

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) BANDAR UDARA
INTERNASIONAL MINANGKABAU PADANG**



Disusun Oleh :

NABELLA APRILLIANTI

NIT.30621040

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN
TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN
SURABAYA**

2024

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) BANDAR UDARA
INTERNASIONAL MINANGKABAU PADANG**



Disusun Oleh :

NABELLA APRILLIANTI

NIT.30621040

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2024

LEMBAR PENGESAHAN

Oleh:

NABELLA APRILLIANTI

NIT.30621040

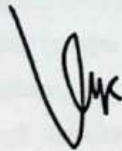
Program Studi D III Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

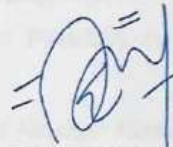
Disetujui oleh :

Dosen Pembimbing

Assistant Manager of HRGA



PUTRI AULIA ADIVA R, A.Md
NIP.20020923 202210 2 001

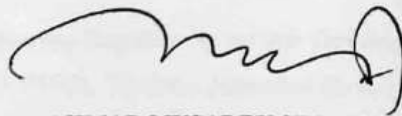


ENGRACIA, S.H., M.M
NIP. 20003651

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Manajemen Transportasi Udara



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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training (OJT)* yang telah dilaksanakan mulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 1 Maret 2024 di Bandar Udara Internasional Minangkabau Padang.

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

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

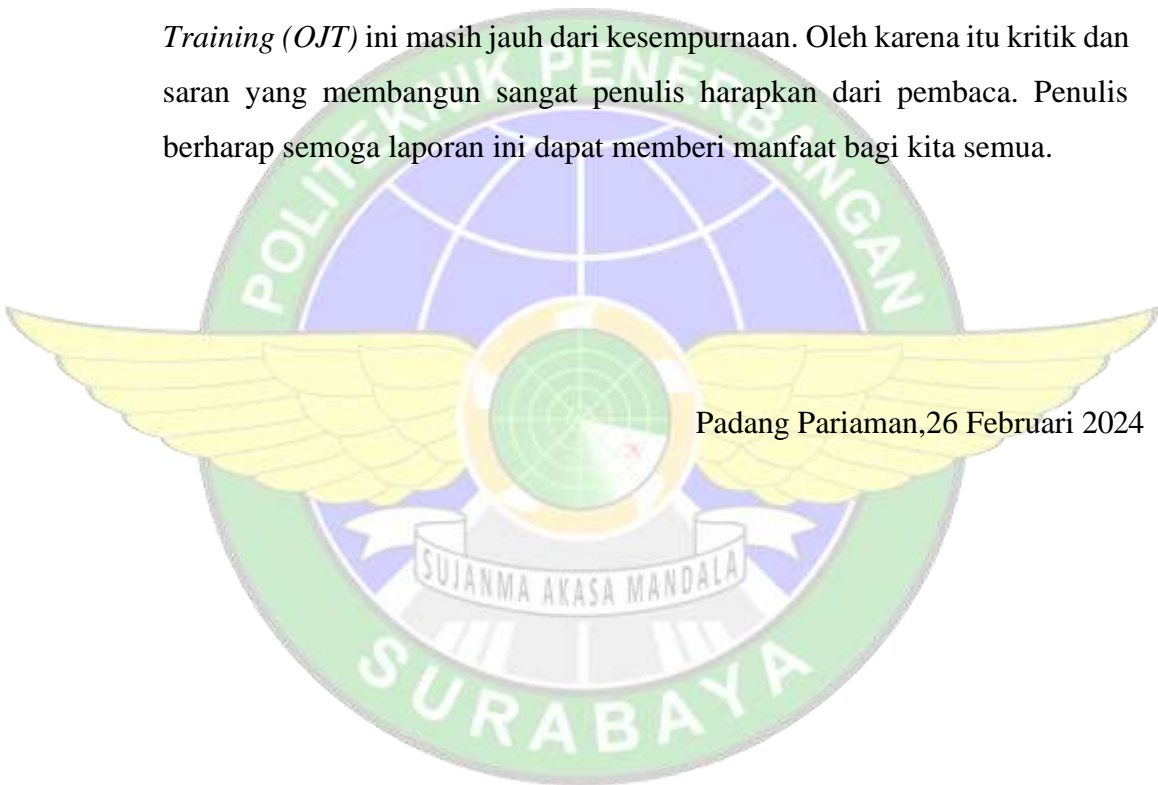
1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugrah dan lindungan pada hamba-Nya
2. Orang tua dan kakak penulis, yang selalu membantu memberikan dukungan, doa serta bantuan moril maupun materil kepada penulis sehingga dapat melaksanakan dan menyelesaikan kegiatan *On the Job Training (OJT)* dengan baik sesuai waktu yang ditentukan.
3. Bapak M. Andra Aditiyawardman, ST. MT, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Indrawansyah selaku *Executive General Manager* Kantor Cabang Angkasa Pura Minangkabau
5. Bapak Ahmad Musadek, ST, M.MT selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Selaku Pembimbing OJT Mba Putri Aulia Adiva Rahmah, A.Md
7. Ibu Engracia selaku *Assistant Manager of HRGA*
8. Para Pendamping Kegiatan OJT di Unit AVSEC, TIS, AMC, Komersil,dan

Terminal Kargo.

9. Seluruh karyawan di Bandar Udara Internasional Minangkabau Sumatera Barat
10. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
11. Rekan Peserta OJT MTU VI Politeknik Penerbangan Surabaya.
12. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan OJT I dan selama membuat laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On Job Training (OJT)* ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Padang Pariaman, 26 Februari 2024



Nabella Aprillianti

DAFTAR ISI

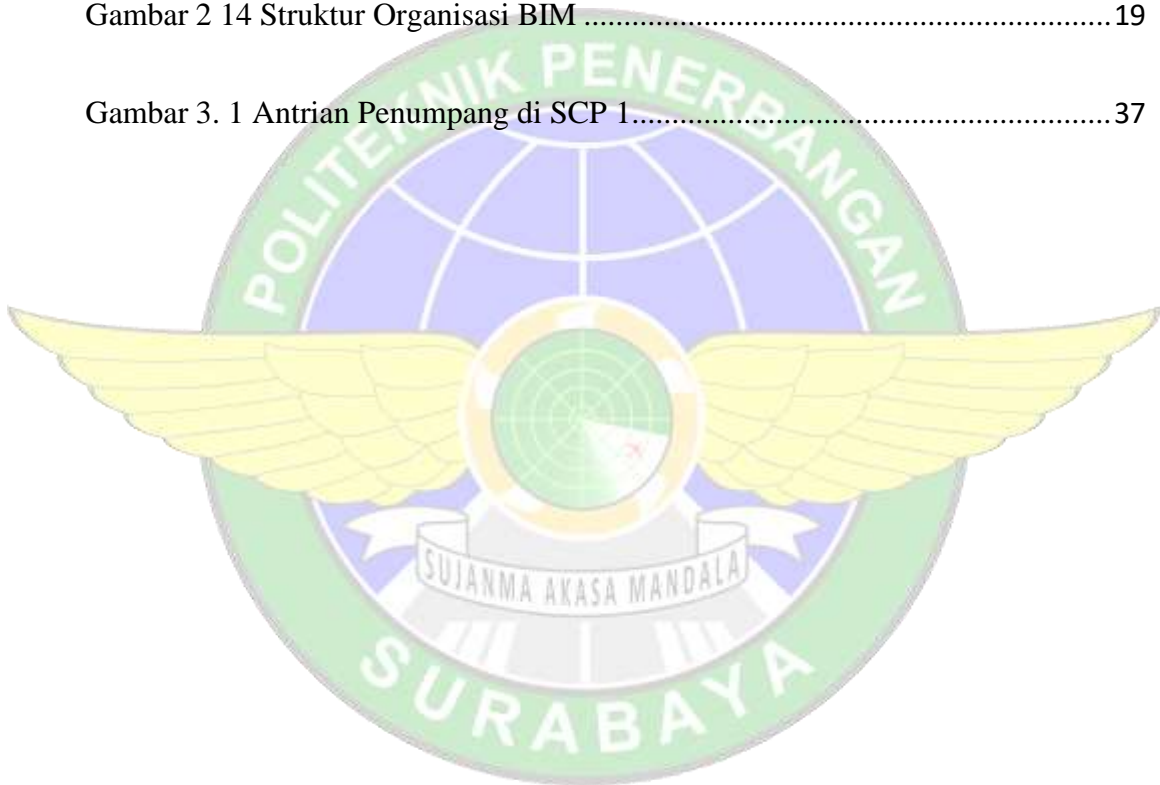
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Dasar Pelaksanaan On The Job Training ‘	3
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	4
BAB 2.....	5
2.1 Sejarah Singkat	6
2.1.1 PT Angkasa Pura II	6
2.1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Minangkabau	7
2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Minangkabau.....	9
.....	9
2.3 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside</i>)	10
2.3.1 Fasilitas Sisi Darat	13
2.3.2 <i>Layout</i> Bandar Udara Internasional Minangkabau	18
2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau.....	18
2.5 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT.....	22
2.6 Jadwal dan Kegiatan	22
2.6.1 Jadwal Pelaksanaan	22
2.7 Unit Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	24
2.7.1 Unit Aviation Security (AVSEC)	24
2.7.2 Unit Terminal Inspection Service	25
2.7.3 Unit Commercial	27
2.7.4 Unit Apron Movement Control (AMC)	30
2.7.5 Unit Pelayanan Kargo.....	33
BAB 3.....	35
3.1 Permasalahan	36
3.2 Penyelesaian Masalah	36
3.2.1 Permasalahan 1	36
3.2.2 Penyelesaian Permasalahan 1	36
3.2.3 Permasalahan 2.....	37

3.2.4	Penyelesaian Permasalahan 2.....	37
BAB 4.....		37
4.1	KESIMPULAN.....	38
4.1.1	Kesimpulan Terhadap Bab 3	38
4.1.2	Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT	39
4.2	Saran	39
4.2.1	Saran Terhadap Bab 3	39
4.2.2	Saran Terhadap Pelaksanaan OJT	39
DAFTAR PUSTAKA.....		53



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Minangkabau	9
Gambar 2.2 Runway	10
Gambar 2. 3 Taxiway	10
Gambar 2. 4 Apron	11
Gambar 2. 5 GSE Parking	13
Gambar 2. 6 Terminal.....	13
Gambar 2. 7 Terminal Kargo	14
Gambar 2. 8 Parkir Kendaraan Umum	15
Gambar 2. 9 Menara ATC.....	16
Gambar 2. 10 Gedung PKP - PK.....	16
Gambar 2. 11 Terminal VIP	17
Gambar 2 12 Bangunan Meterologi	17
Gambar 2. 13 Layout BIM	18
Gambar 2 14 Struktur Organisasi BIM	19
Gambar 3. 1 Antrian Penumpang di SCP 1.....	37



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT	23
Tabel 2. 2 Jadwal Pelaksanaan OJT per Unit	23



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara diberbagai pulau.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma dibidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan/ atau pelatihan yang memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Program Studi Diploma III pada Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Komunikasi Penerbangan

(KP) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

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 bidang terkait.

Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*. *On the Job Training* dapat didefinisikan sebagai latihan kerja pada suatu Bandar Udara yang telah ditentukan, sekaligus mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil cakap dan ahli sesuai persyaratan yang berlaku. Proses pendidikan dan pelatihan diberikan dengan metode tatap muka di kelas dan praktek di laboratorium serta mengaplikasikan teori yang didapatkan di kelas didalam kegiatan *On the Job Training*. Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam

melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara. *On the Job Training* dapat didefinisikan sebagai latihan kerja pada suatu Bandar Udara yang telah ditentukan, sekaligus mencetak Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil cakap dan ahli sesuai persyaratan yang berlaku. Proses pendidikan dan pelatihan diberikan dengan

metode tatap muka dikelas dan praktek di laboratorium serta mengaplikasikan teori yang didapatkan di kelas didalam kegiatan *On the Job Training*.

Selama melaksanakan *On The Job Training* ini, pada dasarnya taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diserap selama menjalani pendidikan kemudian dipraktekkan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan. Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan dapat menerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan - permasalahan kompleks yang timbul dandihadapi pada saat melaksanakan *On The Job Training*. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan tranportasi udara.

1.2 Dasar Pelaksanaan On The Job Training ‘

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

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
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 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

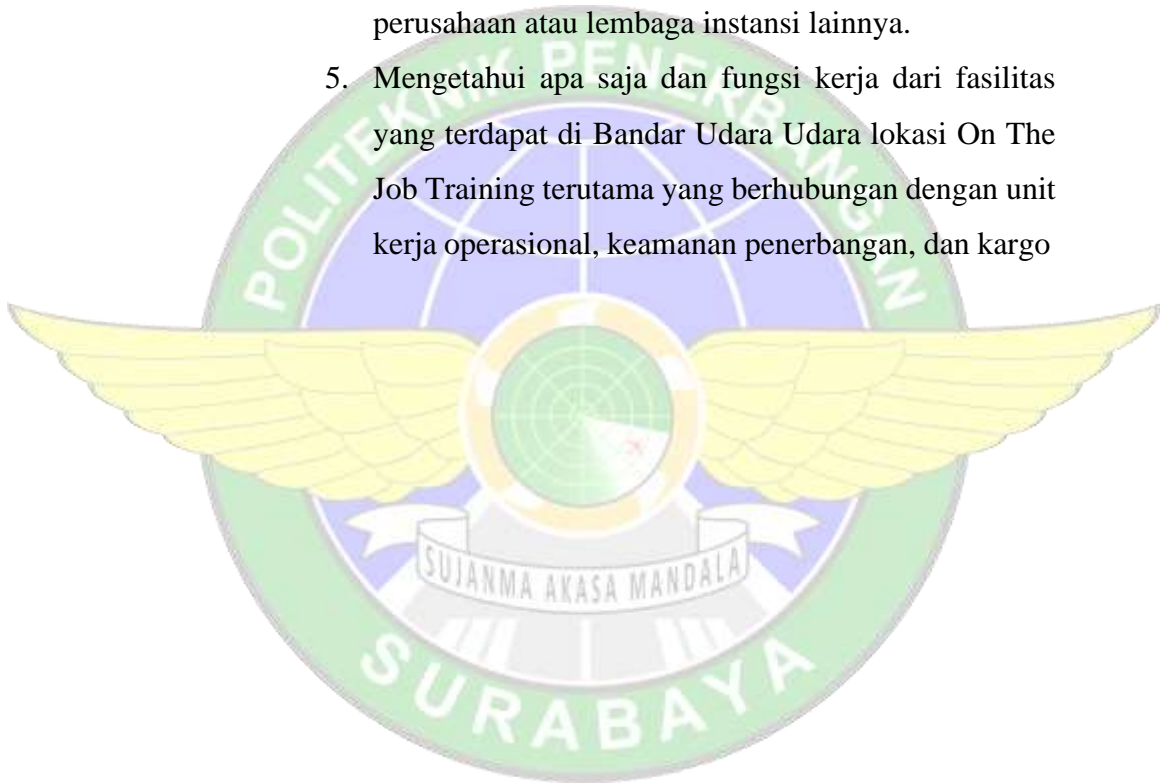
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Tujuan dari *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
2. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional Manajemen Transportasi Udara 10 Politeknik Penerbangan Surabaya
3. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
4. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

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

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT (On the Job Training).
2. Menyesuaikan atau menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (On the Job Training).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar Udara Udara lokasi On The Job Training terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan, dan kargo



BAB 2

GAMBARAN UMUM LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 PT Angkasa Pura II

PT Angkasa Pura II merupakan salah satu badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa bandar udara dan pelayanan jasa terkait bandar udara di wilayah Indonesia Barat. Angkasa Pura II telah mendapatkan kepercayaan dari pemerintah Republik Indonesia untuk mengelola dan mengupayakan perusahaan Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng yang kini berubah nama menjadi Bandara Internasional Soekarno-Hatta serta Bandara Halim Perdanakusuma sejak 13 Agustus 1984. Keberadaan Angkasa Pura II berawal dari Perusahaan Umum dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng melalui Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 1984, kemudian pada 19 Mei 1986 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 1986 berubah menjadi perum Angkasa Pura II. Selanjutnya, pada 17 Maret 1992 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 14 tahun 1992 berubah menjadi Perusahaan Perseroan Persero. Seiring perjalanan perusahaan, pada 18 November 2008 sesuai dengan Akta Notaris Silvia Abbas Sudrajat, SH, SpN Nomor 38 resmi berubah menjadi PT Angkasa Pura II Persero. Berdirinya Angkasa Pura II bertujuan untuk menjalankan pengelolaan dan perusahaan dalam bidang jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara dengan mengoptimalkan pemberdayaan potensi sumber daya yang dimiliki dan penerapan praktik tata kelola perusahaan yang baik. Hal tersebut diharapkan agar dapat menghasilkan produk dan layanan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat sehingga dapat meningkatkan nilai Perusahaan dan kepercayaan masyarakat. Kiprah Angkasa Pura II telah menunjukkan kemajuan dan peningkatan usaha yang pesat dalam bisnis jasa kebandarudaraan melalui penambahan berbagai sarana prasarana dan peningkatan kualitas pelayanan pada bandara

yang dikelolanya. Angkasa Pura II telah mengelola 13 Bandara, antara lain yaitu

1. Bandara Soekarno-Hattta Jakarta,
2. Halim Perdanakusuma Jakarta,
3. Kualanamu Medan,
4. Supadio Pontianak,
5. Minangkabau Padang,
6. Sultan Mahmud Bandaruddin II Palembang,
7. Sultan Syarif Kasim II pekanbaru,
8. Husein Sastranegara Bandung,
9. Sultan Iskandarmuda Banda Aceh,
10. Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang,
11. Sultan Thaha Jambi,
12. Depati Amir Pangkal Pinang dan
13. Silangit Tapanuli Utara

Angkasa Pura II juga senantiasa berkomitmen untuk memberikan pelayanan yang terbaik dan perlindungan konsumen kepada pengguna jasa bandara, menerapkan praktik tat kelola perusahaan yang baik, meningkatkan kesejahteraan karyawan dan keluarganya serta meningkatkan kepedulian sosial terhadap masyarakat umum dan lingkungan sekitar bandara melalui program Corporate Social Responsibility.

2.1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Minangkabau

Sumatera Barat merupakan salah satu provinsi yang terletak di bagian pesisir barat Pulau Sumatera. Provinsi Sumatera Barat banyak dikenal

sebagai kota budaya dan wisata. Oleh karena itu provinsi Sumatera Barat banyak memiliki daya Tarik tersendiri bagi para wisatawan domestic maupun internasional. Sehingga diharuskan untuk kota ini memiliki sebuah bandar udara sebagai upaya untuk menampung tingginya minat kunjungan dari para wisatawan di Provinsi Sumatera Barat. Pada saat ini Sumatera Barat sudah memiliki bandar udara bertaraf internasional, yaitu Bandara Internasional Minangkabau (Kode ICAO: WIEE; Kode IATA: PDG) yang terletak di Ketaping, Kecamatan Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat. Memiliki luas 482 ha dan apron 37.800 m², bandara ini melayani rute domestik dan internasional. Satu-satunya jalur penerbangan di Provinsi Sumatera Barat adalah Bandara Internasional Minangkabau. Dibangun pada tahun 2002, bandara ini dibuka secara penuh pada 22 Juli 2015, menggantikan bandar udara Tabing sebagai bandar domestik di kota Padang.

Pada tahun 2006, kementerian agama menetapkan Bandara Internasional Minangkabau sebagai tempat embarkasi dan debarkasi haji untuk wilayah Sumatera Barat, Bengkulu, dan sebagian Jambi. Bandar Udara Internasional Minangkabau dibangun sebagai pengganti Bandar Udara Tabing yang sudah tidak lagi memenuhi persyaratan dari segi keselamatan penerbangan setelah 34 tahun lamanya digunakan. Bandara Internasional Minangkabau terletak di atas tanah seluas 4,27 km² dengan landasan pacu sepanjang 3 km dan lebar 45 m. Terminalnya seluas 20.580 m², dan pada tahun 2019 mampu menampung 2,7 juta penumpang setiap tahunnya. Bandar Udara ini menjadi pintu gerbang di Provinsi Sumatera Barat dan mempunyai pertumbuhan yang cukup signifikan. Bandar Udara ini melayani penerbangan domestik dan internasional.

2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional Minangkabau



Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Minangkabau

Sumber: Dokumentasi Penulis

a. Insikator Lokasi dan Nama Bandar Udara

Indikator Lokasi : WIEE

Nama Bandar Udara : Bandar Udara Internasional Minangkabau

Lokasi : Padang Pariaman, Sumatera Barat

b. Data Umum Bandara

1. Koordinator titik referensi (ARP) : 00° 47' 18" S
100° 17' 11" E

2. Tipe Runway : *Instrument Precision*

3. Nama Penyelenggara Bandar Udara : PT. ANGKASA PURA II

4. Tipe Pesawat Terkritis : Airbus A-300

5. Kategori PKP – PK : Kategori 9

6. Jam Operasional : 22.00 s.d 17.00 UTC

2.3 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

A. *Runway*



Gambar 2.2 *Runway*

Sumber : *Google Maps*

Nomor : 15 – 33

Dimensi : 3.000 X 45 M

Perkerasan : Flexible

PCN : 89 F/C/X/T

B. *Taxiway*



Gambar 2. 3 *Taxiway*

Sumber : *Google Maps*

Alpha (A)

Dimensi : 300 x 30 m²

PCN : 82 F/C/X/T

Bravo (B)

Dimensi : 300 x 30 M²

PCN : 76 F/C/X/T

Charlie (C)

Dimensi : 305 x 23 M²

PCN : 64 F/C/X/T

C. Apron



Gambar 2. 4 Apron

Sumber : *Google Maps*

Kapasitas : 14 Parking Stand

Main Apron

Dimensi : 37.800 M²

PCN : 67 R/C/X/T

Perkerasan : Rigid

Remote Apron 1-5

Dimensi : 42.750 M2

PCN : 68 R/B/X/T

Perkerasan : Rigid

Remote Apron 6-7

Dimensi : 6.750 M2

PCN : 68 R/B/X/T

Perkerasan : Rigid

Hangar Apron

Dimensi : 13.250 M2

PCN : 72 R/C/X/T

Perkerasan : RIGID

D. PKP – PK

Kategori : 9

Kendaraan :

3 Unit Foam Tender

1 Unit Utility Car

2 Unit Commando Car

3 Unit Ambulance



E. GSE (*Ground Support Equipment*) Parking



Gambar 2. 5 GSE *Parking*

Sumber : Dokumentasi Penulis

Spesifikasi dari GSE *parking*

- 1) Luas : 608,5 m²
- 2) Kondisi : Baik

2.3.1 Fasilitas Sisi Darat

A. Terminal



Gambar 2. 6 Terminal

Sumber : Dokumentasi Penulis

Terminal Penumpang

Luas : 20.587 m²

16.149,48 m² (Domestik)

4.437,52 m² (Internasional)

Failitas di terminal

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1) <i>Departure Hall</i> | 10) <i>Money Changer</i> |
| 2) <i>Arrival Hall Center</i> | 11) <i>Information</i> |
| 3) <i>Smoking Area</i> | 12) <i>Restaurant</i> |
| 4) <i>ATM Center</i> | 13) <i>Check – in Area</i> |
| 5) <i>Ruang Avsec</i> | 14) <i>Longue</i> |
| 6) <i>Customer Service</i> | 15) <i>Immigration</i> |
| 7) <i>Ruang Ticketing</i> | |
| 8) <i>Nursery Room</i> | |
| 9) <i>Toilet</i> | |

B. Terminal Kargo



Gambar 2. 7 Terminal Kargo

Sumber : Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Terminal Kargo

- 1) Luas : 2.095,36 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

C. Tempat Parkir



Gambar 2. 8 Parkir Kendaraan Umum

Sumber : Dokumentasi Penulis

Parkir

Luas : 26.938 m²

Kapasitas

Domestik : 586 Mobil, 756 Motor

Internasional : 87 Mobil, 112 Motor

D. Menara ATC



Gambar 2. 9 Menara ATC

Sumber : Dokumentasi Penulis

- 1) Luas : 562 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

E. PKP – PK



Gambar 2. 10 Gedung PKP - PK

Sumber : Dokumentasi Penulis

- 1) Luas : 160 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

F. TERMINAL VIP



Gambar 2. 11 Terminal VIP

Sumber : Dokumentasi Penulis

- 1) Luas : 200 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

G. BANGUNAN METEROLOGI



Gambar 2 12 Bangunan
Meterologi

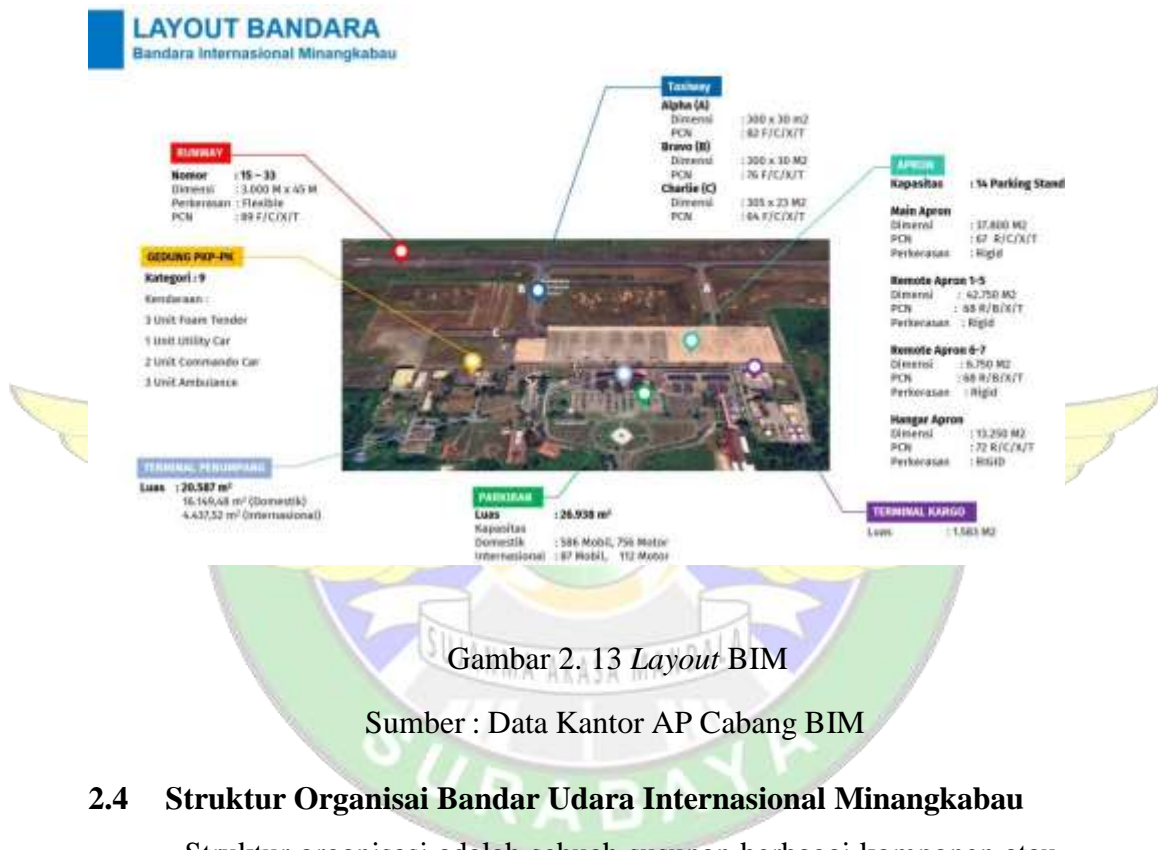
Sumber : Dokumentasi Penulis

- 1) Luas : 1000 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

2.3.2 Layout Bandar Udara Internasional Minangkabau

A. Layout Bandar Udara Internasional Minangkabau

Adapun layout sisi udara Bandar Udara Internasional Minangkabau dapat dilihat pada Gambar 2.13

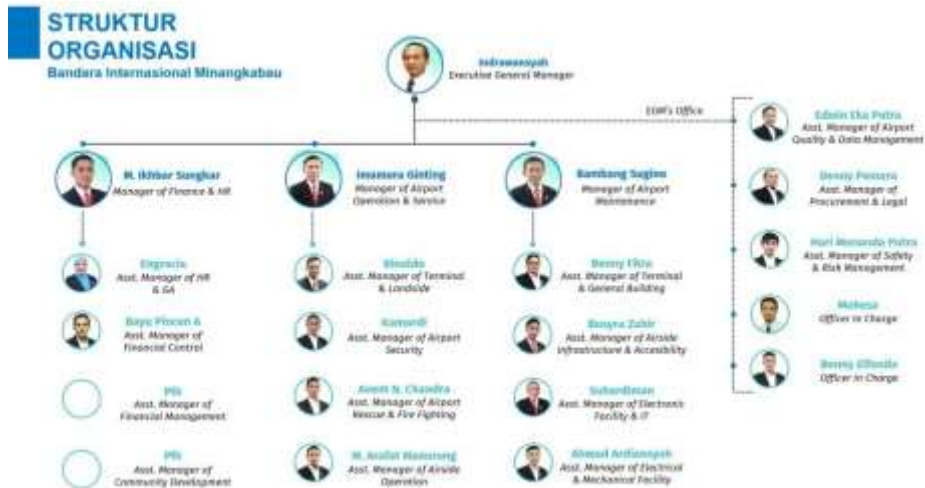


Gambar 2.13 Layout BIM

Sumber : Data Kantor AP Cabang BIM

2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau

Struktur organisasi adalah sebuah susunan berbagai komponen atau unit-unit kerja dalam sebuah organisasi yang ada di masyarakat. Struktur organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau dapat dilihat pada Gambar



Gambar 2 14 Struktur Organisasi BIM

Sumber : Data Kantor AP Cabang BIM

Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

1. *Executive General Manager*

Executive General Manager mengatur dan mengawasi kegiatan di bandara yang mendukung strategi bisnis dan kegiatan operasional Kantor Cabang, dan menerjemahkan kebijakan strategis. Perusahaan bertanggung jawab atas arahan taktis dan operasional untuk seluruh kegiatan dan program kerja, sehingga dapat dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan di lapangan. Perusahaan juga mengawasi pengelolaan aset dan mengatur ketertiban bandar udara.

2. *Asst. Manager of Safety & Risk Management*

Bertanggung jawab atas manajemen fungsi manajemen keselamatan dan risiko serta evaluasi upaya untuk mendorong dan menerapkan program K3 serta pemenuhan Standar Alat Pelindung Diri (ADP); mengawasi upaya untuk mengidentifikasi potensi risiko terhadap aktivitas operasional dan bisnis serta mengembangkan strategi untuk menanganinya; memantau dan mengevaluasi pelaksanaan tindak lanjut hasil audit internal dan eksternal mengenai manajemen keselamatan dan risiko.

3. *Asst. Manager of Aiport Quality & Data Management*

Bertanggung jawab untuk mengelola pengendalian kualitas bandara, termasuk pengendalian kualitas fungsi operasional, layanan, dan perawatan; merencanakan dan mengevaluasi tindakan pemastian prosedur operasi standar (SOP) (standard operating procedure) dokumen lisensi/rating pribadi, dan dokumen bandara; manajemen dan validasi hasil kompilasi data penerbangan.

4. *Asst. Manager of Procurement & Legal*

Bertanggung jawab untuk mengelola dan mengevaluasi pelaksanaan program penyediaan barang dan jasa, serta proses penyediaan barang dan jasa, termasuk administrasi, pelelangan, negosiasi, dan pengecekan kelengkapan dokumen; manajemen dan evaluasi program kerja untuk fungsi legas dan hukum.

5. *Officer In Charge (OIC)*

Bertanggung jawab untuk mengawasi pengguna layanan publik seperti kebersihan, ketertiban lalu lintas dan aktivitas udara lainnya, layanan informasi dan moda transportasi, penanganan keluhan pelanggan, ketersediaan trolley, kenyamanan terminal (suhu ruangan, kebersihan, keamanan, ketertiban, toliet, dan fasilitas lainnya) dan perbaikan toilet dan fasilitas penunjang lainnya untuk memastikan operasional bandara berjalan lancar dan sesuai standar yang ditetapkan; pengawasan kegiatan pengamanan dan keselamatan untuk memastikan operasional bandara berjalan lancar dan sesuai standar yang ditetapkan; dan menyiapkan lanskap.

6. *Manager of Finance & Human Resources*

Bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengelolaan operasi keuangan, seperti anggaran ekspedisi, akuntansi, investasi, dan manajemen pajak; juga bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengelolaan operasi sumber daya manusia. Mereka termasuk manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, manajemen karir, manajemen kinerja, dan administrasi perkantoran. Mereka juga mengawasi dan mengawasi operasi manajemen keuangan, seperti menerima dan mencatat uang,

membuat laporan manajemen, menagih dan mencatat piutang, dan mencatat dan mengkompilasi data penggunaan uang. Manager FHR bertanggung jawab atas beberapa asisten manajer, seperti:

- a) *Asst. Manager of Financial Control*
- b) *Asst. Manager of Human Resources & General Affairs*
- c) *Asst. Manager of Community Development*
- d) *Asst. Manager of Financial Management*

7. *Manager of Airport Service & Operation*

Bertanggung jawab atas manajemen dan evaluasi kegiatan operasional di Bandar Udara; manajemen dan evaluasi keamanan dan keselamatan Bandar Udara; dan manajemen dan evaluasi fasilitas Bandar Udara. mengawasi dan mengelola hasil audit internal dan eksternal. Manager mengelola beberapa asisten manajer, seperti :

- a) *Asst. Manager of Terminal & Landside Services*
- b) *Asst. Manager of Airside Operation*
- c) *Asst. Manager of Airport Rescue & Fire Fighting*
- d) *Asst. Manager of Airport Security*

8. *Manager of Airport Maintenance*

Manager of Airport Maintenance ini bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasilitas elektronika & TI meliputi fasilitas X-Ray, Explosive Detector, CCTV, PAS, eFire Alarm, Wifi, Fasilitas Smart Airport, Digital Aiport, Jaringan data; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi infrastruktur sisi udara & aksesibilitas meliputi Runaway, Apron, Taxiway, Jalan, Jembatan, Marka, Pagar; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasilitas listrik meliputi Main Power Station, UPS dan Konverter, Visual Aid, Jaringan Listrik, Water Pumping dan jalinan air bersih; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi gedung terminal meliputi Fasilitas umum (toilet, nursery room, mushola, ruang tunggu dll), shopping arcade, area parker, signage, waving gallery, pertamanan indoor dan outdoor, gedung perkantoran.

Manager of Airport maintenance membawahi beberapa Assisten Manager, Seperti :

- a) *Asst. Manager of Electronic Facility & IT*
- b) *Asst. Manager of Electrical & Mechanical Facility*
- c) *Asst. Manager of Infrastructure & Accessibility*
- d) *Asst. Manager of Terminal & General Building*

9. *Commercial Division*

Bertanggung jawab atas pertumbuhan keuangan perusahaan dan bertanggung jawab untuk menentukan bidang industri yang mungkin dihadirkan dan dikembangkan di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

2.5 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan On The Job Training (OJT), Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara MTU VI Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

Berikut wilayah kerja yang meliputi :

- a. *Unit Aviation Security (AVSEC)*
- b. *Unit Terminal Inspection Service (TIS)*
- c. *Unit Commercial*
- d. *Unit Apron Movement Control (AMC)*
- e. *Unit Cargo*

2.6 Jadwal dan Kegiatan

Jadwal dan kegiatan yaitu berisi jadwal pelaksanaan kegiatan OJT Taruna MTU VI di Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah sebagai berikut :

2.6.1 Jadwal Pelaksanaan

Pelaksanaan On The Job Training dilakukan selama tiga bulan dimulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 1 Maret 2024 di PT. Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara Internasional

Minangkabau.

Tabel 2. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT

No	Tanggal Pelaksanaan OJT	Kegiatan OJT
1	11 Desember – 22 Desember	Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)
2	28 Desember – 10 Januari	Unit <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS)
3	11 Januari – 24 Januari	Unit <i>Commercial</i>
4	25 Januari – 7 Februari	Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)
5	12 Februari – 23 Februari	Unit Cargo

Tabel 2. 2 Jadwal Pelaksanaan OJT per Unit

No	Waktu Pelaksanaan OJT	Kegiatan OJT
1	Senin – Jumat 08.00 – 17.00 WIB	Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)
2	Senin – Jumat 08.00 – 17.00 WIB	Unit <i>Terminal Inspection Service</i> (TIS)
3	Senin – Jumat 08.00 – 17.00 WIB	Unit <i>Commercial</i>
4	Senin – Jumat 08.00 – 17.00 WIB	Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)
5	Senin – Jumat 08.00 – 17.00 WIB	Unit Cargo

2.7 Unit Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

2.7.1 Unit Aviation Security (AVSEC)

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2675/XII/2010 Bab I Butir 9, AVSEC adalah personel yang telah dan wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Pada lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC) dan jika sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU). Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu Bandar Udara harus memiliki :

1. Mesin X-Ray
2. Gawang Detector Logam (Walk Through Metal Detector/WTMD)
3. Detector Logam Genggam (Hand Metal Detector/HHMD)

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara unit AVSEC membagi tugasnya dalam 4 regu dengan kekuatan 23 Personil dalam setiap pergantian sketnya. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

- a. Chief : 1 Orang
- b. Assisten Chief : 1 Orang
- c. Shift Pagi : 23 Orang (08.00 s/d 20.00 WIB)
- d. Shift Malam : 23 Orang (20.00 s/d 08.00 WIB)

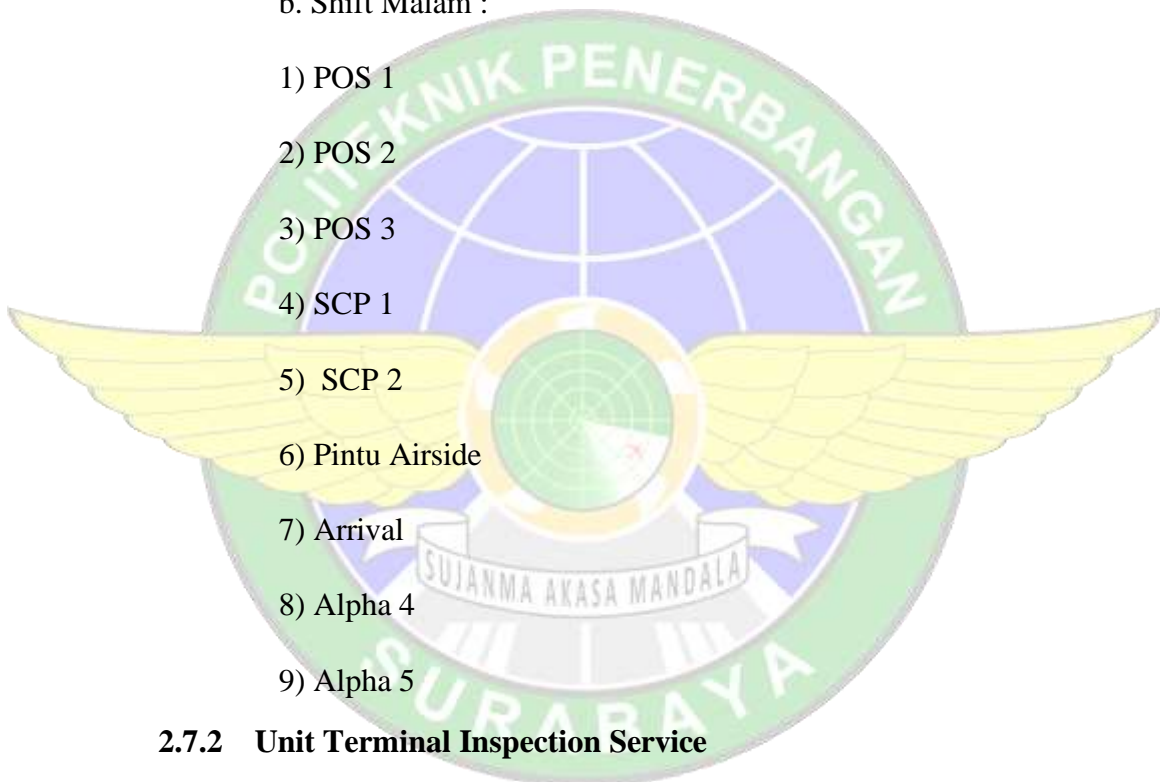
Posisi personil aviation security ketika dinas adalah sebagai berikut:

- a. Shift Pagi :
 - 1) POS 1
 - 2) POS 2
 - 3) POS 3
 - 4) SCP 1

- 5) SCP 2
- 6) Pintu Airside (DC 12)
- 7) Arrival
- 8) Alpha 4
- 9) Alpha 5
- 10) Patroli
- 11) Terminal VIP

b. Shift Malam :

- 1) POS 1
- 2) POS 2
- 3) POS 3
- 4) SCP 1
- 5) SCP 2
- 6) Pintu Airside
- 7) Arrival
- 8) Alpha 4
- 9) Alpha 5



2.7.2 Unit Terminal Inspection Service

Unit kerja Terminal Inspection Service (TIS) yang ada di Bandar Udara Internasional Minangkabau merupakan unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah Manajerial Airport Operation and Services Bandara Internasional Minangkabau.

1. Tugas

Unit TIS ini memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak

pakai, pengawasan yang dilakukan ini mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas TIS yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit Terminal Inspection Services

2. Fungsi

Untuk dapat melaksanakan tugas yang sudah dijelaskan sebelumnya, unit TIS mempunyai fungsi seperti pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

- a. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan ataupun belum memahami alur dari pos check- in sampai ke pesawat udara;
- b. Pengawasan terhadap kebersihan yang ada di daerah terminal penumpang; dan
- c. Pengawasan terhadap seluruh petugas dan kelancaran operasional yang ada di terminal serta pengatur penggunaan trolley dan porter.

Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas di bandar udara unit TIS memiliki personil sebanyak 7 yang terdiri dari Asisten Manajer, Staff Asisten Manajer, 2 (dua) personil organik, dan 3 (tiga) personil Nonorganik. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

- a. Asisten Manajer : 1 Orang
- b. Staff Asisten Manajer : 1 Orang
- c. Personil Organik : 1 Orang
- d. Personil Non-organik : 2 Orang

Jadwal dinas per harinya diatur oleh Asisten Manajer yang sudah sesuai dimana personil organik dinas selama 2 hari dan mendapat libur 2 hari begitu seterusnya. Fasilitas pendukung yang ada pada unit TIS seperti, CCTV, AC, television dispenser, lemari, komputer, meja kerja, dan kursi kerja.

2.7.3 Unit Commercial

Unit komersial merupakan unit yang bertugas untuk mencari pendapatan PT Angkasa Pura. Pendapatan tersebut berasal dari pendapatan Aeronautical dan pendapatan Non – Aeronautical.

1. Pendapatan Aeronautical (Pelayanan Jasa Kebandarudaraan) Merupakan pendapatan yang diperoleh PT Angkasa Pura II 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.

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 Pelaporan 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 NonAeronautika 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.

1. Tugas unit komersil yaitu sebagai berikut :

a. Pencatatan pemasukan bandara seperti parkir, PJP2U, PJP4U serta kontrak dengan sebuah perusahaan.

b. Menyerahkan/memposting hasil rekapan pendapatan selama 1 bulan ke finance.

c. Pencatatan pengeluaran bandara.

d. Membuat kontrak kerjasama dengan sebuah perusahaan.

e. Pencatatan pendapatan dari penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal

2. Personel unit Commercial Bandar Udara Internasional Minangkabau berjumlah 5 orang yang terdiri dari :

a. 1 orang Head of Commercial

b. 2 orang Supervisor Commercial

c. 2 orang Staff Commercial

2.7.4 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 menghindarkan 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 326 Tahun 2019 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 9.6.8 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.

AMC merupakan pelaksana tugas operasional yang memiliki umlah petugas operasional saat ini berjumlah 8 personil beserta Asisten manajer Airside Operation. Jadwal dinas dibuat oleh Kanit Unit AMC dengan mempertimbangkan pengaturan penempatan personil dalam jadwal dinas secara seimbang.

Fasilitas/ peralatan:

- | | |
|----------------------------|----------------|
| a. Komputer dengan printer | a. AC |
| b. Handy Talky | b. Dispenser |
| c. Marshalling bet | c. Meja kerja |
| d. Flash light | d. Kursi kerja |
| e. Ear muff | |
| f. Follow me car | |

2.7.5 Unit Pelayanan Kargo

PT Angkasa Pura Kargo mengoperasikan unit pelayanan kargo di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Manajer Stasiun Kargo bertanggung jawab atas unit bisnis Gudang Kargo. Bertanggung jawab secara langsung atas terminal kargo dan melaporkan data kepada Executive General Manager. PT. Angkasa Pura Kargo adalah anak perusahaan di bawah naungan langsung PT. Angkasa Pura II yang berfokus pada pelayanan bisnis yang berkaitan dengan kargo dan pergudangan.

1. Tugas Pokok

Tugas utama Unit Pelayanan Kargo Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah melakukan inspeksi di area terminal kargo dan menyediakan layanan kepada pengguna jasa terminal kargo di Bandar Udara Internasional Minangkabau

2. Tugas Utama

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Unit Pelayanan Kargo Bandar Udara Internasional Minangkabau mempunyai tugas utama:

- a. Memastikan semua personil (Kasir, Acceptance, dan Checker) melakukan aktivitas di terminal kargo sesuai dengan prosedur, kewenangan, tugas dan tanggung jawab masing – masing berdasarkan peraturan yang berlaku.

- b. Melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap produksi Terminal Kargo (Incoming dan Outgoing).
- c. Bersama sama dengan Avsec melakukan pengawasan terhadap keamanan di area Terminal Kargo
- d. Membuat logbook harian dan laporan kegiatan operasional Terminal Kargo secara berkala serta melaporkan kepada Station Manager
- e. Memantau kegiatan operasional fasilitas Perimeter lini 1 dan lini 2.
- f. Memantau kondisi umum dalam terminal kargo domestik.
- g. Memantau ketertiban secara umum di area terminal kargo bandara.
- h. Memantau kebersihan seluruh terminal kargo.
- i. Memantau ketertiban peralatan GSE di terminal kargo lini 1 air side.
- j. Pengawasan terhadap keseluruhan Fasilitas dan Pelayanan di Terminal

kargo :

- 1) Memantau kondisi toilet, kantin dan musholla.
 - 2) Memantau ketersediaan air di toilet dan tempat wudhu di musholla
 - 3) Memantau ketersediaan rambu dan marka parkir kendaraan.
 - 4) Memantau pelayanan bongkar muat barang kargo.
 - 5) Memantau pelayanan kendaraan operasional.
 - 6) Mengawasi kegiatan pelayanan porter kargo.
- k. Berkoordinasi dengan unit-unit terkait untuk menjaga kesiapan fasilitas dan kelancaran operasional Terminal Kargo.
 - l. Memberi Kelancaran Flow kendaraan kargo :
 - 1) Mengendalikan kelancaran flow kendaraan kargo.

- 2) Membantu penanganan pengiriman dan penerimaan kargo yang mengalami kesulitan dan koordinasi terkait penanganannya.
- 3) Memantau kelancaran kendaraan di pelataran parkir.
- 4) Memantau pergerakan kendaraan GSE di gedung terminal kargo.
- 5) Memantau keadaan area parkir kendaraan empu.

Fasilitas yang ada pada Unit Cargo sendiri terdiri dari:

- a. Mesin x-ray
- b. Cool storage
- c. Palet
- d. Ruang transit kargo domestik dan internasional
- e. Ruang barang berbahaya.



BAB 3

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

3.1 Permasalahan

Bandar Udara Internasional Minangkabau 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 Internasional Minangkabau, 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.

3.2 Penyelesaian Masalah

3.2.1 Permasalahan 1

Penulis menemukan permasalahan pertama pada saat melakukan On The Job Training (OJT) di unit kerja Apron Movement Control (AMC). Permasalahan kedua yang penulis temukan adalah terdapat Wildlife Animal dan FOD di daerah Airside.

3.2.2 Penyelesaian Permasalahan 1

Dari permasalahan tersebut penulis mengambil kesimpulan bahwa hal itu terjadi karena kurangnya pengawasan terhadap perimeter disekitar lingkungan Bandar Udara yang menyebabkan hewan bisa menerobos masuk kedalam Airside. Pemecahan masalah menurut penulis dapat di tangani dengan :

1. Menambah peralatan yang memadai untuk menangkap hewan di sisi udara.
2. Meningkatkan kembali intensitas patroli di sisi udara.

3.2.3 Permasalahan 2

Penulis menemukan hal yang bisa dianggap masalah pada saat OJT di area *Security check point* (SCP) yaitu masih minimnya pengetahuan penumpang tentang keamanan penerbangan, dan masalah kerusakan pada salah satu mesin X-Ray di SCP 1 yang mengakibatkan terjadi penumpukan antrian penumpang di area tersebut sehingga menimbulkan rasa kurang nyaman, bahkan ada penumpang yang tertinggal pesawat.



Gambar 3. 1 Antrian Penumpang di SCP 1

Sumber : Dokumentasi Penulis

3.2.4 Penyelesaian Permasalahan 2

Dari permasalahan tersebut penulis diambil kesimpulan bahwa hal itu terjadi karena kurangnya edukasi atau sosialisasi kepada para penumpang terkait tentang keamanan penerbangan, dan mesin X-Ray yang harus di upgrade secara berkala mengikuti perkembangan yang ada sehingga fungsinya dapat semakin meningkat, dan diadakan pengecekan rutin oleh petugas terkait

BAB 4 PENUTUP

4.1 KESIMPULAN

4.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 3

Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah salah satu bandar udara terbesar di Indonesia. Dengan demikian sudah sepantasnya Bandar Udara Internasional Minangkabau memiliki tingkat keamanan yang tinggi, SDM yang bermutu dan berkualitas serta penunjang fasilitas yang sesuai dengan standart internasional. 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 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.

Prosedur dapat diterapkan asal tidak menyimpang dari peraturan baku yang telah ditetapkan serta sesuai untuk kondisi kerja di lokasi tersebut. Karena diperlukan sistem regulasi atau peraturan dan prosedur yang baik dan sesuai dengan kondisi lapangan, serta pemberian pelayanan sebagai mana mestinya dan maksimal.

Dari masalah yang telah di jelaskan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan bahwa hal itu terjadi karena kurangnya pengawasan di area sisi udara dan juga fasilitas penunjang operasional di unit *Aviation Security* (AVSEC) pada saat ini kondisi fasilitas operasional kurang optimal bila dibandingkan dengan kondisi operasional di lapangan yang membutuhkan peralatan yang layak dan menunjang system operasional.

4.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT

Kegiatan On the Job Training (OJT) bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mendapatkan gambaran ketika nantinya masuk dalam dunia kerja, selain itu juga dapat memperoleh pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama OJT taruna/i dapat terjun secara langsung ke lapangan untuk belajar dan mengamati proses kerja personil bandar udara terutama pada bagian Commercial, AVSEC, AMC dan TIS dan Pelayanan CARGO. Dalam pelaksanaan OJT taruna/i diawasi oleh supervisor yang ada.

4.2 Saran

4.2.1 Saran Terhadap Bab 3

Dari permasalahan selama melakukan On the Job Training di Unit Commercial, AVSEC, AMC dan TIS, dan Pelayanan Cargo di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Maka diperlukan dukungan terhadap fasilitas teknologi dan fasilitas bandar udara yang lebih baik dari sebelumnya. Karena menurut penulis ada beberapa alat-alat yang di gunakan sudah terlalu tua dan perlu di perbaharui lagi agar pelayanan lebih maksimal guna menjamin keselamatan, keamanan dan keteraturan di bandar udara, serta memberikan informasi dan edukasi ke calon penumpang mengenai keamanan penerbangan dengan lebih menarik dan informatif. Agar mengurangi efek krisis membaca.

4.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal hendaknya setiap taruna/i dibekali dengan ilmu yang didapat di masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan OJT selanjutnya antara lain :

1. Waktu dalam pelaksanaan OJT diharapkan untuk lebih dari 3 bulan, karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu lapangan;

2. Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam bekerja, dan mengoperasikan sebuah peralatan (machine) untuk keamanan alat dan tentunya yang lebih penting teknisi/ orang lain;
3. Dalam pelaksanaan OJT tiap taruna/i diharapkan bisa aktif menanyakan hal yang masih perlu dipahami, selain itu setiap kali melaksanakan tugas harus ada koordinasi lapangan.



DAFTAR PUSTAKA

Buku Pedoman *On The Job Training*. Politeknik Penerbangan Surabaya. 2014
International Civil Aviation Organization (ICAO). *Aerodrome, Annex 14 Volume 1 Aerodrome Design and Operations*.

International Civil Aviation Organization (ICAO). *Security, Annex 17*.
International Civil Aviation Organization (ICAO). *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air, Annex 18*.

International Civil Aviation Organization (ICAO). *Facilitation, Annex 9*.

KP 262 Tahun 2017 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. PM 94 Tahun 2016 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional. 2016.
Penerbangan sipil bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139 Volume 1 Aerodrome)

PM 127 tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional
SKEP/100/XI/1985 Tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara
SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara

SKEP 2765/XII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut Dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

LAMPIRAN
FOTO KEGIATAN *ON JOB TRAINING*



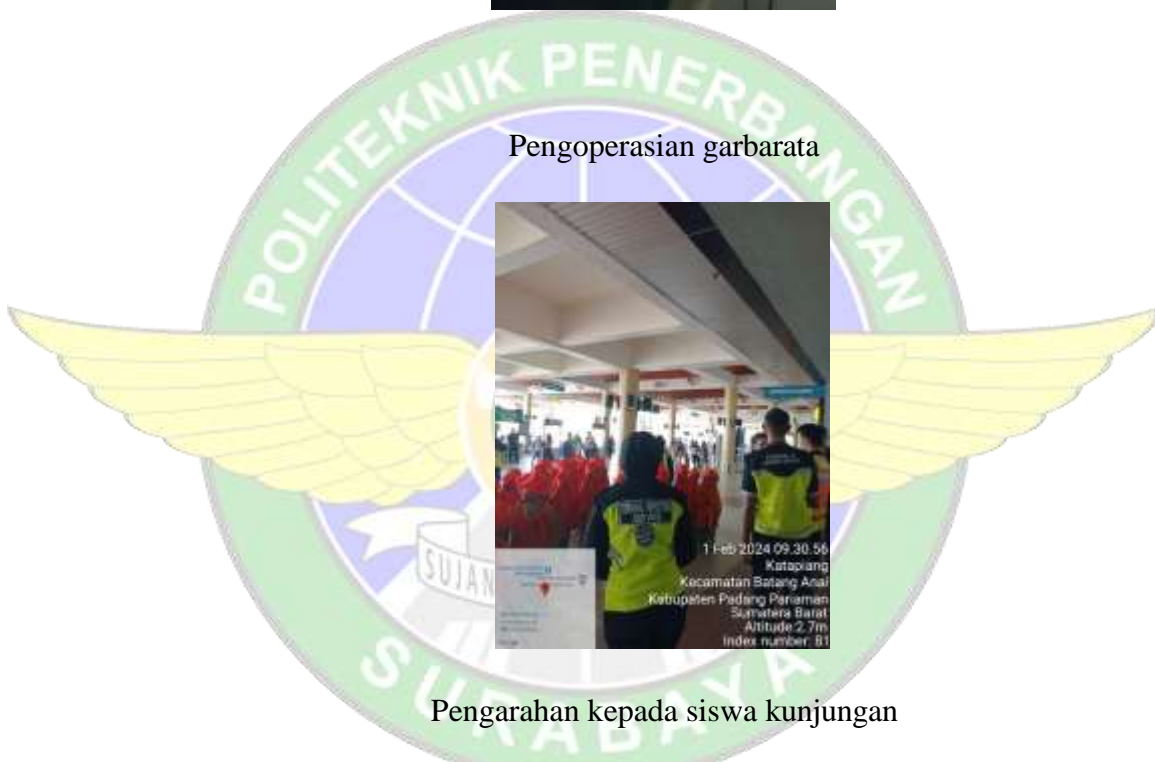
Pengecekan fasilitas Terminal



Melakukan pengukuran luasan *Apron*



Pengoperasian garbarata



Pengarahan kepada siswa kunjungan



Kegiatan penjagaan Posko Nataru



Penyambutan penumpang pertama di tahun 2024



Kegiatan Senam Bersama

