

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) BANDAR
UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM**



Disusun oleh:

ISLA NUR AUDY
NIT. 30621057

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA VII C
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2024

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) BANDAR UDARA
INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM**



Disusun oleh:

ISLA NUR AUDY
NIT. 30621057

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA VII C
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM

Oleh:

ISLA NUR AUDY
NIT. 30621057

Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor AMC



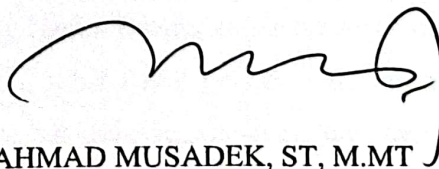
ARNOLD MARANTINO DANISWARA
NIP. CE186-1722

Dosen Pembimbing



FAOYAN AGUS F, S.Pd.Ing., M.Pd
NIP. 19840819 201902 1 001

Mengetahui, Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmat dan hidayahNya, laporan *On The Job Training* (OJT) ini dapat diselesaikan dengan baik.

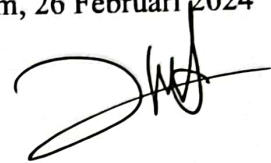
Penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Ucapan terimakasih ini penulis sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini, terutama kepada:

1. Kedua Orang Tua, atas doa, semangat, dan dukungan yang diberikan.
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Ahmad Musadek, ST, M.MT selaku Ketua Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Faoyan Agus Furyanto, S.Pd., M.Pd selaku dosen Pembimbing Laporan OJT.
5. Bapak Arnold Marantino selaku Pembimbing serta Supervisi OJT.
6. Executive General Manager Bandara Internasional Hang Nadim Batam, atas kesempatan praktik lapangan yang diberikan.
7. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi DIII Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya
8. Seluruh senior dan karyawan dinas Bandara Internasional Hang Nadim Batam yang selalu memberikan ilmu dan bimbingan.
9. Teman-teman yang sedang melakukan On The Job Training di Bandara Internasional hang Nadim Batam, atas semangat dan kerjasamanya.
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan On The Job Training dan selama membuat laporan On The Job Training.

Penulis menyadari keterbatasan kemampuan dan waktu dalam penyusunan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun.akhir kata penulis berharap semoga penulisan ini dapat bermanfaat dan dapat dikembangkan selanjutnya.

Batam, 26 Februari 2024



ISLA NUR AUDY
NIT. 30621057



DAFTAR ISI

JUDUL	1
LEMBAR PERSETUJUAN.....	3
KATA PENGANTAR	4
DAFTAR ISI.....	5
DAFTAR GAMBAR	5
BAB 1 PENDAHULUAN	5
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT.....	5
1.2 Dasar Pelaksanaan OJT	6
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan OJT	7
BAB II TINJAUAN OJT	8
2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional Hang Nadim Batam	8
2.2 PT Bandara Internasional Batam (PT BIB)	9
2.3 Sejarah Singkat Angkasa Pura I.....	10
2.4 Sejarah Singkat Bandara Incheon.....	11
2.5 Sejarah PT Wijaya Karya (Persero).....	12
2.6 Struktur Organisasi Perusahaan	13
2.7 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT	14
2.8 Data Umum Bandar Udara Internasioanal Hang Nadim Batam	15
2.9 Jadwal dan Kegiatan	15
2.9.1 Jadwal Pelaksanaan	15
2.9.2 Unit Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	17
BAB III HASIL PELAKSANAAN OJT	28
3.1 Kegiatan Yang Dilakukan.....	28
3.2.1 Permasalahan 1	28
3.2.2 Penyelesaian Masalah 1.....	29
3.2.3 Permasalahan 2.....	30
3.2.4 Penyelesaian Masalah 2.....	30
3.2.5 Permasalahan 3.....	31
3.2.6 Penyelesaian Masalah 3.....	31
BAB IV PENUTUP	32
4.1 Kesimpulan	32

4.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab III	32
4.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT	33
4.2 Saran	33
DAFTAR PUSTAKA	34
LAMPIRAN.....	35



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Struktur Organisasi PT BIB	14
Gambar 2. 2 Layout Bandara	15
Gambar 2. 3 Fasilitas Unit Informasi	23
Gambar 3. 1 Peralatan Ground Support Equipment (GSE)	29
Gambar 3. 2 Peralatan Ground Support Equipment (GSE)	30
Gambar 3. 3 Peralatan Ground Support Equipment (GSE)	31



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT

Memasuki zaman dimana persaingan diberbagai bidang kehidupan manusia semakin besar, salah satunya yaitu dibidang penerbangan. Maka itu harus mempersiapkan diri sebaik mungkin agar dapat meraih tingkat kualitas hidup yang lebih baik dari sebelumnya. Praktek Kerja Lapangan/PKL (*On The Job Training/OJT*) adalah Latihan kerja mengaplikasikan pengetahuan dan ilmu yang didapat selama menjalani Pendidikan program studi Manajemen Transportasi Udara sesuai dengan tingkat Pendidikan masing-masing selama waktu yang ditetapkan. *On the Job Training (OJT)* merupakan salah satu kurikulum yang wajib dilaksanakan oleh semua taruna untuk mengukur tingkat kemampuan taruna dalam praktek kerja langsung serta memberikan pengalaman kerja dimana setelah menempuh pendidikan akan dihadapkan dalam lingkungan kerja yang sedemikian rupa. Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training (OJT)* dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap program studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidng terkait.

On The Job Training (OJT) dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya, dan penulis melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam yang dimulai pada tanggal 11 desember sampai 28 Februari 2024. Bandar Udara Internasional Hang Nadim terletak di kelurahan Batu Besar, kecamatan Nongsa, kota Batam, provinsi Kepulauan Riau. Bandar Udara Internasional Hang Nadim adalah salah satu badan usaha milik Badan Pengusahaan Batam (BP Batam).

Kegiatan *On The Job Training* merupakan salah satu program perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Kegiatan *On The Job Training* Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara merupakan praktek kerja di lapangan sebagai sarana penerapan ilmu yang telah didapat selama mengikuti perkuliahan di

Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) ini, pada dasarnya taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diserap selama menjalani pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya, yang kemudian dipraktekkan dan diimplementasikan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan. dengan cara menganalisa serta mengambil keputusan cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

1.2 Dasar Pelaksanaan OJT

Dasar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
2. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500)
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tanggal 27 Januari 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tanggal 28 Februari 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan OJT

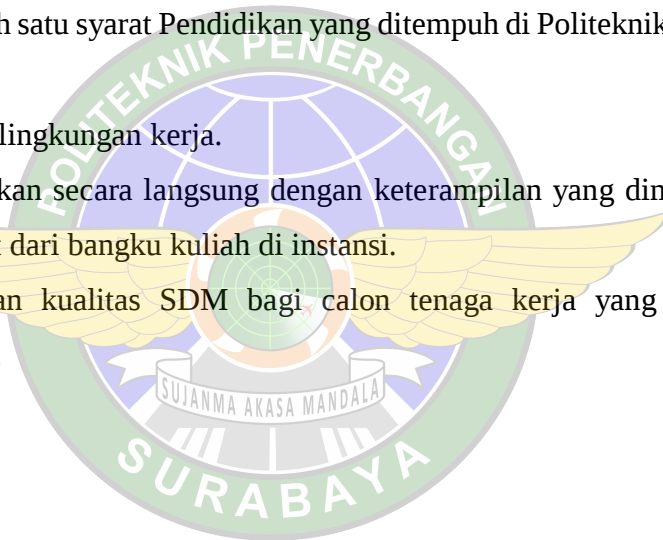
Adapun maksud dan tujuan dalam pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Maksud

- a) Mendapatkan pengetahuan tentang dunia kerja yang sesungguhnya sehingga penulis tidak canggung saat memasuki dunia kerja.
- b) Dapat mempraktikkan teori yang diajarkan pada bangku kuliah c. Mendapat pengalaman yang tidak didapatkan di bangku kuliah d. Belajar beradaptasi dan berkomunikasi

2. Tujuan

- a. Sebagai salah satu syarat Pendidikan yang ditempuh di Politeknik Penerbangan Surabaya.
- b. Mengetahui lingkungan kerja.
- c. Mempraktikkan secara langsung dengan keterampilan yang dimiliki dan apa yang didapat dari bangku kuliah di instansi.
- d. Meningkatkan kualitas SDM bagi calon tenaga kerja yang mandiri dan professional.



BAB II

TINJAUAN OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional Hang Nadim Batam

Bandar Udara Internasional Hang Nadim (Inggris: Hang Nadim International Airport) (IATA: BTH, ICAO: WIDD), adalah sebuah bandar udara internasional yang terletak di kelurahan Batu Besar, kecamatan Nongsa, kota Batam, provinsi Kepulauan Riau. Bandar udara ini mendapatkan nama dari Laksamana Hang Nadim yang termahsyur dari Kesultanan Malaka. Bandara ini memiliki landas pacu sepanjang 4.025-meter yang menjadikan bandara ini sebagai pemilik landas pacu terpanjang di Indonesia dan kedua di Asia Tenggara setelah Bandar Udara Internasional Kuala Lumpur yang terletak di Kuala Lumpur, Malaysia. Dengan kondisinya saat ini, Bandara Hang Nadim dapat menampung 18-pesawat berbadan lebar dengan jenis Boeing 747, Boeing 767, dan Boeing 777.

Penyebrangan feri telah menjadi metode transportasi utama untuk bepergian ke pulau-pulau seberang, termasuk Singapura. Namun, lama kelamaan, penyeberangan menggunakan feri mulai tidak efektif, sehingga dibangunlah Bandara Hang Nadim. Bandara ini terbukti cukup efektif dan awalnya dikembangkan sebagai alternatif Bandar Udara Internasional Changi Singapura yang diletak dari Singapura karena bandara ini memiliki landas pacu yang cukup panjang untuk menampung pesawat-pesawat jenis Airbus A380, Boeing 747, Boeing 767, dan Boeing 777. Namun, bandara ini juga mendapatkan persaingan yang cukup ketat dari bandara-bandara lain di Wilayah Pertumbuhan Segitiga Sijori seperti: Bandar Udara Internasional Senai yang terletak di Johor Bahru (ibu kota negara bagian Johor) dari negara Malaysia dan Bandar Udara Internasional Changi yang terletak di Singapura.

Bandar Udara Internasional Hang Nadim adalah salah satu badan usaha milik Badan Pengusahaan Batam (BP Batam). Berjarak sekitar 22-kilometer dari pusat Kota Batam, Kepulauan Riau, Bandara Hang Nadim berada di jalur perdagangan segitiga emas antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura.

Sebagai pintu gerbang internasional yang menghubungkan kota Batam dengan seluruh dunia, Bandara Hang Nadim beroperasi di area seluas 1.762 ha dengan luas terminal mencapai 30.000 m². Dengan landasan pacu sepanjang 4.025 m dan lebar 45 m, menjadikan Bandara Hang Nadim sebagai bandara dengan landasan terpanjang di Indonesia dan nomor dua di Asia Tenggara.

Setiap harinya, Bandara Hang Nadim melayani rata-rata enam penerbangan. Kapasitas penumpang Bandara Hang Nadim $\pm$ 5 juta/tahun, dengan kapasitas saat jam puncak operasional mencapai $\pm$ 1.400 penumpang/hari.

Pada hari Jumat, 24 Juni 2022 telah dilaksanakan penandatanganan serah terima pengoperasian Bandar udara Internasional Hang Nadim dari Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam) kepada PT Bandara Internasional Batam (PT BIB).

2.2 PT Bandara Internasional Batam (PT BIB)

Pada hari Jumat, 24 Juni 2022 telah dilaksanakan penandatanganan serah terima pengoperasian Bandara Internasional Hang Nadim dari Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam) kepada PT Bandara Internasional Batam (PT BIB). PT Bandara Internasional Batam (PT BIB) merupakan konsorsium yang dibentuk oleh Angkasa Pura Airports dengan kepemilikan saham 51%, Incheon International Airport Corporation (IIAC) saham 30%, dan 19% saham milik PT Wijaya Karya (Persero) Tbk [WIKA].

Penandatanganan tersebut dilaksanakan oleh Kepala BP Batam Muhammad Rudi kepada Pikri Ilham Kurniansyah selaku Direktur Utama Pelaksana Badan Usaha Pelaksana PT Bandara Internasional Batam (PT BIB). Bandara Internasional Batam akan dikelola per 1 Juli 2022 oleh PT BIB dengan masa pengelolaan 25 tahun.

Turut hadir dalam acara serah terima tersebut adalah Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Airlangga Hartarto, Sekjen Kementerian Perhubungan Novie Riyanto, Direktur Utama Angkasa Pura Airports Faik Fahmi, perwakilan dari Incheon International Airport Corporation (IIAC) Min Jae Chun, dan Direktur Operasi III PT Wijaya Karya (Persero) Tbk [WIKA] Rudy Hartono.

Sebelumnya, pada tanggal 21 Desember 2021 Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam) telah melakukan penandatanganan kerja sama pengelolaan (desain, pembangunan, pembiayaan, pengalihan, pengoperasian, dan pemeliharaan) dengan PT Bandara Internasional Batam.

PT Bandara Internasional Batam selanjutnya akan bertanggung jawab dalam pengoperasian dan pengembangan bandara yang meliputi renovasi, perluasan, dan pemeliharaan terminal penumpang eksisting (Terminal 1), pembangunan terminal penumpang (Terminal 2), pengelolaan terminal kargo baru, serta pengembangan rencana induk Bandara Internasional Hang Nadim dengan konsep *Logistics Aerocity*.

2.3 Sejarah Singkat Angkasa Pura I

Pendirian Perusahaan terjadi pada tanggal 15 November 1962 dan diresmikan atas dasar PP. 33 Tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Sebagai pelopor dalam penyelenggaraan bandar udara niaga di Indonesia, PN Angkasa Pura Kemayoran mempunyai tugas dan tanggung jawab dalam mengelola Bandar Udara Kemayoran di Jakarta, bandar udara internasional pertama di Indonesia. Setelah dua tahun penuh mengelola Bandar Udara Jakarta Kemayoran, PN Angkasa Pura Kemayoran mengambil alih seluruh aset dan operasional Bandar Udara Jakarta Kemayoran dari Kementerian Perhubungan pada 20 Februari 1964. Pengalihan aset Kementerian Perhubungan terjadi pada tanggal 20 Februari yang kemudian diperingati sebagai hari jadi Perusahaan.

Komitmen PN Angkasa Pura Kemayoran untuk memperluas cakupan kerja dan membuka peluang pengelolaan bandara di Indonesia ditandai dengan perubahan nama perusahaan. Dengan dasar hukum PP No. 21 Tahun 1965, terhitung tanggal 17 Mei 1965, nama PN Angkasa Pura Kemayoran kemudian diubah menjadi Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura. PN Angkasa Pura semakin memperluas kegiatan operasionalnya dengan mengelola bandara secara bertahap di kota-kota besar Indonesia seperti Denpasar, Medan, Surabaya, Balikpapan dan Ujung Pandang.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 1974 ditetapkan bahwa status badan hukum PN Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Bandar Udara Internasional Kemayoran berhenti beroperasi di tahun 1985. Bandara Internasional Soekarno Hatta yang saat itu masih bernama Bandara Cengkareng (CGK) kemudian menggantikan peran Bandara Kemayoran Jakarta sebagai gerbang masuk penerbangan internasional ke Indonesia. Sejalan dengan itu, Perum Angkasa Pura II dibentuk untuk mengelola Bandara Internasional Soekarno Hatta maupun Bandara Kemayoran. Setahun kemudian, nama Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perum Angkasa Pura I melalui PP No.25 tahun 1986.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1992 dan Akta Notaris Muhani Salim, S.H. tanggal 3 Januari 1993, Perum Angkasa Pura I berubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) dengan kepemilikan saham sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia. Perubahan nama menjadi PT Angkasa Pura I (Persero) disetujui oleh Menteri Kehakiman pada tanggal 24 April 1993 melalui Surat Keputusan No.C2- 470.HT.01.01 Tahun 1993, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No.52 tanggal 29 Juni 1993 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No.2914/1993. Nama PT Angkasa Pura I (Persero).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 104 Tahun 2021 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Aviastri Pariwisata Indonesia tanggal 6 Oktober 2021, status perusahaan PT Angkasa Pura I (Persero) berubah menjadi PT Angkasa Pura I yang tunduk pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Perubahan nama menjadi PT Angkasa Pura I disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-0002952.AH.01.02. Tahun 2022 tanggal 13 Januari 2022.

2.4 Sejarah Singkat Bandara Incheon

Bandar Udara Internasional Incheon (IATA: ICN, ICAO: RKSI) adalah bandar udara terbesar di Korea Selatan, dan merupakan salah satu yang terbesar di Asia. Bandara ini menggantikan Bandar Udara Internasional Gimpo yang sekarang

distatuskan sebagai bandara domestik kecuali penerbangan internasional ke Bandar Udara Internasional Haneda di Tokyo, Jepang dan Bandar Udara Internasional Hongqiao di Shanghai, Tiongkok. (Penunjang et al. 2015)

Pada tahun 2021, bandara ini dinilai oleh Skytrax sebagai bandara terbaik ke-4 di dunia. Skytrax juga menilai bandara ini sebagai bandara transit internasional terbaik di dunia dan salah satu bandara terbersih di dunia. Bandara ini merupakan salah satu bandara bintang 5 Skytrax dan juga telah dianugerahi penghargaan untuk keamanan bandara terbaik pada tahun 2021.

2.5 Sejarah PT Wijaya Karya (Persero)

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 64 tahun 1961, WIKA didirikan dengan tujuan untuk ikut serta dalam membangun ekonomi nasional sesuai dengan ekonomi terpimpin. Diawali dengan kegiatan usaha yang hanya meliputi pekerjaan instalasi listrik dan pipa air ketika didirikan, pada tahun 1970an WIKA beralih menjadi perusahaan kontraktor sipil dan bangunan.

Melalui Penawaran Saham Perdana (Initial Public Offering/IPO) di Bursa Efek Indonesia pada 27 Oktober 2007, WIKA melepas 28,46% saham ke publik; sementara kepemilikan sisanya masih dipegang oleh Pemerintah Republik Indonesia. Berkat suntikan dana dari IPO, WIKA semakin leluasa bertumbuh dan berkembang.

Langkah-langkah antisipatif dan inovatif pun semakin mudah diwujudkan. Walhasil, WIKA tetap berdiri kokoh kendati menghadapi berbagai krisis, baik skala nasional maupun global.

Pada 2019, WIKA secara resmi menetapkan Visi dan Misi 2030 untuk menjawab tantangan masa depan Perseroan. Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang investasi serta engineering, procurement dan construction (EPC) berkelanjutan untuk kualitas kehidupan yg lebih baik. WIKA meyakini, visi 2030 merupakan wujud nyata dari harmonisasi aspek people, planet, profit dan juga sejalan dengan tujuan pembangunan berkelanjutan. WIKA berkomitmen untuk melaksanakan peran pentingnya dalam menghadirkan kualitas kehidupan yang lebih baik.

Kegiatan usaha WIKA difokuskan pada optimalisasi 5 (lima) lini usaha, yaitu:

1. Investasi yang meliputi, Energi (Energi Terbarukan), Infrastruktur, dan Prasarana Air;
2. Realiti & Properti, Pengembangan Real Estat & Properti dan Manajemen Properti;
3. Prasarana dan Bangunan, yang terdiri dari konstruksi sipil, konstruksi bangunan, dan konstruksi baja.
4. Proyek Energi & Industri, termasuk EPCC dan Energi Listrik, serta Proyek Energi Terbarukan;
5. Industri, sektor industri WIKA memproduksi Beton Pracetak, Industri Konstruksi, Kendaraan Bermotor Listrik, dan Produksi Aspal.

Diversifikasi bisnis menjadi keunggulan WIKA untuk menangkap potensi yang ada di pasar nasional dan internasional.

2.6 Stuktur Organisasi Perusahaan

Direksi PT Bandar Internasional Batam (BIB) yang bertugas dari:

1. Direktur Utama
2. Direktur Sumber Daya Manusia
3. Direktur Keuangan
4. Direktur Pemasaran
5. Direktur Teknik
6. Direktur Operasi
7. Vice President Corporate Secretary
8. Vice President Human Capital Management
9. Vice President Legal
10. Vice President Finance
11. Vice President Accounting
12. Vice President Aviation Marketig
13. Vice President Business Development
14. Vice President Airport Construction Project

15. Vice President Airport Services

16. Vice President Airport Operation Management

17. Vice President Safety & Security Management

Berikut merupakan Stuktur Organisasi Direktorat Operasi PT Bandara Internasional Batam.



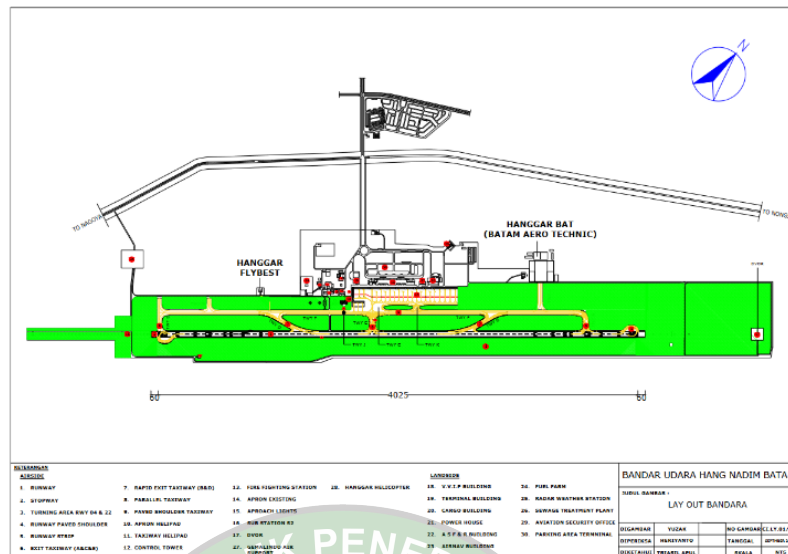
Gambar 2. 1 Struktur Organisasi PT BIB

2.7 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan *On The Job Training* Taruna D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU) 7 Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Hang Nadim Batam. Berikut wilayah kerjanya antara lain meliputi:

1. Unit *Apron Movement Control* (AMC)
2. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
3. Unit Komersil
4. Unit Safety
5. Unit Informasi dan Customer Services
6. Unit *Terminal Inspection Service* (TIS)

2.8 Data Umum Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam



Gambar 2. 2 Layout Bandara

a. Indikator Lokasi dan Nama Bandar Udara

1. Indikator Lokasi : WIDD
2. Kode IATA : BUTUH
3. Nama Bandar Udara : Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam
4. Nama Kota : Kota Manado
5. Kategori Bandara : Internasional
6. Pengelola Bandar Udara : BP Batam, PT Bandara internasional Batam (Konsorsium dari PT Angkasa Pura I, Incheon Internasional Corporation dan Wijaya Karya).

2.9 Jadwal dan Kegiatan

Jadwal dan kegiatan yaitu berisi jadwal pelaksanaan kegiatan OJT taruna/i MTU 7 di Bandar Udara Internasional Hang nadim Batam sebagai berikut:

2.9.1 Jadwal Pelaksanaan

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional hang Nadim Batam dilakukan mulai tanggal 11 Desember

sampai tanggal 29 Februari 2024. Dalam pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai dengan jadwal yang diberikan dari masing-masing unit.

No	Tanggal Pelaksanaan OJT	Kegiatan OJT
1	11 Desember – 04 Januari 2024	Unit <i>Apron movement Control (AMC)</i>
2	05 Januari – 19 Januari 2024	Unit <i>Aviation Security (AVSEC)</i>
3	22 Januari – 26 Januari 2024	Unit Komersil
4	29 Januari – 2 Februari 2024	Unit <i>Safety</i>
5	5 Februari – 16 Februari 2024	Unit Informasi dan <i>Customor Services</i>
6	19 Februari – 29 Februari 2024	Unit <i>Terminal Service Officer (TSO)</i>

1. Pada tiga minggu pertama unit AMC dilakukan sesuai jam *shift* di AMC dengan 4 hari dinas dan 2 hari libur. *Shift* dibagi menjadi dua yaitu *shift* pagi dan *shift* siang. *Shift* pagi dimulai dari pukul 06.30 WIB sampai pukul 13.30 WIB dan *shift* siang dimulai dari pukul 13.30 WIB sampai pukul 21.00 WIB.
2. Pada dua minggu kedua unit AVSEC dilakukan secara jam kantor dengan 5 hari dinas dari pukul 08.00 WIB sampai pukul 17.00 WIB dan 2 hari libur yaitu pada saat *weekend* dan tanggal merah.
3. Pada satu minggu ketiga unit Komersil dilakukan secara jam kantor dengan 5 hari dinas dari pukul 08.00 WIB sampai pukul 17.00 WIB dan 2 hari libur yaitu pada saat *weekend* dan tanggal merah.
4. Pada satu minggu keempat unit safety dilakukan secara jam kantor dengan 5 hari dinas dari pukul 08.00 WIB sampai pukul 17.00 WIB dan 2 hari libur yaitu pada saat *weekend* dan tanggal merah.
5. Pada dua minggu kelima unit informasi dan customor services dilakukan secara jam kantor dengan 5 hari dinas dari pukul 08.00 WIB sampai pukul 17.00 WIB dan 2 hari libur yaitu pada saat *weekend* dan tanggal merah.
6. Pada dua minggu setelahnya unit terminal diberikan jadwal oleh supervisor dinas dan dilakukan secara jam kantor dengan 5 hari dinas dari pukul 08.00

WIB sampai pukul 17.00 WIB dan 2 hari libur pada saat hari *weekend* dan tanggal merah.

2.9.2 Unit Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

2.9.2.1 Unit Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit yang terdiri dari personel bandar udara yang memiliki lisensi dan tanggung jawab untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang dan pos di sisi udara.

Fungsi Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut :

1. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antara pesawat udara dan antara pesawat udara dengan obstacle.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari apron dengan ADC.
3. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 262 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*) BAB 9 poin 9.6.6 dijelaskan bahwa Tugas Personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu :

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat di apron
4. Menjamin kebersihan di apron
5. Menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik

6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron
7. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat *Peak Hour/Peak Season*
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron
10. Melakukan investigasi terhadap *Incident / Accident* di apron dan melakukan pelaporan
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *Incident / Accident* tidak terulang lagi
12. Melakukan Monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand*.

Kegiatan pelayanan *Apron Movement Control (AMC)* adalah sebagai berikut :

1. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*.
2. Mengadakan pengaturan terhadap engine run up, aircraft towing, memonitor start up clearance.
3. Menyediakan *marshaller* dan *follow me service*.
4. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di apron.
5. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan emergency.
6. Membuat/mengadakan suatu pengaturan security.
7. Mengadakan control terhadap disiplin di apron.
8. Menjamin kebersihan apron.
9. Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di apron selalu dalam keadaan baik setiap saat.
10. Mengoperasikan Aviobridge/Garbarata.

Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam 20 orang yang terdiri dari 3 orang *team leader*, 2 admin, dan 15 orang anggota AMC. Dalam melakukan tugasnya AMC dibagi menjadi 3 shift. Shift pagi dimulai pada pukul 07.30 WIB sampai dengan pukul 13.30 WIB begitu pun shift siang akan dimulai pada pukul 13.30 WIB sampai dengan pukul 21.00 WIB dan shift malam pukul 21.00 WIB sampai dengan pukul 07.30 WIB.

Dalam melaksanakan tugasnya, taruna *On The Job Training* membantu unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengikuti pemeriksaan sisi udara, dimulai dari daerah apron sampai runway. Selain itu, taruna juga membantu untuk mengoperasikan garbarata atau *aviobrigde*.

2.9.2.2 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah petugas bandara yang memiliki tanggung jawab untuk menjamin keamanan pengguna jasa penerbangan dan area bandara. Tugas AVSEC yaitu menjamin dan menjaga keamanan, keselamatan penerbangan serta keteraturan dan efisiensi penerbangan di seluruh area penerbangan. Petugas atau personel Keamanan Penerbangan wajib memiliki Lisensi atau surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP). Tugas dan tanggung jawab unit *Aviation Security* (AVSEC) meliputi:

1. Pemeriksaan dokumen
2. Pemeriksaan penumpang, Bagasi dan Bagasi kabin
3. Pelaporan (Check-In)
4. Pemeriksaan awak pesawat
5. Pemeriksaan penumpang Transit & Transfer
6. Penanganan senjata
7. Penanganan bagasi kabin & bagasi
8. Penanganan penumpang khusus
9. Pemeriksaan Jamaah haji, bagasi kabin dan bagasinya
10. Pengawasan jalur menuju ke dan dari pesawat udara

11. Penertiban kargo

Dalam bekerja, unit AVSEC didukung beberapa peralatan kerja seperti:

1. Peralatan pendeteksi Hand Helth Metal Detector dan Walk Through Metal Detector (HTMD dan WTMD)
2. Peralatan pendeteksi bahan organic dan non-organic (X-Ray)
3. Peralatan pendeteksi bahan nuklir, biologi, kimia, dan radioaktif d. Peralatan pendeteksi bahan peledak (Explosive Detector)
4. Kendaaraan patrol keamanan penerbangan
5. Peralatan pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan, dan pesawat udara di bandara
6. Peralatan pusat penanggulangan kendaraan darurat (Emergency Operation Centre)
7. Peralatan pengendalian jalan masuk
8. Peralatan pendeteksi penyusup pagar perimeter (Perimeter Instruction Detection System)
9. Peralatan komunikasi personel keamanan

2.9.2.3 Terminal Service Officer (TSO)

Unit kerja *Terminal Service Officer* (TSO) merupakan unit kerja yang bertanggung jawab melakukan pengawasan terhadap fasilitas yang ada di sisi darat, seperti terminal, tempat parkir dan trotoar. Menurut PM Perhubungan No 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, personel TSO memiliki tugas dan tanggung jawab atas pengawasan fasilitas Bandar Udara. Pengawasan yang dilakukan secara berkala setiap harinya dilakukan untuk memastikan setiap fasilitas Bandar Udara berfungsi dengan baik dan aman untuk digunakan agar tidak terjadi *Zero Accident*. Kegiatan di *Terminal Service Officer* (TSO) dibagi menjadi 3 unit, yaitu terminal, *landside*, dan informasi. (Christian Lallo, Ir. R. J. Poluan, Msi, Dr. Judy O. Waani, ST. 2009)

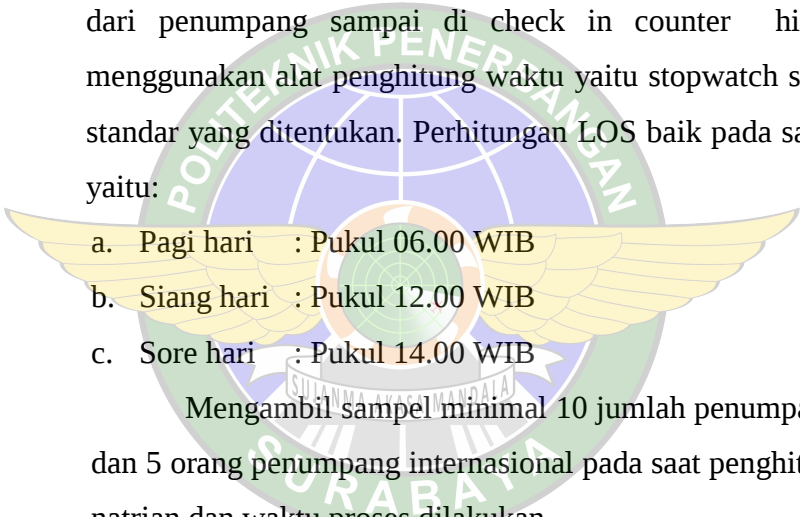
Personnel *Terminal Service Officer* (TSO) di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam terdiri dari orang, 3 *team leader*, dan 21 orang staff beserta admin. Pembagian kerja di unit *Terminal Service Officer* (TSO) dibagi menjadi 2 shift yaitu shift pagi dimulai pukul 05.00 WIB – 13.30 WIB dan shift malam dimulai pukul 13.00 WIB sampai 22.00 WIB yang meliputi 7 orang personnel di setiap shiftnya.

A. Unit Terminal

Pada unit terminal ada beberapa tugas yang akan dijalankan, antara lain:

1. Pengukuran Level Of Services (LOS) di Check in Counter.

Melakukan perhitungan waktu proses penumpang check in, mulai dari penumpang sampai di check in counter hingga selesai menggunakan alat penghitung waktu yaitu stopwatch sesuai dengan standar yang ditentukan. Perhitungan LOS baik pada saat peak hour yaitu:

- 
- a. Pagi hari : Pukul 06.00 WIB
 - b. Siang hari : Pukul 12.00 WIB
 - c. Sore hari : Pukul 14.00 WIB

Mengambil sampel minimal 10 jumlah penumpang domestik dan 5 orang penumpang internasional pada saat penghitungan waktu antrian dan waktu proses dilakukan.

1. Pengukuran Level Of Services (LOS) di Imigrasi. Melakukan penghitungan waktu proses penumpang lapor di meja pemeriksaan imigrasi hingga selesai pemeriksaan imigrasi menggunakan alat penghitung waktu yaitu stopwatch sesuai dengan standar yang ditentukan. Melakukan penghitungan waktu antrian dan proses baik pada saat peak hour dan normal hour. Dilakukan setiap hari setiap ada penerbangan internasional.
2. Pengukuran Level Of Services (LOS) pada bagasi. Melakukan penghitungan waktu proses penyerahan bagasi pertama dihitung sejak pesawat melakukan block-on sampai penyerahan bagasi

terakhir kepada penumpang menggunakan alat penghitung waktu yaitu stopwatch .

3. Pengukuran Level Of Services (LOS) pada cahaya di area terminal. Melakukan pengukuran intensitas cahaya di area terminal menggunakan luxmeter sesuai atau tidak dengan standar yang ditentukan yaitu 200-250 lux. Pengukuran cahaya di area A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, dan A9.
4. Pengukuran Level Of Services (LOS) pada suhu di area terminal Melakukan pengukuran suhu ruang sesuai dengan standar yang ditentukan dan mengisi checklist LOS. Melakukan pengukuran suhu ruang di area terminal menggunakan thermometer sesuai atau tidak dengan standar yang ditentukan yaitu $\leq 25^{\circ}$. Perhitungannya dilakukan pada pukul:
 - a. Pagi hari : Pukul 06.00 WIB
 - b. Siang hari : Pukul 12.00 WIB
 - c. Sore hari : Pukul 14.00 WIB

Dilakukan setiap hari secara berurutan. Apabila hari ini dilakukan pada pagi hari, maka besok dilakukan pada siang hari dan lusa dilakukan pada sore hari dan selanjutnya pada normal hour. Pengukuran cahaya di area A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, dan A9.

B. Unit Informasi

Pada unit ini, ada beberapa tugas yang dilakukan oleh petugas informasi, yaitu:

1. Menerima informasi dari petugas Airlines terkait dengan permintaan announcement Check in / Masuk Ruang Tunggu / Boarding / Kedatangan.
2. Melakukan pengoperasian system inaliX untuk melakukan announcement menggunakan TOA.
3. Melakukan pencatatan pada log book.

4. Mengoperasikan PAS serta FIDS melalui system Inalix.
5. Menerima informasi dari petugas Airlines terkait dengan delay beserta alasan.
6. Menerima informasi nama penumpang beserta maskapai/nomor penerbangan melalui telepon dari petugas Airline/Avsec Bandara terkait dengan permintaan memasuki pesawat udara/ ruang rekonsiliasi.
7. Melakukan announcement dengan menggunakan microphone.
8. Menerima informasi dan mengumumkan mengenai panggilan kendaraan yang tidak parkir ditempat yang telah disediakan oleh bandara.
9. Menerima dan mengumumkan kehilangan atau ditemukan barang.



Gambar 2.3 Fasilitas Unit Informasi

2.9.2.4 Unit Customer Services

Customer service adalah layanan kepada penumpang untuk memberikan informasi mengenai apa saja yang ada di bandar Udara Pada unit Customer Service, kegiatan yang dilakukan yaitu:

1. Menerima berbagai pertanyaan dan keluhan di sekitar terminal bandar udara seperti informasi jadwal penerbangan, perubahan

jadwal penerbangan (*change schedule*), pembatalan penerbangan (*cancel flight*), penundaan penerbangan (*delay flight*) serta informasi lainnya.

2. Perugas *customer service* harus dapat menjawab atas pertanyaan yang ditanyakan. Informasi yang diberikan harus informasi terbaru dan terupdate.
3. Menyiarkan beragam informasi (*announcement*).
4. Melakukan Pelayanan Komunikasi Umum (*Public Address System*). Contoh : pemanggilan nama seseorang
5. Memberitahukan berita kehilangan dan berita penemuan barang milik penumpang atau masyarakat umum yang sedang berada di sekitar kawasan Bandar udara.
6. Mencatat (*record*) seluruh aktivitas dan kegiatan yang dilakukan kemudian dimasukkan ke dalam sebuah buku jurnal kerja (*log book*).

2.9.2.5 Unit Safety

Pada Safety Management System (SMS) merupakan serangkaian upaya yang terencana dan sistematis dalam rangka melakukan pemantauan dan pembenahan aspek yang mempengaruhi faktor keselamatan. adanya indikasi dari sejumlah elemen termasuk tingkat kecelakaan penerbangan. Pada dunia penerbangan, safety management system merupakan paradigma baru. Walaupun begitu, hakikat dari paradigma ini tidak jauh berbeda dengan apa yang sudah dari dulu menjiwai dunia penerbangan, yaitu keselamatan. (Kementerian Perhubungan 2017)

Safety management system berfokus pada pendekatan sistematis untuk mengidentifikasi dan menghadapi resiko dalam usaha untuk meminimalkan kehilangan atas nyawa manusia (*human life*), kerusakan properti penerbangan (*property damage*) dan pencabutan ijin terbang,

mengefektifkan pengeluaran dana, mengurangi timbulnya dampak buruk terhadap masyarakat dan kerusakan lingkungan, yang mengemukakan bahwa *safety management system* bertujuan untuk mengontrol suatu keadaan berbahaya di lingkungan Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. (PM 77 Tahun 2015)

2.9.2.6 Unit Komersil

Unit komersial merupakan unit yang bertugas untuk mencari pendapatan PT Bandar Internasional Batam. Pendapatan tersebut berasal dari pendapatan *Aeronautical* dan pendapatan *Non-Aeronautical*. (Perhubungan and Indonesia 2016)

1. Pendapatan *Aeronautical* (Pelayanan Jasa Kebandarudaraan)

Merupakan pendapatan yang diperoleh PT Angkasa Pura 1 yang bersumber dari pelayanan pesawat udara dan pelayanan penumpang atau pengguna jasa Bandar Udara. Pelayanan jasa tersebut terdiri dari :

a. Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan dan Penyimpanan Pesawat Udara yang selanjutnya disingkat PJP4U yang meliputi :

- 1.) Pelayanan Jasa Pendaratan yaitu pelayanan jasa yang diberikan terhadap pesawat udara yang mendarat di bandar udara.
- 2.) Pelayanan Jasa Penempatan yaitu pelayanan jasa yang diberikan untuk penempatan pesawat udara di tempat terbuka di bandar udara.
- 3.) Pelayanan Jasa Penyimpanan yaitu pelayanan jasa yang diberikan terhadap penyimpanan pesawat udara di dalam hanggar tanpa melakukan aktivitas perawatan Pesawat Udara.

b. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara atau *Passenger Service Charge* yang selanjutnya disingkat PJP2U/PSC adalah pelayanan jasa yang diberikan kepada penumpang Pesawat

Udara dalam bentuk penggunaan fasilitas bandar udara, sejak memasuki beranda (*Curb*) keberangkatan, pintu keberangkatan, sampai dengan pintu kedatangan (*arrival gate*) dan beranda (*curb*) kedatangan penumpang. Tarif PJP2U/PSC dalam tiket penumpang adalah Tarif PJP2U/PSC di Bandar Udara yang menjadi satu kesatuan dengan harga tiket yang ditangani dan/atau di bawah tanggung jawab Badan Usaha Angkutan Udara. (Direktur Jenderal Perhubungan Udara 2015)

- c. Pelayanan Garbarata (*Aviobridge*) yaitu pelayanan jasa yang diberikan Perusahaan kepada setiap Badan Usaha Angkutan Udara dan/atau Perusahaan Angkutan Udara Asing sehubungan pemakaian fasilitas Bandar Udara berupa Garbarata (*Aviobridge*) pada saat keberangkatan atau kedatangan penumpang. Garbarata (*Aviobridge*) adalah fasilitas berupa lorong yang menghubungkan pesawat udara dengan terminal Bandar Udara, yang dipergunakan untuk naik turunnya penumpang ke dan dari Pesawat Udara atau ke dan dari gedung terminal Bandar Udara.
- d. Pelayanan Jasa Pemakaian Tempat Pelaporan Keberangkatan (*Check In Counter*) adalah pelayanan jasa yang diberikan Perusahaan kepada setiap Badan Usaha Angkutan Udara/Perusahaan Angkutan Udara Asing sehubungan pemakaian fasilitas Bandar Udara berupa Tempat Pelapotan Keberangkatan (*Check In Counter*) pada saat keberangkatan penumpang.
- e. Pelayanan Jasa Penggunaan Bandar Udara di Luar Jam Operasi (*Extended/Advanced*) adalah pelayanan jasa yang diberikan pada penerbangan yang menggunakan Bandar Udara di luar jam operasi yang telah ditentukan.
 - *Extended* adalah penggunaan bandar udara setelah jam operasi bandar udara yang telah ditentukan.

- *Advanced* adalah penggunaan bandar udara sebelum jam operasi bandar udara yang telah ditentukan.

f. Pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (PJKP2U) adalah pelayanan jasa kebandarudaraan yang terdiri atas penyediaan SDM, Fasilitas dan Peralatan penunjang operasional Terminal Kargo dan Pos. Terminal Kargo dan Pos adalah salah satu fasilitas pokok pelayanan di dalam Bandar Udara untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan bandar udara domestik maupun internasional yang bertujuan untuk kelancaran proses kargo dan pos serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.

2. Pendapatan *Non – Aeronautical*

Merupakan pelayanan jasa yang tidak berhubungan langsung dengan penerbangan dan letaknya di dalam bandar udara atau terminal.

- a. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara (contoh : ground handling, line maintenance, dsb)
- b. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang (restaurant, parkir kendaraan, dsb)
- c. Jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi pengusaha bandar udara (contoh : reklame, area bermain, dsb).

Dalam hal ini, taruna *On The Job Training* (OJT) pada saat bertugas di unit komersial ditempatkan pada kantor komersil Non-Aeronautika dan Aeronautika. Pada unit Non-Aeronautika, taruna OJT dibimbing untuk mempelajari apa saja bisnis bandar udara yang termasuk dalam Non-Aeronautika, seperti penyewaan lahan, ruang, *food & beverage*, bank, parkir dll. Selain itu, taruna juga dibimbing untuk mempelajari cara pembuatan kontrak dengan pihak bisnis terkait yang akan membuka usahanya di bandar udara serta membuat Berita Acara terkait usaha yang akan datang.

BAB III

HASIL PELAKSANAAN OJT

3.1 Kegiatan Yang Dilakukan

Kegiatan pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam dalam Laporan Kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam disesuaikan dengan form kegiatan harian *On The Job Training* (OJT).

3.2 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) mulai dari tanggal 11 Desember sampai dengan 29 februari 2024, penulis menemukan beberapa permasalahan yang mengganggu kegiatan dalam memberikan pelayanan yang optimal di Bandara Internasional Hang nadim Batam. Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam merupakan bandar udara yang melayani rute penerbangan domestik dan internasional dimana terdapat banyak pergerakan penumpang dan petugas di dalam maupun di luar Bandar Udara sehingga wajib dilakukan pemeriksaan keamanan untuk setiap orang yang akan masuk kedalam sisi daerah terkendali dan daerah keamanan terbatas.

Selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Sam Ratulangi Manado, taruna OJT menemukan beberapa permasalahan yang ada di beberapa unit kerja. Penulis menyadari bahwa permasalahan tersebut mempengaruhi keamanan dan keselamatan baik calon penumpang pesawat udara ataupun pesawat udara. Berikut merupakan penemuan masalah oleh penulis di wilayah apron:

- a. Pelanggaran berupa tidak memasang wheelchock pada Baggage Towing Tractor (BTT)
- b. Pelanggaran berupa peralatan GSE yang sedang tidak beroperasi keluar dari garis Equipment Parking Area (EPA)
- c. Pelanggaran berupa ada beberapa peralatan GSE yang sudah tidak layak pakai / rusak

3.2.1 Permasalahan 1

Penulis menemukan hal yang bisa dianggap masalah pada saat OJT yaitu adanya pelanggaran yang dilakukan oleh crew ground handling salah satunya tidak mengganjal roda Baggage Towing Tractor (BTT) menggunakan wheelchock di makeup area disebabkan oleh kelalaian crew itu sendiri terhadap peraturan yang ada. cuaca di Batam akhir-akhir ini tidak menentu, hujan disertai angin kencang. Jika wheelchock pada baggage towing tractor tidak dipasang pada keadaan hujan disertai angin kencang maka baggage towing tractor tersebut bergerak, dan dapat menyebabkan terjadi tabrakan oleh kendaraan GSE yang lainnya saat melintas.



Gambar 3. 1 Peralatan Ground Support Equipment (GSE)

3.2.2 Penyelesaian Masalah 1

Pelanggaran berupa tidak memasang wheelchock. Permasalahan ini dapat diselesaikan dengan memberikan teguran arahan dan Tindakan kepada operator atau pengemudi apabila melakukan pelanggaran tersebut, sesuai dengan Standard Operating Procedures Bandar Udara Internasional hang Naim Batam.

3.2.3 Permasalahan 2

Penulis menemukan hal kedua yang bisa dianggap masalah pada saat OJT yaitu adanya pelanggaran yang dilakukan oleh crew ground handling salah satunya peralatan GSE yang sedang tidak beroperasi keluar dari garis Equipment Parking Area (EPA) disebabkan oleh kelalaian crew itu sendiri terhadap peraturan yang ada.



Gambar 3. 2 Peralatan Ground Support Equipment (GSE)

3.2.4 Penyelesaian Masalah 2

Pelanggaran berupa peralatan Gse banyak yang keluar dari garis Equipment Parking Area (EPA). Permasalahan ini dapat diselesaikan dengan memberikan teguran arahan dan Tindakan kepada operator atau pengemudi apabila melakukan pelanggaran tersebut, sesuai dengan Standard Operating Procedures Bandar Udara Hang Nadim Batam.

3.2.5 Permasalahan 3

Permasalahan berikutnya yaitu berupa ada beberapa peralatan GSE yang sudah tidak layak pakai / rusak. Seperti pintu gerobak sudah terlepas.



Gambar 3. 3 Peralatan Ground Support Equipment (GSE)

3.2.6 Penyelesaian Masalah 3

Pelanggaran berupa peralatan Ground Support Equipment (GSE) sudah mulai rusak sehingga tidak layak dipakai untuk pelayanan di Apron. Permasalahan ini dapat diselesaikan dengan memberikan teguran arahan dan Tindakan kepada pihak Ground Handling apabila melakukan pelanggaran tersebut, sesuai dengan Standard Operating Procedures Bandar Udara Hang Nadim Batam.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab III

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) taruna/i banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman bekerja di lapangan Taruna/i juga banyak menemukan masalah, diantaranya yang penulis telah paparkan di Bab III. Karena adanya permasalahan tersebut taruna/i jadi mendapatkan pengetahuan bagaimana masalah itu bisa terjadi atau penyebab masalah itu dan bagaimana cara menyelesaikan masalah tersebut.

Peraturan tata Tertib di Apron harus menjadi pedoman agar keselamatan dan keamanan di wilayah Apron Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam tetap terjamin dan pesawat dapat beroperasi dengan lancar. Penulis berharap agar dapat dijadikan evaluasi bagi Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam untuk meningkatkan sistem keamanan dan keselamatan penerbangan. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan OJT ini dan mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

4.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat meningkatkan mutu pembelajaran sekaligus dapat memberikan pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Selama melaksanakan OJT taruna/i diharuskan untuk berinteraksi dengan lingkungan baru yang mana bisa membuat taruna/i mampu bekerjasama dalam mengerjakan sesuatu dan menyelesaikan masalah apabila terjadi masalah yang mana tidaklah mungkin dikerjakan oleh satu (1) orang.

Saat OJT taruna/i dapat secara langsung belajar bagaimana keadaan di lapangan saat terjadi permasalahan ataupun perbaikan yang mana taruna/i yang OJT diawasi langsung oleh senior yang ada di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

4.2 Saran

Perlu dilakukan evaluasi perihal peraturan kendaraan Ground Support Equipment (GSE) agar lebih di taati lebih jelas dan tegas karna merupakan bagian dari keamanan dan keselamatan pesawat udara pada saat di Apron Bandar Udara Internasional hang Nadim Batam.

DAFTAR PUSTAKA

- Christian Lallo, Ir. R. J. Poluan, Msi, Dr. Judy O. Waani, ST., MT. 2009. "UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN." *UU NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN*.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. 2015. "PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR : KP 21 TAHUN 2015." *PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 – 11 (ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-11), LISENSI PERSONEL BANDAR UDARA*.
- Penunjang, Peralatan, Pelayanan Darat, Pesawat Udara, and Tambahan Lembaran. 2015. "PEMBATASAN USIA PERALATAN PENUNJANG PELAYANAN DARAT PESAWAT UDARA (GROUND SUPPORT EQUIPMENT/GSE) DAN KENDARAAN OPERASIONAL YANG BEROPERASI DI SISI UDARA." *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 174 TAHUN 2015*, no. 1741: 1–6.
- Perhubungan, Menteri, and Republik Indonesia. 2016. "PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 174 TAHUN 2015 TENTANG PEMBATASAN USIA PERALATAN PENUNJANG PELAYANAN DARAT PESAWAT UDARA (GROUND SUPPORT EQUIPMENT/GSE) DAN KENDARAAN OPERASIONAL YANG BEROPERASI DI SISI UDARA." *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 91 TAHUN 2016*.
- PM 77 Tahun, 2015. 2015. "PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 77 TAHUN 2015." *STANDARISASI DAN SERTIFIKASI FASILITAS BANDAR UDARA*.

LAMPIRAN

Lampiran 1 UU No 1 Tahun 2009

c. pencabutan sertifikat.

Pasal 218

Ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan penerbangan, pelayanan jasa bandar udara, serta tata cara dan prosedur untuk memperoleh sertifikat bandar udara atau register bandar udara dan pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 2

Fasilitas Bandar Udara

Pasal 219

- (1) Setiap badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan.
- (2) Setiap fasilitas bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat kelaikan oleh Menteri.
- (3) Untuk mempertahankan kesiapan fasilitas bandar udara, badan usaha bandar udara, atau unit penyelenggara bandar udara wajib melakukan perawatan dalam jangka waktu tertentu dengan cara pengecekan, tes, verifikasi, dan/atau kalibrasi.
- (4) Untuk menjaga dan meningkatkan kinerja fasilitas, prosedur, dan personel, badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib melakukan pelatihan penanggulangan keadaan darurat secara berkala.
- (5) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (3), dan ayat (4) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 220 . . .

LAMPIRAN 2 SKEP/ 140/ VI/ 1999 TENTANG PERSYARATAN DAN PROSEDUR PENGOPERASIAN KENDARAAN DI SISI UDARA

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : SKEP/ 140/ VI/ 1999

TENTANG

PERSYARATAN DAN PROSEDUR PENGOPERASIAN
KENDARAAN DI SISI UDARA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

Menimbang : a. bahwa dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas di sisi udara diperlukan persyaratan dan prosedur untuk kendaraan yang akan beroperasi di sisi udara;

b. bahwa sehubungan dengan hal sebagaimana dalam huruf a, dipandang perlu menetapkan persyaratan dan prosedur pengoperasian kendaraan di sisi udara dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan;

3. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;

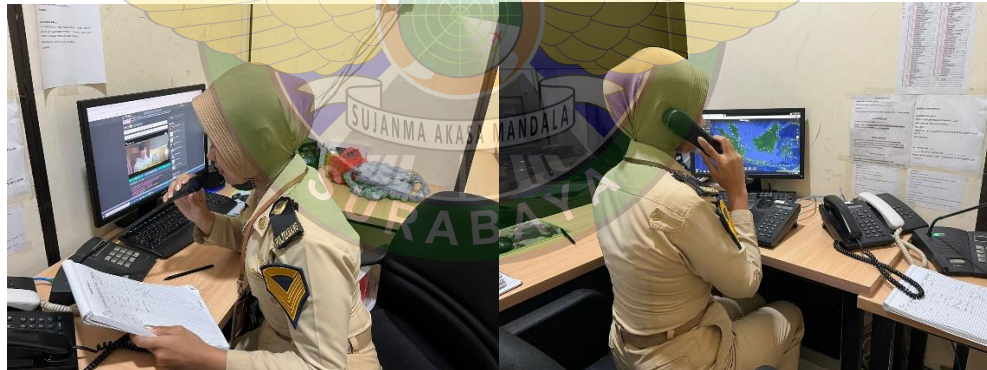
4. Keputusan Presiden Nomor 61 Tahun 1998 tentang Kedudukan , Tugas, Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Departemen sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 192 Tahun 1998;

5. Keputusan Menteri Perhubungan Udara Nomor : T. 11/2/4-U Tahun 1960 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 11 Tahun 1998;

LAMPIRAN 3 DOKUMENTASI KEGIATAN ON THE JOB TRAINING (OJT)



Melakukan Kegiatan Body Screening di PSCP



Melakukan announcement di Unit Informasi



Inspeksi dari Runway sampai pagar parimeter



Melakukan penghitungan LOS dan Suhu di area Terminal



Melakukan Undocking dan Input data parkir pesawat di Unit AMC



Melakukan pengecekan di Main Gate

LAMPIRAN 3 FORMULIR PENILAIAN ON THE JOB TRAINING (OJT)



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
WIRALAKSMA TELUKPATIH AIRCRAFT

FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Vira Tio Rudy
NIM : 19061012
Jurusan : D3 Teknik TC
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Airline Marketing - Garuda
Periode PKL : 12 Januari - 16 Januari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT-NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	75	15
2	Disiplin	15%	54	8.1
3	Inisiatif	10%	55	5.5
4	Tanggungjawab	15%	55	8.25
5	Kerjasama	10%	55	5.5
6	Kerajinan	10%	52	5.2
7	Sikap	20%	55	11
JUMLAH				68.05

Keterangan :

Sangat Baik : 85 - 100
Baik : 70 - 84
Cukup : 60 - 69
Kurang : 40 - 59
Buruk : 0 - 39

Batu, 19 Februari 2024

Mengetahui,
Airline Marketing Corporate Specialist

Penilai,
Supervis OJT

Samsi Tobing
NIP. 197005052007012002

Genta Arias, S.E.
NIP. 197804132009121001



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Wibisono Andhy
NIM : 30620031
Jurusan : PTK MAM 7C
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Indo Air
Periode PKL : 14 Januari - 2 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT x NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	95	19,0
2	Disiplin	15%	96	14,4
3	Inisiatif	10%	98	9,8
4	Tanggungjawab	15%	93	13,95
5	Kerjasama	10%	96	9,6
6	Ketajaman	10%	93	9,3
7	Sikap	20%	95	19,0
JUMLAH				93,25

Keterangan :

Sangat Baik : 85 - 100
Baik : 70 - 84
Cukup : 60 - 69
Kurang : 40 - 59
Buruk : 0 - 39

Batang, 16 Februari 2024

Mengetahui,
Airport Safety, Quality Management &
Environment Senior Manager


Sukenimo
NIP. 19642-18722

Penilai,
Supervisi OFT


Rofki I Pambudu
NIP. 198057-1722



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI TERPADU

Nama

Iain Nur Andry

NIT

80621017

Jurusan

P3 MIA 20

Kampus

Sekolah Vokasional Widyadharma

Unit Kerja

AVIC

Periode PKL

3 Januari - 10 Januari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT x NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	92	18,4
2	Disiplin	15%	96	14,4
3	Inisiatif	10%	97	9,7
4	Tanggungjawab	15%	95	14,25
5	Kerjasama	10%	98	9,8
6	Ketajaman	10%	97	9,7
7	Sikap	20%	95	19
Jumlah				96,25

Keterangan:

Sangat Baik 85 - 100

Baik 70 - 84

Cukup 60 - 69

Kurang 40 - 59

Barak 0 - 39

Mengetahui,
Airport Security Senior Manager


Sodermat
NIP. PNS001-1722

Batam, 11 Februari 2024
Penilai
Supervisor OJT


M. Amin Arsyah S
NIP. CE037-1722



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

POLITEKNIK PERBANGKALAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

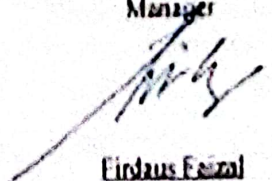
Nama : Isha Rizky Andy
NIM : 30621057
Jurusan : D3 MTU 30
Kampus : Politeknik Perbangkalan Surabaya
Unit Kerja : AML
Periode PKL : 11 Desember - 4 Januari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT x NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	96	19,2
2	Disiplin	15%	96	14,4
3	Inisiatif	10%	96	9,6
4	Tanggungjawab	15%	96	14,4
5	Kerjasama	10%	97	9,7
6	Kerajinan	10%	97	9,7
7	Sikap	20%	96	19,2
Jumlah				96,8

Keterangan :

Sangat Baik : 85 - 100
Baik : 70 - 84
Cukup : 60 - 69
Kurang : 40 - 59
Buruk : 0 - 39

Mengetahui,
PTS. Airside & Cargo Operations
Manager


Eridaus Fajri
NIP. PNS047-1722

Batam, 23 Februari 2024

Penilai,
Supervisi OJT


Arnold Marantono Daniswara
NIP. CE186-1722



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MAKIN LEBIH BERTAMBAH NILAI TERSEKUTU

Nama: Yula Yula Buday
NIM: 09121031
Jurusan: P. A. N. I. I.
Kampus: POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
Unit Kerja: Terminal Asa Mandala
Periode PKL: 1. FEBRUARI - 26 FEBRUARI

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT x NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	98	19,6
2	Disiplin	15%	91	14,15
3	Inisiatif	10%	95	9,5
4	Tanggungjawab	15%	91	14,15
5	Kerjasama	10%	95	9,5
6	Kerajinan	10%	96	9,6
7	Sikap	20%	91	19,9
Jumlah				96,85

Keterangan:
Sangat Baik : 85 - 100
Baik : 70 - 84
Cukup : 60 - 69
Kurang : 40 - 59
Buruk : 0 - 39

Mengetahui,
Terminal & Landside Services
Team Leader

Hario Wibowo
NIP. 197811212009011011

Batam, 06 Februari 2024

Penilai,
Supervisi OJT

Arie Triastulik
NIP. 197804072005022001



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANajemen Transportasi Udara

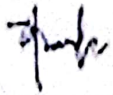
Nama : Lila Nur Aduh
NIT : 30621007
Jurusan : PA MTU 4C
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Customer Services
Periode PKL : 12 Februari - 16 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT*NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	83	16.6
2	Disiplin	15%	82	12.3
3	Inisiatif	10%	81	8.1
4	Tanggungjawab	15%	86	12.9
5	Kerjasama	10%	84	8.4
6	Kerajinan	10%	88	8.8
7	Sikap	20%	87	17.4
Jumlah				64.5

Keterangan :

Sangat Baik : 85 - 100
Baik : 70 - 84
Cukup : 60 - 69
Kurang : 40 - 59
Buruk : 0 - 39

Mengetahui,
PIS Customer Services Manager


Eri Novita
NIP. PNS181-1722

Disani, 16 Februari 2024
Penilai,
Supervisi OJT


Akhbar Kurniawan Rafzal
NIP. CE176-1772