>Concrete</i>	<i>PCN.69 R/C/X/T</i>	-
<i>APRON FLY BEST</i>	<i>Concrete</i>	<i>PCN.5 R/C/Z/U</i>	-
<i>APRON Cargo</i>	<i>Concrete</i>	<i>PCN.85 R/B/X/T</i>	-

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam

2. Permukaan Taxiway dan Kekuatan

Data permukaan *Taxiway* dan Kekuatan dapat dilihat pada tabel 2.2 sebagai berikut :

Tabel 2. 2 Data Taxiway

<i>Taxiway</i>	Permukaan	Kekuatan	Dimensi
<i>Taxiway A</i>	<i>Asphalt</i>	PCN.85 F/C/X/T	148.50 X 23.00
<i>Taxiway B</i>	<i>Asphalt</i>	PCN.85 F/C/X/T	297.00 X 23.50
<i>Taxiway C</i>	<i>Asphalt</i>	PCN.85 F/C/X/T	148.50 X 23.00
<i>Taxiway D</i>	<i>Asphalt</i>	PCN.85 F/C/X/T	297.00 X 23.00
<i>Taxiway E</i>	<i>Concrete</i>	PCN.85 R/B/X/T	171.50 X 23.00
<i>Taxiway F</i>	<i>Asphalt</i>	PCN.85 F/C/X/T	2800 x 23.00
	<i>Concrete</i>	PCN.85 R/B/X/T	850.00 X23.00
<i>Taxiway G</i>	<i>Concrete</i>	PCN.85 F/C/X/T	850.00 X23.00
<i>Taxiway H</i>	<i>Concrete</i>	PCN.85 R/C/Z/U	190.00 X5.00
<i>Taxiway J</i>	<i>Asphalt</i>	PCN.5 R/C/Z/U	40.00 X 10.00
<i>Taxiway K</i>	<i>Asphalt</i>	PCN.5 R/C/Z/U	60.00 X36.00
<i>Taxiway L</i>	<i>Concrete</i>	PCN.69 R/C/X/T	235.00 X 24.00

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam.

B. Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

Data parking stand pesawat udara dan koordinat dapat dilihat pada tabel 2.3 sebagai berikut:

Tabel 2. 3 Parking Stand Pesawat Udara

<i>Parking Stand</i>	Koordinat		Keterangan
AD 1	01 °07'12.00''N	104°06'53.50''L	ATR72

AD 2	01 °07'12.90''N	104°06'54.30''L	ATR72
AD 3	01 °07'13.70''N	104°06'55.10''L	ATR72
AD 4	01 °07'15.60''N	104°06'51.60''L	B735
AD 5	01 °07'16.60''N	104°06'52.40''E	B735
AD 6	01 °07'18.81''N	104°06'55.15''E	B735
AD 7	01 °07'20.59''N	104°06'56.77''E	B735
AD 8	01 °07'22.50''N	104°06'58.29''E	B735
AD 9	01 °07'24.26''N	104°06'59.98''E	B735
AE 1	01 °07'29.09''N	104°07'01.57''E	B735
AE 2	01 °07'27.93''N	104°07'03.17''E	B735
AE 3	01 °07'29.81''N	104°07'04.71''E	B735
AE 4	01 °07'18.23''N	104°06'52.92''E	B744
AE 5	01 °07'20.06''N	104°06'55.53.''E	B744
AE 6	01 °07'21.88''N	104°07'57.14''E	B744
AE 7	01 °07'23.71''N	104°07'58.75''E	B744
AE 8	01 °07'25.59''N	104°07'00.38''E	B744
AE 9	01 °07'27.38''N	104°07'01.99''E	B744
AE 10	01 °07'27.38''N	104°07'03.54''E	B744
AE 11	01 °07'27.38''N	104°07'05.22''E	B744
AE 12	01 °07'27.38''N	104°07'06.17''E	B739-ER

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam

C. Data Fasilitas dan Peralatan Bandara

Tabel 2. 4 Fasilitas dan Peralatan Bandara

No	Deskripsi Lahan	Dimensi (m ²)/ Kapasitas	Lokasi
1	<i>Runway</i> 04-22	4025 x 45 m	Bandara
2	<i>Taxiway</i>	4701 x 23 m	Bandara
3	<i>Aircraft stand</i> AD1 – AD9 & AE1-AE7	690.5 x x76.8 m <i>Concrete</i> / 53.030,4 m ²	Bandara
	<i>Aircraft stand</i> AR1 – AR3	255 x 59 m <i>Asphalt</i> / 15.045 m ²	

	<i>Aircraft stand AE8 – AE12</i>	240 x 150 m <i>Concrete/</i> 36.000 m ²	
	<i>Apron Flybest</i>	<i>Concrete</i>	
	<i>Apron Batam Aero Technic</i>	<i>Concrete</i>	
4	<i>Helicopter Landing Area (2 Buah)</i>	2.882,5	Bandara
	<i>Taxiway Helicopter Landing Area</i>	1.000	
	<i>RWY strip</i>	150 m	
	<i>ILS</i>	4500 (GP, MM, Localizer)	
	<i>DVOR</i>	96,25	
	<i>NDB</i>	36	
5	<i>Rescue Equipment</i>	-	Bandara
6	<i>Approach and Runway Lighting</i>	PALS CAT 1 900 m, MALS 420 m	Bandara
7	<i>PAPI</i>	White/ Red	Bandara
8	<i>Threshold Light Color WBar</i>	Green, Green	Bandara
9	<i>RWY edge LGT LEN, spacing color INTST</i>	NIL	Bandara
10	<i>RWY end LGT color WBAR</i>	Red, uni directional inset light	Bandara
11	<i>Apron Flood Light</i>	AE1 – AE12	Bandara
12	<i>Apron Edge Light</i>	Blue, omni directional elevated light	Bandara
13	<i>Fuelling Facilities/ Capacity</i>	-	Bandara
14	<i>Genset/ Power Supply</i>	-	Bandara
15	Terminal Penumpang	30.024 m ²	Bandara
16	Terminal kargo dan pos	-	
17	Tempat parkir kendaraan	2000 mobil 1000 motor 2 slot bus	Bandara

		5 slot taksi	
18	Tempat parkir GSE	-	Bandara
19	<i>Service Road</i>	-	Bandara
20	<i>Sewage Treatment Plan</i>	-	Bandara

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam.

D. Karakter Fisik Runway

Tabel 2. 5 Karakter Fisik Runway

<i>Designations RWY NR</i>		<i>True BRG</i>	<i>Dimensions of RWY (M)</i>	<i>Strength (PCN) and Surface of RWY and SWY</i>	<i>THR coordinate RWY end coordinates THR geoid undulation</i>
1		2	3	4	5
1	04	041.93°	4 025 x 45	85/F/C/X/T <i>Asphalt</i>	010626.45N 1040624.46E
2	22	221.93°	4 025 x 45	85/F/C/X/T <i>Asphalt</i>	010804.45N 1040750.91E

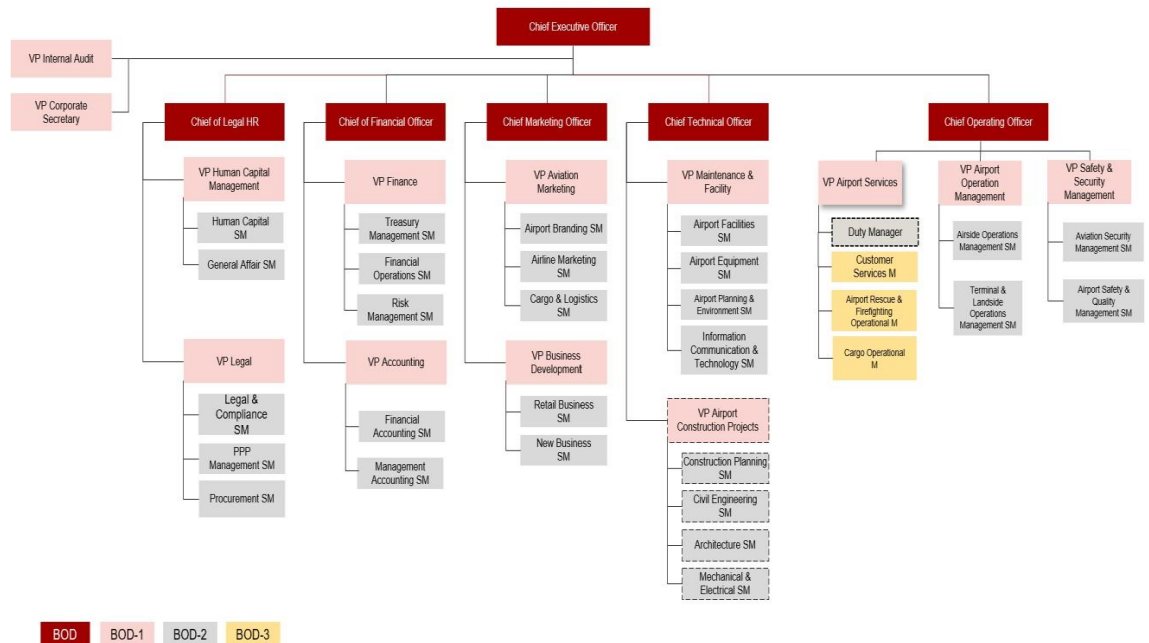
<i>THR elevation zand highest elevation of TDZ of precision APP RWY</i>	<i>Slope of RWY- SWY</i>	<i>SWY dimensions (M)</i>	<i>CWY dimensions (M)</i>	<i>Strip dimensions (M)</i>
---	----------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	---------------------------------

Sumber: Aerodrome manual versi 1.0 bandara internasional hang nadim batam

2.1.2 Layout Bandara

Di PT.BIB Bandar Udara Hang Nadim Batam, sarana dan prasarana terbagi menjadi dua, yaitu fasilitas sisi udara (*Airside*) dan fasilitas sisi darat (*Land*), layout bandara terdapat dalam lampiran 1 dan layout apron terdapat dalam lampiran 2.

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 5 Struktur Organisasi
Sumber: *Aerodrome Manual* Versi 1.0 2023, Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Annex 14 yang diterbitkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO), bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau Sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat udara. Sedangkan. Berdasarkan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan, bandar udara merupakan Kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. (International Civil Aviation Organization (ICAO), 2009).

3.2 Apron

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi udara pada bab 1 ayat (1), *Apron* adalah suatu daerah atau tempat di bandar udara yang telah ditentukan guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat udara.

3.3 Sisi Udara

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 635 Tahun 2015 Pasal 1 ayat (11), Sisi udara adalah wilayah bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan public dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wajib melalui pemeriksaan keamanan.

3.4 Apron Movement Control

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2021 Tentang personel Bandar Udara Pasal 41 ayat 2 (Penerbangan et al., 2021), personel pelayanan pergerakan sisi udara memiliki standar kompetensi:

- 1) Mampu melakukan pengoperasian garbarata

- 2) Mampu melakukan pemanduan parkir pesawat udara di *apron*
- 3) Mampu melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*
- 4) Mampu melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*
- 5) Mampu menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik
- 6) Mampu menjamin keselamatan pergerakan orang, peralatan dan pesawat udara di *apron*
- 7) Mampu merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi darurat
- 8) Mampu mengevaluasi dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*
- 9) Mampu menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat jam sibuk

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2021 pasal 41 ayat 3, personel pelayanan pergerakan sisi udara memiliki kewenangan:

- 1) Melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*
- 2) Menjamin kebersihan di *apron*
- 3) Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*
- 4) Menganalisa seluruh kegiatan dan fasilitas di *apron*
- 5) Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi darurat
- 6) Mengevaluasi dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*
- 7) Berkoordinasi/komunikasi dengan *air traffic services* (ATS) untuk membantu pengendalian dan monitoring pergerakan di sisi udara
- 8) Menjamin keselamatan orang, peralatan dan pesawat udara di *apron*
- 9) Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik

3.5 Ground Support Equipment

Berdasarkan KP 635 tahun 2015 pasal 1 ayat 6, Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment* (GSE) adalah peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara dan penumpang di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo, pos.

3.6 Jenis-Jenis Ground Support Equipment

Berdasarkan KP 635 pasal 2 peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan operasional yang beroperasi sisi udara terdiri dari:

a. *Motorized*, terdiri dari:

1. *Aircraft Towing Tractor* (ATT)
2. *Baggage Towing Tractor* (BTT)
3. *Conveyor Belt Loader* (CBL)
4. *Ground Power Unit* (GPU)
5. *Towbarless Tractor* (TBT)
6. *Air Starter Unit* (ASU)
7. *Lavatory Service Truck/Car* (LST/LSC)
8. *Main Deck Loader* (MDL)
9. *Catering Truck* (CTT)
10. *High Lift Catering Truck* (HCT)
11. *Water Service Truck* (WST)
12. *Cargo Transporter Loader* (CTL)
13. *Passenger Boarding Stairs* (PBS)
14. *Air Starter* (ASR)
15. *Refuelling and Defueling Truck* (RDT)
16. *Lift Loader* (LLD)
17. *Forklift*

b. *Non-Motorized*, terdiri dari:

1. *Baggage Cart* (BCT)
2. *Container Dollies* (CDL)
3. *Pallet Dollies* (PDL)
4. *Towed Passenger Stair* (TPS)
5. *Airside Aircraft Inspection Stair* (AAIS)
6. *Aircraft Tail Jack* (ATJ)
7. *Aircraft Towing Bar* (ATB)
8. *Passenger WheelChair* (PWC)
9. *Aircraft Passenger Canopy* (APC)

3.7 Keamanan Penerbangan

Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari Tindakan mekawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur (Dairse, 2009).

3.8 Peralatan Bandar Udara

Berdasarkan KP 635 Tahun 2015, peralatan bandar udara semua fasilitas dan peralatan baik didalam maupun di luar batas-batas bandar udara, yang dibangun atau dipasang (diinstalasi) dan dipelihara untuk tujuan melayani kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara dipermukaan, termasuk pelayanan darat pesawat udara

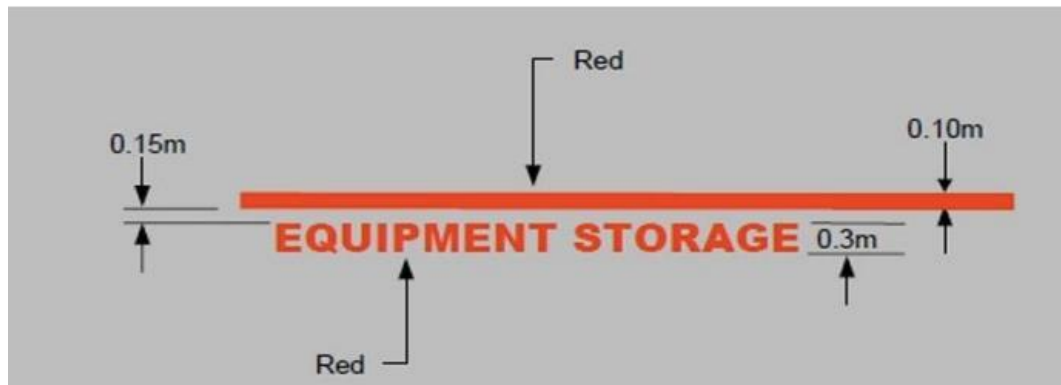
3.9 Keselamatan Penerbangan

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

3.10 Marka Equipment Storage

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 Tahun 2015 adalah Marka *equipment storage* digunakan untuk menggambarkan daerah dimana kendaraan dan peralatan dapat parkir atau disimpan dengan bebas tanpa melanggar alokasi daerah area *stand* atau *taxiway* manapun, termasuk permukaan *taxiway strip*.

Marka *equipment storage* harus terdiri dari garis yang tidak terputus dengan cat merah, lebar 0,1 m. Kata “EQUIPMENT STORAGE” harus dicat merah pada sisi dimana peralatan ditempatkan dan dapat dibaca dari arah sisi tersebut. Tinggi huruf harus 0,3 m dan berjarak 0,15 m dari garis, sebagaimana diperlihatkan di bawah ini. Marka ini harus diulang dengan interval tidak melebihi 50 m di sepanjang garis batas.



Gambar 3. 1 Marka dan Area Equipment Storage



BAB IV

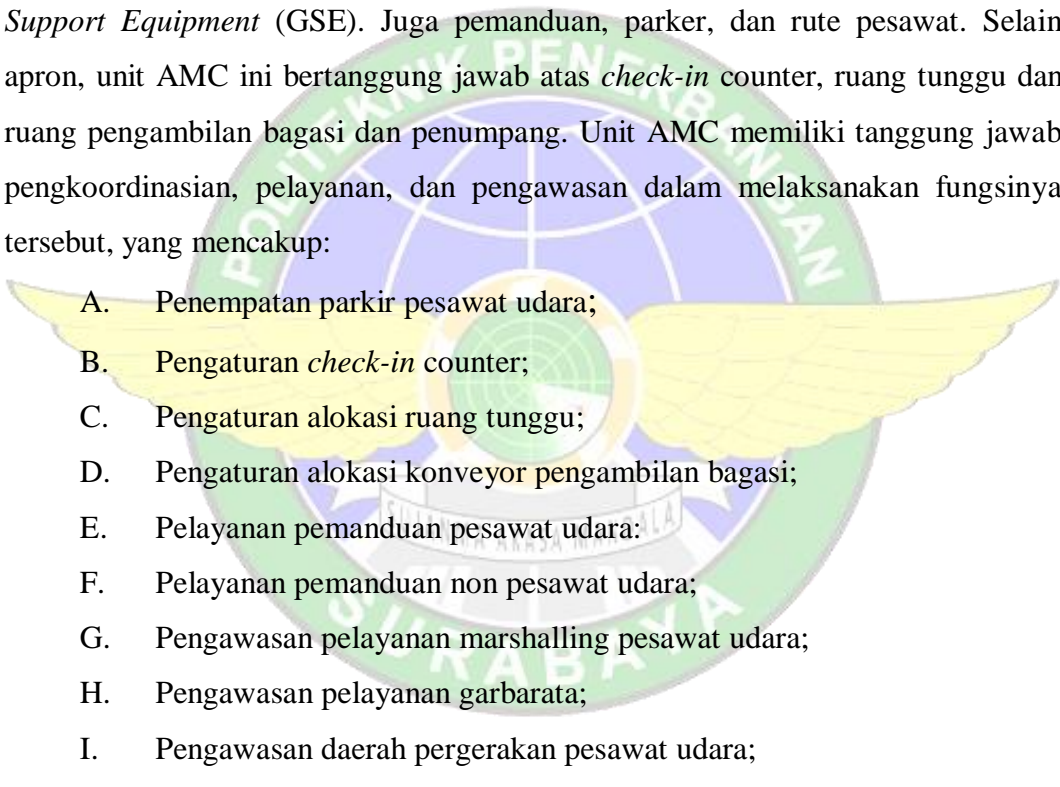
PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam menjalankan *On The Job Training* (OJT), Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya berada di dua lokasi area kerja di Bandara Internasional Hang Nadim Batam yaitu Unit *Apron Movement Control* (AMC) dan Unit *Aviation Security* (AVSEC).

4.1.1 Unit Apron Movement Control (AMC)

Pada dasarnya, tanggung jawab utama personel AMC adalah mengawasi, mengatur dan mengawasi semua kegiatan yang terjadi di apron. Meliputkan *Ground Support Equipment* (GSE). Juga pemanduan, parker, dan rute pesawat. Selain apron, unit AMC ini bertanggung jawab atas *check-in* counter, ruang tunggu dan ruang pengambilan bagasi dan penumpang. Unit AMC memiliki tanggung jawab pengkoordinasian, pelayanan, dan pengawasan dalam melaksanakan fungsinya tersebut, yang mencakup:

- 
- A. Penempatan parkir pesawat udara;
 - B. Pengaturan *check-in* counter;
 - C. Pengaturan alokasi ruang tunggu;
 - D. Pengaturan alokasi konveyor pengambilan bagasi;
 - E. Pelayanan pemanduan pesawat udara;
 - F. Pelayanan pemanduan non pesawat udara;
 - G. Pengawasan pelayanan marshalling pesawat udara;
 - H. Pengawasan pelayanan garbarata;
 - I. Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara;
 - J. Pengawasan kebersihan di sisi udara;
 - K. Pengawasan kebersihan fasilitas garbarata;
 - L. Pengawasan fasilitas di sisi udara;
 - M. Pencatatan laporan logbook

4.1.2 Airport Security (AVSEC)

Petugas *Aviation Security* adalah petugas keamanan yang memiliki kemampuan untuk mematuhi regulasi nasional dan internasional. Lisensi atau surat izin pemerintah untuk menjalankan fungsinya sebagai Avsec. Petugas Avsec juga

wajib memiliki lisensi atau sertifikat kecakapan personal (SKP) yang ditugaskan menjaga keamanan bandar udara dari segala sisi, ancaman, keamanan, keselamatan, dan ketertiban yang dapat mengganggu atau mengancam alur proses penerbangan. Para mahasiswa On the Job Training (OJT) melaksanakan praktik lapangan *Aviation Security* (AVSEC) di beberapa SCP (*Security Check Point*) yaitu:

A. PSCP: Area Pemeriksaan *Passanger Security Check Point*

Petugas yang bertanggung jawab melakukan pemeriksaan keamanan untuk memastikan bahwa barang atau orang yang memasuki area terbatas tidak membawa barang berbahaya atau yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan

B. PTR: Tim Patroli

Tim Patroli mengawasi rute akses ke area terbatas untuk memastikan orang yang berwenang yang dapat masuk. Ini termasuk pemeriksaan identitas dan akses kunci di berbagai titik pengamanan

C. HBSCP: Area Pemeriksaan *Hold Baggage Screening Check Point*

Petugas Avsec melakukan pemeriksaan fisik bagasi memastikan barang berbahaya atau ilegal yang disembunyikan menggunakan alat teknologi seperti X-ray untuk memeriksa bagasi yang terlihat maupun tersembunyi

D. MG: Pos *Main Gate*

Petugas memeriksa kendaraan yang masuk dan keluar di daerah sisi udara. Memastikan barang yang dibawa pengendara layak untuk masuk ke sisi udara, pengemudi diperiksa secara manual ataupun menggunakan alat.

E. LD: *Loading Dock*

Petugas memeriksa semua barang dan kargo yang dimasukkan ke dalam pesawat atau yang baru dibongkar. Untuk memastikan bahwa tidak ada yang dibawa pemeriksaan ini mencakup pemeriksaan barang secara fisik serta penggunaan alat pemindai X-ray dan deteksi lainnya.

4.2 Jadwal OJT

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Hang Nadim Batam dilakukan selama kurang lebih tiga bulan dimulai dari tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 yang terdiri dari unit AMC dan AVSEC. Untuk jadwal di unit AMC dibagi menjadi beberapa shift dan untuk AVSEC dengan jadwal dinas normal. Yang dapat lebih lengkapnya terlampir di lampiran 3 dan lampiran 4.

4.3 Permasalahan

Berdasarkan observasi di unit *Apron Movement Control* (AMC), Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam banyaknya penerbangan mengakibatkan pergerakan kendaraan *Groud Support System* (GSE) yang ada di sisi udara meningkat. Adapun masalah yang ditemukan penulis pada saat melakukan On TheJob Training yaitu: Penulis menemukan *Baggage Cart* (kereta bagasi) melewati marka *equipment storage*.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 Tahun 2015 menjelaskan bahwa Marka *equipment storage* digunakan untuk menggambarkan daerah dimana kendaraan dan peralatan dapat parkir atau disimpan dengan bebas tanpa melanggar alokasi daerah area stand atau taxiway manapun, termasuk permukaan taxiway strip .

Baggage Cart dapat melewati marka *equipment storage* karena beberapa faktor yang saling terkait. Pertama, area penyimpanan peralatan (*Equipment Storage*) di Bandara Hang Nadim Batam tidak memiliki papan atau tanda yang menunjukkan bahwa area tersebut adalah *Equipment Storage*.



Gambar 4. 1 Tidak ada Kata "EQUIPMENT STORAGE"

Kurangnya pemahaman sopir mengenai batasan yang ditetapkan dapat menyebabkan mereka tidak menyadari pentingnya mematuhi marka tersebut. Jika sopir tidak memahami konsekuensi dari pelanggaran ini, mereka cenderung mengabaikan peraturan yang ada.

Selain itu, pelatihan yang tidak memadai juga berkontribusi pada masalah ini. Tanpa pelatihan yang cukup, sopir mungkin tidak mendapatkan pengetahuan yang

diperlukan tentang prosedur keselamatan dan operasional yang benar. Hal ini dapat menyebabkan mereka tidak mengenali situasi berbahaya atau cara yang benar untuk beroperasi di area yang sensitif seperti *equipment storage*.

Pengawasan yang minim di area tersebut juga menjadi faktor penting. Jika tidak ada pihak yang secara aktif memantau kepatuhan terhadap marka, sopir mungkin merasa lebih bebas untuk melanggar peraturan. Kurangnya penegakan disiplin dapat menciptakan budaya di mana pelanggaran dianggap tidak masalah.

Jika *Baggage Cart* melewati marka *equipment storage*, hal ini dapat mengakibatkan risiko kecelakaan akibat tabrakan dengan peralatan atau kendaraan lain, gangguan operasional yang menyebabkan keterlambatan dalam penanganan bagasi, serta potensi kerusakan pada peralatan yang disimpan. Selain itu, situasi ini juga dapat membahayakan keselamatan petugas bandara dan penumpang.



Gambar 4. 2 *Baggage Cart* Melebihi Marka *Equipment Storage*

4.4 Penyelesaian Masalah

Permasalahan diatas memerlukan pengawasan dari unit yang bertanggung jawab yakni unit *Apron Movement Control* (AMC) pada sisi udara, terutama untuk peralatan GSE tersebut. Untuk memastikan bahwa pengguna jasa disiplin terhadap aktivitas di sisi udara, pengawasan harus dilakukan oleh personil *Apron Movement Control* (AMC) untuk menyelesaikan masalah ada beberapa yang perlu dilakukan oleh unit AMC dalam mengatasi permasalahan yang disebutkan.

Untuk mengatasi pelanggaran marka *equipment storage* oleh *Baggage Cart* diberikan beberapa penyelesaian:

1. Langkah pertama yang perlu diambil adalah menempatkan penanda visual berupa standing marka yang mencolok di area tersebut,

REMINDER !

**please don't exceed
the storage
equipment marking.**

Gambar 4. 3 Penanda Dalam Bahasa Inggris

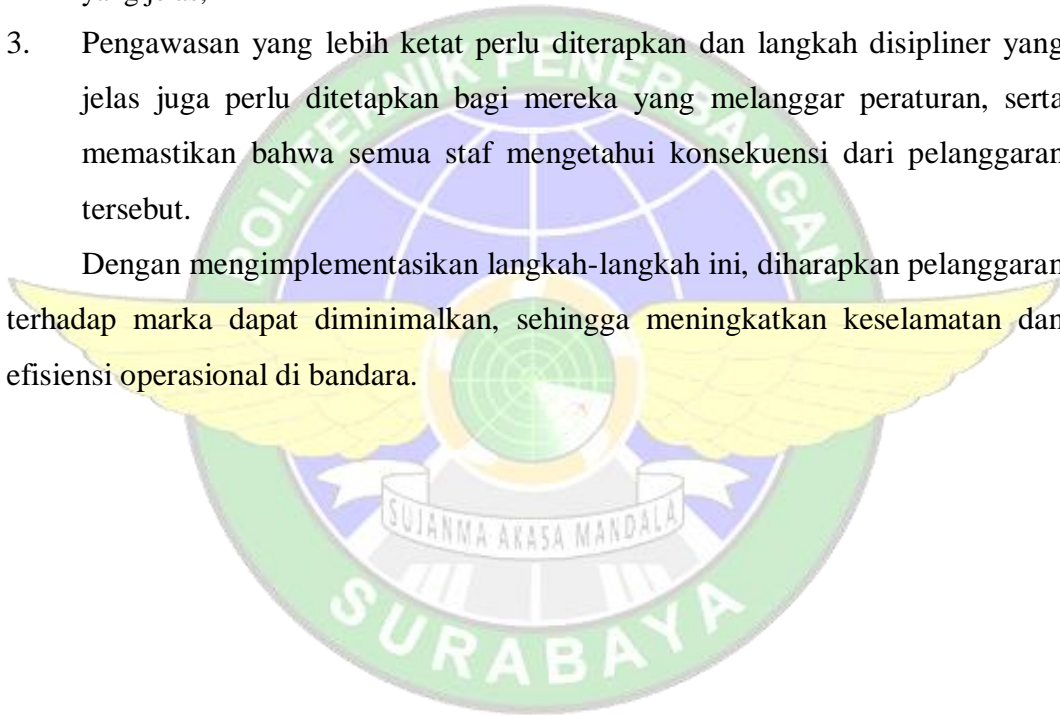
PERINGATAN !

**harap jangan
melebihi marka
equipment storage**

Gambar 4. 4 Penanda Dalam Bahasa Indonesia

2. Meningkatkan pelatihan bagi semua sopir mengenai pentingnya mematuhi marka dan prosedur keselamatan, termasuk dengan menyelenggarakan program pelatihan rutin dan simulasi serta komunikasi harus ditingkatkan dengan menyediakan materi yang jelas,
3. Pengawasan yang lebih ketat perlu diterapkan dan langkah disipliner yang jelas juga perlu ditetapkan bagi mereka yang melanggar peraturan, serta memastikan bahwa semua staf mengetahui konsekuensi dari pelanggaran tersebut.

Dengan mengimplementasikan langkah-langkah ini, diharapkan pelanggaran terhadap marka dapat diminimalkan, sehingga meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional di bandara.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Taruna Manajemen Transportasi Udara di Bandara Internasional Hang Nadim Batam berada di unit *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aviation Security* (AVSE). Dimana Taruna mendapatkan pengalaman terjun secara langsung untuk belajar dan praktik tugas dan tupoksi pada setiap unit. Dengan pelaksanaan kegiatan selama 2 bulan penulis mendapat banyak ilmu bermanfaat yang sebelumnya belum di selama proses pembelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) juga memberikan gambaran mengenai dinamika di dunia kerja serta mengembangkan soft skill Taruna secara tidak langsung.

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) penulis menemukan permasalahan terkait peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) di unit *Apron Movement Control* (AMC) yang melebihi marka *Equipment Storage*, sehingga perlu adanya evaluasi terkait masalah *Baggage Cart* yang melebihi marka *equipment storage* yang dapat menyebabkan dampak negatif, termasuk meningkatkan risiko kecelakaan, dan mengurangi efisiensi pengelolaan ruang. Penumpukan *baggage cart* di luar area yang ditentukan tidak hanya menghambat akses ke fasilitas lain, tetapi juga dapat menimbulkan kebingungan di antara staf.

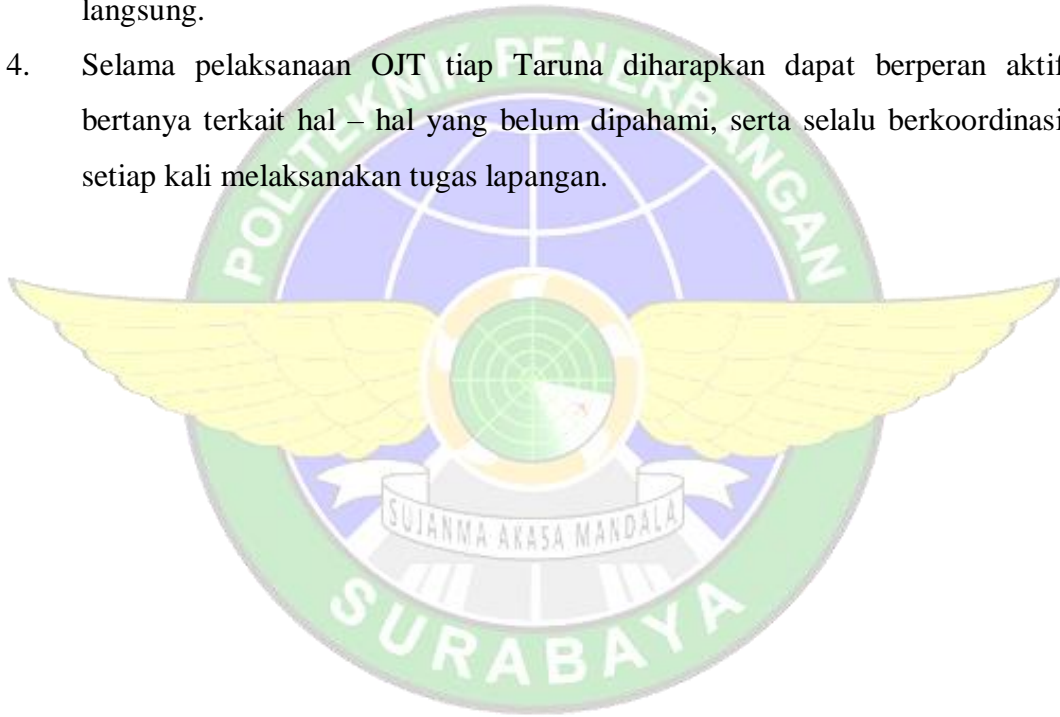
5.2 Saran

Besar harapan penulis dengan adanya penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dapat memberikan informasi mengenai permasalahan – permasalahan yang ada pada unit – unit di Bandar Udara Internasional Hang Nadim umumnya dan unit *Apron Movement Control* (AMC) khususnya. Penulis berharap adanya tidak lanjut baik itu dari unit *Apron Movement Control* (AMC) maupun dari pihak Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam dengan mempertimbangkan perumusan penyelesaian masalah yang ada.

Untuk menjadi bahan evaluasi dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ke depannya beberapa hal yang dapat disampaikan oleh penulis secara khususnya ditunjukkan kepada Program Studi Manajemen Transportasi Udara dan umumnya

kepada Politeknik Penerbangan Surabaya.

1. Pembekalan ilmu yang lebih maksimal untuk mempersiapkan Taruna dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) sesuai dengan unit yang akan menjadi tempat *On the Job Training* (OJT).
2. Waktu dalam pelaksanaan OJT yang diharapkan dapat lebih dari 2 bulan, mengingat unit pelaksanaan OJT yang lebih dari satu dan pengoptimalan dalam praktek di lapangan.
3. Dalam pelaksanaan OJT penting bagi Taruna untuk mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku di setiap unit di Bandar Udara sehingga dapat menjadi pedoman dalam menjalankan praktek secara langsung.
4. Selama pelaksanaan OJT tiap Taruna diharapkan dapat berperan aktif bertanya terkait hal – hal yang belum dipahami, serta selalu berkoordinasi setiap kali melaksanakan tugas lapangan.

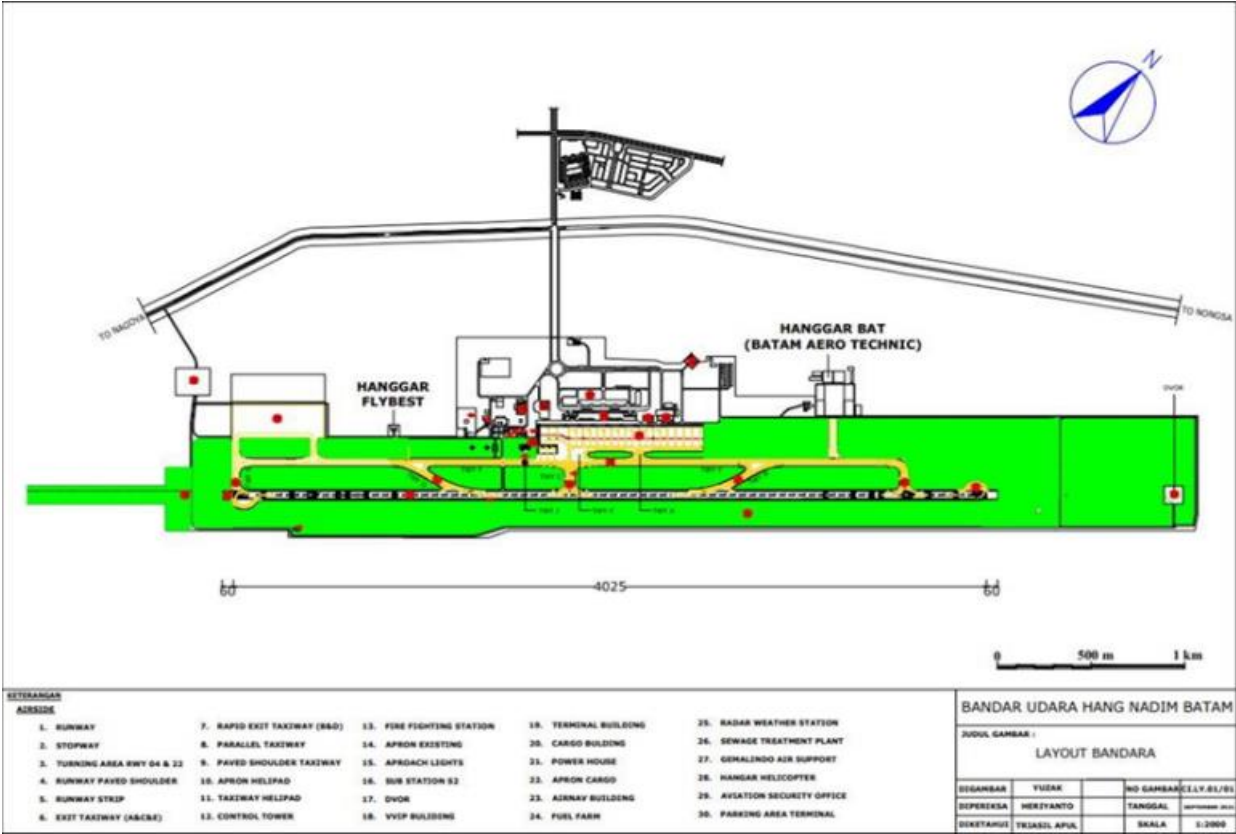


DAFTAR PUSTAKA

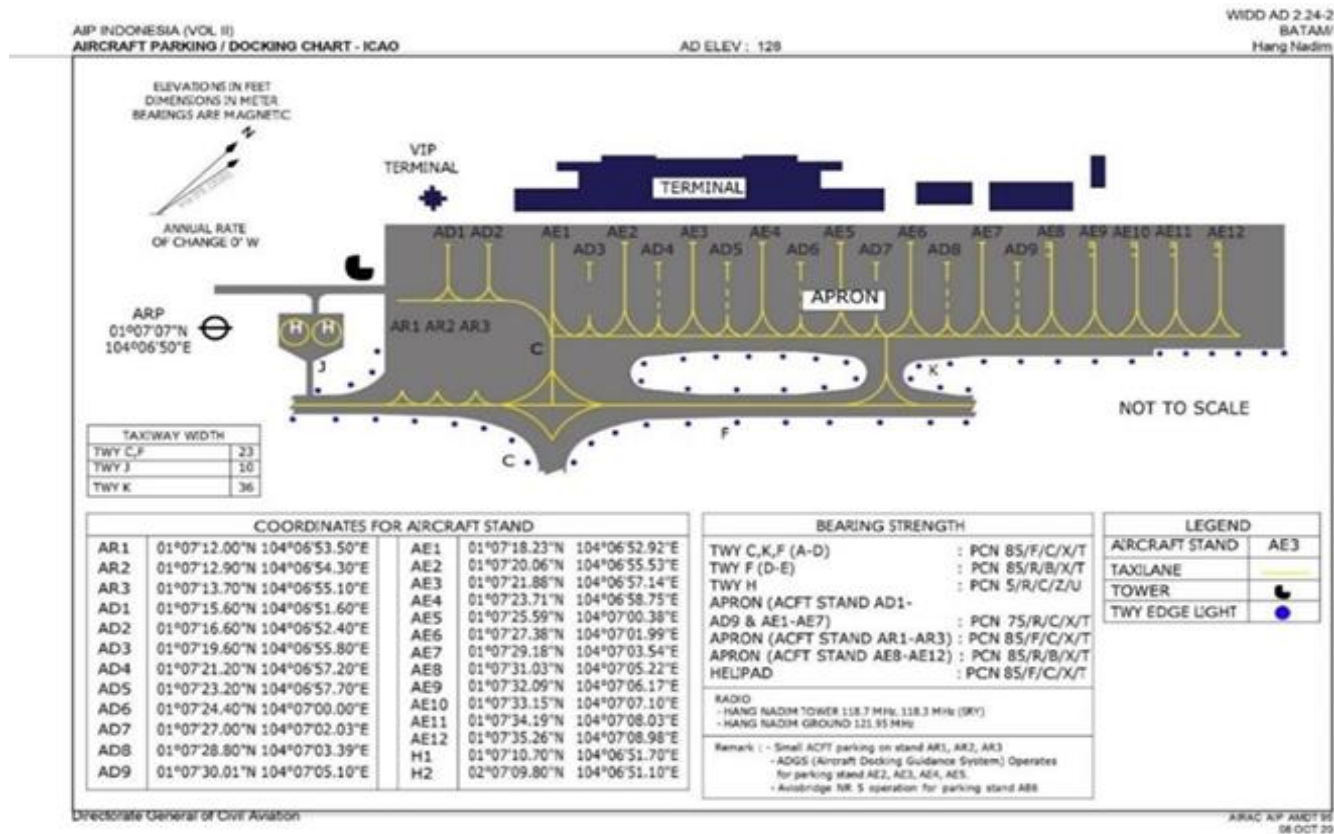
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2009). Annex 14 - Aerodrome Design and Operations. In *International Civil Aviation Organization: Vol. I* (Issue July).
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023.* (n.d.). Retrieved February 28, 2025, from <https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=ABi274YJfM1JG5PXjRku3e4uZr3bBiZ778LNLIH8g5Li4ec22rotO6M4ubNIFDfzEo4a8q01yq7YD4uVyeNuJzsc48gwXA9KKS14DyLdySTirNL22AR2lmxYnDcRYk5mFm0m9jqmIJAjptr0ZWSHttsO59>
- Penerbangan, B., Lembaran, T., & Negara, T. L. (2021). *BERITA NEGARA*. 584. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 39 Tahun 2015.* (n.d.). Retrieved February 28, 2025, from <https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=7SvidSdtAfo4HJXY2krqDR8W6HoG2i0cz8cK15UsYpPF8cLJ4PUFnFt4jukkwzmzTN34Uq6PHQKxPS8m0WpilM9mT4Eq1A3RMYwm48ZBfU1Qi18Hz9F5sxy0qzGN0thVaRZz6DO1YM8kbuny3hmexU8tPCr>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2021.* (n.d.-a). Retrieved February 28, 2025, from <https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=HcTZU4EsZuAK10o8vk3UaU4aCi5t756xk8RjoKGtuV4F8gjIX0juPIX48Xu6oErzSk8gkaCyMGdY08m8F9aavA6H8m8F9NQXi4P4E0wRTSKzKfliYub0esEWi6y3nZkduWAu0wW7ZwTJy3oCtiUolhGkxw>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2021.* (n.d.-b). Retrieved February 28, 2025, from <https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=HcTZU4EsZuAK10o8vk3UaU4aCi5t756xk8RjoKGtuV4F8gjIX0juPIX48Xu6oErzSk8gkaCyMGdY08m8F9aavA6H8m8F9NQXi4P4E0wRTSKzKfliYub0esEWi6y3nZkduWAu0wW7ZwTJy3oCtiUolhGkxw>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009.* (n.d.). Retrieved February 28, 2025, from <https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=KKC5vBI4RScFaotRYjvNO34UooqtV0Gnr8hdm7SGsEpF4DuW3MFUyYB8Qp6kNnmOFn4pAtoSJoeht4kqm8a4viZE8Vyoqc020sT8cNdGBPrGBBHCY8969tUt5CHQoCBUI4uh4yew2dnkvdA6TRLMDfFbvF>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Layout Bandara



Lampiran 2 Layout Apron



Lampiran 3 Jadwal Shift Unit AMC

Lampiran 4 Jadwal Shift Unit AVSEC



JADWAL PENEMPATAN SISWA/I OJT POLTEKBANG SURABAYA DI UNIT AIRPORT SECURITY																		
No	Nama	Februari 2025																
		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1	Dandy Auzan Firdaus	PSCP	HBSCP	PTR	L	L	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE	L	L	PSCP	HBSCP	PTR	KARGO	PB	
2	Cecilia Rija Manggita	PSCP	LD	PTR	L	L	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC	L	L	PSCP	LD	PTR	MG	PB	
3	Muhammad Chesa Ramadhan	OFFICE	OFFICE	OFFICE	L	L	PSCP	HBSCP	PTR	KARGO	PB	L	L	HBSCP	PSCP	KARGO	PTR	AR
4	Clarisa Cornelisia Vanka	AOCC	AOCC	AOCC	L	L	PSCP	LD	PTR	MG	PB	L	L	LD	PSCP	MG	PTR	DF
5	Verel Joustika Abdul Rahman	HBSCP	PSCP	KARGO	L	L	HBSCP	PSCP	KARGO	PTR	AR	L	L	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE
6	Nazwa Putri Rahmawati	LD	PSCP	MG	L	L	LD	PSCP	MG	PTR	DF	L	L	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC

Keterangan :

OFFICE : Staff Administrasi Airport Security Kantor Selatan

AOCC : Ruangan AOCC Airport Security

PSCP : Area pemeriksaan Passenger Security Check Point

PTR : Bertugas bersama Tim Patroli

HBSCP : Area pemeriksaan Hold Baggage Security Check Point

MG : Pos Main Gate

KARGO : Pemeriksaan Barang di Gudang Kargo

LD : Loading Dock

PB : Pemeriksaan Boarding Pass

Catatan : Jadwal dapat berubah sewaktu-waktu apabila diperlukan.

Lampiran 5 Kegiatan OJT



Kegiatan Plotting Parking Stand



Kegiatan Docking Undocking



Body Screening di PSCP



Pemeriksaan Barang di PSCP