

**PENERTIBAN TERHADAP JASA TRANSPORTASI ILEGAL
DI AREA SISI DARAT LOBY TERMINAL KEDATANGAN
BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal : 01 Desember 2025 - 27 Februari 2026**



Disusun Oleh :

**SHANDY SYAHINDRA
NIT. 30623021**

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

**PENERTIBAN TERHADAP JASA TRANSPORTASI ILEGAL
DI AREA SISI DARAT LOBY TERMINAL KEDATANGAN
BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal : 01 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Disusun Oleh :

**SHANDY SYAHINDRA
NIT. 30623021**

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

LEMBAR PERSETUJUAN

PENERTIBAN TERHADAP JASA TRANSPORTASI ILEGAL DI AREA SISI
DARAT LOBY TERMINAL KEDATANGAN BANDARA INTERNASIONAL
I GUSTI NGURAH RAI

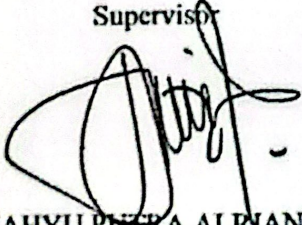
Oleh :

SHANDY SYAHINDRA
NIT. 30623021

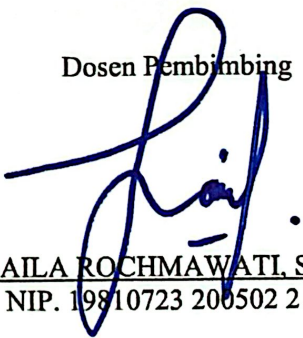
Laporan *On The Job Training* (OJT) telah diterima dan disahkan
sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh :

Supervisor


WAHYU PUTRA ALRIANTO
NIK. 20247348

Dosen Pembimbing


Dr. LAILA ROCHMAWATI, S.S., M. Pd
NIP. 19810723 200502 2 001

Mengetahui,
Airport Security Services Division Head

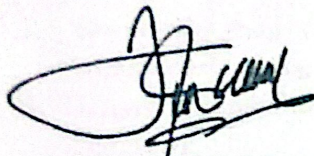

I DEWA KETUT ARSANA
NIK. 20240353

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji
Pada tanggal 19 Februari 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu
komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua,



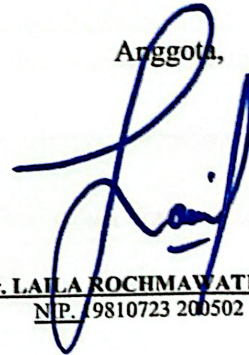
I DEWA KETUT ARSANA
NIK. 20240353

Sekretaris,



WAHYU PUTRA ALRIANTO
NIK. 20247348

Anggota,



Dr. LAILA ROCHMAWATI, S.S., M.Pd
NIP. 19810723 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas Rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training (OJT)* yang telah dilaksanakan mulai tanggal 1 Desember 2025 sampai dengan 27 Februari 2026 di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Selama pelaksanaan OJT, penulis memperoleh banyak pengalaman dan pengetahuan baru yang sangat bermanfaat, baik dalam hal keterampilan teknis maupun kemampuan profesional di dunia kerja. Kegiatan OJT juga memberikan kesempatan kepada penulis untuk menerapkan teori yang telah dipelajari di bangku pendidikan ke dalam situasi nyata di lingkungan kerja. Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugrah dan lindungan pada hamba-Nya;
2. Ibu penulis yang selalu memberikan doa dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan kegiatan ini dengan baik;
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. Ibu Dr. Laila Rochmawati, S.S, M. Pd selaku dosen pembimbing *On the Job Training (OJT)* Politeknik Penerbangan Surabaya;
6. Seluruh jajaran dan staff PT Angkasa Pura Indonesia (Persero) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama kegiatan *On the Job Training*;
7. Seluruh rekan-rekan *On the Job Training (OJT)* Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Politeknik Penerbangan Surabaya atas kebersamaan dan kerjasamanya;

Penulis menyadari bahwa Laporan *On the Job Training (OJT)* ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan, akhir kata penulis mengucapkan terima kasih.

Badung, 10 Februari 2026



SHANDY SYAHINDRA

DAFTAR ISI

PENERTIBAN TERHADAP JASA TRANSPORTASI ILEGAL DI AREA SISI DARAT LOBY TERMINAL KEDATANGAN BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	2
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT).....	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.....	4
2.2 Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura Indonesia.....	6
2.3 Data Umum PT. Angkasa Pura Indonesia	8
2.3.1 Identitas PT. Angkasa Pura Indonesia	8
2.3.2 Visi PT. Angkasa Pura Indonesia	8
2.3.3 Misi PT. Angkasa Pura Indonesia	8
BAB III PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	9
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	9
3.1.1 Wilayah Kerja.....	9
3.1.2 Prosedur Pelayanan.....	11
3.2 Jadwal OJT.....	11
3.3 Tinjauan Teori.....	15
3.3.1 Bandar Udara	15
3.3.2 Penertiban	15
3.3.3 Jasa Transportasi Resmi	16
3.3.4 Jasa Transportasi Ilegal.....	17
3.4 Permasalahan.....	17
3.5 Penyelesaian.....	27

BAB IV PENUTUP	30
4.1 Kesimpulan	30
4.2 Saran.....	31
DAFTAR PUSTAKA	32
LAMPIRAN	33



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandara I Gusti Ngurah Rai	4
Gambar 2. 2 Logo PT Angkasa Pura Indonesia	6
Gambar 3. 1 Jadwal OJT unit AVSEC bulan Desember	13
Gambar 3. 2 Jadwal OJT unit AVSEC bulan Desember 2025 – Januari 2026	14
Gambar 3. 3 Jadwal OJT unit AMC bulan Februari 2026	14
Gambar 3. 4 Jadwal OJT unit AMC bulan Februari 2026	14



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Identitas PT Angkasa Pura Indonesia	8
Tabel 3. 1 Hasil wawancara penulis dengan jasa transportasi resmi	21
Tabel 3. 2 Dokumentasi lapangan terkait penemuan jasa transportasi ilegal	27



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kegiatan On the Job Training (OJT) merupakan bagian penting dalam proses pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Program ini bertujuan untuk memberikan pengalaman kerja nyata kepada para taruna agar mampu memahami secara langsung kondisi operasional di dunia kerja, khususnya di lingkungan industri penerbangan. Melalui pelaksanaan OJT, taruna diharapkan dapat mengimplementasikan teori yang telah diperoleh selama perkuliahan ke dalam praktik lapangan, sekaligus mengenal prosedur serta regulasi yang berlaku di lingkungan bandar udara.

Dalam pelaksanaan OJT ini, penulis ditempatkan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, yang merupakan salah satu bandara tersibuk di Indonesia dengan pergerakan penumpang yang tinggi setiap harinya. Tingginya mobilitas penumpang tersebut menuntut tersedianya sistem transportasi darat yang tertib, aman, dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, khususnya pada wilayah sisi darat (*land side*) bandara sebagai area peralihan antara moda transportasi udara dan darat.

Wilayah sisi darat bandara memiliki peran strategis dalam memberikan kesan pertama bagi penumpang setelah tiba di bandara. Oleh karena itu, pengelolaan aktivitas transportasi di area ini harus dilakukan secara teratur dan sesuai regulasi guna menjamin keamanan, kenyamanan, serta kelancaran arus penumpang. Namun, selama pelaksanaan OJT, penulis menemukan adanya jasa transportasi ilegal yang masih beroperasi dan melakukan aktivitas penawaran jasa angkutan kepada penumpang di dalam kawasan bandara.

Keberadaan jasa transportasi ilegal tersebut bertentangan dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Penertiban Pengusahaan Angkutan Darat di Bandar Udara, yang menyatakan bahwa setiap angkutan darat yang beroperasi di dalam kawasan bandara wajib memiliki izin serta kerja sama dengan pengelola bandara.

Angkutan yang tidak memiliki izin resmi dinyatakan tidak diperbolehkan berada dan beroperasi di lingkungan bandara.

Aktivitas jasa transportasi ilegal di wilayah sisi darat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dapat menimbulkan berbagai dampak negatif, antara lain terganggunya ketertiban operasional bandara, berkurangnya rasa aman dan nyaman bagi penumpang, serta berpotensi menimbulkan konflik dengan penyedia jasa transportasi resmi yang telah memiliki izin operasional dan kerja sama dengan pengelola bandara. Selain itu, keberadaan jasa transportasi ilegal juga dapat mencoreng citra bandara sebagai fasilitas publik yang mengutamakan keselamatan, keamanan, dan pelayanan prima.

Berdasarkan kondisi tersebut, penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan ini dalam laporan OJT dengan judul “PENERTIBAN TERHADAP JASA TRANSPORTASI ILEGAL DI AREA SISI DARAT LOBY TERMINAL KEDATANGAN BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI.”

Melalui laporan ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai kondisi aktual di lapangan, mengkaji kesesuaian pelaksanaan operasional dengan regulasi yang berlaku, serta menjadi bahan evaluasi dan masukan bagi pihak terkait dalam upaya meningkatkan ketertiban dan pengelolaan transportasi darat di lingkungan bandara.

1.2 Maksud dan Manfaat

Tujuan utama dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) bagi taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya adalah untuk memberikan kesempatan kepada taruna agar dapat memahami dan mengalami langsung dunia kerja di bidang penerbangan. Secara khusus, kegiatan ini bertujuan untuk:

1. Menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam kegiatan operasional di lapangan.;
2. Membentuk sikap profesional, disiplin, bertanggung jawab, serta kemampuan bekerja sama dalam situasi kerja nyata;
3. Membentuk sikap profesional, disiplin, bertanggung jawab, serta kemampuan bekerja sama dalam situasi kerja nyata;

4. Membangun kesiapan mental serta kemampuan beradaptasi dengan dunia kerja setelah masa studi selesai;
5. Mengetahui fungsi dan peran berbagai fasilitas bandara tempat pelaksanaan OJT, terutama yang berkaitan dengan operasional penerbangan, layanan terminal, dan penanganan bagasi;
6. Meningkatkan hubungan kerja sama antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau instansi terkait.

Adapun manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* oleh mahasiswa/i Politeknik Penerbangan Surabaya adalah :

1. Menambah wawasan dan pengalaman mengenai kondisi kerja yang sebenarnya;
2. Mendorong terciptanya lulusan transportasi udara yang kompetitif dan memiliki sertifikasi sesuai standar nasional maupun internasional.
3. Mengembangkan kemampuan komunikasi, berpikir kritis, memecahkan masalah, serta mengambil keputusan;
4. Melatih kedisiplinan dan tanggung jawab dalam menjalankan tugas pada lingkungan kerja profesional;
5. Menumbuhkan kepercayaan diri dalam menghadapi berbagai situasi serta meningkatkan motivasi untuk berprestasi.
6. Memperluas pemahaman mengenai budaya kerja industri, etika profesional, dan pentingnya menjalin hubungan baik dengan rekan kerja maupun penumpang.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2. 1 Bandara I Gusti Ngurah Rai

Bandar Udara Ngurah Rai mulai dibangun pada tahun 1930 oleh Departement *voor Verkeer- en Waterstaat*, yang merupakan cikal bakal Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. Pada awalnya, landasan pacu yang ada hanyalah sebuah *airstrip* sepanjang 700 meter dengan permukaan rumput, terletak di antara area persawahan dan pemakaman di Desa Tuban. Karena letaknya tersebut, masyarakat setempat menyebut fasilitas ini sebagai Pelabuhan Udara Tuban. Pada tahun 1935, *airstrip* ini telah dilengkapi dengan perangkat telegraf, dan maskapai *Koninklijk Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij* mulai melakukan pendaratan rutin di wilayah Bali Selatan, sebutan lain bagi Pelabuhan Udara Tuban pada masa itu.

Pada tahun 1942, *South Bali Airstrip* dibom oleh Tentara Jepang dan kemudian diambil alih untuk dijadikan lokasi pendaratan pesawat tempur serta pesawat angkut mereka. Kerusakan akibat serangan tersebut diperbaiki oleh pihak Jepang dengan memanfaatkan *Pear Still Plate*, yaitu sistem pelat baja.

Dalam kurun lima tahun berikutnya (1942–1947), *airstrip* tersebut mengalami pengembangan, termasuk perpanjangan landas pacu dari 700 meter menjadi 1,2 kilometer. Pada tahun 1949, dibangunlah gedung terminal dan menara pengawas penerbangan sederhana yang berbahan kayu. Pada masa itu, komunikasi penerbangan masih menggunakan transceiver dengan kode Morse.

Dalam upaya mendukung pengembangan pariwisata Bali, Pemerintah Indonesia kembali membangun gedung terminal internasional serta memperpanjang landas pacu ke arah barat dari panjang semula 1,2 kilometer menjadi 2,7 kilometer, dengan tambahan overrun masing-masing 100 meter di kedua ujungnya. Pembangunan yang berlangsung pada periode 1963–1969 ini dikenal sebagai Proyek Bandara Tuban dan sekaligus menjadi langkah persiapan untuk menginternasionalisasi Pelabuhan Udara Tuban.

Proses reklamasi pantai sepanjang 1,5 kilometer dilakukan dengan memanfaatkan material batu kapur dari Ungasan serta batu kali dan pasir yang diambil dari Sungai Antosari di Tabanan. Setelah pembangunan terminal sementara dan runway dalam Proyek Bandara Tuban selesai, pemerintah resmi membuka layanan penerbangan internasional di Pelabuhan Udara Tuban pada 10 Agustus 1966.

Peresmian akhir pengembangan bandara dilakukan oleh Presiden Soeharto pada 1 Agustus 1969, bersamaan dengan perubahan nama resmi menjadi Pelabuhan Udara Internasional Ngurah Rai (Ngurah Rai International Airport). Peristiwa ini sekaligus menandai transformasi bandara dari fasilitas militer dan domestik menjadi bandar udara internasional modern yang mendukung pariwisata Bali. Meski sempat mengalami kerusakan akibat letusan Gunung Agung pada tahun 1963, perbaikan dilakukan secara cepat agar operasional penerbangan dapat kembali normal.

Untuk menyesuaikan dengan meningkatnya jumlah penumpang dan volume kargo, pemerintah kembali melakukan pengembangan pada periode 1975–1978, termasuk pembangunan terminal internasional baru. Terminal lama kemudian dialihfungsikan menjadi terminal domestik, sementara fasilitas terminal domestik sebelumnya digunakan untuk kegiatan kargo, jasa katering, dan gedung serbaguna.

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai terus berkembang sebagai pusat transportasi udara yang sangat penting bagi Pulau Bali. Berbagai peningkatan pada infrastruktur, kualitas layanan, dan standar keselamatan membuat bandara ini meraih sejumlah penghargaan, termasuk dinobatkan

sebagai Bandara Terbaik di Dunia oleh Airport Council International (ACI) pada tahun 2015. Hingga saat ini, bandara tersebut melayani banyak rute penerbangan domestik maupun internasional, sehingga menjadi pintu gerbang utama bagi wisatawan mancanegara yang datang ke Indonesia, khususnya menuju destinasi pariwisata di Pulau Bali.

2.2 Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura Indonesia



Gambar 2. 2 Logo PT Angkasa Pura Indonesia

PT Angkasa Pura Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang pengelolaan dan pelayanan jasa kebandarudaraan di Indonesia. Perusahaan ini memiliki peran strategis dalam mendukung penyelenggaraan transportasi udara nasional serta peningkatan kualitas pelayanan bandar udara yang aman, tertib, dan berstandar internasional..

Sejarah PT Angkasa Pura Indonesia bermula pada tahun **1962** dengan didirikannya Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran, yang bertugas mengelola Bandar Udara Kemayoran, Jakarta. Pembentukan perusahaan ini menjadi tonggak awal pengelolaan bandar udara secara profesional oleh negara. Seiring perkembangan industri penerbangan nasional dan meningkatnya kebutuhan akan pelayanan bandara yang lebih terstruktur, status perusahaan kemudian mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura.

Dalam perkembangannya, pemerintah melakukan pemisahan pengelolaan bandar udara menjadi dua wilayah kerja. Hal tersebut ditandai

dengan berdirinya PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero), yang masing-masing bertanggung jawab mengelola bandar udara di wilayah Indonesia bagian tengah dan timur, serta wilayah barat Indonesia. Kedua perusahaan tersebut berperan penting dalam pembangunan, pengoperasian, dan modernisasi bandar udara di Indonesia selama beberapa dekade.

Sebagai bagian dari transformasi dan penguatan industri aviasi nasional, pemerintah melakukan penggabungan (merger) antara PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero). Sejak tahun 2024, kedua entitas tersebut resmi bergabung menjadi satu perusahaan dengan nama PT Angkasa Pura Indonesia, yang dikenal dengan brand InJourney Airports, dan berada di bawah naungan PT Aviassi Pariwisata Indonesia (Persero) atau InJourney sebagai holding BUMN pariwisata dan pendukung.

PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) bertanggung jawab dalam pengelolaan operasional bandar udara, penyediaan fasilitas sisi udara (airside) dan sisi darat (landside), pelayanan kepada pengguna jasa bandara, serta pengawasan terhadap seluruh aktivitas di kawasan bandar udara. Pengelolaan tersebut mencakup aspek keselamatan, keamanan, pelayanan, dan kepatuhan terhadap regulasi penerbangan nasional maupun internasional.

Salah satu bandar udara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) adalah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, yang merupakan salah satu bandara utama dan tersibuk di Indonesia. Bandara ini berperan penting sebagai gerbang utama pariwisata internasional menuju Pulau Bali, sehingga membutuhkan pengelolaan operasional yang profesional, terintegrasi, dan berorientasi pada pelayanan prima.

Melalui pengelolaan yang terstandarisasi dan berkelanjutan, PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) terus berkomitmen untuk meningkatkan kualitas pelayanan bandara, mendukung kelancaran operasional penerbangan, serta menciptakan lingkungan bandar udara yang aman, tertib, dan nyaman bagi seluruh pengguna jasa.

2.3 Data Umum PT. Angkasa Pura Indonesia

2.3.1 Identitas PT. Angkasa Pura Indonesia

ASPEK	KETERANGAN
Nama Perusahaan	PT Angkasa Pura Indonesia
Jenis Usaha	Layanan ground handling, kargo, assistance bandara, lounge, dan flight support
Nama Brand	InJourney Airports
Bentuk Badan Usaha	Badan Usaha Milik Negara (BUMN)
Bidang Usaha	Pengelolaan dan pelayanan jasa kebandarudaraan
Tahun Berdiri	1962
Status Perusahaan	Persero
Holding	PT Aviassi Pariwisata Indonesia (Persero) / InJourney
Wilayah Operasional Bandara	Seluruh wilayah Indonesia
Jumlah Bandar Udara yang Dikelola	37 Bandara di seluruh Indonesia
Kantor Pusat	Soekarno–Hatta International Airport

Tabel 2. 1 Identitas PT Angkasa Pura Indonesia

2.3.2 Visi PT. Angkasa Pura Indonesia

PT Angkasa Pura Indonesia memiliki visi untuk menjadi operator bandara kelas dunia yang tidak hanya berfungsi sebagai pengelolabandara, tetapi juga sebagai penghubung global. Perusahaan ini berkomitmen untuk meningkatkan konektivitas udara, mendukung pertumbuhan pariwisata di Indonesia, serta berperan sebagai pencipta nilai, wajah kebanggaan bangsa, dan agen pembangunan.

2.3.3 Misi PT. Angkasa Pura Indonesia

PT Angkasa Pura Indonesia memiliki misi untuk menyediakan pelayanan berstandar internasional di seluruh bandara yang dikelola, dengan menghadirkan layanan yang mencerminkan keramahan khas Indonesia.

BAB III

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

3.1.1 Wilayah Kerja

A. Unit Aviation Security

Unit Aviation Security (Avsec) merupakan unit kerja yang memiliki peran strategis dalam menjamin keamanan penerbangan serta menjaga ketertiban di lingkungan bandar udara. Penyelenggaraan fungsi keamanan penerbangan ini bertujuan untuk melindungi penumpang, awak pesawat, personel bandara, pesawat udara, serta fasilitas bandar udara dari segala bentuk ancaman dan gangguan keamanan. Dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT), penulis ditempatkan pada Unit Aviation Security di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, dengan area kerja utama berada di sisi darat (landside), khususnya pada terminal kedatangan internasional.

Pelaksanaan tugas dan fungsi Aviation Security berlandaskan pada berbagai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, antara lain Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengamanatkan bahwa keamanan penerbangan merupakan tanggung jawab bersama antara penyelenggara bandar udara dan pihak terkait lainnya. Selain itu, Aviation Security juga mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, yang mengatur secara komprehensif mengenai sistem, prosedur, serta standar pengamanan penerbangan sipil di Indonesia. Peraturan tersebut menegaskan bahwa keamanan penerbangan merupakan kondisi yang harus diwujudkan melalui keterpaduan sumber daya manusia, fasilitas, serta prosedur pengamanan guna melindungi penerbangan dari tindakan melawan hukum. Pada tingkat operasional, pelaksanaan pengamanan bandar udara juga

berpedoman pada ketentuan pengendalian akses menuju daerah keamanan terbatas bandar udara serta standar operasional yang ditetapkan oleh pengelola bandara, sehingga kegiatan pengamanan dapat berjalan secara efektif, terkoordinasi, dan sesuai dengan prinsip keselamatan serta keamanan penerbangan.

B. Unit AMC (Apron Movement Control)

Selain melaksanakan kegiatan On the Job Training (OJT) pada unit Aviation Security, penulis juga memperoleh kesempatan untuk melaksanakan OJT pada unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali. Unit Apron Movement Control merupakan salah satu unit operasional di sisi udara (airside) bandara yang memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran, ketertiban, dan keselamatan aktivitas operasional pesawat udara serta kendaraan pelayanan darat di area apron. Keberadaan unit ini sangat diperlukan mengingat area apron merupakan salah satu area dengan tingkat aktivitas operasional yang tinggi dan memiliki risiko keselamatan yang cukup besar apabila tidak diawasi secara optimal.

Wilayah kerja unit AMC secara umum meliputi seluruh area apron bandar udara, yaitu area parkir pesawat (aircraft stand), *Access Road*, *Service Road* serta area pendukung kegiatan pelayanan pesawat seperti proses boarding dan deborading penumpang, bongkar muat bagasi dan kargo, pengisian bahan bakar pesawat, serta aktivitas ground handling lainnya. Area apron termasuk daerah keamanan terbatas (DKT) yang hanya dapat diakses oleh personel yang memiliki izin khusus, karena aktivitas yang berlangsung di area tersebut berkaitan langsung dengan keselamatan penerbangan dan kelancaran operasional bandar udara.

Pelaksanaan tugas unit Apron Movement Control di bandar udara juga didasarkan pada berbagai regulasi dan ketentuan yang berlaku di bidang penerbangan, antara lain Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor PM 55 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (CASR Part 139) terkait standar teknis dan operasional bandar udara, serta ketentuan internasional seperti ICAO Annex 14 Aerodromes yang mengatur standar keselamatan dan operasional fasilitas bandar udara. Regulasi tersebut menjadi acuan dalam pelaksanaan pengawasan dan pengendalian aktivitas di area apron agar tetap memenuhi standar keselamatan penerbangan.

Dengan adanya pengawasan yang dilakukan oleh unit AMC, diharapkan seluruh aktivitas operasional di area apron Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dapat berjalan dengan aman, tertib, dan efisien. Selain itu, keberadaan unit ini juga berperan dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan secara keseluruhan serta menjaga standar keselamatan penerbangan sesuai dengan ketentuan nasional maupun internasional.

3.1.2 Prosedur Pelayanan

A. Aviation Security

Prosedur pelayanan pada Unit Aviation Security (Avsec) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dilaksanakan sebagai bagian dari upaya menjaga keamanan penerbangan serta ketertiban di lingkungan bandar udara, khususnya pada area sisi darat terminal kedatangan internasional. Pelaksanaan tugas ini mencakup kegiatan pengawasan, pemeriksaan, serta pengendalian aktivitas penumpang, pengunjung, dan pihak lain yang berada di area bandara guna mencegah potensi gangguan terhadap keamanan penerbangan maupun ketertiban operasional bandara.

Dalam pelaksanaannya, personel Aviation Security melakukan patroli rutin untuk memastikan situasi keamanan tetap kondusif, termasuk mengawasi kemungkinan adanya aktivitas yang tidak sesuai ketentuan seperti penawaran jasa transportasi ilegal. Selain itu, petugas juga melaksanakan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, awak

pesawat, dan barang bawaan menggunakan peralatan keamanan penerbangan seperti Walk Through Metal Detector (WTMD), Hand Held Metal Detector (HHMD), serta fasilitas pemeriksaan lainnya sesuai prosedur pemeriksaan berlapis yang telah distandarkan. Kegiatan pemeriksaan dilakukan dengan tetap mengutamakan aspek keselamatan, keamanan, serta kenyamanan penumpang, termasuk memperhatikan kebutuhan penumpang lanjut usia, anak-anak, maupun penumpang berkebutuhan khusus.

Selain pemeriksaan penumpang dan barang bawaan, Aviation Security juga bertanggung jawab dalam pengendalian akses menuju area terbatas dan area steril bandar udara melalui pemeriksaan identitas, izin masuk, serta pengawasan pergerakan orang dan kendaraan. Pelaksanaan prosedur pelayanan tersebut mengacu pada ketentuan keamanan penerbangan yang berlaku, termasuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan. Dengan penerapan prosedur pelayanan yang sistematis, terstandar, dan konsisten, diharapkan keamanan, ketertiban, serta kenyamanan pengguna jasa bandar udara dapat tetap terjaga sekaligus mendukung kelancaran operasional penerbangan secara keseluruhan.

B. Apron Movement Control

Prosedur pelayanan pada Unit Apron Movement Control (AMC) dilaksanakan sebagai bagian dari upaya menjaga kelancaran, keselamatan, serta keteraturan pergerakan pesawat udara di sisi udara bandar udara. Selama pelaksanaan OJT di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, kegiatan pelayanan AMC berfokus pada pengawasan operasional apron, pengaturan parkir pesawat, serta koordinasi dengan unit terkait guna memastikan seluruh aktivitas penerbangan di apron berjalan sesuai prosedur keselamatan dan standar operasional yang berlaku.

Selain plotting parkir pesawat, AMC juga terlibat dalam pengawasan pemasangan aviobridge guna memastikan proses embarkasi dan debarkasi penumpang berjalan aman. Pengawasan dilakukan untuk memastikan aviobridge terpasang sesuai prosedur keselamatan, tidak menimbulkan risiko terhadap pesawat maupun penumpang, serta mendukung kelancaran pelayanan penumpang di terminal. Di samping itu, AMC juga melaksanakan inspeksi runway secara berkala bersama unit terkait sebagai bagian dari upaya menjaga kondisi fasilitas sisi udara tetap layak operasional. Kegiatan inspeksi ini bertujuan mendeteksi potensi gangguan seperti Foreign Object Debris (FOD), kerusakan permukaan runway, maupun faktor lain yang dapat memengaruhi keselamatan penerbangan. Dengan pelaksanaan prosedur tersebut, diharapkan operasional sisi udara bandar udara dapat berlangsung secara aman, tertib, dan efisien.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y
NO	KETERANGAN	DESEMBER																						
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	16	17	18	19							
1	1	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4					
2	2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1					
3	3	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5					
4	4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4					
5	5	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1					
6	6	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5					
7	7	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4					
8	8	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1					
9	9	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5					
10	10	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4					
11	11	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1					
12	12	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5					
13	13	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4					
14	14	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1					
15	15	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5					
16	16	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4					
17	17	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1					
18	18	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5					
19	19	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4					
20	20	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1					
21	21	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5					
22	22	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4					
23	23	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 5													

Gambar 3. 1 Jadwal OJT unit AVSEC bulan Desember

[illegible][illegible]

Gambar 3. 4 Jadwal OJT unit AMC bulan Februari 2026

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan salah satu prasarana transportasi yang memiliki peranan strategis dalam mendukung mobilitas manusia dan barang, baik dalam lingkup nasional maupun internasional. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara didefinisikan sebagai kawasan di darat dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan.

Sebagai simpul transportasi, bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai tempat operasional penerbangan, tetapi juga sebagai pusat pelayanan publik yang melibatkan berbagai aktivitas pendukung, seperti pelayanan penumpang, pengelolaan bagasi, pelayanan kargo, serta penyediaan jasa transportasi lanjutan. Oleh karena itu, pengelolaan bandar udara harus dilakukan secara terpadu dengan memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa.

3.3.2 Penertiban

Penertiban merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh pihak berwenang untuk mengatur dan mengendalikan suatu kegiatan agar berjalan sesuai dengan norma, peraturan, dan ketentuan yang berlaku. Penertiban bertujuan untuk menciptakan kondisi yang tertib, aman, dan teratur dalam suatu lingkungan tertentu, baik dalam kehidupan bermasyarakat maupun dalam penyelenggaraan pelayanan publik. Dalam konteks transportasi, penertiban diartikan sebagai upaya sistematis untuk menertibkan aktivitas angkutan darat yang melanggar ketentuan, sehingga keberlangsungan operasional dan keselamatan pengguna jasa dapat terjamin.

Menurut Gautama (2015), yang dikutip dalam jurnal tentang penertiban lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pekanbaru, ketertiban adalah keadaan yang serba teratur dengan prinsip, kesopanan, dan kedisiplinan, dengan tujuan menciptakan suasana yang tentram dan damai. Dalam konteks tersebut, penertiban dipahami sebagai tindakan korektif yang dilakukan setelah proses pengawasan, ketika ditemukan pelanggaran terhadap peraturan yang telah dibuat. Penertiban tidak hanya bersifat represif, tetapi juga berfungsi sebagai upaya pencegahan agar pelanggaran serupa tidak terulang di masa mendatang.

Dalam konteks angkutan darat di bandar udara, penertiban memegang peranan penting karena kawasan bandara merupakan area dengan tingkat mobilitas dan interaksi yang tinggi. Keberadaan aktivitas yang tidak sesuai dengan ketentuan, seperti jasa transportasi ilegal, dapat mengganggu tatanan operasional yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, penertiban yang dilaksanakan secara konsisten dan berdasarkan regulasi, seperti Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985, menjadi salah satu kunci dalam menciptakan keamanan, kenyamanan, dan ketertiban di lingkungan bandar udara.

3.3.3 Jasa Transportasi Resmi

Jasa transportasi resmi di bandar udara merupakan penyedia layanan angkutan darat yang telah memiliki izin operasional dari instansi berwenang serta menjalin kerja sama resmi dengan pengelola bandara. Jasa transportasi ini diwajibkan memenuhi persyaratan administratif, teknis, dan operasional sesuai dengan regulasi yang berlaku, termasuk standar pelayanan kepada penumpang. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan umum didefinisikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan, yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan umum berbadan hukum.

Keberadaan jasa transportasi resmi bertujuan untuk memberikan jaminan keamanan, keselamatan, serta kepastian tarif kepada pengguna jasa. Penyedia jasa resmi biasanya telah melalui proses verifikasi terhadap kelayakan kendaraan, kompetensi pengemudi, dan sistem manajemen keselamatan, sehingga risiko kecelakaan dan permasalahan lain dapat diminimalkan. Selain itu, berdasarkan penelitian tentang pengelolaan transportasi di bandar udara, penyedia jasa resmi berada di bawah pengawasan pengelola bandara sehingga setiap aktivitas operasionalnya dapat dikendalikan, dievaluasi, dan diperbaiki secara berkala.

Dalam konteks Bandara I Gusti Ngurah Rai, jasa transportasi resmi meliputi taksi resmi, shuttle bus, dan angkutan umum yang terdaftar dalam sistem operasional bandara dan memiliki kerja sama resmi dengan pengelola bandara. Kehadiran jasa transportasi resmi sangat penting untuk menjamin kelancaran pergerakan penumpang, meminimalkan potensi konflik, serta memberikan kepastian tarif dan kualitas pelayanan.

3.3.4 Jasa Transportasi Ilegal

Jasa transportasi ilegal adalah angkutan darat yang beroperasi tanpa izin resmi dari instansi berwenang dan tanpa kerja sama dengan pengelola bandara. Berdasarkan kajian tentang travel ilegal, jasa transportasi ilegal merupakan bentuk layanan angkutan penumpang yang beroperasi tanpa izin resmi dari dinas perhubungan, sehingga kegiatannya dikategorikan sebagai pelanggaran administratif dan perbuatan melawan hukum. Jasa transportasi ilegal umumnya melakukan aktivitas penawaran secara langsung kepada penumpang di area terminal tanpa mengikuti ketentuan yang telah ditetapkan, seperti tidak terdaftar dalam sistem angkutan resmi bandara dan tidak memenuhi standar administratif serta teknis yang berlaku.

Menurut penelitian yang dimuat dalam JIANA: Jurnal Ilmu Administrasi Negara (2022), travel ilegal merupakan bentuk layanan angkutan penumpang yang beroperasi tanpa izin resmi dari dinas

perhubungan, sehingga kegiatannya dikategorikan sebagai pelanggaran administratif dan perbuatan melawan hukum. Penelitian tersebut menjelaskan bahwa travel ilegal sering muncul dalam bentuk travel tembak atau travel bodong yang menawarkan jasa kepada penumpang di lokasi-lokasi tidak resmi, tanpa melalui prosedur pendaftaran dan pengawasan yang berlaku.

Penumpang yang menggunakan jasa transportasi ilegal tidak mendapatkan perlindungan hukum dan standar keselamatan yang dijamin, sehingga berisiko mengalami kecelakaan, penipuan tarif, atau tindakan tidak menyenangkan lainnya. Kajian hukum tentang angkutan umum ilegal menegaskan bahwa moda transportasi darat ilegal berpotensi menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik dari sisi keselamatan maupun kepastian hukum, karena tidak berada dalam sistem pengawasan yang jelas. Dalam konteks Bandara I Gusti Ngurah Rai, keberadaan jasa transportasi ilegal di area sisi darat lobi terminal kedatangan internasional dapat mengganggu tatanan operasional dan menurunkan citra pelayanan bandara sebagai fasilitas transportasi yang tertib dan terjamin.

3.4 Permasalahan

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, penulis menemukan adanya aktivitas jasa transportasi ilegal yang masih beroperasi pada area sisi darat, khususnya di lobi terminal kedatangan internasional. Aktivitas tersebut umumnya berupa penawaran jasa transportasi secara langsung kepada penumpang yang baru tiba di bandara tanpa melalui mekanisme resmi yang telah ditetapkan oleh pengelola bandara.

Keberadaan jasa transportasi ilegal tersebut tidak sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Penertiban Pengusahaan Angkutan Darat di Bandar Udara, yang menyatakan bahwa setiap angkutan darat yang beroperasi di kawasan bandara wajib memiliki izin

operasional serta menjalin kerja sama dengan pihak pengelola bandara. Dengan demikian, aktivitas transportasi ilegal yang masih berlangsung menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara regulasi yang berlaku dengan kondisi operasional yang terjadi di lapangan.

Selain bertentangan dengan regulasi, keberadaan jasa transportasi ilegal juga menimbulkan kerugian bagi jasa transportasi resmi yang telah memenuhi persyaratan administrasi dan menjalin kerja sama dengan pihak bandara. Transportasi resmi memiliki kewajiban membayar biaya kerja sama serta mematuhi ketentuan operasional yang berlaku, sehingga muncul ketidakseimbangan dalam persaingan usaha. Kondisi ini berpotensi menyebabkan penurunan pendapatan, persaingan tarif yang tidak sehat, serta potensi perselisihan di area penjemputan penumpang.

Untuk memperkuat identifikasi permasalahan, penulis melakukan wawancara kepada 20 orang pengemudi jasa transportasi resmi yang beroperasi di kawasan Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Wawancara ini dilakukan guna mengetahui secara langsung keluhan serta dampak yang dirasakan akibat keberadaan jasa transportasi ilegal.

NO	RESPONDEN	HASIL WAWANCARA
1	R1	Mengalami penurunan pendapatan sejak maraknya transportasi ilegal.
2	R2	Persaingan menjadi tidak sehat karena transportasi ilegal tidak membayar izin resmi.
3	R3	Penumpang sering memilih tarif lebih murah tanpa mengetahui risiko.
4	R4	Pendapatan menjadi tidak stabil, terutama pada jam sibuk kedatangan penerbangan.
5	R5	Merasa dirugikan karena telah memenuhi persyaratan administrasi dan membayar kontribusi resmi kepada pihak bandara.

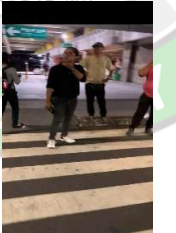
6	R6	Potensi konflik sering terjadi di area penjemputan penumpang.
7	R7	Transportasi ilegal sering mengambil penumpang secara sembunyi-sembunyi.
8	R8	Omzet menurun terutama saat jam sibuk kedatangan.
9	R9	Kurangnya efek jera membuat pelaku ilegal terus beroperasi.
10	R10	Persaingan tarif menjadi tidak terkendali.
11	R11	Merasa tidak ada perlindungan maksimal bagi transportasi resmi.
12	R12	Penumpang sering kesulitan membedakan antara transportasi resmi dan ilegal.
13	R13	Keberadaan ilegal mempengaruhi citra transportasi bandara.
14	R14	Sering terjadi ketegangan antar sopir di lapangan.
15	R15	Mengalami penurunan jumlah order harian.
16	R16	Transportasi ilegal tidak mengikuti aturan antrean resmi.
17	R17	Pengawasan di lapangan dinilai masih perlu ditingkatkan agar lebih optimal..
18	R18	Kerugian dirasakan karena sudah membayar kontribusi resmi.
19	R19	Mengharapkan adanya penindakan dan sanksi yang lebih tegas terhadap transportasi ilegal.

20	R20	Persaingan tidak seimbang karena transportasi ilegal tidak memiliki beban biaya operasional resmi.
----	-----	--

Tabel 3. 1 Hasil wawancara penulis dengan jasa transportasi resmi

Berdasarkan Tabel 3.1 hasil wawancara dengan 20 responden jasa transportasi resmi, dapat disimpulkan bahwa keberadaan jasa transportasi ilegal memberikan dampak negatif secara langsung terhadap operasional transportasi resmi di kawasan Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Mayoritas responden menyatakan mengalami penurunan pendapatan, ketidakstabilan jumlah penumpang, serta persaingan usaha yang tidak sehat akibat perbedaan kewajiban perizinan dan biaya operasional. Selain itu, muncul potensi perselisihan di lapangan serta ketidaktertiban dalam sistem antrean penjemputan penumpang. Dengan demikian, hasil wawancara tersebut memperkuat bahwa permasalahan transportasi ilegal tidak hanya berdampak pada aspek ekonomi, tetapi juga pada ketertiban dan stabilitas operasional di kawasan bandara.

Salah satu faktor yang diduga menyebabkan masih ditemukannya jasa transportasi ilegal di area terminal kedatangan internasional adalah belum adanya peraturan yang secara khusus mengatur dasar hukum penindakan terhadap aktivitas tersebut. Penanganan yang selama ini dilakukan hanya bersifat administratif, yaitu melalui pembuatan surat pernyataan bermaterai. Bentuk penindakan tersebut dinilai belum cukup efektif karena dalam beberapa kasus pelaku masih kembali melakukan aktivitas serupa. Di bawah ini disajikan dokumentasi penemuan jasa transportasi ilegal di area sisi darat loby terminal kedatangan internasional bandara I Gusti Ngurah Rai.

NO	TANGGAL	FOTO	KETERANGAN
1	16 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
2	16 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
3	16 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
4	17 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.

5	17 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
6	18 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
7	19 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
8	19 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
9	19 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.

10	20 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
11	21 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
12	21 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
13	21 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
14	22 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.

15	22 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
16	23 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
17	24 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
18	25 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
19	26 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.

20	27 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
21	27 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
22	28 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
23	29 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
24	30 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.

25	31 DESEMBER 2025		Ditemukan jasa transportasi ilegal yang sedang mencari penumpang.
----	---------------------	--	---

Tabel 3. 2 Dokumentasi lapangan terkait penemuan jasa transportasi ilegal

Berdasarkan Tabel 3.2 dapat diketahui bahwa keberadaan jasa transportasi ilegal masih ditemukan di area terminal kedatangan internasional. Temuan tersebut menunjukkan bahwa praktik transportasi ilegal di lingkungan bandara masih menjadi permasalahan yang memerlukan perhatian dan penanganan lebih lanjut. Kondisi ini mengindikasikan bahwa implementasi ketentuan operasional angkutan darat di kawasan bandara belum berjalan secara optimal.

Selain itu, keberadaan transportasi ilegal berpotensi menimbulkan ketidaktertiban di area terminal, terutama dalam sistem penjemputan penumpang yang telah diatur oleh pengelola Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Situasi tersebut dapat memicu ketegangan di lapangan serta mengganggu kelancaran aktivitas operasional pada area sisi darat.

Di sisi lain, penggunaan jasa transportasi ilegal oleh penumpang juga dapat menimbulkan risiko tersendiri, terutama apabila terjadi kejadian yang tidak diinginkan selama perjalanan. Hal ini disebabkan karena jasa transportasi ilegal tidak berada dalam sistem pengawasan resmi bandara, sehingga aspek keselamatan, keamanan, serta kepastian perlindungan bagi penumpang menjadi kurang terjamin. Kondisi tersebut pada akhirnya berpotensi merugikan penumpang baik dari segi keselamatan maupun kepastian kualitas layanan yang diterima.

3.5 Penyelesaian

Penyelesaian terhadap permasalahan jasa transportasi ilegal dilakukan melalui upaya sosialisasi ketentuan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Penertiban

Pengusahaan Angkutan Darat di Bandar Udara. Sosialisasi ini dilaksanakan oleh pengelola Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai sebagai langkah preventif untuk meningkatkan pemahaman dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku di kawasan bandara.

Kegiatan sosialisasi dilakukan dengan memberikan penjelasan mengenai kewajiban perizinan operasional dan kerja sama bagi setiap angkutan darat yang beroperasi di lingkungan bandara, baik kepada pengguna jasa maupun pelaku usaha transportasi. Melalui upaya ini, diharapkan seluruh pihak memahami bahwa operasional angkutan darat harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku guna menciptakan ketertiban, persaingan usaha yang sehat, serta menjaga kualitas pelayanan dan keamanan di kawasan bandara.





BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, masih ditemukan aktivitas jasa transportasi ilegal yang beroperasi pada area sisi darat, khususnya di loby terminal kedatangan internasional. Aktivitas tersebut umumnya berupa penawaran jasa transportasi secara langsung kepada penumpang tanpa melalui mekanisme resmi serta tanpa memiliki izin operasional maupun kerja sama dengan pengelola bandara. Kondisi ini menunjukkan bahwa implementasi ketentuan terkait penertiban angkutan darat di kawasan bandara belum sepenuhnya berjalan optimal.

Keberadaan jasa transportasi ilegal tersebut tidak sesuai dengan ketentuan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Penertiban Pengusahaan Angkutan Darat di Bandar Udara, yang menyatakan bahwa setiap angkutan darat yang beroperasi di kawasan bandara wajib memiliki izin serta menjalin kerja sama dengan pengelola bandara. Namun dalam praktiknya, masih terdapat pelaku transportasi yang beroperasi tanpa memenuhi ketentuan tersebut. Hal ini antara lain dipengaruhi oleh belum adanya mekanisme penindakan yang mampu memberikan efek jera secara optimal, sehingga penanganan yang bersifat administratif belum sepenuhnya efektif dalam mencegah terulangnya aktivitas serupa.

Selain berdampak pada ketertiban operasional bandara, keberadaan transportasi ilegal juga berpotensi menimbulkan berbagai konsekuensi lain. Penyedia jasa transportasi resmi yang telah memiliki izin operasional dan kerja sama dengan pihak bandara dapat mengalami kerugian akibat persaingan yang tidak sehat, bahkan berpotensi memunculkan konflik antar penyedia jasa transportasi di area bandara. Dari sisi penumpang, penggunaan jasa transportasi ilegal juga memiliki risiko tersendiri, terutama

terkait aspek keselamatan, keamanan, serta kepastian layanan karena jasa tersebut tidak berada dalam sistem pengawasan resmi bandara. Oleh karena itu, diperlukan upaya penertiban yang lebih optimal serta langkah preventif melalui edukasi kepada penumpang agar ketertiban operasional transportasi darat di lingkungan bandara dapat terjaga dengan baik

4.2 Saran

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan, disarankan agar pengelola Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai meningkatkan pelaksanaan sosialisasi secara berkala terkait ketentuan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Penertiban Pengusahaan Angkutan Darat di Bandar Udara. Sosialisasi tersebut perlu dilakukan secara konsisten kepada pelaku usaha transportasi maupun pengguna jasa agar tercipta pemahaman yang merata mengenai kewajiban perizinan dan kerja sama operasional di kawasan bandara.

Selain itu, diperlukan penguatan koordinasi antara pengelola bandara dan instansi terkait guna mendukung efektivitas pelaksanaan penertiban, sehingga upaya yang dilakukan tidak hanya bersifat imbauan, tetapi juga mampu meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

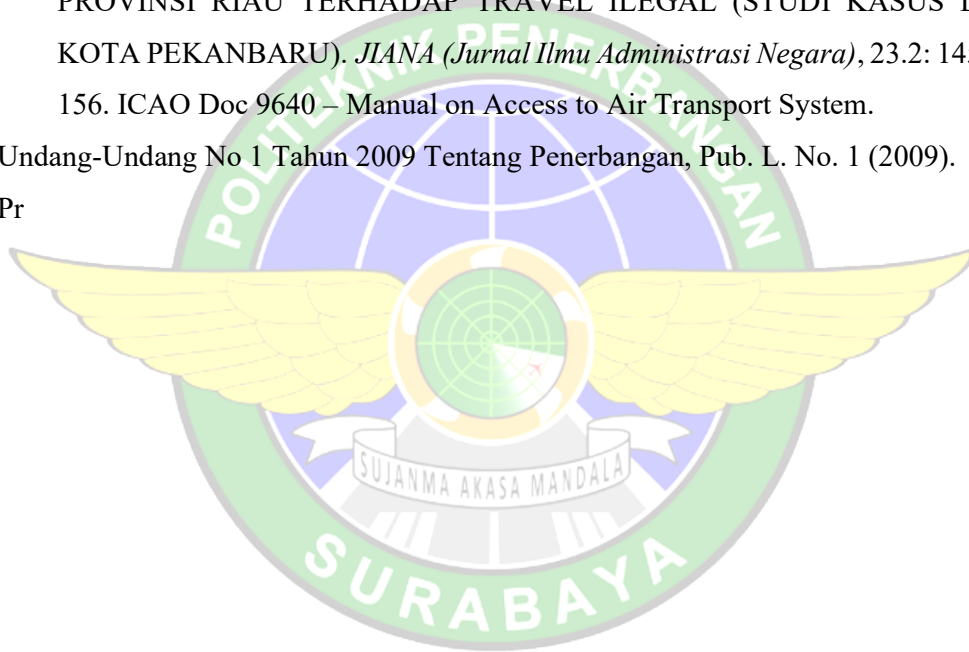
RUSLI, ZAILI; SAPUTRA, Angga. *Penertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru*. 2015. PhD Thesis. Riau University.

Governance transportasi Journal of Governance. (n.d.). *Governance transportasi: Peran regulator dalam pengelolaan transportasi publik*. Universitas Sam Ratulangi. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/governance/article/download/34840/32680>

NURKHALIK, David, et al. PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI RIAU TERHADAP TRAVEL ILEGAL (STUDI KASUS DI KOTA PEKANBARU). *JIANA (Jurnal Ilmu Administrasi Negara)*, 23.2: 145-156. ICAO Doc 9640 – Manual on Access to Air Transport System.

Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pub. L. No. 1 (2009).

Pr



LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan di unit Aviation Security



Lampiran 2 Kegiatan di Unit AMC

