

**DIGITALISASI SISTEM PELAPORAN BERBASIS *QR CODE*
UNTUK MENINGKATKAN EFISIENSI PENGAWASAN
APRON MOVEMENT CONTROL DI AREA KARGO BANDAR
UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Disusun Oleh:

**DINA RAHMA AISYAH
NIT. 30623009**

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

**DIGITALISASI SISTEM PELAPORAN BERBASIS *QR CODE*
UNTUK MENINGKATKAN EFISIENSI PENGAWASAN
APRON MOVEMENT CONTROL DI AREA KARGO BANDAR
UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



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

LEMBAR PERSETUJUAN

DIGITALISASI SISTEM PELAPORAN BERBASIS *QR CODE* UNTUK
MENINGKATKAN EFISIENSI PENGAWASAN *APRON MOVEMENT*
CONTROL DI AREA KARGO BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI
NGURAH RAI BALI

Disusun Oleh :
DINA RAHMA AISYAH
NIT. 30623009

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh :

Supervisor



ADE HERMAWAN
NIK. 20244220

Dosen Pembimbing



RIDHO RINALDI, A.Md, S.E., MM
NIP. 198005222000121001

Mengetahui,

Airside Operation Services
Department Head



GEDE ADICAHYA KRISNA
NIK. 20240760

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 20 bulan Februari Tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua



GEDE ADICAHYA KRISNA
NIK. 20240760

Sekretaris



ADE HERMAWAN
NIK. 20244220

Anggota



RIDHO RINALDI, A.Md, S.E., MM
NIP. 198005222000121001



KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, Laporan *On The Job Training* "DIGITALISASI SISTEM PELAPORAN BERBASIS *QR CODE* UNTUK MENINGKATKAN EFISIENSI PENGAWASAN *APRON MOVEMENT CONTROL* DI AREA KARGO BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI" ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On the Job Training (OJT)* ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggung jawabnya selama melaksanakan *OJT* yang wajib disusun oleh siswa yang melaksanakan *OJT* dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi sebelum pelaksanaan *performance check*.

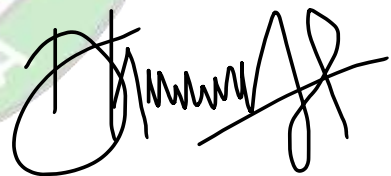
Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses pelaksanaan *On The Job Training* ini, terutama kepada :

1. Kedua orang tua serta segenap keluarga yang telah memberikan dukungan motivasi baik secara moril ataupun materil kepada saya sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training (OJT)* dengan maksimal;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S. Kom., M.T selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara;
4. Bapak Gede Adicahya Krisna selaku *Airside Operation Services Department Head* beserta jajaran dan Bapak I Dewa Ketut Arsana selaku *Airport Security Services Division Head* beserta jajaran yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan *On the Job Training (OJT)* di PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali;
5. Bapak Ridho Rinaldi, A.Md, S.E., MM., selaku dosen pembimbing *On the Job Training (OJT)* Politeknik Penerbangan Surabaya;

6. Bapak Ade Hermawan dan Ibu Henny Oktya Dewi selaku *On the Job Training Instructor* (OJT 2) yang telah membimbing serta mendampingi penulis selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bal;
7. Seluruh pendamping kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Aviation Security* dan *Apron Movement Control* yang telah memberikan banyak pengalaman serta pengetahuan baru kepada penulis;
8. Eric Maulana yang selalu memberi semangat, motivasi, dan selalu ada dalam apapun keadaan saya;
9. Teman – teman *On The Job Training* (OJT) di PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar dan semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On The Job Training* (OJT) dan selama membuat laporan ini.

Semoga buku laporan ini dapat memberikan manfaat dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan, kekurangan dalam penulisan laporan ini. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Badung, 10 Januari 2026



Dina Rahma Aisyah

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT).....	3
1.2.1 Maksud dan Manfaat Bagi Perusahaan.....	3
1.2.2 Maksud dan Manfaat Bagi Kampus.....	3
1.2.3 Maksud dan Manfaat Bagi Taruna.....	4
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.....	5
2.2 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia	6
2.3 Data Umum	7
2.3.1 <i>Apron, Taxiway, dan Runway</i>	9
2.3.2 Profil Perusahaan	12
2.3.3 Visi Perusahaan.....	14
2.3.4 Misi Perusahaan	14
2.3.5 Arti Logo dan Warna	14
2.3.6 Struktur Organisasi	15
BAB III PELAKSANAAN OJT	17
3.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	17
3.1.1 Wilayah Kerja	17
3.1.2 Prosedur Pelayanan	18
3.2 Jadwal.....	24
3.3 Tinjauan Teori.....	25
3.3.1 Digitalisasi	25
3.3.2 Sistem.....	26
3.3.3 Pelaporan <i>Real-time</i>	27

3.3.4	QR Code.....	28
3.3.5	Efisiensi Pengawasan	29
3.3.6	<i>Apron Movement Control</i>	30
3.4	Permasalahan.....	31
3.5	Penyelesaian Masalah	33
BAB IV PENUTUP		36
4.1	Kesimpulan.....	36
4.1.1	Kesimpulan Permasalahan	36
4.1.2	Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	36
4.2	Saran.....	38
4.2.1	Saran Permasalahan	38
4.2.2	Saran Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	39
DAFTAR PUSTAKA		40
LAMPIRAN.....		41



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar	5
Gambar 2. 2 Aerodrome Chart.....	9
Gambar 2. 3 Injourney Airport.....	13
Gambar 2. 4 Logo Angkasa Pura Indonesia.....	14
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Bandara	15
Gambar 2. 6 Struktur Organisasi Perusahaan	16
Gambar 2. 7 Jadwal OJT AMC.....	24
Gambar 2. 8 Jadwal OJT AVSEC.....	24
Gambar 3.1 QR Code.....	35
Gambar 3.2 Google Drive.....	35



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Profil Bandara	7
Tabel 2. 2 Data Apron	9
Tabel 2. 3 Data Taxiway	10
Tabel 2. 4 Data Runway	11
Tabel 2. 5 Profil Perusahaan	12



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A. Dokumentasi Pelaksanaan OJT AMC	41
Lampiran B. Dokumentasi Pelaksanaan OJT AVSEC.....	43
Lampiran C. Petunjuk Penggunaan.....	44
Lampiran D. PM 41 Tahun 2023	47
Lampiran E. Logbook Harian Kegiatan OJT	49
Lampiran F. Dokumentasi Serah Terima	53



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki peran strategis dalam mendukung mobilitas penumpang, barang, dan pos secara cepat serta mampu menjangkau wilayah-wilayah yang sulit diakses oleh moda transportasi lainnya. Fungsi tersebut menjadikan transportasi udara sebagai elemen penting dalam memperkuat konektivitas antarwilayah, mendorong pertumbuhan ekonomi, dan menunjang pengembangan sektor pariwisata. Dalam penyelenggaraan operasional bandar udara, aspek keselamatan, ketertiban, dan kelancaran pergerakan pesawat menjadi fokus utama. Hal tersebut sangat bergantung pada kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) dalam menjalankan tugas sesuai prosedur dan standar yang berlaku.

Sebagai lembaga pendidikan vokasi di bawah Kementerian Perhubungan, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki tanggung jawab untuk menghasilkan tenaga profesional yang siap bekerja di dunia penerbangan. Melalui Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), taruna diwajibkan melaksanakan *On the Job Training* (OJT) sebagai bagian dari pembelajaran berbasis praktik yang memungkinkan taruna memahami kondisi operasional secara langsung di lapangan. Pelaksanaan OJT mengacu pada Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014, yang menekankan pentingnya kesinambungan antara teori dan praktik sebagai bagian dari Tridarma Perguruan Tinggi.

Dengan mengikuti OJT, taruna diharapkan mampu menguasai proses operasional, memahami sistem manajemen bandara, serta mengenali dinamika kerja di lingkungan industri penerbangan. Selain itu, kegiatan ini juga bertujuan menumbuhkan sikap profesional, rasa tanggung jawab, dan kemampuan beradaptasi dengan lingkungan kerja yang dinamis.

OJT dilaksanakan di lokasi resmi yang ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu PT Angkasa Pura pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Kegiatan ini berlangsung pada 1 Desember 2025 hingga 21 Februari 2026. Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali merupakan salah satu bandara terbesar dan tersibuk di Indonesia, yang menjadi pintu gerbang utama pariwisata Bali. Tingginya volume pergerakan pesawat dan penumpang membutuhkan pengelolaan sisi udara yang terkoordinasi, efektif, dan mengutamakan keselamatan. Sebagai pengelola, PT Angkasa Pura memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan bahwa seluruh operasional di area sisi udara berjalan aman dan efisien.

Unit yang berperan penting dalam menunjang keselamatan operasional sisi udara adalah *Apron Movement Control* (AMC). Unit ini bertugas mengawasi dan mengendalikan pergerakan pesawat serta seluruh kegiatan penunjang di area apron. Di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, AMC terbagi ke dalam beberapa *station*, yaitu *Aviobridge*, *Apron Utara*, *Apron Selatan*, *Airport Operation Control Center* (AOCC), dan *Cargo*. Pembagian *station* ini dilakukan agar pengawasan operasional dapat disesuaikan dengan karakteristik masing-masing area.

Pada *station Cargo*, petugas AMC bertanggung jawab melakukan pemantauan operasional kargo, melaksanakan inspeksi lapangan, serta mendokumentasikan berbagai temuan yang berpotensi memengaruhi keselamatan, keamanan, dan ketertiban operasional. Seluruh hasil pengawasan tersebut dicatat dalam laporan harian dan laporan tahunan yang digunakan sebagai dasar evaluasi serta perbaikan operasional.

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan OJT di AMC *Cargo*, penulis menemukan bahwa proses pencatatan temuan untuk kebutuhan laporan tahunan masih dilakukan secara manual menggunakan *spreadsheet*. Prosedur ini belum mendukung penyusunan laporan secara langsung atau *real-time*. Kondisi tersebut diperparah oleh keterbatasan jumlah personel dalam satu shift, di mana hanya terdapat satu petugas yang bertanggung jawab dan tidak tersedia pegawai khusus untuk menangani input

data. Di sisi lain, petugas tetap harus fokus pada kegiatan pengawasan lapangan sehingga proses pencatatan sering mengalami keterlambatan.

Proses pencatatan manual tersebut berpotensi menimbulkan berbagai kendala, seperti keterlambatan pelaporan, ketidaksesuaian data dengan kondisi aktual di lapangan, serta risiko hilangnya informasi apabila temuan tidak segera dicatat. Selain itu, temuan yang bersifat mendesak sering kali baru dapat diinput setelah kegiatan operasional selesai, sehingga tingkat keandalan data menjadi kurang optimal.

Berdasarkan permasalahan tersebut, diperlukan digitalisasi dalam sistem pelaporan agar proses pencatatan dapat dilakukan secara lebih cepat, efisien, dan akurat. Oleh karena itu, penulis mengusulkan penerapan sistem pelaporan *real-time* menggunakan *QR Code* yang terhubung dengan Google Form dan Spreadsheet. Melalui sistem ini, petugas AMC Cargo dapat memasukkan data temuan langsung dari lapangan dengan lebih praktis. Data yang diinput akan tersimpan secara otomatis dan terstruktur, sehingga memudahkan penyusunan laporan, mengurangi risiko kesalahan pencatatan, serta meningkatkan efektivitas pengawasan operasional.

1.2 Maksud dan Manfaat *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Maksud dan Manfaat Bagi Perusahaan

Maksud dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 adalah sebagai berikut:

1. Mendukung operasional dengan melibatkan taruna dalam aktivitas lapangan guna memperlancar pelaksanaan tugas sesuai instruksi dan pengawasan petugas..
2. Memberikan kesempatan bagi taruna untuk memahami tantangan yang ada di dunia kerja serta mencari solusi penyelesaiannya secara langsung.
3. Meninjau kinerja taruna dan mempertimbangkan untuk menambah kandidat tenaga kerja baru yang kompeten.

1.2.2 Maksud dan Manfaat Bagi Kampus

Maksud dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 adalah sebagai berikut:

1. Menjalin dan memperkuat hubungan kemitraan dengan dunia industri penerbangan, serta membuka peluang kerja sama dalam bidang penelitian maupun rekrutmen lulusan.
2. Memberikan nilai tambah bagi lulusan, karena pengalaman praktik di lapangan menjadikan taruna memiliki daya saing dan kesiapan kerja yang lebih baik.
3. Melalui hasil evaluasi OJT, kampus dapat melakukan penyesuaian kurikulum agar lebih relevan dengan perkembangan industri dan kebutuhan tenaga kerja di masa mendatang.

1.2.3 Maksud dan Manfaat Bagi Taruna

Adapun maksud dan manfaat dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 adalah sebagai berikut:

1. Memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai kondisi fisik, struktur organisasi, kegiatan operasional, dan dinamika sosial di lingkungan bandara tempat pelaksanaan OJT.
2. Melatih taruna agar mampu menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam situasi kerja yang sebenarnya.
3. Membekali taruna dengan kemampuan analisis terhadap berbagai permasalahan yang dihadapi di lingkungan kerja, khususnya pada unit Manajemen Transportasi Udara, serta melatih kemampuan dalam menentukan langkah-langkah penyelesaian yang efektif dan efisien.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai



Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan salah satu bandara utama di Indonesia yang berlokasi di Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, sekitar 13 kilometer dari pusat Kota Denpasar. Bandara ini berperan sebagai pintu gerbang utama penerbangan internasional menuju wilayah Indonesia bagian timur, sekaligus menjadi akses strategis bagi wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Bali. Selain melayani penerbangan internasional, bandara ini juga mendukung konektivitas nasional melalui berbagai rute domestik yang menghubungkan Bali dengan kota-kota besar di Indonesia. Tingginya volume pergerakan penumpang menjadikan Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai sebagai bandara tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandar Udara Internasional Soekarno–Hatta.

Pembangunan bandara ini dimulai pada tahun 1930 oleh *Departement Voor Verkeer en Waterstaats* dengan fasilitas awal berupa lapangan terbang rumput sepanjang 700 meter yang dikenal sebagai Pelabuhan Udara Tuban. Pada tahun 1935, layanan penerbangan mulai berkembang dengan dibangunnya fasilitas telegraf serta dibukanya penerbangan rutin oleh maskapai *Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaart Maatschappij* (KNILM). Pada masa pendudukan Jepang tahun

1942, bandara mengalami kerusakan akibat serangan udara, namun kemudian diperbaiki dan dimanfaatkan sebagai pangkalan militer dengan perpanjangan landasan pacu hingga 1,2 kilometer.

Setelah Indonesia merdeka, pengembangan bandara terus dilakukan, ditandai dengan pembangunan terminal dan menara pengawas sederhana pada akhir tahun 1940-an. Dalam rangka mendukung pertumbuhan pariwisata Bali, pemerintah melaksanakan proyek pengembangan besar pada periode 1963–1969, termasuk perpanjangan landasan pacu menjadi 2,7 kilometer melalui reklamasi pantai. Seiring selesainya pengembangan tersebut, penerbangan internasional resmi dibuka pada 10 Agustus 1966 dan bandara diberi nama Bandar Udara Internasional Ngurah Rai sebagai penghormatan kepada pahlawan nasional I Gusti Ngurah Rai.

Pengembangan bandara terus berlanjut dengan pembangunan terminal internasional baru pada periode 1975–1978. Pada tahun 1980, pengelolaan Bandara I Gusti Ngurah Rai resmi diambil alih oleh PT Angkasa Pura I. Selanjutnya, pada periode 2011–2013 dilakukan perluasan dan modernisasi fasilitas yang meliputi pembangunan terminal internasional baru, peningkatan kapasitas terminal domestik, serta perluasan apron sebagai bagian dari persiapan penyelenggaraan *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) 2013. Hingga saat ini, Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai terus berperan sebagai salah satu bandara internasional tersibuk di Indonesia dan menjadi simbol kemajuan pariwisata serta kualitas pelayanan kebandarudaraan di Provinsi Bali.

2.2 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia

Pengelolaan kebandarudaraan secara profesional di Indonesia dimulai pada tahun 1962 dengan berdirinya Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1962. Perusahaan ini mengambil alih pengelolaan Pelabuhan Udara Kemayoran Jakarta secara penuh pada 20 Februari 1964 dan tanggal tersebut ditetapkan sebagai hari jadi perusahaan. Seiring meningkatnya kebutuhan transportasi udara nasional, pada tahun 1965 PN Angkasa Pura

Kemayoran berganti nama menjadi PN Angkasa Pura, kemudian pada 1974 status perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura untuk mendukung pengelolaan bandara yang lebih profesional dan berkelanjutan.

Untuk meningkatkan efisiensi, pemerintah membagi wilayah pengelolaan bandara dengan membentuk Perum Angkasa Pura I dan Perum Angkasa Pura II melalui Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 1987. Selanjutnya, Perum Angkasa Pura I ditetapkan menjadi perseroan terbatas dengan nama PT Angkasa Pura I (Persero) pada 1992, seluruh sahamnya dimiliki oleh Republik Indonesia. Transformasi BUMN di sektor aviasi dan pariwisata kemudian menggabungkan PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) menjadi satu entitas bernama PT Angkasa Pura Indonesia, yang menggunakan nama komersial InJourney Airports, resmi berdiri pada 9 September 2024 dan menjadi bagian dari holding BUMN sektor aviasi dan pariwisata di bawah PT Aviasi Pariwisata Indonesia (Persero) atau InJourney.

Saat ini, InJourney Airports mengelola 37 bandar udara yang terdiri atas 16 bandar udara internasional dan 21 bandar udara domestik yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Selain menjalankan fungsi utama kebandarudaraan, perusahaan ini mengembangkan berbagai lini bisnis pendukung seperti layanan kargo, area komersial, serta layanan non-aeronautika. Dengan berbagai layanan tersebut, InJourney Airports berkomitmen menghadirkan bandar udara sebagai simpul transportasi udara sekaligus etalase budaya dan pelayanan berkelas dunia.

2.3 Data Umum

Tabel 2. 1 Profil Bandara

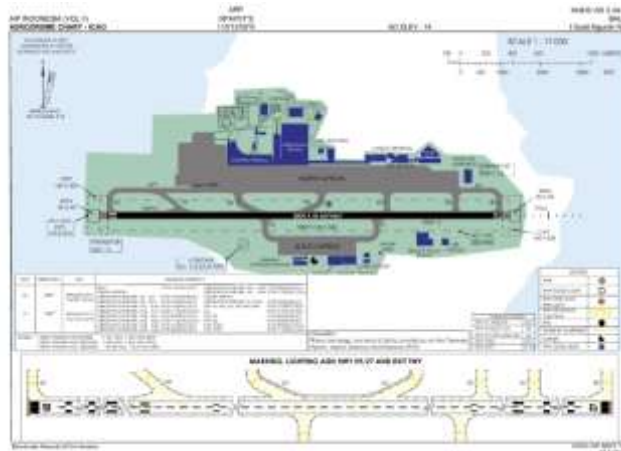
Nama Bandara	Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai
Lokasi	Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Bali, sekitar 13 km dari pusat Kota Denpasar
Status	Bandara Internasional
Koordinat ARP Aerodrome	Latitude: 08°45'15"S Longitude: 115°10'08"E

Klasifikasi	4F sesuai panjang runway dan tipe pesawat yang dilayani
Dimensi Runway	3.000 m x 45 m
Panjang Runway	Runway 09/27 TORA: 3.000 m TODA: 3.050 m ASDA: 3.000 m LDA: 3.000 m
Kategori PKP-PK	Kategori 9
Kode IATA	DPS
Kode ICAO	WADD

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki fasilitas sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*) yang memadai. Pada sisi *airside*, bandara ini memiliki *Aerodrome Reference Code* 4E dengan kategori operasi *runway* Cat I. Landasan pacu (*runway*) berdimensi 3.000 × 45 meter dengan *runway strip* 3.120 × 300 meter, didukung sistem *taxiway* berupa 5 *perpendicular taxiway* dan 2 *rapid exit taxiway* untuk meningkatkan kelancaran pergerakan pesawat. Luas *apron* mencapai 269.367 m² dengan konfigurasi parkir pesawat F1, F2, dan F3, serta *apron cargo* yang digabung dengan *apron* penumpang. Selain itu, tersedia 3 *helipad*, lahan *Ground Support Equipment (GSE)* seluas 24.490 m², serta fasilitas *Search and Rescue (SAR)* dan PKP-PK Cat IX sesuai standar ICAO.

Pada sisi *landside*, bandara ini dilengkapi Terminal Penumpang Internasional seluas 65.898,5 m² dan Terminal Penumpang Domestik seluas 14.791,86 m², area parkir kendaraan seluas 51.348 m², serta fasilitas VIP I (633 m²) dan VIP II (400 m²). Fasilitas kargo terdiri atas *Cargo International Area* seluas 3.708 m² dan *Cargo Domestic Area* seluas 2.574 m². Layanan *inflight catering* disediakan oleh PT Angkasa Citra Sarana dan PT Jasapura Angkasa Boga, serta *Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU)* berkapasitas 6.540 kiloliter yang dioperasikan oleh PT Pertamina (Persero). Instansi pendukung seperti *Imigrasi*, *Bea Cukai*, *Karantina*, dan unit pelayanan lainnya turut menunjang kelancaran operasional bandara.

2.3.1 Apron, Taxiway, dan Runway



a. Apron

Tabel 2. 2 Data Apron

Apron / Aircraft Stand	Surface	Strength (PCR)	Dimension (m)
North Apron (A1–A4)	Concrete	PCR 1010 / R / B / X / U	164 × 98.70
North Apron (A5–A10)	Concrete	PCR 700 / R / C / X / U	246 × 98.70
North Apron (A11–A14)	Concrete	PCR 700 / R / C / X / U	164 × 125.60
North Apron (A15–A17)	Concrete	PCR 1160 / R / C / X / U	225.20 × 125.60
North Apron (A18–A21)	Concrete	PCR 850 / R / C / X / U	290.40 × 125.60
North Apron (A22–A25)	Concrete	PCR 1160 / R / C / X / U	290.40 × 125.60
North Apron (A26–A34)	Concrete	PCR 700 / R / C / X / U	746.30 × 125.60
North Apron (A35–A36)	Concrete	PCR 850 / R / C / X / U	82 × 53.30

North Apron (A37–A40)	Concrete	PCR 850 / R / C / X / U	215 × 59.30
North Apron (A41–A46)	Concrete	PCR 1180 / R / C / X / U	249 × 89.60
South Apron (G1–G16)	Concrete	PCR 990 / R / B / X / U	548.60 × 69.80

Seluruh area apron menggunakan permukaan beton (*concrete*) yang dirancang untuk mendukung operasi pesawat dengan variasi tingkat kekuatan perkerasan. Nilai *Pavement Classification Rating (PCR)* pada North Apron berkisar antara 700 hingga 1180, menunjukkan perbedaan kapasitas daya dukung perkerasan yang disesuaikan dengan jenis dan beban pesawat yang beroperasi di masing-masing *aircraft stand*. Sementara itu, South Apron (G1–G16) memiliki nilai *PCR* 990, yang mencerminkan kemampuan apron tersebut dalam melayani pergerakan pesawat berbadan sedang hingga besar.

Dari sisi dimensi, North Apron memiliki ukuran yang bervariasi sesuai fungsi *aircraft stand*, mulai dari area berukuran kecil seperti A35–A36 hingga area yang sangat luas seperti A26–A34. Variasi ini menunjukkan perencanaan apron yang disesuaikan dengan kebutuhan operasional dan efisiensi pergerakan pesawat. Sementara itu, South Apron memiliki dimensi memanjang dengan lebar lebih terbatas sehingga umumnya digunakan untuk penempatan pesawat secara berderet. Secara keseluruhan, perencanaan apron telah mempertimbangkan aspek keselamatan dan kelancaran operasional bandar udara.

b. Taxiway

Tabel 2. 3 Data Taxiway

Designation	Width (m)	Surface	Strength (PCR)
Taxiway N1, N7	26.5	Asphalt	PCR 770/F/C/X/U
Taxiway N2, N3, N4, N5	30	Asphalt	PCR 770/F/C/X/U
Taxiway N6	23	Asphalt	PCR 770/F/C/X/U

Taxiway NP, NP7	23	Asphalt	PCR 770/F/C/X/U
Taxiway S1	30	Concrete	PCR 860/R/B/X/U
Taxiway S2	30	Concrete	PCR 860/R/B/X/U
Taxiway NW6	53.90	Concrete	PCR 850/R/C/X/U
Taxiway NW7	57.53	Concrete	PCR 1 180/R/C/X/U

Taxiway di area utara (*N1 hingga N7 serta NP/NP7*) umumnya memiliki lebar antara 23–30 meter dengan permukaan *asphalt* dan kekuatan perkerasan yang seragam, yaitu *PCR 770/F/C/X/U*. Spesifikasi ini menunjukkan bahwa *taxiway* tersebut dirancang untuk melayani pergerakan pesawat berbadan sedang hingga besar dengan karakteristik lalu lintas yang relatif homogen serta beban roda pesawat yang masih dalam batas kemampuan perkerasan *asphalt*.

Sementara itu, *taxiway* di area selatan dan barat laut (*S1, S2, NW6, dan NW7*) memiliki lebar yang lebih besar serta menggunakan permukaan *concrete*, yang umumnya memiliki daya tahan lebih tinggi terhadap beban berat dan frekuensi pergerakan yang intensif. *Taxiway* S1 dan S2 memiliki kekuatan *PCR 860/R/B/X/U*, sedangkan *taxiway* NW6 dan NW7 memiliki nilai *PCR* yang lebih tinggi, yaitu hingga *PCR 1 180/R/C/X/U*. Hal ini mengindikasikan bahwa *taxiway* tersebut dirancang untuk mendukung operasional pesawat berbadan besar dan *wide body*, serta berfungsi sebagai jalur pergerakan utama dengan tingkat keselamatan dan keandalan struktural yang lebih tinggi

c. Runway

Tabel 2. 4 Data Runway

RWY NR	True BRG	Dimensi RWY (m)	Kekuatan & Permukaan RWY & SWY	THR Coordinates
09	087.75°	3.000 x 45	PCR 770/F/C/X/U, Asphalt	08°44'56.20"S 115°09'13.76"E
27	267.75°	3.000 x 45	PCR 770/F/C/X/U, Asphalt	08°44'52.37"S 115°10'51.87"E

Runway 09/27 di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki panjang 3.000 meter dan lebar 45 meter dengan permukaan beton serta kekuatan perkerasan PCR 770/F/C/X/U sesuai standar ICAO. Semua pesawat yang menggunakan runway ini wajib mengikuti prosedur ATC, termasuk *holding position*, *line-up*, dan *take-off*. Selain itu, runway ini dilengkapi dengan *intersection taxiway* yang dirancang untuk memaksimalkan kapasitas take-off dan landing sekaligus meminimalkan *runway occupancy time*.

2.3.2 Profil Perusahaan

Tabel 2. 5 Profil Perusahaan

Nama Perusahaan	PT Angkasa Pura Indonesia
Nama Komersial	InJourney Airports
Tahun Pendirian	1962
Ijin Usaha	Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bidang pengelolaan dan pengusahaan jasa kebandarudaraan
Bidang Usaha	Pengelolaan dan pengoperasian bandar udara, pelayanan jasa kebandarudaraan, layanan aviasi, pengelolaan terminal penumpang dan kargo, serta pengembangan usaha non- aeronautika
Jumlah	37 bandar udara yang dikelola
Alamat Perusahaan	Gedung Sarinah Lantai 14, Jl. M. H. Thamrin No. 11, Kota Jakarta Pusat, 10350
Telpon	+62 21 21393654
Website	www.injourney.id

PT Angkasa Pura Indonesia atau InJourney Airports merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berdiri sejak tahun 1962 dan bergerak dalam bidang pengelolaan serta perusahaan jasa kebandarudaraan. Perusahaan ini menyediakan layanan operasional bandara, jasa aviasi, layanan terminal penumpang dan kargo, serta mengembangkan usaha non-aeronautika. Saat ini, InJourney Airports melayani sekitar 172 juta penumpang per tahun melalui 37 bandar udara yang dikelolanya di seluruh Indonesia.



Jaringan bandara tersebut tersebar dari wilayah barat hingga timur Indonesia. Di wilayah barat, InJourney Airports mengelola bandara antara lain Sultan Iskandar Muda Aceh, Kualanamu Medan, Silangit, Minangkabau Padang, Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, serta bandara utama di Jakarta, yaitu Soekarno-Hatta dan Halim Perdanakusuma. Di Pulau Jawa dan wilayah Indonesia bagian 13olusi, pengelolaan bandara mencakup Yogyakarta International Airport (YIA), Adisutjipto, Adi Soemarmo, Ahmad Yani, Juanda Surabaya, Husein Sastranegara Bandung, Kertajati, Sam Ratulangi Manado, Hasanuddin Makassar, Syamsudin Noor Banjarmasin, Supadio Pontianak, serta Hang Nadim Batam.

Sementara itu, di wilayah timur Indonesia, InJourney Airports mengelola bandara strategis seperti Pattimura Ambon, Sultan Babullah Ternate, Sentani Jayapura, Frans Kaisiepo Biak, dan El Tari Kupang, termasuk bandara di destinasi wisata unggulan seperti Lombok,

Banyuwangi, dan I Gusti Ngurah Rai Bali. Kantor pusat berlokasi di Gedung Sarinah Lantai 14, Jakarta Pusat, dan dapat diakses melalui situs resmi www.injourney.id serta media sosial resmi perusahaan. Dengan jaringan bandara yang luas tersebut, InJourney Airports menjadi salah satu pengelola bandar udara terbesar di dunia.

2.3.3 Visi Perusahaan

“Menjadi ekosistem pariwisata terdepan di kawasan regional untuk memberikan pengalaman berkesan melalui keramahan tamahan Indonesia.” Visi ini menunjukkan komitmen perusahaan untuk membangun ekosistem pariwisata yang unggul dan berdaya saing, dengan menghadirkan pengalaman terbaik bagi wisatawan melalui layanan yang autentik dan mencerminkan karakter budaya Indonesia.

2.3.4 Misi Perusahaan

“Untuk mempercepat pemulihan dan perkembangan pariwisata Indonesia melalui kolaborasi antar pelaku utama industri dan sektor swasta di lingkungan yang inklusif.” Misi ini menegaskan peran perusahaan dalam mendorong pertumbuhan pariwisata melalui sinergi lintas sektor serta penerapan inisiatif berkelanjutan melalui program *InJourney Green*, yang berfokus pada tiga pilar utama, yaitu *Sustainable Operations*, *Sustainable Tourism Destinations*, dan *Sustainable Environment*. Melalui misi tersebut, *InJourney Airports* berupaya menciptakan industri pariwisata yang lebih kuat, inklusif, dan ramah lingkungan.

2.3.5 Arti Logo dan Warna



Logo InJourney – Indonesia Aviation and Tourism mencerminkan jati diri perusahaan sebagai holding BUMN yang berperan dalam pengelolaan sektor kebandarudaraan dan pariwisata nasional. Desain logo

menampilkan tulisan *inJourney* dengan gaya tipografi yang modern dan sederhana, menggambarkan citra perusahaan yang profesional, adaptif terhadap inovasi, serta berorientasi pada pengembangan jangka panjang..

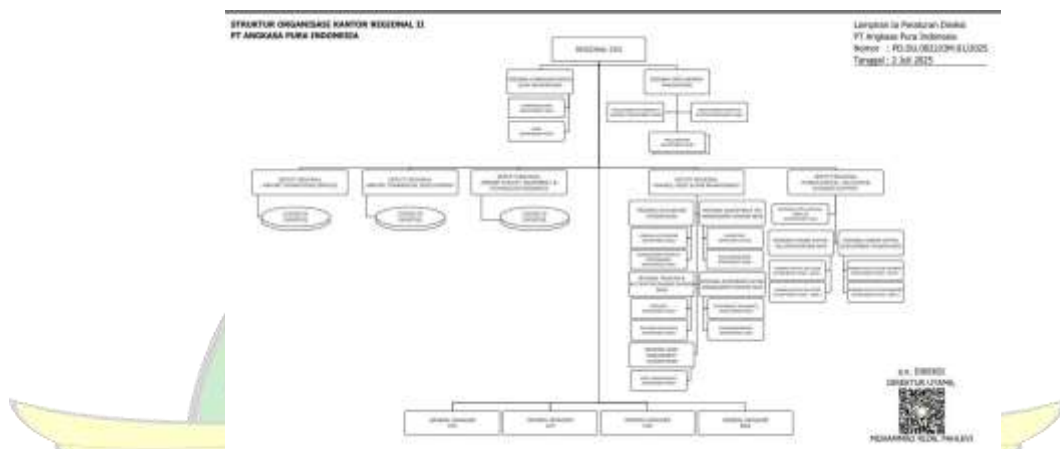
Penggunaan simbol berbentuk lingkaran berwarna yang menggantikan salah satu huruf dalam kata Journey melambangkan konsep perjalanan yang berkelanjutan serta sinergi antar sektor aviasi dan pariwisata. Perpaduan warna yang saling terhubung merepresentasikan keberagaman potensi Indonesia yang disatukan dalam satu visi, sementara warna abu-abu pada elemen teks menegaskan kesan stabilitas dan kepercayaan. Tulisan *Indonesia Aviation and Tourism* berfungsi sebagai penjelas ruang lingkup usaha perusahaan serta menegaskan komitmen InJourney dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan daya saing Indonesia di tingkat global.

2.3.6 Struktur Organisasi



Struktur organisasi Kantor Cabang Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai PT Angkasa Pura Indonesia dipimpin oleh General Manager yang bertanggung jawab langsung terhadap keseluruhan pengelolaan operasional bandara. Di bawahnya terdapat beberapa Deputy General Manager yang membawahi bidang utama, antara lain *Airport Operation & Security Services*, *Airport Commercial Services & Business Development*, *Airport Facility, Equipment & Technology Services*, *Business Support*, serta *Terminal Management*. Masing-masing bidang kemudian

diuraikan ke dalam divisi dan departemen teknis seperti *Airport Operation Control Center (AOCC)*, *Airside Operation Services*, *Airport Rescue and Fire Fighting (ARFF)*, *Airport Security Services*, *Customer Experience*, *Quality & Safety Management System*, hingga layanan fasilitas, teknologi, dan komersial. Struktur ini mencerminkan pembagian tugas yang jelas antara fungsi operasional, keselamatan dan keamanan, pelayanan penumpang, pemeliharaan fasilitas, serta pengembangan bisnis bandara.



Sementara itu, struktur organisasi perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia tingkat regional dipimpin oleh Regional CEO, yang didukung oleh beberapa Deputy Regional sesuai bidang strategis, seperti *Airport Operation & Services*, *Airport Commercial Development*, *Airport Facility*, *Equipment & Technology Readiness*, serta *Human Capital Solutions* dan *Business Support*. Pada level regional juga terdapat pusat keahlian (*Center of Expertise*) dan departemen pendukung seperti keuangan, aset dan manajemen risiko, pengadaan, tata kelola, serta komunikasi regional. Struktur ini berfungsi sebagai pengarah kebijakan, pengendali standar, dan pengawas kinerja seluruh bandara di wilayah Regional II, termasuk Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, sehingga tercipta keselarasan antara kebijakan korporasi dan implementasi operasional di tingkat cabang.

BAB III

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Dalam melaksanakan *On the Job Training* Taruna D III- Manajemen Transportasi Udara (MTU) Angkatan IX Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Adapun wilayah kerja yang menjadi tempat pelaksanaan OJT terdiri dari dua bagian utama, yaitu:

1. *Apron Movement Control*
2. *Aviation Security*

3.1.1 Wilayah Kerja

1. Apron Movement Control

Selama kurang lebih satu setengah bulan, dari tanggal 1 Desember 2025 hingga 9 Januari 2026, pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, yang berada di bawah pengelolaan PT Angkasa Pura Indonesia. Unit AMC memiliki peran strategis dalam mengawasi, mengendalikan, serta memastikan keselamatan dan kelancaran seluruh aktivitas operasional di sisi udara (*airside*), dengan kantor yang berlokasi di depan parking stand A30 sebagai pusat koordinasi operasional.

Petugas AMC bertanggung jawab memantau seluruh pergerakan di area apron, meliputi pesawat udara, kendaraan operasional, personel, dan barang, untuk mencegah kecelakaan dan menjaga kelancaran arus lalu lintas. Pengawasan mencakup memastikan seluruh pengguna jasa apron, seperti *ground handling agent*, mematuhi peraturan operasional, dan dapat melakukan penilangan dengan mencabut TIM atau PAS bandara. Selain pengawasan, unit AMC juga menangani pelayanan operasional di apron, termasuk pengoperasian *aviobridge*, penggunaan *follow me car*, pengawasan kendaraan dan GSE, kebersihan apron, serta penanganan tumpahan bahan bakar (*fuel spillage*). Fungsi pengawasan meliputi

pemeriksaan kendaraan dan stiker/logo yang sah, pengaturan lalu lintas personel dan kendaraan, serta inspeksi fasilitas di apron untuk memastikan keselamatan dan kelancaran operasi. Kinerja petugas *AMC* dipengaruhi oleh kemampuan individu, motivasi, dan sikap mental yang mendorong mereka bekerja secara optimal dalam melaksanakan semua tugas tersebut.

2. Aviation Security

Setelah menyelesaikan On the Job Training (OJT) di Unit *Apron Movement Control* (AMC), pelatihan dilanjutkan di Unit *Aviation Security* (AVSEC) selama kurang lebih satu setengah bulan, dari 12 Januari hingga 25 Februari 2026. *Aviation Security* (AVSEC) merupakan personel keamanan penerbangan yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan keamanan penerbangan sipil melalui upaya pencegahan terhadap tindakan melawan hukum yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

AVSEC memiliki tugas dan tanggung jawab dalam melindungi pesawat udara, awak pesawat, penumpang, personel darat, fasilitas bandar udara, serta mengamankan wilayah keamanan terbatas dan area publik bandar udara melalui penerapan sistem keamanan penerbangan secara menyeluruh di sisi darat dan sisi udara sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam menjalankan tugas tersebut, personel AVSEC dilengkapi dengan peralatan keamanan penerbangan, antara lain alat pendeteksi logam, alat pendeteksi bahan organik dan non-organik, serta peralatan pendeteksi bahan peledak, dan wajib memiliki kompetensi berupa pengetahuan, keterampilan, sikap profesional, kemampuan komunikasi yang efektif, pengendalian diri, serta kemampuan pengambilan keputusan secara cepat dan tepat, sehingga keberadaannya menjadi unsur strategis dalam menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan nasional.

3.1.2 Prosedur Pelayanan

1. Apron Movement Control

Pelayanan di Unit Apron Movement Control (AMC) dilaksanakan sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP) PT Angkasa Pura guna

menjamin keselamatan, keamanan, serta kelancaran operasional di sisi udara bandara. Adapun prosedur kerja yang dilakukan meliputi:

a. Apron Utara

Pada wilayah apron utara, taruna terlibat dalam berbagai kegiatan operasional yang berkaitan dengan pengawasan dan pengendalian sisi udara. Kegiatan tersebut meliputi pengawasan pergerakan pesawat udara di area apron, pelaksanaan inspeksi *runway* dan apron untuk memastikan kondisi operasional tetap aman dan layak digunakan, serta pengawasan aktivitas *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara.

Selain itu, taruna mengikuti kegiatan *post operation meeting* yang bertujuan untuk menyampaikan serta mengevaluasi kejadian operasional dari seluruh unit yang terlibat di bandara. Taruna juga terlibat dalam kegiatan pengawalan (*escort*) kendaraan alat berat yang digunakan untuk keperluan perbaikan atau pembangunan fasilitas bandara yang memasuki area *airside*. Seluruh kegiatan tersebut dilaksanakan dengan mengacu pada prosedur keselamatan dan keamanan sisi udara.

b. Aviobridge

Pada bagian aviobridge, taruna mempelajari serta terlibat dalam kegiatan yang berkaitan dengan pengoperasian fasilitas penghubung antara terminal penumpang dan pesawat udara. Salah satu peran yang dipelajari adalah sebagai *captain aviobridge*, yaitu petugas yang bertugas memberikan informasi kepada petugas di lapangan terkait posisi dan penempatan *parking stand* pesawat yang akan melakukan *landing*.

Kegiatan lainnya meliputi proses *docking* dan *undocking* aviobridge, koordinasi antara operator aviobridge, petugas AMC, dan pihak *ground handling*, serta penerapan standar keselamatan kerja pada setiap tahapan pengoperasian aviobridge. Taruna juga diberikan kesempatan untuk melakukan praktik pengoperasian aviobridge secara langsung dengan tetap berada di bawah pengawasan operator dan personel berwenang sesuai dengan prosedur yang berlaku.

c. Cargo Service

Pada area *Cargo Service*, taruna mempelajari proses operasional kargo udara yang meliputi kegiatan *input* data manifes kargo yang diterima dari pihak *ground handling* untuk selanjutnya dilaporkan kepada bagian komersial. Kegiatan tersebut merupakan bagian dari persyaratan operasional yang bersifat sementara, yaitu persetujuan yang diberikan terbatas untuk jangka waktu tertentu, paling lama 6 (enam) bulan dan hanya dapat diperpanjang 1 (satu) kali pada rute yang sama. Selain itu, taruna juga mempelajari proses penanganan dan penyimpanan kargo di gudang, serta proses distribusi dan pengiriman kargo.

Taruna turut terlibat dalam pengawasan keamanan kargo, baik di terminal domestik maupun internasional, serta melakukan koordinasi antara pihak *ground handling* dan *AMC* apabila terjadi permasalahan operasional. Melalui kegiatan tersebut, taruna memperoleh pemahaman mengenai alur operasional kargo udara serta pentingnya penerapan aspek keselamatan dan keamanan dalam penanganan kargo di bandara.

d. Apron Selatan

Pada wilayah apron selatan atau *General Aviation Terminal* (GAT), taruna mempelajari kegiatan operasional yang berkaitan dengan penerbangan nonkomersial. Kegiatan yang dilakukan meliputi pengawasan pergerakan pesawat *general aviation* serta pengenalan fasilitas *lounge* pelayanan penerbangan privat yang diperuntukkan bagi penumpang pesawat privat dan penerbangan khusus.

Kegiatan di apron selatan memberikan wawasan kepada taruna mengenai perbedaan sistem operasional antara penerbangan komersial dengan penerbangan privat, khususnya dari sisi pelayanan, pengawasan, dan pengaturan operasional.

e. Airport Operation Control Center (AOCC)

Pada bagian *Airport Operation Control Center* (AOCC), taruna diperkenalkan dengan fungsi dan peran AOCC sebagai pusat pengendalian

operasional bandara. Kegiatan yang dipelajari meliputi pemahaman sistem pemantauan operasional bandara, koordinasi dengan *Air Traffic Control* (ATC), koordinasi dengan maskapai penerbangan, serta penanganan kondisi operasional tidak normal (*irregular operations*).

Pengalaman di AOCC memberikan pemahaman yang komprehensif kepada taruna mengenai proses pengambilan keputusan operasional dan pentingnya koordinasi lintas unit dalam menjaga keselamatan, keamanan, dan efisiensi operasional bandara.

2. Aviation Security

Pelayanan di Unit Aviation Security (AVSEC) dilaksanakan sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP) PT Angkasa Pura Indonesia untuk menjamin keamanan serta mencegah tindakan ilegal di bandara. Adapun prosedur kerja yang dilakukan harus sesuai standar keamanan yang berlaku:

a. Investigasi

Pada kegiatan investigasi, taruna mempelajari pemantauan kotak *prohibited item* serta tata cara pengecekan terminal dengan berbagai prosedur yang bertujuan menjamin keamanan bandara dan mencegah penyelundupan atau tindakan yang membahayakan keselamatan penerbangan. Taruna juga dibekali pemahaman mengenai pentingnya koordinasi dengan personel investigasi lainnya untuk memastikan setiap ancaman atau kejadian berbahaya dapat segera ditangani dengan tepat.

Selain itu, taruna mempelajari alur pelaporan terkait kehilangan pas bandara serta prosedur penanganan barang berbahaya yang dibawa penumpang. Proses investigasi bersifat rahasia dan hanya dapat diakses oleh pihak tertentu, sehingga taruna dibekali pemahaman pentingnya menjaga kerahasiaan serta bekerja sama dalam tim agar prosedur keamanan dapat berjalan efektif. Aspek kerahasiaan (SASI) dari proses investigasi juga menjadi strategi utama untuk mencegah potensi kebocoran informasi dan mengantisipasi tindakan pihak yang berniat jahat, sehingga keamanan

bandara tetap terjaga secara optimal. Penerapan prinsip SASI ini menuntut setiap personel yang terlibat untuk menjaga integritas, membatasi akses informasi sesuai kewenangan, serta mematuhi prosedur pelaporan yang telah ditetapkan.

b. Dokumen

Pada bagian dokumen, taruna belajar mengenai regulasi yang berlaku di bandara, termasuk regulasi baru, perubahan regulasi, serta cara penerapannya. Taruna juga mempelajari bagaimana mengelola regulasi agar mudah dipahami dan dilaksanakan oleh seluruh personel di bandara. Selain itu, setiap peraturan atau SOP yang dibuat oleh seluruh pekerja bandara harus dilaporkan terlebih dahulu dan diperiksa apakah sudah sesuai dengan regulasi yang berlaku sebelum diterapkan.

Pada divisi ini, taruna juga dilatih untuk mengolah regulasi baru sehingga dapat disebarkan secara efektif agar semua pihak dapat memahaminya dengan mudah. Setiap kejadian atau temuan dari pihak investigasi harus dilaporkan terlebih dahulu untuk memastikan bahwa penanganannya sesuai dengan regulasi yang berlaku, sehingga proses pengawasan dan keamanan di bandara tetap berjalan sesuai prosedur dan standar operasional

c. Fasilitas Keamanan Penerbangan (Faskampen)

Pada bagian Fasilitas Keamanan Penerbangan (Faskampen), taruna mempelajari berbagai sarana dan prasarana keamanan yang digunakan untuk mendukung pelaksanaan program keamanan penerbangan di bandar udara. Fasilitas keamanan penerbangan merupakan komponen penting dalam sistem keamanan bandara yang berfungsi untuk mencegah, mendeteksi, serta menanggulangi tindakan melawan hukum terhadap penerbangan sipil.

Taruna memperoleh pemahaman mengenai jenis-jenis fasilitas keamanan, antara lain peralatan pemeriksaan keamanan (security screening equipment) seperti X-ray, *Walk Through Metal Detector* (WTMD), *Hand*

Held Metal Detector (HHMD), *Closed Circuit Television* (CCTV), serta fasilitas pendukung lainnya yang ditempatkan di area publik, area terbatas, dan area steril bandara. Selain itu, taruna mempelajari standar penempatan, pengoperasian, serta pemeliharaan fasilitas keamanan agar tetap berfungsi secara optimal sesuai dengan tingkat ancaman keamanan yang ada.

Dalam kegiatan ini, taruna juga mempelajari prosedur pemeriksaan kelaikan fasilitas, pelaksanaan inspeksi rutin melalui kegiatan keliling terminal, serta tata cara pelaporan kondisi fasilitas keamanan apabila ditemukan gangguan atau kerusakan. Seluruh fasilitas keamanan penerbangan harus digunakan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan ketentuan nasional guna menjamin efektivitas pengamanan bandara serta mendukung terciptanya sistem keamanan penerbangan yang terintegrasi, berlapis, dan berkelanjutan.

d. Sumber Daya Manusia (SDM)

Pada bagian Sumber Daya Manusia (SDM), taruna mempelajari pengelolaan personel keamanan penerbangan yang meliputi perencanaan, penempatan, pengaturan jadwal kerja, kompetensi, serta pengembangan personel AVSEC. SDM merupakan elemen utama dalam penyelenggaraan keamanan penerbangan, karena keberhasilan sistem keamanan sangat bergantung pada kualitas, integritas, dan profesionalisme personel yang terlibat.

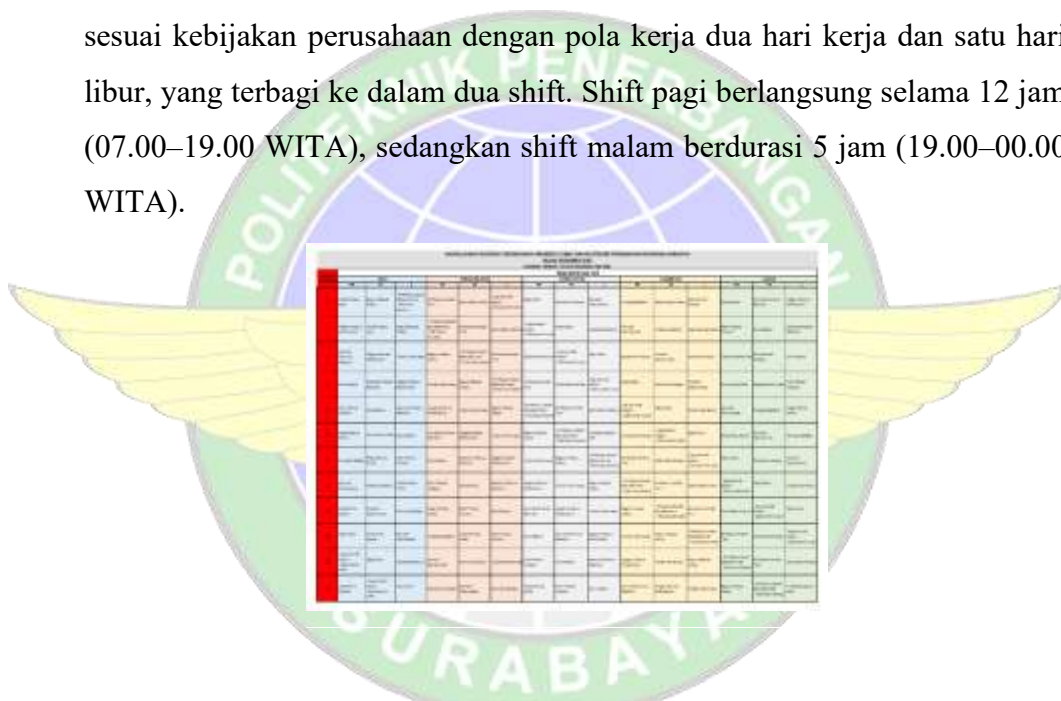
Taruna dibekali pemahaman mengenai persyaratan kompetensi personel AVSEC, termasuk kepemilikan lisensi, sertifikat kecakapan, pelaksanaan pelatihan berkala, serta pemahaman terhadap regulasi keamanan penerbangan nasional dan internasional. Selain itu, taruna mempelajari pentingnya pembagian tugas dan pengaturan jadwal kerja personel guna memastikan kelancaran operasional serta meminimalkan risiko kelelahan kerja (*fatigue*).

Selanjutnya, taruna juga mempelajari penerapan pembinaan disiplin, etika profesi, serta budaya keamanan (*security culture*) di lingkungan kerja

AVSEC. Pengembangan SDM dilakukan secara berkelanjutan melalui pelatihan, sosialisasi regulasi, serta evaluasi kinerja agar setiap personel mampu melaksanakan tugas pengamanan secara profesional, bertanggung jawab, dan sesuai dengan standar keamanan penerbangan yang berlaku.

3.2 Jadwal

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) dilaksanakan selama tiga bulan, terhitung mulai tanggal 01 Desember 2025 hingga 25 Februari 2026, di PT Angkasa Pura pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali. Kegiatan OJT di Unit Apron Movement Control (AMC) dilakukan sesuai kebijakan perusahaan dengan pola kerja dua hari kerja dan satu hari libur, yang terbagi ke dalam dua shift. Shift pagi berlangsung selama 12 jam (07.00–19.00 WITA), sedangkan shift malam berdurasi 5 jam (19.00–00.00 WITA).



Sementara itu, pada Unit Aviation Security (AVSEC), taruna melaksanakan shift kerja selama 8 jam setiap hari Senin hingga Jumat, dengan hari libur pada Sabtu dan Minggu. Jadwal dinas selama pelaksanaan OJT dapat dijabarkan sebagai berikut:

No	KETERANGAN	JANUARI																														
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	SDM	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00
2	SDM	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00
3	SDM	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00
4	SDM	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00
5	SDM	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00	07.00-19.00
		SHIFT 1 07.00-19.00 DINA AMAN LULUS MELAKSANAKAN OJT					SHIFT 2 19.00-00.00 DINA AMAN LULUS MELAKSANAKAN OJT					SHIFT 3 07.00-19.00 DINA AMAN LULUS MELAKSANAKAN OJT					SHIFT 4 19.00-00.00 DINA AMAN LULUS MELAKSANAKAN OJT					SHIFT 5 07.00-19.00 DINA AMAN LULUS MELAKSANAKAN OJT										

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Digitalisasi

Menurut Rizeki, digitalisasi merupakan proses perubahan dari sistem analog ke sistem digital sebagai dampak perkembangan teknologi modern. Digitalisasi diartikan sebagai pemanfaatan teknologi digital untuk mengubah informasi atau data dari format konvensional menjadi format digital agar lebih mudah disimpan, diolah, dan diakses. Lebih luas lagi, digitalisasi mencakup transformasi sistem, informasi, dan aktivitas kerja dari metode konvensional menjadi berbasis teknologi digital. Proses ini tidak hanya mengubah data manual ke bentuk elektronik, tetapi juga mengubah cara kerja organisasi agar lebih modern, terintegrasi, dan berbasis sistem. Dalam konteks operasional, digitalisasi berperan penting dalam meningkatkan efektivitas pengelolaan data, mempercepat alur komunikasi, serta menciptakan sistem kerja yang lebih terstruktur. Oleh karena itu, penerapan digitalisasi menjadi kebutuhan penting dalam lingkungan kerja yang menuntut kecepatan, ketepatan, dan akurasi tinggi, termasuk pada operasional bandar udara.

Manfaat utama digitalisasi terletak pada peningkatan efisiensi dan keandalan proses kerja. Sistem digital memungkinkan pelaporan dilakukan secara otomatis dan real-time sehingga mengurangi ketergantungan pada pencatatan manual yang rentan kesalahan. Selain itu, digitalisasi membantu memastikan data tersimpan dengan aman, mudah diakses, serta dapat ditelusuri kembali kapan pun diperlukan. Proses pengawasan menjadi lebih transparan karena setiap aktivitas meninggalkan jejak data yang terdokumentasi dengan baik. Hal ini mendukung akuntabilitas personel serta memudahkan evaluasi operasional secara berkala.

Dalam lingkungan bandar udara, digitalisasi memberikan kontribusi besar terhadap peningkatan keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasional. Sistem pelaporan digital memungkinkan pengawas memantau aktivitas secara langsung sehingga respons terhadap potensi gangguan dapat dilakukan lebih cepat. Integrasi data antarunit kerja juga memperkuat

koordinasi operasional dan mendukung pengambilan keputusan berbasis informasi yang akurat. Dengan demikian, digitalisasi bukan hanya sekadar penerapan teknologi, tetapi merupakan strategi untuk menciptakan sistem pengawasan yang lebih efektif, efisien, dan adaptif terhadap perkembangan operasional modern.

3.3.2 Sistem

Sistem menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)* merupakan seperangkat unsur yang saling berkaitan untuk membentuk suatu totalitas. Pengertian ini sejalan dengan pendapat Winarno (2006) yang dikutip dari Gunawan (2015) menyatakan bahwa sistem adalah sekumpulan komponen yang saling bekerja sama untuk mencapai tujuan tertentu, di mana setiap komponen memiliki fungsi yang berbeda namun saling bergantung satu sama lain. Hutahaean (2015) juga menjelaskan bahwa sistem merupakan jaringan kerja dari prosedur-prosedur yang saling berhubungan dan bekerja bersama untuk melaksanakan kegiatan dengan sasaran tertentu. Dengan demikian, sistem dapat dipahami sebagai suatu kesatuan yang terdiri dari berbagai unsur atau prosedur yang terorganisasi dan bekerja secara terpadu untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Menurut Sutabri (2012), sistem merupakan kumpulan unsur atau komponen yang saling berinteraksi, terorganisasi, dan bergantung satu sama lain. Setiap sistem tersusun atas subsistem yang lebih kecil dan merupakan bagian dari sistem yang lebih besar. Unsur-unsur dalam sistem saling berhubungan, bekerja sama, dan tidak dapat berdiri sendiri. Suatu sistem memiliki batasan yang memisahkannya dari lingkungan luar, serta memiliki hubungan dengan lingkungannya melalui penghubung atau *interface*. Selain itu, sistem juga memiliki masukan (*input*), proses pengolahan (*process*), dan keluaran (*output*) yang saling berkaitan dalam satu alur kerja yang terstruktur.

Setiap sistem memiliki tujuan atau sasaran yang ingin dicapai, karena tanpa tujuan sistem tidak memiliki manfaat. Sistem dikatakan berhasil apabila mampu mencapai tujuan tersebut secara efektif dan efisien. Dalam konteks operasional bandar udara, khususnya pada *Apron Movement Control (AMC)*,

sistem pelaporan operasional merupakan bagian dari sistem manajemen bandar udara yang berfungsi untuk mengumpulkan, mengolah, dan menyajikan data operasional di area apron. Sistem pelaporan ini harus dirancang secara terstruktur, mudah digunakan, akurat, serta mampu menyediakan informasi secara tepat waktu guna mendukung pengawasan operasional dan peningkatan keselamatan penerbangan melalui pemanfaatan teknologi informasi.

3.3.3 Pelaporan *Real-time*

Pelaporan *real-time* merupakan suatu mekanisme penyampaian informasi operasional yang dilakukan secara langsung pada saat kejadian berlangsung, sehingga data dapat diterima dan diproses tanpa adanya jeda waktu yang signifikan. Konsep pelaporan *real-time* bertujuan untuk memastikan bahwa informasi yang dihasilkan dari aktivitas operasional dapat segera dimanfaatkan sebagai dasar pengambilan keputusan, khususnya dalam lingkungan kerja yang memiliki tingkat risiko tinggi seperti bandar udara.

Dalam operasional bandar udara, pelaporan *real-time* memiliki peran strategis karena karakteristik kegiatan yang bersifat dinamis, padat, dan melibatkan berbagai unsur keselamatan penerbangan. Sistem pelaporan yang efektif harus mampu menyediakan informasi yang tepat waktu, akurat, dan dapat ditelusuri (*traceable*), sehingga setiap kejadian atau kondisi operasional dapat dicatat secara jelas dan dipertanggungjawabkan. Prinsip ini sejalan dengan konsep manajemen keselamatan penerbangan yang menekankan pentingnya ketersediaan data sebagai dasar identifikasi bahaya dan pengendalian risiko.

Pada unit *Apron Movement Control* (AMC), pelaporan *real-time* menjadi sarana utama bagi petugas pengawas apron untuk menyampaikan kondisi lapangan secara langsung, seperti aktivitas bongkar muat kargo, pergerakan kendaraan operasional, penempatan *Ground Support Equipment* (GSE), maupun potensi bahaya yang dapat mengganggu keselamatan di area apron. Dengan adanya pelaporan yang dilakukan secara *real-time*, informasi yang diterima oleh pihak terkait tidak mengalami keterlambatan, sehingga

memungkinkan dilakukannya tindakan korektif secara cepat dan tepat.

Penerapan pelaporan *real-time* juga mendukung upaya pencegahan insiden dan kecelakaan di apron, karena potensi bahaya dapat diidentifikasi sejak dini sebelum berkembang menjadi kejadian yang lebih serius. Oleh karena itu, pelaporan *real-time* tidak hanya berfungsi sebagai alat dokumentasi operasional, tetapi juga sebagai instrumen pengendalian keselamatan yang berperan penting dalam meningkatkan efektivitas pengawasan dan keselamatan operasional bandar udara.

3.3.4 QR Code

Quick Response (QR) Code merupakan sistem pelaporan digital yang memanfaatkan kode dua dimensi sebagai media penghubung antara kondisi lapangan dan sistem informasi. *QR Code* berfungsi sebagai identitas unik yang dapat menyimpan serta mengarahkan informasi tertentu, sehingga memungkinkan proses pelaporan dilakukan secara cepat dan praktis menggunakan perangkat digital. Karakteristik *QR Code* yang mudah diakses dan tidak memerlukan perangkat khusus menjadikannya efektif untuk digunakan dalam lingkungan operasional dengan tingkat mobilitas yang tinggi.

Dalam sistem pelaporan operasional, *QR Code* digunakan sebagai penanda lokasi atau aktivitas tertentu yang telah terintegrasi dengan formulir pelaporan digital. Pemindaian *QR Code* secara otomatis mengarahkan petugas ke halaman pelaporan yang sesuai, sehingga mengurangi kebutuhan input manual dan meminimalkan kesalahan data. Mekanisme ini menjadikan proses pelaporan lebih terstruktur, konsisten, dan mudah ditelusuri.

Penerapan *QR Code* dalam pelaporan mendukung penyampaian informasi secara cepat dan akurat, yang sangat penting dalam kegiatan pengawasan operasional. Data yang dikirim melalui sistem pelaporan berbasis *QR Code* dapat langsung tersimpan dan diakses oleh pihak terkait, sehingga mendukung proses *decision making* yang responsif. Dengan demikian, *QR Code* tidak hanya berfungsi sebagai alat bantu identifikasi,

tetapi juga sebagai komponen penting dalam sistem pelaporan digital yang efisien dan andal.

3.3.5 Efisiensi Pengawasan

Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang sangat esensial dalam menjamin keberhasilan pencapaian tujuan organisasi. Tanpa adanya pengawasan, sebaik apa pun suatu pekerjaan direncanakan dan dilaksanakan tidak dapat dikatakan berhasil. Selain itu, pengawasan berperan sebagai upaya organisasi untuk mewujudkan kinerja yang efektif dan efisien serta mendukung tercapainya visi dan misi organisasi. Dengan demikian, pengawasan tidak hanya berfungsi untuk mengoreksi penyimpangan, tetapi juga sebagai sarana pengendalian agar kegiatan organisasi berjalan sesuai rencana dan standar yang telah ditetapkan.

Beberapa ahli mendefinisikan pengawasan sebagai proses manajerial yang sistematis. Fremont E. Kast dan James E. Rosenzweig memandang pengawasan sebagai proses pemeliharaan kegiatan organisasi agar tetap berada dalam batas yang diizinkan sesuai harapan, sedangkan T. Hani Handoko menyatakan bahwa pengawasan bertujuan untuk menjamin tercapainya tujuan organisasi dan manajerial. Brantas menekankan bahwa pengawasan mencakup kegiatan pemantauan, pemeriksaan, dan pelaporan sebagai dasar tindakan korektif. Hal ini menunjukkan bahwa pelaporan merupakan bagian integral dari proses pengawasan dan menjadi sarana utama dalam menyampaikan kondisi pelaksanaan kegiatan kepada pimpinan.

Pelaporan berperan penting dalam mendukung efektivitas dan efisiensi pengawasan, baik melalui pengawasan langsung maupun tidak langsung. Pengawasan juga bisa dilakukan oleh atasan yang memiliki wewenang, ataupun dapat dilakukan melalui pengamatan langsung di lapangan maupun melalui laporan tertulis dan lisan. Dalam organisasi dengan tingkat aktivitas tinggi, pelaporan menjadi alat utama untuk menyajikan informasi yang akurat dan tepat waktu, sehingga pimpinan dapat segera mengetahui adanya penyimpangan dan mengambil keputusan yang diperlukan.

Efisiensi pengawasan sangat dipengaruhi oleh kualitas sistem pelaporan yang digunakan. Pengawasan yang efektif harus bersifat akurat, tepat waktu, objektif, ekonomis, fleksibel, serta mudah dipahami dan diterima oleh anggota organisasi. Tanpa sistem pelaporan yang baik, pengawasan berpotensi menjadi tidak optimal dan tujuan organisasi sulit tercapai secara efektif dan efisien. Oleh karena itu, pelaporan yang terstruktur dan tepat waktu merupakan faktor kunci dalam meningkatkan efisiensi pengawasan, khususnya dalam mendukung pengawasan operasional pada *Apron Movement Control* (AMC) Kargo.

3.3.6 *Apron Movement Control*

Apron Movement Control (AMC) Station Kargo merupakan bagian dari organisasi pengelola bandar udara yang memiliki tanggung jawab utama dalam melakukan pengawasan, pengendalian, serta koordinasi terhadap seluruh aktivitas operasional di area *apron* yang berkaitan dengan penanganan kargo dan pos. Station ini berperan penting dalam memastikan bahwa setiap kegiatan operasional di sisi udara, khususnya pada area gudang kargo, berlangsung secara tertib, aman, dan sesuai dengan ketentuan serta standar keselamatan penerbangan yang berlaku.

Pengamanan kargo melibatkan Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Regulated Agent, dan Known Consignor, yang menunjukkan bahwa keamanan kargo merupakan tanggung jawab bersama. Hal ini sejalan dengan ketentuan PM 153 Tahun 2015 tentang Pengamanan Kargo dan Pos yang Diangkut dengan Pesawat Udara, yang mengatur bahwa seluruh rantai penanganan kargo harus memenuhi standar keamanan penerbangan.

AMC Station Kargo melakukan pengawasan terhadap pergerakan kendaraan kargo, kendaraan pendukung operasional, serta *Ground Support Equipment* (GSE) di sekitar pesawat udara, termasuk memastikan penempatan GSE tidak melanggar batas keselamatan pesawat (*aircraft safety area*) dan tidak mengganggu pergerakan pesawat maupun kendaraan lain di

area apron. Pengawasan ini juga selaras dengan PM 36 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kegiatan di Bandar Udara yang menekankan pentingnya ketertiban dan keselamatan operasional sisi udara.

Selain itu, AMC *Station* Kargo memastikan kegiatan bongkar muat kargo dilaksanakan sesuai prosedur keselamatan dan standar operasional yang berlaku, meliputi ketertiban waktu operasional, tata letak kargo di *warehouse*, penggunaan peralatan yang sesuai, serta penerapan keselamatan kerja bagi personel. Ketentuan ini sejalan dengan PM 41 Tahun 2023 tentang Standar Pelayanan di Bandar Udara, khususnya terkait standar pelayanan pada area kargo dan pos. Dengan peran tersebut, AMC *Station* Kargo berfungsi sebagai pengendali keselamatan operasional yang mendukung kelancaran arus kargo serta penerapan *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali..

3.4 Permasalahan

Berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) pada Unit *Apron Movement Control* (AMC) Kargo, ditemukan permasalahan utama pada sistem pencatatan data operasional yang digunakan sebagai dasar penyusunan laporan tahunan. Saat ini, proses pencatatan masih dilakukan secara manual menggunakan spreadsheet sehingga data yang dihasilkan belum terintegrasi dalam satu sistem terpadu dan belum dapat diperbarui secara *realtime*. Kondisi ini menyebabkan informasi operasional tidak dapat diakses secara cepat dan menyeluruh ketika dibutuhkan untuk keperluan evaluasi maupun pelaporan manajerial.

Penggunaan sistem pencatatan manual tersebut menimbulkan kendala dari sisi efektivitas dan efisiensi kerja petugas. Setiap shift operasional AMC Cargo hanya diisi oleh satu orang petugas yang memiliki tanggung jawab ganda, yaitu melakukan pengawasan aktivitas operasional di area kargo sekaligus melaksanakan pencatatan data administrasi. Beban kerja yang bersifat multitasking ini menyebabkan fokus petugas terbagi sehingga pencatatan data sering kali tidak dapat dilakukan secara langsung pada saat kegiatan berlangsung di lapangan.

Selain itu, kurangnya petugas khusus yang menangani input, pengelolaan, dan verifikasi data menyebabkan proses pencatatan sangat bergantung pada waktu luang petugas operasional. Akibatnya, pencatatan sering dilakukan setelah kegiatan selesai, sehingga berpotensi menimbulkan keterlambatan pelaporan serta perbedaan antara data yang dicatat dengan kondisi aktual di lapangan. Kondisi ini perlu mendapat perhatian karena PM 36 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kegiatan di Bandar Udara menekankan pentingnya ketertiban dan pengendalian operasional sisi udara yang menjadi ruang lingkup tugas AMC.

Di sisi lain, ketentuan mengenai pengawasan pergerakan di *apron* juga telah diatur dalam SKEP Dirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengawasan Pergerakan Pesawat Udara, Kendaraan, dan Orang di *Apron* Bandar Udara, yang menegaskan pentingnya pengawasan dan pencatatan kegiatan operasional secara tertib dan terkendali di area *apron*. Namun, kondisi eksisting masih belum sepenuhnya mendukung keterpantauan data secara cepat.

Selain itu, kondisi saat ini juga belum sepenuhnya sejalan dengan PM 41 Tahun 2023 tentang Standar Pelayanan di Bandar Udara, yang menegaskan bahwa pelayanan di area kargo dan pos harus terpantau secara berkesinambungan sejak pengguna memasuki hingga meninggalkan area. Dengan demikian, pencatatan dan pelaporan kegiatan seharusnya dilakukan secara tepat waktu dan berkelanjutan untuk menjamin akurasi data serta kualitas pelayanan operasional.

Permasalahan tersebut semakin terlihat ketika terjadi temuan operasional, inspeksi internal, atau kunjungan mendadak dari pihak terkait yang memerlukan pemantauan dan dokumentasi secara segera. Dalam situasi tersebut, petugas sering kali harus menunda proses pencatatan hingga memiliki kesempatan untuk membuka dan mengisi spreadsheet. Kondisi ini berisiko menurunkan tingkat akurasi data, menimbulkan ketidaksinkronan informasi antarperiode pelaporan, serta berpotensi menyebabkan hilangnya data penting yang seharusnya terdokumentasi secara lengkap, dan sistematis.

3.5 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah diidentifikasi serta mengacu pada PM 41 Tahun 2023 Pasal 1 Ayat 11 yang menegaskan bahwa pelayanan harus dilaksanakan secara berkualitas, mudah, cepat, terjangkau, dan terukur, maka diperlukan solusi yang mampu mendukung peningkatan kinerja operasional. Oleh karena itu, solusi yang diusulkan untuk meningkatkan efektivitas, efisiensi, dan keakuratan pencatatan data operasional di Unit Apron Movement Control (AMC) kargo Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali adalah melalui resistensi (peningkatan/perbaikan) sistem pencatatan digital berbasis QR Code yang terintegrasi dengan Google Form, Google Spreadsheet, dan Google Drive.

Pada sistem ini, penulis membuat *QR Code* yang berisi tautan menuju Google Form khusus pelaporan kegiatan dan temuan operasional AMC Cargo. *QR Code* tersebut dicetak dan digabungkan dengan *QR Code* inspeksi yang telah ada, sehingga dapat digunakan secara praktis oleh petugas operasional di lapangan melalui perangkat gawai. Dengan memindai *QR Code* tersebut, petugas dapat langsung mengisi formulir pelaporan secara mudah dan cepat apabila terdapat aktivitas operasional, temuan keselamatan, maupun kejadian lain yang perlu dilaporkan, tanpa harus melakukan pencatatan manual pada spreadsheet.

Google Form yang digunakan telah dirancang dengan format isian yang terstruktur sesuai kebutuhan operasional AMC Cargo. Setiap data yang diinput oleh petugas secara otomatis terhubung dan tersimpan ke dalam Google Spreadsheet sebagai basis data terpusat. Dengan mekanisme ini, seluruh data operasional dapat terekam secara *realtime*, terakumulasi dalam satu sistem, serta mudah dipantau dan diverifikasi oleh *supervisor* atau personel yang berwenang. Untuk pengisian dari Google Form juga harus diperhatikan terkait resolusi gambar dan jenisnya karena apabila tidak sesuai tidak dapat terinput pada file pdf.

Selanjutnya, data yang tersimpan pada Google Spreadsheet dikonversi secara otomatis menjadi dokumen PDF dan disimpan langsung ke

dalam Google Drive. Proses ini memudahkan penyusunan laporan operasional maupun manajerial, serta memungkinkan pencetakan hardfile secara cepat apabila dibutuhkan, tanpa harus melakukan pengolahan ulang data secara manual laporan secara cepat apabila dibutuhkan, tanpa harus melakukan pengolahan ulang data secara manual. Uraian lengkap mengenai cara penggunaan sistem ini tercantum pada Lampiran C.

Mengingat keterbatasan Google Form yang hanya memungkinkan pengunggahan satu dokumentasi kejadian, penulis juga menyediakan tautan khusus Google Drive yang difungsikan sebagai media penyimpanan tambahan untuk dokumentasi pendukung lainnya, seperti foto atau video tambahan. Tautan Google Drive ini dapat digunakan apabila jumlah dokumentasi lebih dari satu atau sebagai alternatif pelaporan apabila *QR Code* atau Google Form mengalami kendala teknis (*error*) di lapangan. (https://drive.google.com/drive/folders/1QoMQ-Gg3tG_DTh_q-8MaOxjnjJwxh7Cq?usp=sharing)

Dengan diterapkannya sistem pencatatan digital berbasis *QR Code* ini, proses pelaporan di Unit AMC Cargo menjadi lebih cepat, akurat, dan terintegrasi. Selain itu, sistem ini mampu mengurangi risiko keterlambatan pencatatan, kesalahan data, serta ketidaksesuaian antara laporan dan kondisi aktual di lapangan, sehingga mendukung peningkatan kualitas pengawasan dan pengelolaan operasional apron kargo.



Gambar 3. 1 Google Drive

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan hasil pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) serta analisis terhadap kegiatan operasional di Unit *Apron Movement Control* (AMC) Cargo Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, dapat disimpulkan bahwa permasalahan utama terletak pada belum optimalnya sistem pencatatan data operasional yang digunakan sebagai dasar penyusunan laporan. Proses pencatatan yang masih dilakukan secara manual menggunakan *spreadsheet* menyebabkan data operasional belum terintegrasi dalam satu sistem terpadu serta tidak dapat diperbarui secara *realtime*. Kondisi tersebut mengakibatkan keterlambatan pencatatan, keterbatasan akses informasi, serta potensi ketidaksesuaian antara data yang dicatat dengan kondisi aktual di lapangan.

Selain itu, keterbatasan jumlah personel pada setiap shift operasional, di mana satu petugas harus menjalankan tugas pengawasan lapangan sekaligus pencatatan administrasi, menyebabkan fokus kerja menjadi terbagi. Tidak adanya sistem pencatatan yang praktis dan mudah diakses di lapangan mengakibatkan pencatatan data sering dilakukan setelah kegiatan operasional selesai yang berpotensi menurunkan akurasi data.

Oleh karena itu, diperlukan adanya pembaruan sistem pencatatan data operasional yang lebih efektif, terintegrasi, dan mudah diakses oleh petugas di lapangan. Penerapan sistem pencatatan digital berbasis *QR Code* yang terhubung langsung dengan *spreadsheet* daring menjadi solusi yang relevan untuk meningkatkan akurasi data, mempercepat proses pelaporan, serta mendukung pengambilan keputusan manajerial berbasis data yang valid dan aktual.

4.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

Berdasarkan pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilakukan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, dapat

disimpulkan bahwa kegiatan OJT memberikan pengalaman nyata dan pemahaman komprehensif kepada taruna mengenai operasional bandar udara, khususnya pada Unit Apron Movement Control (AMC) dan Aviation Security (AVSEC).

Pelaksanaan OJT di Unit Apron Movement Control (AMC) memberikan pemahaman mendalam mengenai pengawasan dan pengendalian operasional di sisi udara (airside), meliputi pengawasan pergerakan pesawat, kendaraan operasional, personel, serta Ground Support Equipment (GSE). Taruna memperoleh pengalaman langsung terkait inspeksi apron, pengoperasian aviobridge, pengawasan operasional kargo, pengawalan kendaraan airside, serta koordinasi lintas unit melalui kegiatan *post operation meeting* dan *Airport Operation Control Center* (AOCC). Kegiatan tersebut menunjukkan bahwa peran AMC sangat krusial dalam menjaga keselamatan, kelancaran, dan keteraturan operasional bandar udara.

Selanjutnya, pelaksanaan OJT di Unit Aviation Security (AVSEC) memberikan pemahaman mengenai pentingnya sistem keamanan penerbangan yang terintegrasi dan berlapis. Taruna memahami perbedaan mendasar antara profesi AVSEC dengan petugas keamanan umum, serta peran AVSEC dalam menjaga keamanan penumpang, pesawat, awak, fasilitas bandara, dan seluruh area bandara. Melalui kegiatan investigasi dan pengelolaan dokumen, taruna mempelajari penerapan regulasi keamanan, prosedur penanganan barang berbahaya, pengelolaan pas bandara, serta pentingnya aspek kerahasiaan dan koordinasi dalam menjaga keamanan penerbangan.

Secara keseluruhan, pelaksanaan OJT ini tidak hanya meningkatkan pengetahuan teknis taruna mengenai operasional dan keamanan bandara, tetapi juga membentuk sikap profesional, disiplin kerja, kemampuan komunikasi, serta pemahaman akan pentingnya kerja sama lintas unit dalam mendukung keselamatan dan keamanan penerbangan.

4.2 Saran

4.2.1 Saran Permasalahan

Berdasarkan hasil pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) serta simpulan atas permasalahan yang telah diuraikan pada pembahasan sebelumnya, penulis menyampaikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam upaya peningkatan kinerja operasional di Unit Apron Movement Control (AMC) Cargo Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

Disarankan kepada manajemen AMC Cargo untuk melakukan sosialisasi pembaruan sistem secara menyeluruh kepada seluruh pihak internal. Sosialisasi dilaksanakan secara bertahap mulai dari persiapan, pelatihan, uji coba terbatas, evaluasi, hingga implementasi penuh, sehingga risiko resistensi petugas dapat diminimalkan dan sistem dapat diadopsi secara efektif. Selain itu, implementasi sistem perlu disampaikan kepada seluruh personel yang bertugas di area kargo agar dapat dipahami dan dimanfaatkan secara optimal dalam mendukung kegiatan operasional sehari-hari.

Kedua, disarankan agar dilakukan proses evaluasi dan pemantauan secara berkala terhadap kualitas data yang dihasilkan dari sistem pencatatan digital tersebut. Hasil evaluasi ini dapat digunakan sebagai dasar dalam melakukan penyempurnaan sistem, pengembangan fitur pencatatan, serta penyesuaian pola kerja petugas, sehingga sistem yang diterapkan benar-benar selaras dengan kebutuhan operasional dan mendukung penyusunan laporan manajerial yang akurat dan tepat waktu.

Selanjutnya, bagi taruna atau mahasiswa yang akan melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Unit AMC Cargo pada periode berikutnya, disarankan untuk berperan aktif dalam mematuhi sistem pencatatan yang telah diterapkan serta memberikan masukan yang konstruktif apabila ditemukan kendala dalam pelaksanaannya di lapangan. Partisipasi aktif tersebut diharapkan dapat mendorong terbentuknya budaya kerja yang

tertib secara administrasi, berbasis data, serta berorientasi pada peningkatan keselamatan dan efektivitas operasional.

4.2.2 Saran Pelaksanaan *On The Job Training*

Berdasarkan hasil pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, penulis memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak terkait. Bagi Unit Apron Movement Control (AMC), diharapkan dapat terus meningkatkan pemanfaatan teknologi informasi dalam pencatatan dan pelaporan kegiatan operasional, seperti penerapan sistem digital berbasis *QR Code*, guna meningkatkan efisiensi kerja, keakuratan data, serta mempermudah proses penyusunan laporan operasional maupun manajerial.

Bagi Unit Aviation Security (AVSEC), diharapkan dapat secara berkelanjutan mempertahankan kinerja yang telah berjalan sangat baik dengan terus melakukan pembaruan dan sosialisasi regulasi keamanan penerbangan kepada seluruh personel bandara, serta meningkatkan pelatihan yang berkaitan dengan kegiatan investigasi dan pengelolaan informasi, sehingga standar keamanan penerbangan yang telah dicapai dapat tetap terjaga dan semakin meningkat.

Selanjutnya, bagi Politeknik Penerbangan Surabaya, diharapkan dapat terus memperkuat kerja sama dengan pengelola bandar udara serta unit-unit operasional terkait, sehingga pelaksanaan OJT dapat memberikan pengalaman lapangan yang lebih luas, beragam, dan relevan dengan kebutuhan serta perkembangan industri penerbangan.

Adapun bagi taruna yang akan melaksanakan OJT selanjutnya, diharapkan dapat mempersiapkan diri dengan baik melalui pemahaman dasar mengenai operasional dan regulasi bandar udara sebelum terjun ke lapangan. Selain itu, taruna juga diharapkan mampu bersikap proaktif, disiplin, dan bertanggung jawab selama pelaksanaan OJT, agar pengalaman dan pengetahuan yang diperoleh dapat memberikan manfaat secara maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ad, W., Bali, W., Ngurah, I. G., Ad, W., Geographical, A., Data, A., Ad, W., & Service, H. (2025). *AIP INDONESIA (VOL II) WADD AD 2 . 1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME Directorate General of Civil Aviation AIP INDONESIA (VOL II) Directorate General of Civil Aviation. II(Vol Ii)*.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara (2005). *SKEP/77/VI/2005, Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara*.
- Gunawan, A.-Z. P. C. P. (2015). PENERAPAN SISUMAKER (SISTEM SURAT MASUK DAN SURAT KELUAR) PADA KANTOR IMIGRASI KELAS I TPI YOGYAKARTA. *Universitas Islam Indonesia*, 9–22.
- Irwanto, A., Maria, S., & Roellyanti, V. (2025). *Analisis Sistem Operasi dan Komersil (SIOPSKOM) Parking Stand Management Terhadap Efisiensi Oprasional oleh Unit Apron Movement Control di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali*. 4(2), 1227–1233.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara*
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Di Bandar Udara*
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2024 tentang keamanan penerbangan nasional*.
- Mulyadi, E., Kurniasari, A. A., & Wiryawan, I. G. (2024). *Rancang Bangun Sistem Informasi Pemantauan Pelaporan Di Unit Pusat Penelitian Dan Pengabdian Masyarakat Menggunakan Design Sprint*. 7.
- Syafiih, M., Info, A., Syafiih, M., & Jadid, U. N. (2024). *Penerapan Teknologi QR Code untuk Optimalisasi Absensi di PT . Sejahtera Paiton*. 6(2), 519–530. <https://doi.org/10.33650/jeeecom.v4i2>

LAMPIRAN

Lampiran A. Dokumentasi Pelaksanaan OJT AMC





Lampiran B. Dokumentasi Pelaksanaan OJT AVSEC



Lampiran 10 Membuat bahan sosialisasi Security 101



Lampiran C. Petunjuk Penggunaan

LAPORAN AMC STATION KARGO

dinarshma051299@gmail.com [Switch account](#)

The name, email address and photo associated with your Google Account will be recorded when you upload files and submit this form

* Indicates required question

Jenis Kegiatan *

- ☒ Monitoring
- ☐ Audit
- ☐ Benchmark
- ☐ Survei
- ☐ Kunjungan
- ☐ Rapat
- ☐ Ceremonial
- ☐ Safety Briefing

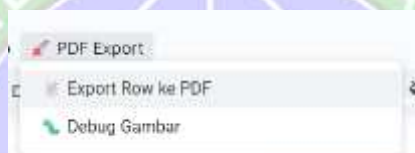
- Setelah melakukan pemindaian barcode QR Code, pengguna akan diarahkan ke tampilan Google Form sebagaimana ditunjukkan di atas.
- Selanjutnya, pengguna melakukan pengisian data sesuai dengan informasi yang diminta.

	Tanggal Kegiatan	Jenis Kegiatan	Terminal Kargo	Jenis	Status	Pemeriksaan	Pemeriksa/Pemeriksaan	Keterangan
1	14/01/2024 10:43:07	Audit	14/01/2024	Internal	selesai	Waktu 01:00:00:00	Irma Dwi Yulianah	audit
2	14/01/2024 10:44:40	Ceremonial	14/01/2024	Eksternal	selesai	Waktu 01:00:00:00	Irma Dwi Yulianah	audit
3	14/01/2024 11:27:55	Safety Briefing	14/01/2024	Eksternal	selesai	Waktu 01:00:00:00	Irma Dwi Yulianah	audit
4	14/01/2024 14:27:44	Ceremonial	14/01/2024	Eksternal	selesai	Waktu 01:00:00:00	Irma Dwi Yulianah	audit
5	14/01/2024 14:28:44	Ceremonial	14/01/2024	Eksternal	selesai	Waktu 01:00:00:00	Irma Dwi Yulianah	audit
6	14/01/2024 14:28:44	Ceremonial	14/01/2024	Eksternal	selesai	Waktu 01:00:00:00	Irma Dwi Yulianah	audit
7	14/01/2024 14:28:44	Ceremonial	14/01/2024	Eksternal	selesai	Waktu 01:00:00:00	Irma Dwi Yulianah	audit
8	14/01/2024 14:28:44	Ceremonial	14/01/2024	Eksternal	selesai	Waktu 01:00:00:00	Irma Dwi Yulianah	audit
9	14/01/2024 14:28:44	Ceremonial	14/01/2024	Eksternal	selesai	Waktu 01:00:00:00	Irma Dwi Yulianah	audit
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								
22								
23								
24								
25								
26								
27								
28								
29								
30								

- Secara otomatis, data yang telah diinput melalui Google Form akan masuk dan tersimpan ke dalam spreadsheet pada sheet Logbook dan Parse untuk keperluan pencatatan dan pengolahan data menjadi PDF.

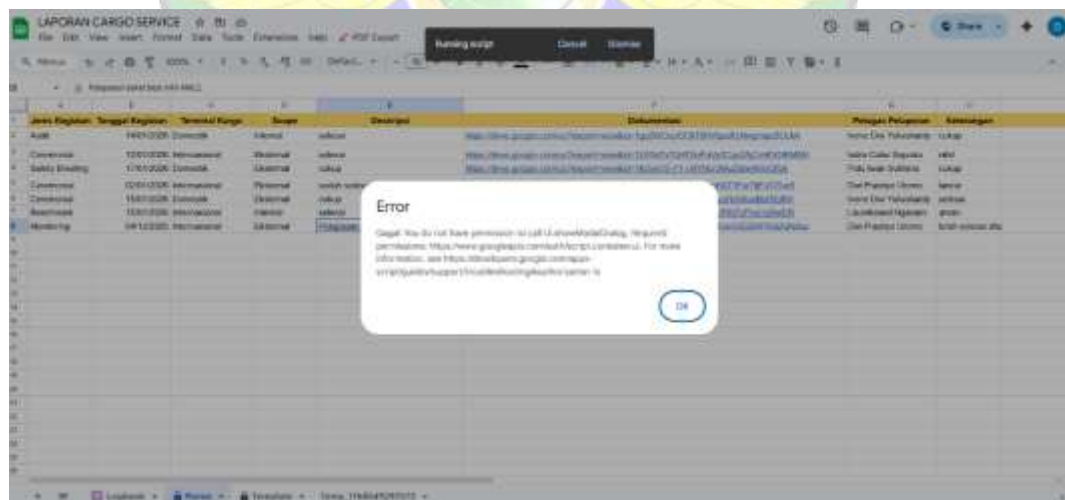
Jenis Kegiatan	Tanggal Kegiatan	Terminal Kargo	Ruang	Deskripsi	Dokumentasi	Penerimaan Penerimaan	Keterangan
Audit	14/11/2020	Domestik	Internal	audit	https://drive.google.com/file/d/1p0WuK231919u0tHnqap0G0a8/view	Irene Des Yulianah	ok
Cerebral	12/01/2020	Internasional	Eksternal	audit	https://drive.google.com/file/d/1p0WuK231919u0tHnqap0G0a8/view	Irene Des Yulianah	ok
Safety Breathing	17/01/2020	Domestik	Eksternal	okup	https://drive.google.com/file/d/1p0WuK231919u0tHnqap0G0a8/view	Pudhawan Subrata	ok
Cerebral	12/01/2020	Internasional	Eksternal	audit umum	https://drive.google.com/file/d/1p0WuK231919u0tHnqap0G0a8/view	Das Pradiyo Utomo	ok
Cerebral	16/01/2020	Domestik	Eksternal	okup	https://drive.google.com/file/d/1p0WuK231919u0tHnqap0G0a8/view	Irene Des Yulianah	ok
Benchmark	16/01/2020	Internasional	Internal	audit	https://drive.google.com/file/d/1p0WuK231919u0tHnqap0G0a8/view	Lennyand Nigam	ok
Monitoring	14/11/2020	Internasional	Eksternal	Pelaporan audit baik dan PMLC	https://drive.google.com/file/d/1p0WuK231919u0tHnqap0G0a8/view	Das Pradiyo Utomo	ok

- Buka sheet “Parse”, kemudian pilih data yang akan dicetak dalam bentuk PDF.
- Tekan ikon “PDF Export” lalu pilih “Export Row ke PDF”, kemudian

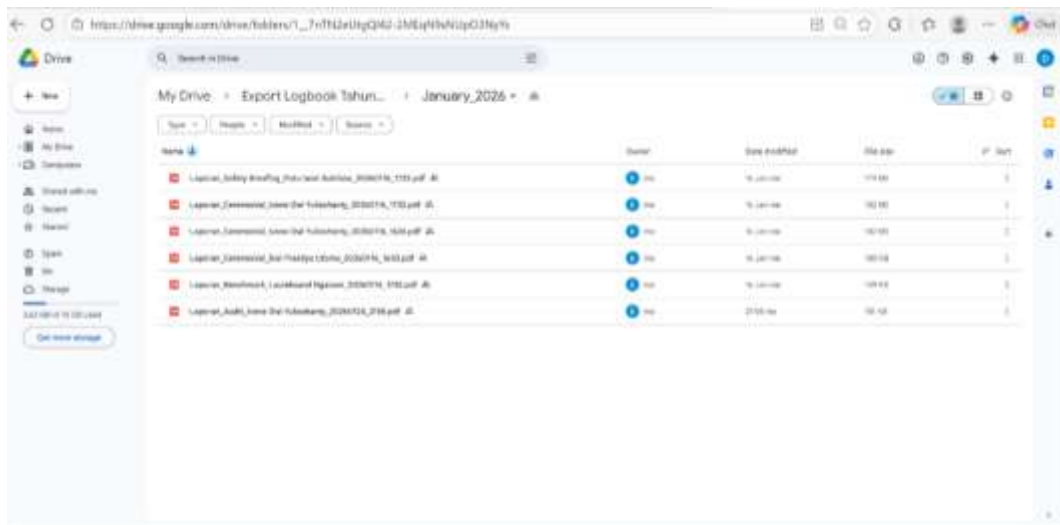


sistem akan secara otomatis memproses data menjadi file PDF sesuai dengan template yang telah dibuat.

- Biarkan sistem berjalan



- Apabila muncul tulisan diatas tekan “OK”



- Hasilnya otomatis masuk ke Google Drive dalam bentuk PDF

injourney

**LAPORAN CARGO SERVICE
BANDARA I GUSTI NGURAH RAI - BALI**

Jenis Kegiatan	Monitoring
Tanggal Kegiatan	04-12-2025
Terminal Kargo	Internasional
Scope	Eksternal
Deskripsi	Pelepasan sekut besi milik KULC
Petugas Pelaporan	Dwi Pratiyo Utomo
Dokumentasi	
Keterangan	telah selesai dilaksanakan

Badung, 04/12/2025
Petugas Pelaporan,

(Dwi Pratiyo Utomo)

- Bentuk tampilan file PDF yang dihasilkan sesuai dengan template yang telah dibuat.

Lampiran D. PM 41 Tahun 2023

-3-

11. Standar Pelayanan adalah tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.
12. Maklumat Pelayanan adalah pernyataan tertulis yang berisi keseluruhan rincian kewajiban dan janji yang terdapat dalam Standar Pelayanan.
13. Pengguna Jasa Bandar Udara adalah setiap orang atau badan hukum Indonesia yang menerima manfaat pelayanan jasa Bandar Udara dan/atau memiliki ikatan kerja dengan Bandar Udara.
14. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang penerbangan.
15. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Pasal 2

- (1) Setiap Bandar Udara yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta ketentuan pelayanan jasa Bandar Udara.
- (2) Pelayanan Jasa Kebandarudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dipenuhi oleh Bandar Udara Umum.

Pasal 3

- (1) Pelayanan jasa Kebandarudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi pelayanan jasa Pesawat Udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan:
 - a. fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara;
 - b. fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos;
 - c. fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan; dan
 - d. lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.

BAB II STANDAR PELAYANAN JASA KEBANDARUDARAAN DI BANDAR UDARA

Bagian Kesatu Umum

Pasal 6

Standar terhadap pelayanan jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 meliputi:

- a. Standar Pelayanan terhadap Pesawat Udara;
- b. Standar Pelayanan terhadap penumpang; dan
- c. Standar Pelayanan di area/wilayah kargo dan pos.

Pasal 7

Lingkup Standar Pelayanan terhadap Pesawat Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf a dimulai sejak Pesawat Udara memasuki tiap fasilitas pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan sampai dengan Pesawat Udara meninggalkan masing-masing fasilitas tersebut.

Pasal 8

Lingkup Standar Pelayanan terhadap penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf b dimulai sejak penumpang memasuki beranda (*curb*) keberangkatan sampai dengan pintu keberangkatan dan sejak penumpang memasuki pintu kedatangan sampai dengan beranda (*curb*) kedatangan penumpang.

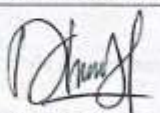
Pasal 9

Lingkup Standar Pelayanan di area/wilayah kargo dan pos sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf c dimulai sejak kargo dan/atau pos memasuki area/wilayah kargo dan pos di Bandar Udara sampai dengan meninggalkan area/wilayah kargo dan pos di Bandar Udara.

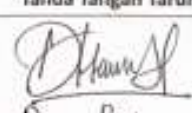
Lampiran E. Logbook Harian Kegiatan OJT

Unit AMC

	LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Desember
			Minggu Ke-1 (Pertama)
A. UNIT KERJA :			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	01/12 2025	Pengenalan mengenai kerja dan bagian-bagian di AMC	
Selara	02/12 2025	Pembagian jadwal shift OT	
Rabu	03/12 2025	OT pada Cargo melakukan inspeksi di terminal cargo internasional dan domestik	
Kamis	04/12 2025	Mencatat rekrutasi traffic UAU cargo, Mencatat case di laporan tahunan	
Jumat	05/12 2025	Off Duty	
Sabtu	06/12 2025	OT pada unit AOCC, mengisi jam kedatangan dan on block pesawat, mengisi registrasi OK	
Minggu	07/12 2025	Mengconnectkan flight lanjutan, mengisi jam push back, standby dan koordinasi melalui ffr	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mengetahui manajemen waktu dan prioritas pekerjaan pesawat			
2. Pemahaman sistem docking pesawat			
3. Pemahaman sistem undocking pesawat			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna	
 ADE HEMPANAN		 Dina Rahma A.	

	LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Desember
			Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA :			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	08/12/2015	Off Duty	
Selasa	09/12/2015	Menjadi kapten avio, melakukan koordinasi request avio, menginformasikan kedatangan o/c	
Rabu	10/12/2015	Belajar mendocking avio bridge, belajar mengundocking avio bridge, menuis nota avio	
Kamis	11/12/2015	Off Duty	
Jum'at	12/12/2015	Menjadi captain Avio bridge, Mengisi data jumlah penumpang dan bagasi dari mode	
Sabtu	13/12/2015	Standby di apron utara, menjadi captain avio bridge, Mengikuti inspeksi apron	
Minggu	14/12/2015	Off Duty	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Memahami cara inspeksi apron dan fcd control			
2. Penerapan safety management system di apron			
3. Koordinasi dengan ground handling dan airline			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna	
 ADE HERMAWAN		 Anu Rahma A	

Unit AVSEC

	LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Januari
			Minggu Ke-1 (Pertama)
A. UNIT KERJA : AVSEC			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	12/01/2026	Pengenalan mengenai avsec dan pengenalan pegawai, mengisi data diri	
Selasa	13/01/2026	Background screening dan mengumpulkan berkas data diri	
Rabu	14/01/2026	(investigasi) Memahami mengenai tugas investigasi, testing di terminal inter dan domestik	
Kamis	15/01/2026	(investigasi) Memberikan Kotak Prohibited Item, Belajar proses pelaporan pelanggaran PASKABDA	
Jumat	16/01/2026	Libur	
Sabtu	17/01/2026	Libur	
Minggu	18/01/2026	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mampu memahami indikator kunci dalam pelaksanaan keamanan penerbangan			
2. Mampu berkolaborasi cara berkomunikasi			
3. Mampu belajar lebih dalam mengenai keamanan penerbangan			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna	
 Henny Oktia Dewi		 Dina Rahma A.	

	LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Januari
			Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA : AVSEC			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	19 / 01 2026	(investigasi) standby di office, membantu membersihkan office lama	
Selasa	20 / 01 2026	(dokumen) memahami PBI 30 tahun 2024, membuat filter untuk sosialisasi tkg security 101	
Rabu	21 / 01 2026	(dokumen) Prinyuan filter sebelum digunakan sosialisasi dan review flyer security 101	
Kamis	22 / 01 2026	(dokumen) mengikuti sosialisasi DKT dengan personel avsec dari berbagai unit di wistnaba	
Jumat	23 / 01 2026	(Paskampan) mengikuti olahraga badminton pagi hari, mengikuti sarukansi ke personel avsec AP	
Sabtu	24 / 01 2026	Libur	
Minggu	25 / 01 2026	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mampu membuat bahan sosialisasi yang dapat dipahami semua orang			
2. Mampu berlatih mengolah bahasa			
3. Mendapat kesempatan sebagai wakil dengan baik			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna	
 Henry Akhy Dew		 Dina Rahma A.	

Lampiran F. Dokumentasi Serah Terima

