

**PERAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM
MENINGKATKAN *ON-TIME PERFORMANCE* (OTP)
MASKAPAI DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA
SURABAYA**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026



Disusun Oleh:

INDRIYANI PUTRI BASUKI

NIT. 30623034

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

2026

**PERAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM
MENINGKATKAN *ON-TIME PERFORMANCE* (OTP)
MASKAPAI DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA
SURABAYA**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026



Disusun Oleh:

INDRIYANI PUTRI BASUKI

NIT. 30623034

**PROGRAM STUDI DIJII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2026

LEMBAR PERSETUJUAN
PERAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM
MENINGKATKAN ON-TIME PERFORMANCE (OTP) MASKAPAI
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA

Oleh:

INDRIYANI PUTRI BASUKI

NIT. 30623034

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

Disetujui Oleh:

Supervisor

Dosen Pembimbing



LEOREZKY ISTYARSO

NIP. 20241723



Dr. DIDI HARIYANTO,

M.Pd

NIP. 196501181990091001

Mengetahui,

Airport Operation

Airside Departement

Head



ASWIN ANZHARI PERDANA PUTRA

NIP. 20241732

LEMBAR PENGESAHAN

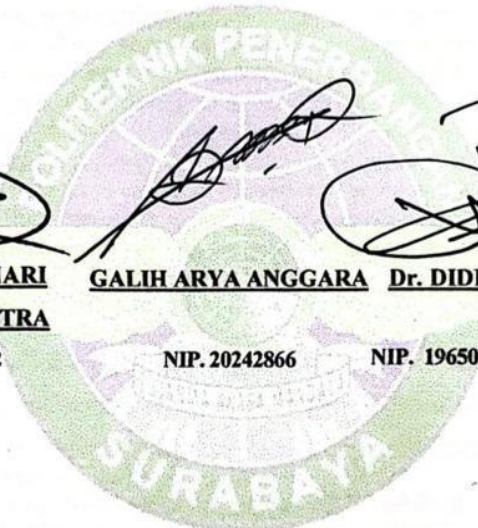
Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 27 bulan Februari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota




ASWIN ANZHARI
PERDANA PUTRA
NIP. 20241732


GALIH ARYA ANGGARA
NIP. 20242866


Dr. DIDI HARIYANTO,
M.Pd
NIP. 196501181990091001

KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur, penulis memanjatkan puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) yang berjudul **“Peran Unit Apron Movement Control (AMC) dalam Meningkatkan On-Time Performance (OTP) Maskapai di Bandara Internasional Juanda”** dengan baik dan tepat waktu. Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Terminal 1 PT Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*) Bandar Udara Internasional Juanda memberikan kesempatan yang sangat berharga bagi penulis untuk memahami secara langsung proses operasional penerbangan, khususnya terkait pengawasan pergerakan pesawat udara dan pengelolaan aktivitas operasional di area apron. Melalui kegiatan tersebut, penulis memperoleh pengalaman dan pemahaman mengenai peran strategis Unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan serta meningkatkan ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat udara.

Melalui pengalaman observasi dan keterlibatan langsung dalam kegiatan operasional di lapangan, penulis dapat mengidentifikasi berbagai faktor yang mempengaruhi pencapaian *On-Time Performance* (OTP) maskapai penerbangan, khususnya yang berkaitan dengan pengelolaan pergerakan pesawat udara, koordinasi antarunit operasional, serta pengawasan aktivitas pelayanan pesawat di area apron. Oleh karena itu, laporan ini disusun untuk memberikan gambaran mengenai peran AMC dalam pengelolaan operasional apron, faktor-faktor yang mempengaruhi ketepatan waktu operasional penerbangan, serta upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pencapaian OTP maskapai. Penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini merupakan salah satu persyaratan akademik dalam menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* pada Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya. Dalam proses penyusunan laporan ini, penulis memperoleh banyak bantuan, bimbingan, serta dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

Terselenggarakannya kegiatan ini tidak terlepas dari dukungan dan kontribusi berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat dan terima kasih, kami ingin menyampaikan apresiasi kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan nikmat-Nya.
2. Keluarga yang selalu memberikan doa, dukungan, serta kasih sayang.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M. T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Didi Haryanto Setyo Hariyadi, M.Pd, selaku Pembimbing OJT.

6. Bapak Aswin Anzhari, selaku Department Head Airport Operation Airside, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT).
7. Bapak Galih Arya Anggara, selaku Staff Airport Operations and Services, yang telah membantu dan membimbing kami selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung di Bandar udara Internasional Juanda Surabaya.
8. Bapak Leorezky Istyarso, selaku Supervisor AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung di Bandar udara Internasional Juanda Surabaya.
9. Bapak Alexandra W. Prasetyo, selaku Supervisor AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan *On The Job Training* (OJT) berlangsung di Bandar udara Internasional Juanda Surabaya.
10. Bapak Singgih Yuwanto, selaku Staff AMC yang telah membimbing kami selama kegiatan *On The Joob Training* (OJT) berlangsung di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.
11. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
12. Para peserta OJT MTU IX Politeknik Penerbangan Surabaya, yang selalu bekerja sama dan saling mendukung dalam setiap kegiatan.
13. Seluruh karyawan PT. Angkasa Pura I yang selalu memberikan ilmu dan bimbingan.
14. Pihak manajemen dan staf PT. Angkasa Pura I Bandar udara Internasional Juanda, khususnya bagian *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aiport Operations Control Center* (AOCC).
15. Kami juga menyampaikan permohonan maaf apabila terdapat kekurangan dalam penyusunan laporan ini. Kritik dan saran yang membangun sangat kami harapkan untuk perbaikan di masa mendatang. Besar harapan kami, laporan ini dapat memberikan manfaat dan menjadi referensi yang berguna bagi pembaca.

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	Error! Bookmark not defined.
LEMBAR PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
1.3 Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
1.3.1 Bagi Taruna	3
1.3.2 Bagi Institusi Pendidikan	4
1.3.3 Bagi Instansi Tempat OJT	4
BAB II	5
PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah PT. Angkasa Pura (Injourney Airport)	5
2.2 Sejarah Bandar Udara Internasional Juanda	7
2.3 Data Umum Perusahaan	10
2.4 Struktur Organisasi	11
BAB III	12
TINJAUAN TEORI	12
3.1 Jadwal Pelaksanaan	12
3.2 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	12
3.3 Apron Management	14
3.4 <i>On-Time Performance</i> (OTP)	16
3.5 Ground Handling	18
3.6 Koordinasi Operasional Bandar Udara	20
3.7 Permasalahan	23
3.8 Penyelesaian Masalah	24

BAB IV.....	27
PENUTUP	27
4.1 Kesimpulan	27
4.2 Saran	28
DAFTAR PUSTAKA.....	30
LAMPIRAN	31



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Logo Angkasa Pura I.....	5
Gambar 2. 2 Grindmap Bandar Udara Internasional Juanda.....	7
Gambar 2. 3 Struktur Oranisasi Airport Operatiaon Airside Departement	11
Gambar 3. 1 Jadwal bulan Desember Apron Movement Control (AMC).....	12



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pengoperasian Aviobridge	31
Lampiran 2 Pengontrolan Push Back Aircraft.....	31
Lampiran 3 Apron Movement control Sheet	32
Lampiran 4 Marshaller Aircraft Narrow Body.....	32
Lampiran 5 Pengisian Aviobridge Utilization Service.....	33
Lampiran 6 Sistem Aircraft Turnaround View (ATV).....	33



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki peranan strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, serta konektivitas antarwilayah. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi udara, bandar udara dituntut untuk mampu memberikan pelayanan operasional yang aman, selamat, tertib, dan efisien. Salah satu indikator keberhasilan pelayanan operasional penerbangan adalah tingkat ketepatan waktu penerbangan. *On-Time Performance* (OTP) merupakan parameter penting dalam menilai kualitas pelayanan maskapai penerbangan dan kinerja operasional bandar udara. Tingkat OTP yang baik mencerminkan efektivitas koordinasi antarunit kerja yang terlibat dalam operasional penerbangan, baik pada sisi udara (*airside*) maupun sisi darat (*landside*). Sebaliknya, rendahnya tingkat OTP dapat berdampak pada menurunnya kepuasan pengguna jasa, meningkatnya biaya operasional maskapai, serta terganggunya kelancaran pergerakan penerbangan secara keseluruhan.

Salah satu faktor yang berpengaruh terhadap pencapaian OTP adalah kelancaran kegiatan operasional di apron. Apron merupakan area bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat udara, kegiatan naik turun penumpang, bongkar muat bagasi dan kargo, serta pelayanan teknis pesawat selama berada di darat. Kompleksitas aktivitas yang berlangsung di apron melibatkan berbagai pihak, seperti maskapai penerbangan, *ground handling*, unit teknik, penyedia bahan bakar, *catering service*, serta petugas keamanan penerbangan. Oleh karena itu, diperlukan pengawasan dan pengaturan operasional yang terkoordinasi untuk memastikan seluruh kegiatan di apron berjalan secara efektif dan sesuai prosedur keselamatan penerbangan. Dalam hal ini, Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki peran penting dalam mengatur dan mengawasi seluruh aktivitas operasional di apron.

AMC bertanggung jawab dalam pengelolaan penggunaan *parking stand*, pengawasan pergerakan kendaraan operasional di apron, serta memastikan pelaksanaan kegiatan pelayanan pesawat udara berjalan sesuai dengan ketentuan keselamatan dan prosedur operasional yang berlaku. Pelaksanaan fungsi AMC yang optimal diharapkan mampu meminimalkan potensi hambatan operasional yang dapat menyebabkan keterlambatan penerbangan.

Bandara Internasional Juanda merupakan salah satu bandar udara dengan tingkat pergerakan pesawat dan penumpang yang tinggi di Indonesia. Pengelolaan operasional bandar udara ini berada di bawah PT Angkasa Pura Indonesia yang beroperasi dengan nama *InJourney Airports* sebagai badan usaha milik negara yang bertanggung jawab dalam pengelolaan bandar udara di Indonesia. Perusahaan ini terbentuk melalui penggabungan PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II guna meningkatkan efisiensi operasional dan konektivitas penerbangan nasional. Terminal 1 Bandara Internasional Juanda merupakan salah satu terminal yang melayani kegiatan operasional penerbangan domestik dengan tingkat pergerakan penumpang yang cukup tinggi. Pengembangan dan peningkatan kapasitas Terminal 1 terus dilakukan guna menunjang pelayanan penumpang serta kelancaran operasional penerbangan. Upaya tersebut dilakukan untuk meningkatkan kapasitas pelayanan serta mendukung keteraturan proses naik dan turun penumpang pesawat udara. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pengelolaan operasional di apron, khususnya pada Terminal 1, memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran pergerakan pesawat udara.

Dengan meningkatnya intensitas pergerakan pesawat di Terminal 1 Bandara Internasional Juanda, peran Unit *Apron Movement Control* menjadi semakin strategis dalam mendukung kelancaran kegiatan operasional penerbangan serta menjaga tingkat ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat. Pengawasan dan pengendalian aktivitas apron yang efektif diharapkan mampu meminimalkan potensi keterlambatan penerbangan yang dapat memengaruhi *On-Time Performance* maskapai. Berdasarkan uraian tersebut, diperlukan kajian mengenai bagaimana peran Unit *Apron Movement Control* dalam mengawasi dan

mengatur aktivitas operasional di apron serta kontribusinya terhadap peningkatan *On-Time Performance* maskapai di PT Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*) Terminal 1 Bandara Internasional Juanda. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai pentingnya optimalisasi kinerja AMC dalam mendukung operasional penerbangan yang efektif, efisien, dan berkeselamatan.

1.2 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) bertujuan untuk memberikan pengalaman kerja secara langsung kepada taruna sehingga mampu memahami penerapan teori yang telah diperoleh selama masa pendidikan ke dalam dunia kerja nyata. Adapun tujuan pelaksanaan OJT adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan pengetahuan dan pemahaman taruna mengenai kegiatan operasional bandar udara, khususnya pada Unit *Apron Movement Control* (AMC).
2. Mengetahui secara langsung tugas, fungsi, dan tanggung jawab personel AMC dalam mengawasi serta mengatur aktivitas operasional di apron.
3. Memahami peran Unit AMC dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan dan pencapaian *On-Time Performance* (OTP) maskapai.
4. Melatih keterampilan, kedisiplinan, serta kemampuan beradaptasi taruna dalam lingkungan kerja profesional.
5. Mengembangkan kemampuan analisis taruna terhadap permasalahan operasional yang terjadi di apron serta mencari solusi yang tepat berdasarkan prosedur yang berlaku.

1.3 Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.3.1 Bagi Taruna

- a. Menambah wawasan dan pengalaman kerja di bidang operasional bandar udara.
- b. Meningkatkan pemahaman mengenai penerapan standar operasional prosedur di apron.

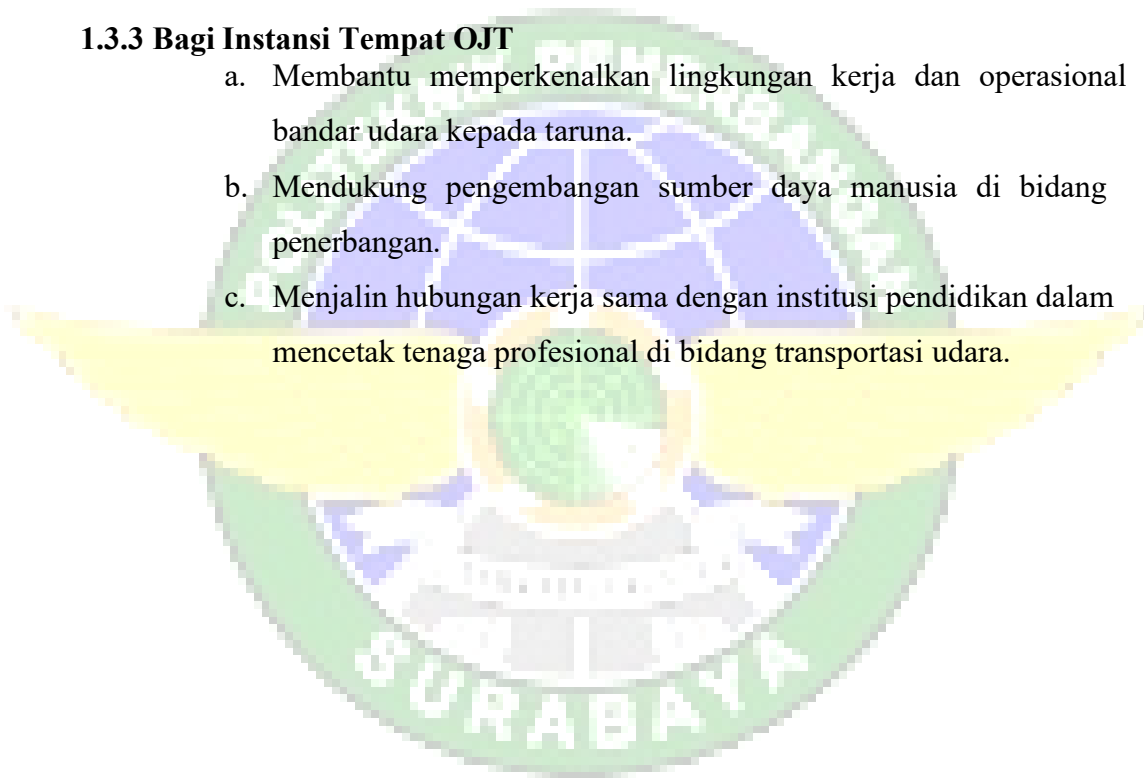
- c. Mengembangkan kemampuan komunikasi dan koordinasi dalam lingkungan kerja.
- d. Menjadi sarana untuk mempersiapkan diri memasuki dunia kerja di bidang transportasi udara.

1.3.2 Bagi Institusi Pendidikan

- a. Menjadi sarana evaluasi kesesuaian kurikulum dengan kebutuhan dunia industri penerbangan.
- b. Memperkuat kerja sama antara institusi pendidikan dengan industri penerbangan

1.3.3 Bagi Instansi Tempat OJT

- a. Membantu memperkenalkan lingkungan kerja dan operasional bandar udara kepada taruna.
- b. Mendukung pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan.
- c. Menjalin hubungan kerja sama dengan institusi pendidikan dalam mencetak tenaga profesional di bidang transportasi udara.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah PT. Angkasa Pura (InJourney Airport)

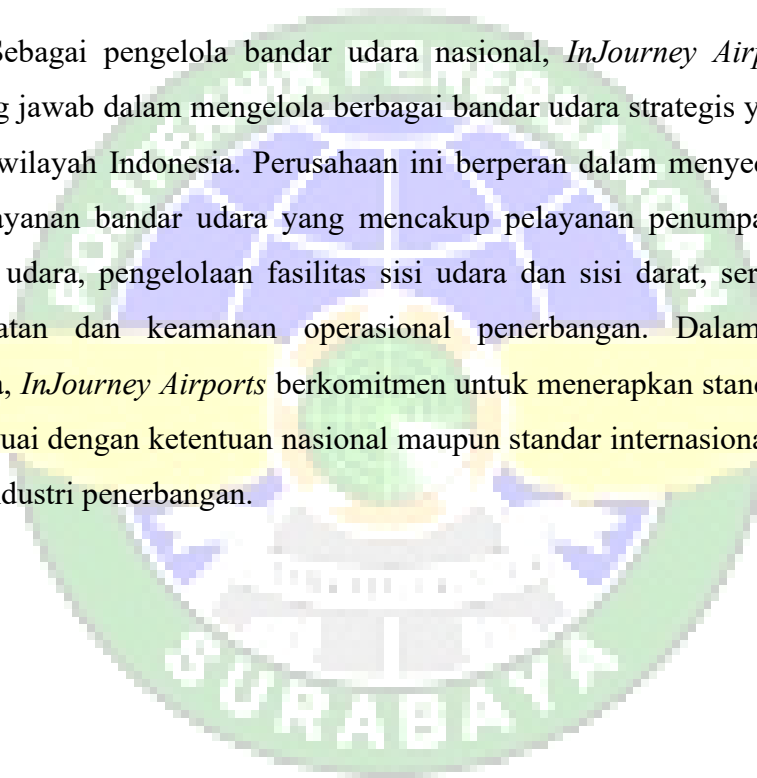


Gambar 2. 1 Logo Angkasa Pura I
(Sumber : Angkasa Pura II logo, 2014)

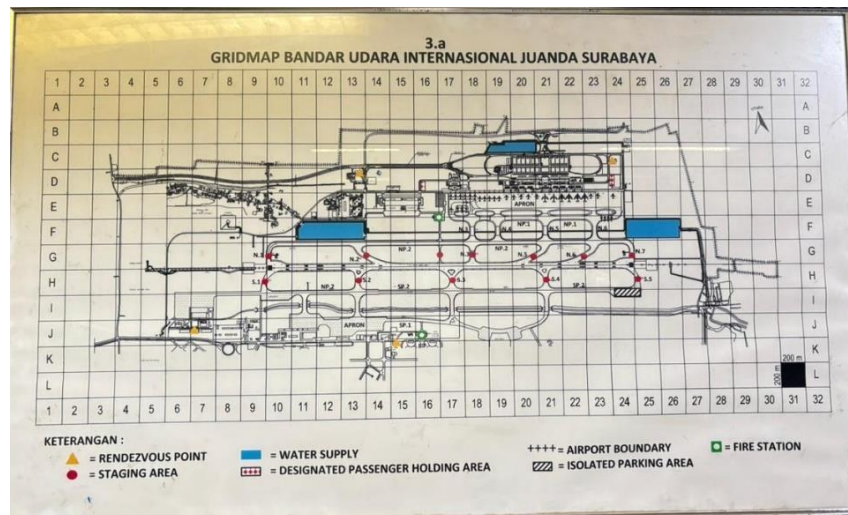
PT Angkasa Pura Indonesia yang dikenal dengan nama *InJourney Airports* merupakan perusahaan milik negara yang bergerak di bidang pengelolaan dan pengusahaan bandar udara di Indonesia. Pembentukan perusahaan ini merupakan bagian dari transformasi industri aviasi nasional yang bertujuan meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara, efisiensi operasional, serta memperkuat konektivitas transportasi udara antarwilayah di Indonesia. Sebelum terbentuknya *InJourney Airports*, pengelolaan bandar udara di Indonesia dilakukan oleh dua badan usaha milik negara yang terpisah, yaitu PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero). PT Angkasa Pura I bertanggung jawab dalam pengelolaan bandar udara yang berada di wilayah Indonesia bagian tengah dan timur, sedangkan PT Angkasa Pura II mengelola bandar udara yang berada di wilayah Indonesia bagian barat. Kedua perusahaan tersebut memiliki peran strategis dalam mendukung operasional transportasi udara nasional selama beberapa dekade.

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan pelayanan transportasi udara serta tuntutan persaingan global di sektor penerbangan, pemerintah memandang perlu adanya integrasi pengelolaan bandar udara agar operasional dapat berjalan lebih efektif dan efisien. Oleh karena itu, dilakukan penggabungan pengelolaan kedua perusahaan tersebut ke dalam satu entitas yang berada di bawah holding Badan Usaha Milik Negara sektor pariwisata dan pendukung, yaitu InJourney. Transformasi ini diharapkan mampu menciptakan standar pelayanan bandar udara yang lebih terintegrasi serta meningkatkan daya saing industri penerbangan nasional di tingkat internasional.

Sebagai pengelola bandar udara nasional, *InJourney Airports* memiliki tanggung jawab dalam mengelola berbagai bandar udara strategis yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Perusahaan ini berperan dalam menyediakan fasilitas dan pelayanan bandar udara yang mencakup pelayanan penumpang, pelayanan pesawat udara, pengelolaan fasilitas sisi udara dan sisi darat, serta pengawasan keselamatan dan keamanan operasional penerbangan. Dalam menjalankan tugasnya, *InJourney Airports* berkomitmen untuk menerapkan standar operasional yang sesuai dengan ketentuan nasional maupun standar internasional yang berlaku dalam industri penerbangan.



2.2 Sejarah Bandar Udara Internasional Juanda



Gambar 2. 2 Grindmap Bandar Udara Internasional Juanda

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2026)

Bandar Udara Internasional Juanda merupakan salah satu bandar udara utama di Indonesia yang memiliki peranan strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat serta aktivitas perekonomian, khususnya di wilayah Jawa Timur dan kawasan sekitarnya. Keberadaan bandar udara ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi udara, tetapi juga berperan sebagai simpul konektivitas antar wilayah yang menghubungkan Kota Surabaya dengan berbagai daerah di dalam negeri maupun tujuan penerbangan internasional. Peran tersebut menjadikan Bandar Udara Internasional Juanda sebagai salah satu infrastruktur transportasi udara yang memiliki kontribusi penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi regional dan nasional (PT Angkasa Pura Indonesia, 2023).

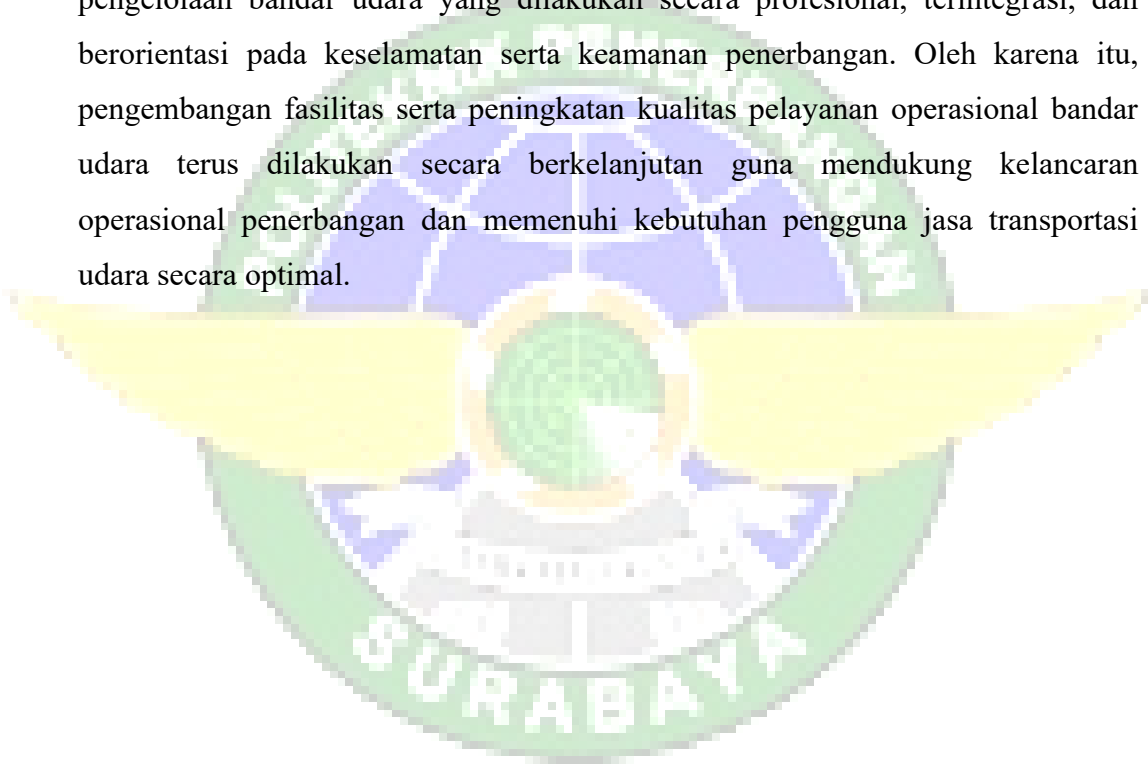
Secara historis, Bandar Udara Juanda pada awalnya dibangun sebagai pangkalan udara militer yang berada di bawah pengelolaan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL). Pangkalan udara tersebut difungsikan sebagai sarana pendukung operasional militer, khususnya dalam kegiatan pertahanan dan keamanan negara. Namun, seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi udara sipil, fasilitas pangkalan udara tersebut kemudian mengalami pengembangan dan penyesuaian fungsi untuk melayani penerbangan

komersial. Perubahan fungsi tersebut menjadi salah satu langkah strategis dalam mendukung perkembangan sektor transportasi udara nasional yang semakin berkembang dari waktu ke waktu (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2020).

Nama “Juanda” sendiri diambil dari nama Ir. Djuanda Kartawidjaja, seorang tokoh nasional yang memiliki kontribusi besar dalam pembangunan Indonesia, khususnya dalam bidang pemerintahan dan pembangunan infrastruktur nasional. Penetapan nama tersebut menjadi bentuk penghargaan atas jasa beliau dalam memperkuat sistem pemerintahan serta pengembangan sektor transportasi nasional yang berperan penting dalam meningkatkan konektivitas antar wilayah di Indonesia.

Dalam proses perkembangannya, pengelolaan operasional Bandar Udara Juanda kemudian dialihkan kepada PT Angkasa Pura I yang bertugas sebagai operator bandar udara komersial di wilayah Indonesia bagian tengah dan timur. Seiring dengan perkembangan kebijakan pengelolaan bandar udara nasional, PT Angkasa Pura I selanjutnya bergabung dalam holding BUMN aviasi dan pariwisata yang dikenal sebagai PT Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*). Melalui pengelolaan tersebut, berbagai program pengembangan fasilitas bandar udara terus dilaksanakan guna menyesuaikan dengan peningkatan jumlah penumpang serta pertumbuhan pergerakan pesawat udara yang semakin meningkat setiap tahunnya (*InJourney Airports*, 2024). Pengembangan fasilitas Bandar Udara Internasional Juanda meliputi pembangunan dan peningkatan kapasitas terminal penumpang, pengembangan fasilitas sisi udara seperti apron, taxiway, dan runway, serta peningkatan sistem pelayanan operasional bandar udara yang mengedepankan aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pengguna jasa. Upaya pengembangan tersebut dilakukan sebagai bentuk adaptasi terhadap dinamika pertumbuhan industri penerbangan yang menuntut bandar udara untuk mampu memberikan pelayanan operasional yang efektif dan efisien.

Saat ini, Bandar Udara Internasional Juanda memiliki dua terminal penumpang utama, yaitu Terminal 1 dan Terminal 2. Terminal 1 difokuskan untuk melayani penerbangan domestik, sedangkan Terminal 2 melayani penerbangan domestik dan internasional. Pembagian fungsi terminal tersebut bertujuan untuk mengoptimalkan pelayanan penumpang serta mendukung kelancaran operasional penerbangan di bandar udara. Dengan tingginya intensitas pergerakan pesawat udara dan jumlah penumpang yang terus meningkat, Bandar Udara Internasional Juanda menjadi salah satu bandar udara dengan tingkat aktivitas operasional yang cukup padat di Indonesia. Kondisi operasional yang padat tersebut menuntut adanya pengelolaan bandar udara yang dilakukan secara profesional, terintegrasi, dan berorientasi pada keselamatan serta keamanan penerbangan. Oleh karena itu, pengembangan fasilitas serta peningkatan kualitas pelayanan operasional bandar udara terus dilakukan secara berkelanjutan guna mendukung kelancaran operasional penerbangan dan memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi udara secara optimal.



2.3 Data Umum Perusahaan

PT. Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*)

1). Alamat Perusahaan: Jalan Ir. H. Juanda Sidoarjo, Jawa Timur.

Kode pos : 61253

2). Telepon (Central Telepon T1) : (031)2986200

Telepon (Central Telepon T2) : (031)2986700

3). Media Sosial

a). Facebook : -

b). Twitter : -

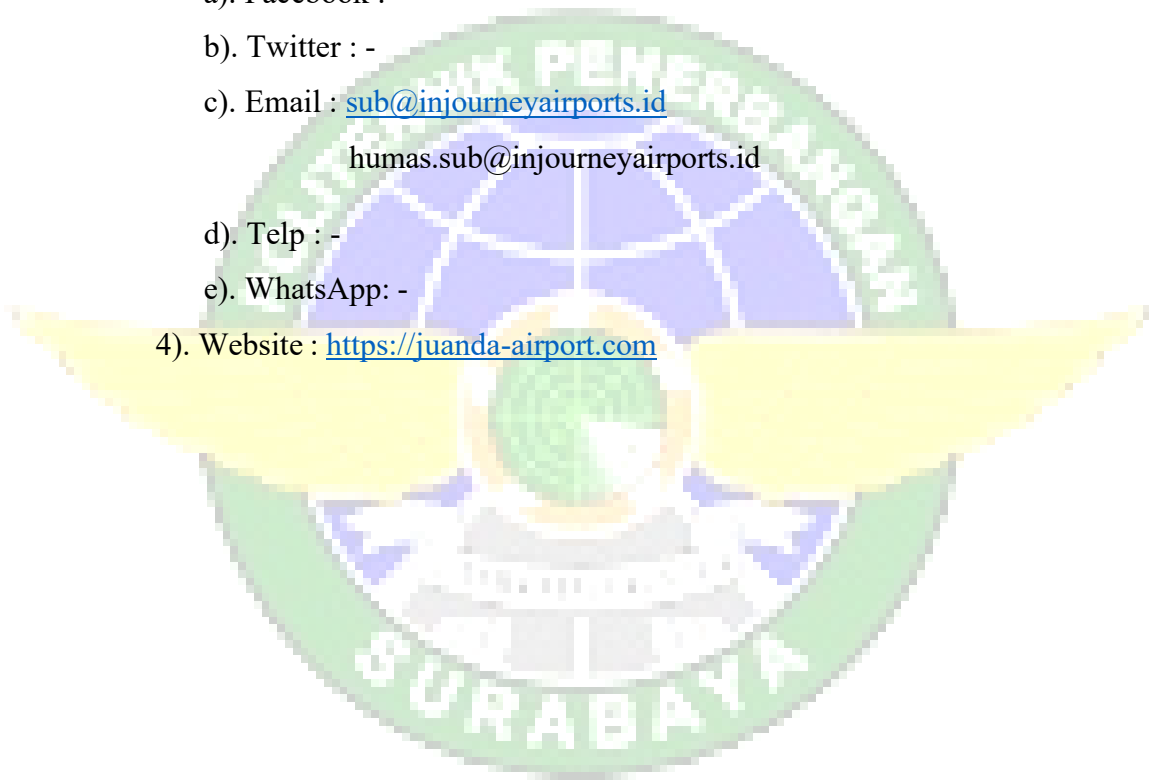
c). Email : sub@injourneyairports.id

humas.sub@injourneyairports.id

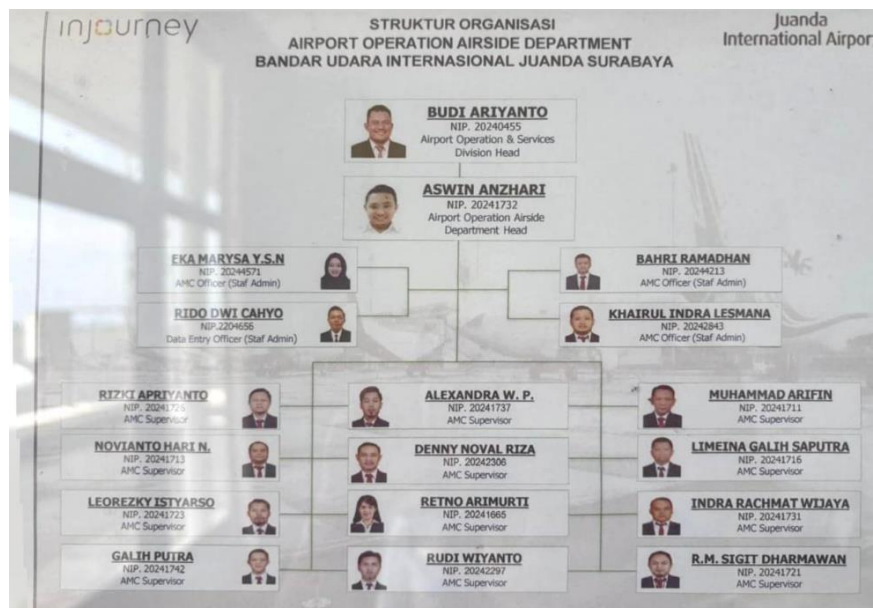
d). Telp : -

e). WhatsApp: -

4). Website : <https://juanda-airport.com>



2.4 Struktur Organisasi



Gambar 2. 3 Struktur Oranisasi Airport Operatiaon Airside Departement

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2026)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Jadwal Pelaksanaan

Pada bulan Desember 2025, penulis ditempatkan pada Divisi *Apron Movement Control* dengan sistem kerja 7 jam per shift. Jadwal dinas menggunakan kode:

1. 20.00 – 06.00 : Dinas malam
2. 13.00 – 20.00 : Dinas siang
3. 06.00 – 13.00 : Dinas pagi
4. L : Libur

**JADWAL DINAS APRON MOVEMENT CONTROL
BANDARA INTERNASIONAL JUANDA - SIDOARJO
DESEMBER 2025**

NO	GROUP	TANGGAL																														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	GROUP A	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S
2	GROUP B	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M
3	GROUP C	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L
4	GROUP D	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P

KETERANGAN:
M (MALAM) : 20.00 - 06.00 WIB
S (SIANG) : 13.00 - 20.00 WIB
P (PAGI) : 06.00 - 13.00 WIB
L (LIBUR)

SUPERVISOR :	GROUP A	GROUP B	GROUP C	GROUP D
CO. SPV :	1. RIZKI APRIYANTO (SPV)	1. LEONRENY IFTYARIO (SPV)	1. MUH. ARIFIN (SPV)	1. INDIRA MACHMAT (SPV)
ADMIN :	2. NOVANTO HANI N. (SPV)	2. ALEXANDRA W. PRASETYO (SPV)	2. UMEINA GALIH (SPV)	2. RIM. SIGIT D. (SPV)
ANGGOTA :	3. GABRI PUTRA (SPV)	3. BARBARA RUPAPADMO (AMC)	3. RIZKY SAPUTRA (AMC)	3. EUNDA DWI RIZKY (AMC)
	4. ANDY SUSANTO (AMC)	4. ANDRER PUTRA (AMC)	4. NUR AISAH (AMC)	4. OVIAN DWI L. S. (AMC)
	5. FERI MAHARI (AMC)	5. ANNISTYA (AMC)	5. RAHMANSYAH (AMC)	5. NOVA RIDA (AMC)
	6. RICHARDI DITA F. (DA)	6. RAYI AYOANDONO (DA)	6. BEN HANS (DA)	6. ARII NUTHAN (AMC)
	7. NURFAL A. (DA)	7. KADET ALI (DA)	7. RATRI DEWANANDA (DA)	7. RUAL HANAFI (DA)
	8. GUNUNG HARINDO (DA)	8. MUH. ZALFINA (DA)	8. YUSUF DHARMANAN (DA)	8. SAKIT (DA)
	9. GALUH SAPUTRO (DA)	9. RAHARDIAN FERDIA (DA)	9. EREY NUGRANA (DA)	9. IFTUTU RIZKI CAHYO (DA)
	10. ROBY ALZAN (DA)	10. SINGIH YUNANTO (DA)	10. FAIZAL FATURRACHMAN (DA)	10. ANGGA YULIANTO (DA)
	11. FIKI CAHYONO (DA)	11. YITO HANANAN (DEO)	11. RIZA FALSAH A. (DEO)	11. HARUN ARRAJY (DA)
	12. WARSH (DEO)	12. Trudistria Khushi Sathara	12. Muhammad Adnan Farid Iqbalin	12. SALMAN ALFARIZY (DEO)
	13. Muhammad Kamaludin A. S.	13. Mohammad Ahy Samra Supriata	13. Fredria Des Samos De Cruz	13. Wahyu Fajar Romadhoni
	14. Rendi Carlo Samos Alana	14. Indigiani Putri Ratuli		14. Zama Barito Barito Samsi

Sidoarjo, 12 Desember 2025
Airport Operation Airside
Department Head

ASWIN ANZHARI

Gambar 3. 1 Jadwal bulan Desember Apron Movement Control (AMC)

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2026)

3.2 *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan salah satu unit operasional penting dalam penyelenggaraan kegiatan sisi udara bandar udara yang memiliki tanggung jawab utama dalam mengatur, mengawasi, serta mengendalikan pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional bandar udara, dan aktivitas pelayanan pesawat di area apron. Area apron sendiri merupakan wilayah strategis

yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat, proses embarkasi dan debarkasi penumpang, bongkar muat kargo dan bagasi, pengisian bahan bakar, serta berbagai aktivitas pelayanan ground handling lainnya. Oleh karena itu, keberadaan AMC sangat berperan dalam menjaga keselamatan penerbangan, keamanan operasional, ketertiban lalu lintas kendaraan sisi udara, serta kelancaran pelayanan penerbangan secara keseluruhan.

Secara operasional, AMC bertugas melakukan pengawasan terhadap penggunaan stand parkir pesawat, mengatur pergerakan kendaraan ground support equipment (GSE), serta memastikan seluruh aktivitas pelayanan pesawat udara dilaksanakan sesuai dengan prosedur operasional standar (Standard Operating Procedure/SOP) dan ketentuan keselamatan penerbangan yang berlaku. AMC juga berperan dalam melakukan koordinasi dengan berbagai pihak yang terlibat dalam kegiatan operasional penerbangan, seperti maskapai penerbangan, penyedia jasa ground handling, petugas keamanan penerbangan (Aviation Security), serta unit operasional bandar udara lainnya. Koordinasi tersebut menjadi faktor penting dalam menciptakan sistem operasional apron yang terintegrasi, efektif, dan efisien.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, unit pengawasan pergerakan pesawat udara di apron memiliki fungsi pengendalian dan pengawasan terhadap penggunaan fasilitas apron, termasuk pengaturan parkir pesawat udara, pengawasan aktivitas pelayanan pesawat, serta pemantauan kepatuhan seluruh personel operasional terhadap ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan. Regulasi tersebut menegaskan bahwa pengawasan apron merupakan bagian dari sistem pengendalian operasional bandar udara yang bertujuan untuk menjamin kelancaran dan keselamatan pergerakan pesawat udara di sisi udara.

Selain itu, International Civil Aviation Organization (ICAO) melalui *Airport Services Manual Part 7 – Airport Emergency Planning* menjelaskan bahwa pengelolaan apron merupakan salah satu elemen penting dalam sistem manajemen

operasional bandar udara. Pengelolaan apron yang baik bertujuan untuk mengatur pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta personel pelayanan darat agar tercipta efisiensi operasional sekaligus meminimalkan potensi risiko kecelakaan atau insiden di area apron. Dalam konteks tersebut, AMC berfungsi sebagai unit pengendali yang menjembatani koordinasi antarunit operasional bandar udara guna memastikan seluruh aktivitas pelayanan pesawat berjalan secara aman dan terkoordinasi. Lebih lanjut, Airport Cooperative Research Program (ACRP) menyatakan bahwa pengelolaan apron yang dilakukan secara efektif dapat meningkatkan efisiensi penggunaan fasilitas bandar udara, mengurangi potensi konflik pergerakan antara pesawat udara dan kendaraan operasional, serta mendukung peningkatan kinerja operasional penerbangan, termasuk ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat udara. Hal ini menunjukkan bahwa AMC tidak hanya berfungsi sebagai unit pengawasan operasional, tetapi juga memiliki kontribusi strategis dalam mendukung performa operasional maskapai dan bandar udara secara keseluruhan.

Dengan demikian, peran AMC menjadi sangat krusial dalam menjaga keteraturan aktivitas pelayanan pesawat di apron, meningkatkan koordinasi antarunit operasional, serta mendukung terciptanya sistem operasional bandar udara yang aman, efisien, dan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan nasional maupun internasional.

3.3 Apron Management

Apron management merupakan sistem pengelolaan area parkir pesawat udara yang mencakup proses perencanaan, pengaturan, pengawasan, serta pengendalian penggunaan apron agar fasilitas tersebut dapat dimanfaatkan secara optimal. Apron merupakan salah satu komponen penting dalam infrastruktur sisi udara bandar udara karena menjadi lokasi utama berbagai aktivitas pelayanan pesawat udara selama berada di darat, seperti proses parkir pesawat, embarkasi dan debarkasi penumpang, bongkar muat bagasi dan kargo, pengisian bahan bakar, hingga kegiatan perawatan ringan pesawat udara. Oleh karena itu, pengelolaan

apron harus dilakukan secara sistematis, terkoordinasi, dan berorientasi pada keselamatan serta efisiensi operasional penerbangan.

International Civil Aviation Organization (ICAO) melalui Annex 14 Aerodromes Volume I – Aerodrome Design and Operations menegaskan bahwa apron harus dirancang dan dikelola dengan memperhatikan aspek keselamatan pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta personel yang bekerja di area apron. Pengelolaan apron meliputi pengaturan alokasi parking stand, pengendalian pergerakan kendaraan ground support equipment (GSE), pengawasan aktivitas pelayanan pesawat udara, serta penerapan prosedur keselamatan guna meminimalkan potensi terjadinya kecelakaan atau insiden operasional di sisi udara (ICAO, 2018). Selain itu, ICAO dalam Airport Services Manual Part 8 – Airport Operational Services menjelaskan bahwa pengelolaan apron yang efektif harus melibatkan koordinasi yang baik antara operator bandar udara, maskapai penerbangan, penyedia jasa ground handling, serta unit operasional lainnya. Koordinasi tersebut diperlukan untuk memastikan kelancaran alur pelayanan pesawat udara, menghindari konflik penggunaan fasilitas apron, serta mendukung kelancaran jadwal operasional penerbangan (ICAO, 2013).

Menurut Ashford, Stanton, dan Moore dalam buku *Airport Operations*, manajemen apron memiliki peran strategis dalam meningkatkan kapasitas operasional bandar udara, mengurangi potensi keterlambatan penerbangan, serta meningkatkan efisiensi penggunaan fasilitas sisi udara. Pengelolaan apron yang baik memungkinkan pengaturan rotasi pesawat udara dilakukan secara optimal sehingga proses pelayanan pesawat dapat berlangsung lebih efektif, efisien, dan tepat waktu (Ashford et al., 2011).

Pendapat serupa juga dikemukakan oleh Kazda dan Caves dalam buku *Airport Design and Operation* yang menyatakan bahwa apron management merupakan bagian penting dalam sistem operasional bandar udara yang berkaitan langsung dengan pengaturan pergerakan pesawat dan kendaraan operasional di sisi udara. Pengelolaan apron yang terorganisir dapat meningkatkan keselamatan

operasional, memperlancar arus pelayanan pesawat, serta mendukung peningkatan performa operasional bandar udara secara keseluruhan (Kazda & Caves, 2015). Lebih lanjut, Airport Cooperative Research Program (ACRP) menyatakan bahwa pengelolaan apron yang efektif mampu meningkatkan pemanfaatan fasilitas bandar udara, mengurangi konflik pergerakan antara pesawat dan kendaraan operasional, serta mendukung peningkatan kinerja operasional maskapai penerbangan, termasuk ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat udara (Transportation Research Board, 2010).

Apabila pengelolaan apron tidak dilaksanakan secara optimal, maka dapat menimbulkan berbagai permasalahan operasional, seperti konflik penggunaan parking stand, keterlambatan pelayanan pesawat udara, ketidakteraturan lalu lintas kendaraan operasional, serta meningkatnya potensi risiko keselamatan penerbangan. Oleh karena itu, keberadaan unit *Apron Movement Control* (AMC) sebagai pelaksana fungsi apron management menjadi faktor yang sangat penting dalam menjaga kelancaran, keselamatan, dan efisiensi operasional penerbangan di bandar udara.

3.4 On-Time Performance (OTP)

On-Time Performance (OTP) merupakan salah satu indikator utama dalam menilai kinerja operasional maskapai penerbangan yang menunjukkan tingkat ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat udara sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. OTP menjadi parameter penting dalam industri transportasi udara karena berkaitan langsung dengan kualitas pelayanan maskapai, efisiensi operasional penerbangan, serta tingkat kepercayaan dan kepuasan pengguna jasa transportasi udara. Tingkat OTP yang tinggi menunjukkan bahwa maskapai mampu mengelola operasional penerbangan secara efektif, sedangkan rendahnya OTP dapat mengindikasikan adanya kendala operasional baik dari sisi maskapai, bandar udara, maupun faktor eksternal lainnya.

Menurut International Air Transport Association (IATA), suatu penerbangan dikategorikan tepat waktu apabila keberangkatan atau kedatangan pesawat udara tidak mengalami keterlambatan lebih dari 15 menit dari jadwal yang telah ditentukan. Standar tersebut digunakan secara internasional sebagai acuan dalam pengukuran performa operasional maskapai penerbangan. OTP tidak hanya menjadi tolok ukur efisiensi operasional, tetapi juga menjadi indikator penting dalam menjaga daya saing maskapai serta meningkatkan kepuasan penumpang terhadap layanan transportasi udara (IATA, 2022). Lebih lanjut, IATA dalam *Airport Handling Manual (AHM)* menjelaskan bahwa pencapaian OTP dipengaruhi oleh berbagai faktor operasional yang saling berkaitan, antara lain kesiapan fasilitas bandar udara, efektivitas koordinasi antarunit operasional, kualitas pelayanan ground handling, serta pengelolaan pergerakan pesawat udara di area apron. Setiap tahapan pelayanan pesawat udara memiliki keterkaitan satu sama lain, sehingga keterlambatan yang terjadi pada salah satu proses pelayanan dapat berdampak terhadap keseluruhan jadwal operasional penerbangan (IATA, 2020).

International Civil Aviation Organization (ICAO) juga menegaskan bahwa ketepatan waktu operasional penerbangan merupakan bagian dari indikator kinerja operasional bandar udara yang mencerminkan efisiensi sistem pengelolaan lalu lintas penerbangan, koordinasi pelayanan darat, serta pengelolaan fasilitas sisi udara. ICAO menyatakan bahwa keterlambatan operasional penerbangan dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti keterbatasan fasilitas apron, kepadatan pergerakan pesawat udara, keterlambatan pelayanan ground handling, serta kurang optimalnya koordinasi antarunit operasional bandar udara (ICAO, 2018). Selain itu, Airport Cooperative Research Program (ACRP) menyatakan bahwa pengelolaan operasional apron yang efektif memiliki kontribusi signifikan terhadap peningkatan OTP maskapai penerbangan. Pengelolaan apron yang baik dapat mempercepat proses rotasi pesawat udara, meningkatkan efisiensi penggunaan parking stand, serta mengurangi potensi konflik pergerakan pesawat dan kendaraan operasional di sisi udara. Dengan demikian, optimalisasi

pengelolaan apron dapat mendukung kelancaran proses pelayanan pesawat udara sehingga jadwal keberangkatan dan kedatangan dapat dipertahankan sesuai rencana operasional penerbangan (Transportation Research Board, 2010).

Ashford, Stanton, dan Moore menyatakan bahwa keterlambatan penerbangan sering kali dipengaruhi oleh proses pelayanan pesawat di darat, termasuk keterlambatan dalam penempatan pesawat pada parking stand, keterlambatan pelayanan penumpang dan bagasi, serta kurang efektifnya koordinasi operasional di apron. Oleh karena itu, pengelolaan aktivitas pelayanan pesawat udara secara terintegrasi menjadi faktor penting dalam mendukung peningkatan kinerja OTP maskapai penerbangan (Ashford et al., 2011). Dengan demikian, OTP tidak hanya mencerminkan kinerja maskapai penerbangan, tetapi juga menjadi indikator keberhasilan koordinasi operasional antara maskapai, pengelola bandar udara, penyedia jasa ground handling, serta unit operasional lainnya, termasuk *Apron Movement Control* (AMC). Optimalisasi pengelolaan pergerakan pesawat udara di apron melalui koordinasi dan pengawasan yang efektif dapat menjadi salah satu upaya strategis dalam mendukung peningkatan ketepatan waktu operasional penerbangan.

3.5 Ground Handling

Ground handling merupakan serangkaian kegiatan pelayanan yang diberikan kepada pesawat udara, penumpang, bagasi, kargo, dan pos selama pesawat berada di darat, mulai dari pesawat melakukan pendaratan hingga pesawat kembali melakukan keberangkatan. Ground handling menjadi salah satu komponen utama dalam operasional penerbangan karena berperan langsung dalam mendukung kelancaran proses pelayanan pesawat udara serta menjaga efisiensi jadwal penerbangan. Pelayanan ground handling mencakup berbagai aktivitas operasional yang saling berkaitan dan harus dilaksanakan secara terintegrasi agar operasional penerbangan dapat berjalan dengan aman, tertib, dan tepat waktu.

Menurut International Air Transport Association (IATA) dalam *Airport Handling Manual (AHM)*, ground handling meliputi berbagai aktivitas pelayanan pesawat udara, antara lain pengaturan parkir pesawat, pelayanan penumpang, penanganan bagasi dan kargo, pengisian bahan bakar, pelayanan kebersihan pesawat, serta pelayanan teknis pesawat udara. Seluruh aktivitas tersebut harus dilaksanakan berdasarkan standar operasional yang telah ditetapkan serta memerlukan koordinasi yang baik antara maskapai penerbangan, operator bandar udara, serta penyedia jasa ground handling agar proses pelayanan pesawat dapat berlangsung secara efektif dan efisien (IATA, 2020).

International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam *Airport Services Manual Part 8 – Airport Operational Services* menjelaskan bahwa pelayanan ground handling memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan di sisi udara. ICAO menekankan bahwa setiap aktivitas pelayanan pesawat udara di apron harus dilaksanakan sesuai prosedur keselamatan, termasuk pengaturan pergerakan kendaraan operasional, penempatan peralatan ground support equipment (GSE), serta pengawasan aktivitas personel yang bekerja di area apron guna meminimalkan potensi kecelakaan atau insiden operasional (ICAO, 2013).

Dalam konteks operasional bandar udara, unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki peran strategis dalam melakukan pengawasan terhadap aktivitas ground handling di area apron. AMC bertugas memastikan bahwa seluruh kegiatan pelayanan pesawat udara dilaksanakan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan, prosedur operasional yang berlaku, serta ketentuan penggunaan fasilitas apron. Pengawasan yang dilakukan oleh AMC meliputi pengaturan pergerakan kendaraan operasional, pemantauan penggunaan parking stand pesawat, serta koordinasi dengan berbagai pihak yang terlibat dalam pelayanan pesawat udara. Pengawasan yang optimal terhadap aktivitas ground handling dapat mengurangi potensi hambatan operasional serta mendukung kelancaran proses pelayanan pesawat udara.

Menurut Ashford, Stanton, dan Moore dalam buku *Airport Operations*, keberhasilan operasional pelayanan pesawat udara sangat dipengaruhi oleh efektivitas koordinasi antara unit apron management dengan penyedia jasa ground handling. Koordinasi yang tidak optimal dapat menyebabkan keterlambatan pelayanan pesawat, konflik penggunaan fasilitas apron, serta meningkatnya risiko keselamatan operasional. Sebaliknya, koordinasi yang baik dapat meningkatkan efisiensi penggunaan fasilitas bandar udara serta mendukung peningkatan ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat udara (Ashford et al., 2011). Selain itu, Airport Cooperative Research Program (ACRP) menyatakan bahwa proses ground handling merupakan salah satu faktor dominan yang mempengaruhi pencapaian *On-Time Performance* (OTP) maskapai penerbangan. Pelayanan pesawat udara yang dilakukan secara efektif dan terkoordinasi dapat mempercepat proses rotasi pesawat udara, mengurangi potensi keterlambatan operasional, serta meningkatkan efisiensi penggunaan fasilitas bandar udara. Dengan demikian, pengawasan terhadap aktivitas ground handling yang dilakukan oleh AMC menjadi salah satu faktor penting dalam mendukung peningkatan OTP maskapai penerbangan (Transportation Research Board, 2010).

Dengan demikian, ground handling memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan, menjaga keselamatan aktivitas pelayanan pesawat udara, serta meningkatkan efisiensi jadwal operasional maskapai. Optimalisasi koordinasi antara unit AMC, penyedia jasa ground handling, serta maskapai penerbangan menjadi salah satu kunci dalam menciptakan operasional penerbangan yang aman, tertib, dan tepat waktu.

3.6 Koordinasi Operasional Bandar Udara

Koordinasi operasional bandar udara merupakan proses komunikasi, kerja sama, serta sinkronisasi kegiatan antara berbagai pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan operasional penerbangan. Pihak-pihak tersebut meliputi operator bandar udara, maskapai penerbangan, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, penyedia jasa ground handling, petugas keamanan penerbangan, serta

instansi pendukung lainnya. Koordinasi operasional menjadi elemen penting dalam sistem penyelenggaraan bandar udara karena operasional penerbangan melibatkan banyak unit kerja yang memiliki fungsi saling berkaitan dan harus berjalan secara terintegrasi untuk menjamin keselamatan, keamanan, serta kelancaran penerbangan. International Civil Aviation Organization (ICAO) menegaskan bahwa koordinasi operasional yang efektif merupakan salah satu faktor utama dalam mendukung keselamatan dan efisiensi operasional penerbangan. Dalam *Airport Services Manual Part 8 – Airport Operational Services*, ICAO menyatakan bahwa setiap kegiatan operasional bandar udara harus didukung oleh sistem komunikasi dan koordinasi yang baik antara seluruh pemangku kepentingan operasional guna meminimalkan potensi gangguan operasional serta memastikan pelayanan pesawat udara dapat berjalan sesuai jadwal penerbangan yang telah ditetapkan (ICAO, 2013).

Dalam pengelolaan operasional sisi udara, khususnya area apron, koordinasi operasional memiliki peran yang sangat penting karena area tersebut merupakan pusat aktivitas pelayanan pesawat udara selama berada di darat. Unit *Apron Movement Control* (AMC) berperan sebagai pusat koordinasi operasional di apron yang bertugas mengatur pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta aktivitas pelayanan pesawat agar berjalan sesuai dengan prosedur keselamatan dan jadwal operasional penerbangan. AMC juga bertanggung jawab dalam menyampaikan informasi operasional kepada berbagai pihak terkait, termasuk maskapai penerbangan, penyedia jasa ground handling, serta unit operasional bandar udara lainnya, sehingga seluruh proses pelayanan pesawat dapat dilaksanakan secara terkoordinasi.

Menurut Ashford, Stanton, dan Moore dalam buku *Airport Operations*, koordinasi operasional yang tidak berjalan secara efektif dapat menimbulkan berbagai permasalahan operasional, seperti keterlambatan pelayanan pesawat udara, konflik penggunaan fasilitas bandar udara, serta meningkatnya potensi risiko keselamatan operasional. Sebaliknya, koordinasi yang terintegrasi antara unit operasional bandar udara mampu meningkatkan efisiensi penggunaan fasilitas sisi

udara, mempercepat proses pelayanan pesawat, serta mendukung kelancaran jadwal operasional penerbangan (Ashford et al., 2011). Selain itu, Airport Cooperative Research Program (ACRP) menyatakan bahwa kurang optimalnya koordinasi antarunit operasional bandar udara merupakan salah satu faktor utama yang menyebabkan keterlambatan penerbangan. ACRP menekankan bahwa koordinasi operasional yang baik dapat meningkatkan efektivitas pelayanan pesawat udara, mengurangi potensi hambatan operasional di apron, serta mendukung peningkatan kinerja operasional maskapai penerbangan, termasuk dalam pencapaian *On-Time Performance* (OTP). Dalam hal ini, peran AMC menjadi sangat penting dalam mengatur penggunaan fasilitas apron, memastikan kesiapan pelayanan pesawat udara, serta mengoordinasikan seluruh aktivitas operasional yang berkaitan dengan pelayanan pesawat di sisi udara (Transportation Research Board, 2010).

International Air Transport Association (IATA) juga menekankan bahwa koordinasi operasional antara operator bandar udara, maskapai penerbangan, dan penyedia jasa ground handling merupakan faktor kunci dalam menjaga ketepatan waktu operasional penerbangan. Melalui *Airport Handling Manual*, IATA menjelaskan bahwa keberhasilan pelayanan pesawat udara sangat dipengaruhi oleh efektivitas komunikasi dan koordinasi antarunit operasional yang terlibat dalam proses pelayanan pesawat, mulai dari kedatangan hingga keberangkatan pesawat udara (IATA, 2020).

Dengan demikian, koordinasi operasional bandar udara memiliki peran yang sangat penting dalam menjaga kelancaran aktivitas pelayanan pesawat udara, meningkatkan efisiensi penggunaan fasilitas bandar udara, serta mendukung pencapaian *On-Time Performance* maskapai penerbangan. Optimalisasi koordinasi operasional yang dilakukan oleh AMC bersama seluruh pemangku kepentingan operasional bandar udara menjadi salah satu upaya strategis dalam menciptakan operasional penerbangan yang aman, tertib, dan tepat waktu.

3.7 Permasalahan

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) pada Unit *Apron Movement Control* (AMC) Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*), operasional apron merupakan salah satu komponen penting dalam mendukung kelancaran kegiatan penerbangan. Apron menjadi area dengan tingkat aktivitas operasional yang tinggi karena digunakan sebagai lokasi parkir pesawat udara serta tempat dilaksanakannya berbagai kegiatan pelayanan pesawat selama berada di darat.

Seiring meningkatnya mobilitas transportasi udara, intensitas pergerakan pesawat udara di Bandar Udara Internasional Juanda menunjukkan dinamika operasional yang cukup tinggi, khususnya pada jam sibuk operasional penerbangan. Kondisi tersebut menuntut pengelolaan apron yang efektif dan efisien agar penggunaan fasilitas parkir pesawat dapat dioptimalkan serta pelayanan terhadap pesawat dapat berlangsung sesuai dengan prosedur operasional yang berlaku. Dalam pelaksanaannya, Unit *Apron Movement Control* memiliki tanggung jawab dalam mengatur alokasi parking stand, mengawasi aktivitas pelayanan pesawat udara, serta melakukan koordinasi dengan berbagai pihak terkait seperti maskapai penerbangan, penyedia jasa ground handling, serta unit operasional lainnya. Proses koordinasi tersebut menjadi faktor penting dalam menjaga kelancaran operasional di apron, mengingat setiap aktivitas pelayanan pesawat memiliki keterkaitan satu sama lain dan harus dilaksanakan secara terencana serta terintegrasi.

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan yang didukung oleh dokumen operasional *Apron Movement Control Sheet*, terlihat bahwa dalam satu periode operasional terdapat jumlah pergerakan pesawat udara yang cukup tinggi dengan variasi operator maskapai dan tipe pesawat yang beragam. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pengawasan dan pengaturan pergerakan pesawat di apron memiliki tingkat kompleksitas yang tinggi dan memerlukan ketelitian serta ketepatan dalam pengambilan keputusan operasional. Selain itu, pencatatan data

operasional seperti waktu block on dan block off pesawat udara yang tercantum dalam AMC Sheet menunjukkan bahwa Unit *Apron Movement Control* memiliki peran penting dalam memantau ketepatan waktu pelayanan pesawat. Namun, dinamika operasional di lapangan yang sering memerlukan penyesuaian jadwal keberangkatan, perubahan alokasi parking stand, serta kepadatan aktivitas pelayanan pesawat pada waktu tertentu menuntut kesiapan koordinasi dan pengawasan yang optimal agar operasional penerbangan tetap berjalan secara aman, tertib, dan efisien.

Penyampaian informasi operasional antar unit terkait juga menjadi salah satu aspek yang berpengaruh terhadap kelancaran pelayanan pesawat udara. Informasi yang disampaikan secara cepat dan akurat dapat membantu setiap pihak dalam menyesuaikan pelaksanaan tugas operasional sehingga potensi keterlambatan pelayanan pesawat dapat diminimalkan.

Apabila pengelolaan operasional apron tidak dilakukan secara optimal, maka dapat berdampak terhadap efisiensi pelayanan pesawat udara serta berpotensi mempengaruhi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat. Oleh karena itu, peran *Apron Movement Control* menjadi sangat penting dalam menjaga keteraturan pergerakan pesawat udara, meningkatkan koordinasi operasional, serta mendukung pencapaian *On-Time Performance* maskapai penerbangan. Berdasarkan uraian tersebut, diperlukan kajian lebih lanjut mengenai bagaimana pelaksanaan tugas dan fungsi Unit *Apron Movement Control* dalam mengelola operasional apron serta kontribusinya dalam mendukung peningkatan *On-Time Performance* maskapai penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda.

3.8 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) pada Unit *Apron Movement Control* (AMC) Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda, diperlukan beberapa upaya untuk mendukung optimalisasi

pengelolaan operasional apron guna meningkatkan kelancaran pergerakan pesawat udara serta mendukung pencapaian *On-Time Performance* maskapai penerbangan.

Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah meningkatkan efektivitas koordinasi operasional antara Unit *Apron Movement Control* dengan maskapai penerbangan, penyedia jasa ground handling, serta unit operasional terkait lainnya. Koordinasi yang dilakukan secara aktif dan berkelanjutan dapat membantu mempercepat penyampaian informasi operasional serta meminimalkan potensi hambatan pelayanan pesawat udara di apron. Selain itu, optimalisasi pengawasan terhadap aktivitas pelayanan pesawat udara di apron juga perlu terus ditingkatkan. Pengawasan yang dilakukan secara menyeluruh terhadap proses pelayanan pesawat, mulai dari kedatangan hingga keberangkatan, dapat membantu memastikan bahwa seluruh kegiatan operasional berjalan sesuai dengan prosedur keselamatan dan standar operasional yang berlaku. Dengan demikian, potensi keterlambatan pelayanan pesawat dapat diminimalkan.

Upaya lain yang dapat mendukung peningkatan kelancaran operasional apron adalah dengan meningkatkan ketelitian dan konsistensi dalam pencatatan data operasional pergerakan pesawat udara. Data operasional seperti waktu block on dan block off memiliki peran penting dalam monitoring kinerja operasional penerbangan. Pencatatan data yang akurat dapat membantu proses evaluasi operasional serta mendukung pengambilan keputusan dalam pengelolaan operasional apron. Selain itu, peningkatan pemahaman dan kompetensi personel operasional terkait prosedur pengelolaan apron juga menjadi salah satu faktor pendukung dalam meningkatkan efektivitas pelaksanaan tugas Unit *Apron Movement Control*. Melalui pelaksanaan briefing operasional dan evaluasi kegiatan operasional secara berkala, koordinasi antar unit dapat berjalan lebih efektif sehingga pelayanan pesawat udara dapat dilakukan secara lebih efisien.

Dengan dilaksanakannya berbagai upaya tersebut, diharapkan pengelolaan operasional apron dapat berjalan secara optimal, meningkatkan keteraturan

pergerakan pesawat udara, serta mendukung pencapaian *On-Time Performance* maskapai penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda.



BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan pada Unit *Apron Movement Control* (AMC) Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda yang berada di bawah pengelolaan PT Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*), dapat disimpulkan bahwa Unit *Apron Movement Control* memiliki peran yang sangat strategis dalam mendukung kelancaran, keteraturan, serta keselamatan operasional penerbangan di area apron.

Unit *Apron Movement Control* berperan sebagai pengendali operasional yang bertanggung jawab dalam pengaturan penggunaan parking stand pesawat udara, pengawasan aktivitas pelayanan pesawat selama berada di darat, serta pelaksanaan koordinasi operasional dengan berbagai pihak yang terlibat dalam pelayanan penerbangan, seperti maskapai penerbangan, penyedia jasa ground handling, serta unit operasional lainnya di lingkungan bandar udara. Pelaksanaan fungsi tersebut bertujuan untuk memastikan seluruh aktivitas pelayanan pesawat udara dapat berjalan secara terencana, terkoordinasi, dan sesuai dengan prosedur operasional serta standar keselamatan penerbangan yang berlaku.

Berdasarkan hasil pengamatan selama kegiatan OJT berlangsung, operasional apron di Bandar Udara Internasional Juanda memiliki tingkat dinamika yang cukup tinggi, terutama ditandai dengan intensitas pergerakan pesawat udara yang padat pada periode tertentu. Variasi operator maskapai penerbangan serta perbedaan tipe pesawat udara juga menambah kompleksitas dalam pengelolaan operasional apron. Kondisi tersebut menuntut adanya pengawasan operasional yang cermat, ketelitian dalam pengaturan pergerakan pesawat, serta koordinasi yang efektif antar unit operasional guna menjaga kelancaran kegiatan penerbangan. Selain itu, keberadaan dokumen operasional *Apron Movement Control Sheet* menunjukkan bahwa Unit

AMC memiliki peran penting dalam melakukan monitoring pergerakan pesawat udara melalui pencatatan waktu operasional, seperti waktu block on dan block off pesawat. Data operasional tersebut memiliki fungsi yang sangat penting sebagai bahan evaluasi kinerja operasional penerbangan, khususnya dalam menilai tingkat ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat udara.

Dengan pengelolaan operasional apron yang dilakukan secara optimal, Unit *Apron Movement Control* mampu berkontribusi dalam menjaga keteraturan pergerakan pesawat udara, meningkatkan efisiensi pelayanan pesawat, serta mendukung pencapaian *On-Time Performance* maskapai penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda. Oleh karena itu, keberadaan dan pelaksanaan fungsi Unit *Apron Movement Control* menjadi salah satu faktor pendukung dalam menjaga kualitas pelayanan operasional penerbangan di bandar udara.

4.2 Saran

Berdasarkan hasil pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) pada Unit *Apron Movement Control* Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda, terdapat beberapa hal yang dapat menjadi perhatian dalam upaya mendukung optimalisasi pengelolaan operasional apron dan peningkatan kelancaran kegiatan penerbangan.

1. Penguatan koordinasi operasional antar unit kerja yang terlibat dalam pelayanan pesawat udara perlu terus dikembangkan melalui komunikasi operasional yang lebih terstruktur dan responsif. Sinergi antara Unit *Apron Movement Control*, maskapai penerbangan, penyedia jasa ground handling, serta unit operasional lainnya menjadi faktor penting dalam memastikan kelancaran pelayanan pesawat udara, khususnya dalam menghadapi dinamika perubahan jadwal penerbangan maupun pengaturan alokasi parking stand.
2. Peningkatan efektivitas pengawasan aktivitas pelayanan pesawat udara di apron perlu dilakukan secara konsisten guna menjaga keteraturan pergerakan pesawat serta memastikan seluruh kegiatan operasional berjalan

sesuai dengan standar keselamatan dan prosedur operasional yang berlaku. Pengawasan yang optimal juga berperan dalam mengantisipasi potensi hambatan operasional sehingga proses pelayanan pesawat dapat berlangsung secara lebih efisien.

3. Pengelolaan data operasional pergerakan pesawat udara perlu dilakukan secara sistematis dan berkelanjutan sebagai bagian dari upaya peningkatan kualitas monitoring operasional penerbangan. Dokumentasi data seperti waktu block on dan block off memiliki nilai strategis dalam mendukung evaluasi kinerja operasional apron serta sebagai dasar dalam analisis tingkat ketepatan waktu penerbangan.
4. Pelaksanaan briefing operasional sebelum kegiatan penerbangan serta evaluasi operasional secara berkala menjadi langkah penting dalam meningkatkan kesiapan dan pemahaman personel terhadap kondisi operasional di lapangan. Kegiatan tersebut dapat memperkuat koordinasi antar personel serta mendukung pelaksanaan pelayanan pesawat udara yang lebih terorganisir dan efisien.
5. Pengembangan kualitas sumber daya manusia yang terlibat dalam pengelolaan operasional apron juga menjadi faktor pendukung dalam meningkatkan kinerja operasional bandar udara. Peningkatan kompetensi personel melalui pelatihan operasional, pemahaman prosedur keselamatan penerbangan, serta penguatan kemampuan koordinasi diharapkan mampu mendukung kelancaran pergerakan pesawat udara dan peningkatan kualitas pelayanan penerbangan secara keseluruhan.

Dengan adanya penerapan berbagai upaya tersebut, pengelolaan operasional apron di Bandar Udara Internasional Juanda dapat terus berkembang secara optimal serta berkontribusi dalam mendukung peningkatan kinerja operasional penerbangan dan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa transportasi udara.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashford, N., Stanton, H., & Moore, C. (2011). *Airport operations* (3rd ed.). McGraw-Hill.
- InJourney Airports*. (2024). *Company profile InJourney Airports*. *InJourney Airports*.
- International Air Transport Association. (2020). *Airport handling manual (AHM)*. IATA.
- International Air Transport Association. (2022). *On-Time Performance methodology*. IATA.
- International Civil Aviation Organization. (2013). *Airport services manual part 8: Airport operational services*. ICAO.
- International Civil Aviation Organization. (2018). *Airport services manual part 7: Airport emergency planning*. ICAO.
- International Civil Aviation Organization. (2018). *Annex 14: Aerodromes volume I – Aerodrome design and operations*. ICAO.
- Kazda, A., & Caves, R. (2015). *Airport design and operation* (3rd ed.). Emerald Group Publishing.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). *Statistik transportasi udara dan profil bandar udara di Indonesia*. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- PT Angkasa Pura Indonesia. (2023). *Profil perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)*. PT Angkasa Pura Indonesia.
- Transportation Research Board. (2010). *Airport cooperative research program (ACRP) report 14: Guidebook for measuring airport performance*. National Academies Press.

LAMPIRAN



Lampiran 1 Pengoperasian *AvioBridge*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2026)



Lampiran 2 Pengontrolan *Push Back Aircraft*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2026)

injourney
Janda International Airport

max 10

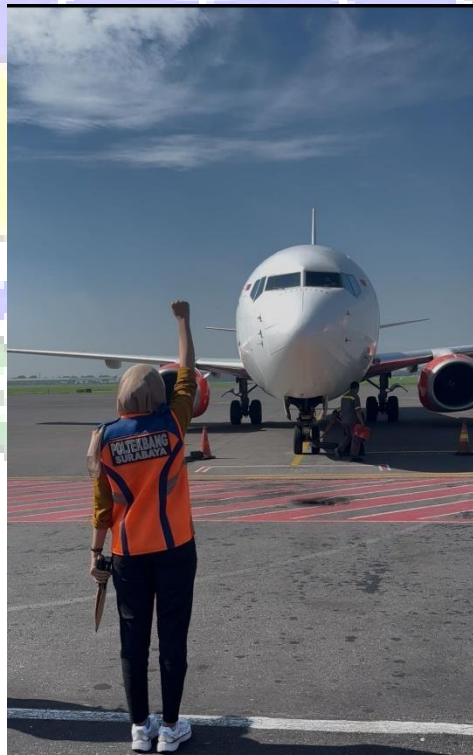
APRON MOVEMENT CONTROL SHEET

NO	SECTION	REGISTER	OPERATOR	DATE	TIME	BLK	SHIFT	REMARK
1	APR	1000	SVN	015	030	001	10.51	06
2	APR	1001	SVN	015	030	001	10.51	06
3	APR	1002	SVN	015	030	001	10.51	06
4	APR	1003	SVN	015	030	001	10.51	06
5	APR	1004	SVN	015	030	001	10.51	06
6	APR	1005	SVN	015	030	001	10.51	06
7	APR	1006	SVN	015	030	001	10.51	06
8	APR	1007	SVN	015	030	001	10.51	06
9	APR	1008	SVN	015	030	001	10.51	06
10	APR	1009	SVN	015	030	001	10.51	06
11	APR	1010	SVN	015	030	001	10.51	06
12	APR	1011	SVN	015	030	001	10.51	06
13	APR	1012	SVN	015	030	001	10.51	06
14	APR	1013	SVN	015	030	001	10.51	06
15	APR	1014	SVN	015	030	001	10.51	06
16	APR	1015	SVN	015	030	001	10.51	06
17	APR	1016	SVN	015	030	001	10.51	06
18	APR	1017	SVN	015	030	001	10.51	06
19	APR	1018	SVN	015	030	001	10.51	06
20	APR	1019	SVN	015	030	001	10.51	06
21	APR	1020	SVN	015	030	001	10.51	06
22	APR	1021	SVN	015	030	001	10.51	06
23	APR	1022	SVN	015	030	001	10.51	06
24	APR	1023	SVN	015	030	001	10.51	06
25	APR	1024	SVN	015	030	001	10.51	06
26	APR	1025	SVN	015	030	001	10.51	06
27	APR	1026	SVN	015	030	001	10.51	06
28	APR	1027	SVN	015	030	001	10.51	06
29	APR	1028	SVN	015	030	001	10.51	06
30	APR	1029	SVN	015	030	001	10.51	06
31	APR	1030	SVN	015	030	001	10.51	06
32	APR	1031	SVN	015	030	001	10.51	06
33	APR	1032	SVN	015	030	001	10.51	06
34	APR	1033	SVN	015	030	001	10.51	06
35	APR	1034	SVN	015	030	001	10.51	06
36	APR	1035	SVN	015	030	001	10.51	06
37	APR	1036	SVN	015	030	001	10.51	06
38	APR	1037	SVN	015	030	001	10.51	06
39	APR	1038	SVN	015	030	001	10.51	06
40	APR	1039	SVN	015	030	001	10.51	06
41	APR	1040	SVN	015	030	001	10.51	06
42	APR	1041	SVN	015	030	001	10.51	06
43	APR	1042	SVN	015	030	001	10.51	06
44	APR	1043	SVN	015	030	001	10.51	06
45	APR	1044	SVN	015	030	001	10.51	06
46	APR	1045	SVN	015	030	001	10.51	06
47	APR	1046	SVN	015	030	001	10.51	06
48	APR	1047	SVN	015	030	001	10.51	06
49	APR	1048	SVN	015	030	001	10.51	06
50	APR	1049	SVN	015	030	001	10.51	06
51	APR	1050	SVN	015	030	001	10.51	06
52	APR	1051	SVN	015	030	001	10.51	06
53	APR	1052	SVN	015	030	001	10.51	06
54	APR	1053	SVN	015	030	001	10.51	06
55	APR	1054	SVN	015	030	001	10.51	06
56	APR	1055	SVN	015	030	001	10.51	06
57	APR	1056	SVN	015	030	001	10.51	06
58	APR	1057	SVN	015	030	001	10.51	06
59	APR	1058	SVN	015	030	001	10.51	06
60	APR	1059	SVN	015	030	001	10.51	06
61	APR	1060	SVN	015	030	001	10.51	06
62	APR	1061	SVN	015	030	001	10.51	06
63	APR	1062	SVN	015	030	001	10.51	06
64	APR	1063	SVN	015	030	001	10.51	06
65	APR	1064	SVN	015	030	001	10.51	06
66	APR	1065	SVN	015	030	001	10.51	06
67	APR	1066	SVN	015	030	001	10.51	06
68	APR	1067	SVN	015	030	001	10.51	06
69	APR	1068	SVN	015	030	001	10.51	06
70	APR	1069	SVN	015	030	001	10.51	06
71	APR	1070	SVN	015	030	001	10.51	06
72	APR	1071	SVN	015	030	001	10.51	06
73	APR	1072	SVN	015	030	001	10.51	06
74	APR	1073	SVN	015	030	001	10.51	06
75	APR	1074	SVN	015	030	001	10.51	06
76	APR	1075	SVN	015	030	001	10.51	06
77	APR	1076	SVN	015	030	001	10.51	06
78	APR	1077	SVN	015	030	001	10.51	06
79	APR	1078	SVN	015	030	001	10.51	06
80	APR	1079	SVN	015	030	001	10.51	06
81	APR	1080	SVN	015	030	001	10.51	06
82	APR	1081	SVN	015	030	001	10.51	06
83	APR	1082	SVN	015	030	001	10.51	06
84	APR	1083	SVN	015	030	001	10.51	06
85	APR	1084	SVN	015	030	001	10.51	06
86	APR	1085	SVN	015	030	001	10.51	06
87	APR	1086	SVN	015	030	001	10.51	06
88	APR	1087	SVN	015	030	001	10.51	06
89	APR	1088	SVN	015	030	001	10.51	06
90	APR	1089	SVN	015	030	001	10.51	06
91	APR	1090	SVN	015	030	001	10.51	06
92	APR	1091	SVN	015	030	001	10.51	06
93	APR	1092	SVN	015	030	001	10.51	06
94	APR	1093	SVN	015	030	001	10.51	06
95	APR	1094	SVN	015	030	001	10.51	06
96	APR	1095	SVN	015	030	001	10.51	06
97	APR	1096	SVN	015	030	001	10.51	06
98	APR	1097	SVN	015	030	001	10.51	06
99	APR	1098	SVN	015	030	001	10.51	06
100	APR	1099	SVN	015	030	001	10.51	06

Form ABC

Lampiran 3 Apron Movement control Sheet

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2026)



Lampiran 4 Marshaller Aircraft Narrow Body

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2026)

injourney AIRPORTS **Juanda International Airport**
By injourney airport

AVIOBRIDGE UTILIZATION SERVICES

SERVICING FOR	DATE OF UTILIZATION	AIRLINES	FLIGHT		AIRCRAFT TYPE		
			NUMBER	REGISTRATION			
ARR	01/26	CTU	635	PA 610	A 320		
DEP	02		171				
PARKING STAND	AVIOBRIDGE USED		ROUTE		MTOW	DOCKING TIME (Local Time)	DEDOCKING TIME (Local Time)
	NUMBER	TYPE	FROM	TO			
	08	R3	LOP	CHL		19.49	20.40

ARRIVAL					DEPARTURE						
A	C	I	TOTAL	BAGGAGE	CARGO	A	C	I	TOTAL	BAGGAGE	CARGO
167	01	04	172	676	781	171	01	01	174	651	651

DESCRIPTION OF REMARKS (IF ANY) :

SIGN	AVIOBRIDGE OPERATOR		SIGN	UTILIZING COMPANY	
	DOCKING	DEDOCKING		DOCKING	DEDOCKING
NAME			NAME		

Lampiran 5 Pengisian Aviobridge Utilization Service
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2026)

The screenshot displays the Aircraft Turnaround View (ATV) system interface. It shows a list of flights with columns for flight number, airline, arrival time, departure time, and turnaround time. The interface is color-coded with green for arrivals and red for departures. The top navigation bar includes options like 'FLIGHTS', 'ARRIVAL', and 'DEPARTURE'. The main table lists various flight numbers and their corresponding turnaround times, with some cells highlighted in yellow or red.

Lampiran 6 Sistem Aircraft Turnaround View (ATV)
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2026)