

**Penerapan Prosedur *Docking* dan *Undocking* Pesawat dan
Dampaknya terhadap Kelancaran Operasional
Penerbangan Di Bandar Udara
Juanda Surabaya**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tangga 15 Desember 2025 – 08 Febuari 2026



Disusunoleh:

WAHYU FAJAR ROMDHONI
NIT.30623046

**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**Penerapan Prosedur *Docking* dan *Undocking* Pesawat dan
Dampaknya terhadap Kelancaran Operasional
Penerbangan Di Bandar Udara
Juanda Surabaya**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 15 Desember 2025 – 08 Febuari 2026



Disusunoleh:

WAHYU FAJAR ROMADHONI

NIT.30623046

**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

HALAMAN PERSETUJUAN

Penerapan Prosedur *Docking* dan *Undocking* Pesawat dan Dampaknya terhadap Kelancaran Operasional Penerbangan

Oleh:
WAHYU FAJAR ROMADHONI
NIT.30623046

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini
syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Supervisor

Dosen Pembimbing



INDRA RACHMAT WIJAYA
NIP.20241731



DR.DIDI HARIYANTO M.Pd.
NIP.19650118199009001

Mengetahui,

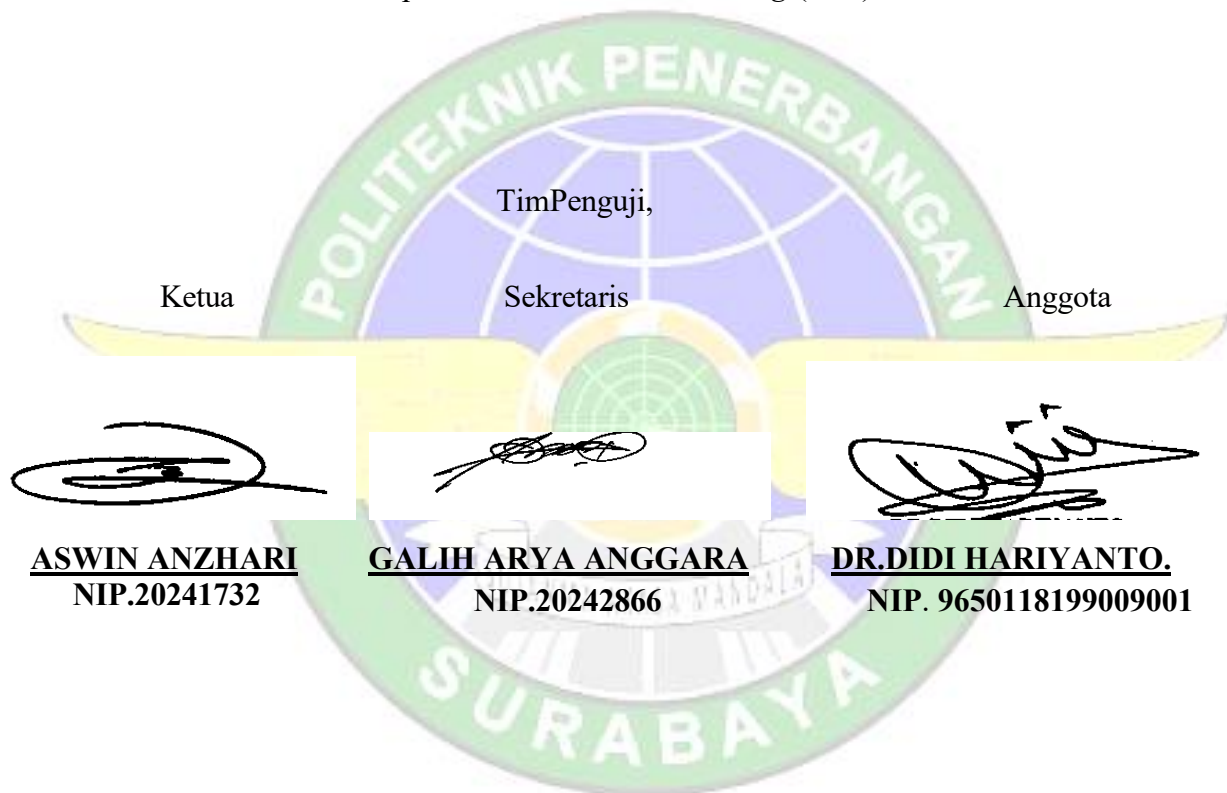
Airport Operation Airside
Department Head



ASWIN ANZHARI
NIP.20241732

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 24 Bulan 02 Tahun 2026 dandinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)



KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik dan tepat waktu. Laporan ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memenuhi tugas dan tanggung jawab selama program *On the Job Training* di Bandara Internasional Juanda Surabaya.

Pelaksanaan OJT ini memberikan kesempatan kepada penulis untuk belajar dan memahami berbagai aspek operasional di lingkungan kerja, termasuk pelayanan penumpang, manajemen operasional, dan koordinasi antar unit. Melalui pengalaman ini, penulis memperoleh wawasan baru serta meningkatkan kompetensi yang relevan dengan bidang studi yang sedang ditempuh.

Laporan akhir ini merupakan hasil gambaran sekaligus tanggungjawab atas terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan di Bandara Internasional; Juanda-Surabaya.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dan bimbingan demi kelancaran pelaksanaan *On the Job Training* (OJT). Secara khusus, penulis ingin menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan keberkahan karunia-Nya.
2. Kedua orang tua tercinta, Bapak Aswin Azhari Perdana Putra dan Bapak Galih Arya Anggara, yang selalu memberikan dukungan dan bantuan positif baik secara moril maupun materil dalam kegiatan *On the Job Training* ini.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Indra Rachmat Wijaya, Supervisor AMC Cabang Juanda-Surabaya.
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Dr. Didi Hariyanto M.Pd. selaku dosen pembimbing Laporan *On The Job Training* (OJT).
7. Bapak Galih Arya Anggara selaku sekretaris penguji Laporan *On The Job Training* (OJT)
8. Seluruh staff AMC dan pegawai di Angkasa Pura Cabang Surabaya yang

senantiasa memberikan wawasan serta pengetahuan dibandara selama kegiatan berlangsung.

9. Dengan demikian, penulis dengan rendah hati menerima setiap kritik dan saran yang konstruktif. Sebagai penutup, semoga laporan ini dapat memberikan manfaat dan menjadi sumber wawasan bagi semua pembacanya.

Surabaya , 24 Februari 2026



WAHYU FAJAR ROMADHONI
NIT30623046



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>OnTheJobTraining</i> (OJT).....	1
1.2 Tujuan Pelaksanaan <i>OnTheJobTraining</i> (OJT).....	3
1.2.1 Tujuan Bagi Kampus.....	3
1.2.2 Tujuan Bagi Taruna.....	3
1.3 Manfaat Pelaksanaan <i>OnTheJobTraining</i> (OJT).....	4
BAB 2 TINJAUAN UMUM <i>ONTHEJOBTRAINING</i> (OJT)	5
2.1 ProfilTempat <i>OnTheJobTraining</i> (OJT).....	5
2.1.1 Bandara Internasional Juanda-Sidoarjo.....	5
2.1.2 PT Angkasa Pura.....	6
2.2 Data Umum Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia	9
2.2.1 Identitas PT Angkasa Pura Indonesia.....	9
2.2.2 Visi dan Misi	11
2.2.3 Budaya Perusahaan.....	11
2.2.4 Nilai-nilai PT Angkasa Pura Indonesia	13
2.2.5 Arti Logo dan Warna.....	14
2.2.6 Five Basic of Service PT Angkasa Pura Indonesia	15
2.3 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Sidoarjo.....	16
BAB 3 TINJAUAN TEORI	19
3.1 Bandara Udara.....	19
3.2 Maskapai Penerbangan.....	20
3.3 Penumpang PrioritasPegguna <i>Wheelchair</i>	20
3.4 DelayPenerbangan.....	21
3.5 KoordinasiOperasional.....	21
3.6 Garbarata	22
BAB4 PELAKSANAAN OJT	23
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT	23
4.2 Jadwal dan Kegiatan	23

4.3 Kegiatan Pelaksanaan <i>OnTheJobTraining</i> (OJT)	24
4.3.1 <i>BoardingGate</i>	24
4.3.2 <i>Operation</i>	25
4.3.3 <i>LostandFound</i>	25
4.3.4 <i>CustomerService</i>	26
4.3.5 <i>Check-InCounter</i>	27
4.4 Permasalahan.....	29
4.5 Penyelesaian	31
BAB 5 PENUTUP.....	33
5.1 Kesimpulan.....	33
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan.....	33
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT	33
5.2 Saran.....	35
5.2.1 Saran terhadap permasalahan	35
5.2.2 Saran pelaksanaan OJT	35
DAFTAR PUSTAKA	36
DAFTAR LAMPIRAN FOTO KEGIATAN.....	37



DAFTAR GAMBAR

Gambar2.1 PT Angkasa Pura	9
Gambar2.2 Logo Angkasa Pura AMC	15
Gambar2.3 Struktur Organisasi	16



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Identitas PT Angkasa Pura Indonesia.....	9
Tabel 2. 2 Tabel Permasalahan	29
Tabel 2. 3 Tabel Penyelesaian	31



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *OntheJobTraining*(OJT)

Transportasi udara merupakan salah satu komponen penting dalam sistem transportasi nasional yang berperan besar dalam menunjang mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, serta konektivitas antarwilayah. Tingginya intensitas pergerakan penerbangan menuntut penyelenggaraan operasional yang tertib, efisien, dan berorientasi pada keselamatan. Oleh karena itu, setiap kegiatan penerbangan harus dilaksanakan dengan mengacu pada standar operasional dan ketentuan hukum yang berlaku.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menegaskan bahwa keselamatan dan keamanan penerbangan merupakan aspek fundamental yang wajib dipenuhi dalam seluruh kegiatan penerbangan. Dalam undang-undang tersebut dinyatakan bahwa penyelenggaraan bandar udara serta kegiatan operasional penerbangan harus memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan yang ditetapkan oleh pemerintah melalui Kementerian Perhubungan. Ketentuan ini menempatkan sumber daya manusia sebagai salah satu faktor kunci dalam mewujudkan penerbangan yang selamat.

Sejalan dengan regulasi nasional tersebut, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) menyatakan bahwa keselamatan penerbangan dicapai melalui upaya pengendalian risiko secara sistematis dan berkesinambungan pada seluruh aspek operasional, termasuk pengelolaan bandar udara (ICAO, 2018). Dengan demikian, penerapan regulasi nasional dan standar internasional membutuhkan tenaga kerja yang memiliki kompetensi teknis, pemahaman regulatif, serta sikap profesional.

Pendidikan vokasi di bidang Manajemen Transportasi Udara diselenggarakan untuk menjawab kebutuhan industri penerbangan akan tenaga kerja yang siap pakai. Salah satu bentuk implementasi pembelajaran vokasi adalah pelaksanaan *Onthe Job Training* (OJT), yaitu kegiatan pembelajaran yang memberikan pengalaman kerja nyata kepada mahasiswa di lingkungan industri. OJT menjadi sarana strategis untuk mengintegrasikan pengetahuan teoritis yang diperoleh di perguruan tinggi dengan praktik operasional di lapangan.

Pelaksanaan OJT selaras dengan amanat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang menekankan pentingnya kompetensi dan profesionalisme sumber daya manusia penerbangan. Melalui OJT, mahasiswa tidak hanya mempelajari prosedur kerja, tetapi juga memahami penerapan regulasi Kementerian Perhubungan secara langsung dalam kegiatan operasional sehari-hari.

Dalam operasional kebandarudaraan, sisi udara (airside) merupakan area yang memiliki tingkat risiko tinggi karena melibatkan pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta personel pendukung secara bersamaan. Salah satu bagian utama dari sisi udara adalah apron, yaitu area tempat pesawat parkir dan melaksanakan kegiatan pelayanan darat. ICAO (2018) menjelaskan bahwa apron merupakan area kritis yang memerlukan pengawasan ketat untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan gangguan operasional.

Kementerian Perhubungan melalui berbagai peraturan teknis kebandarudaraan mewajibkan pengelola bandar udara untuk menjamin keselamatan dan keteraturan aktivitas di apron. Untuk memenuhi kewajiban tersebut, dibentuk unit *Apron Movement Control* (AMC) yang bertugas mengendalikan dan mengawasi seluruh pergerakan pesawat, kendaraan, serta personel di area apron. Keberadaan AMC merupakan bentuk implementasi langsung dari tanggung jawab pengelola bandar udara sebagaimana diamanatkan dalam regulasi penerbangan nasional.

Salah satu tugas utama AMC adalah mengawasi pelaksanaan prosedur docking dan undocking pesawat. Docking merupakan proses pemanduan pesawat menuju posisi parkir setelah mendarat, sedangkan undocking adalah proses pelepasan pesawat dari posisi parkir menuju taxiway sebelum keberangkatan. Kedua proses tersebut memiliki tingkat kompleksitas dan risiko yang tinggi sehingga harus dilaksanakan sesuai dengan standar operasional prosedur yang ditetapkan oleh regulator dan pengelola bandar udara.

Dalam praktiknya, pelaksanaan docking dan undocking pesawat sering dihadapkan pada berbagai kendala, seperti kepadatan apron pada jam sibuk, keterbatasan fasilitas pendukung, kondisi cuaca yang tidak mendukung, serta kesiapan peralatan *ground support*. Ashford, Mumayiz, dan Wright (2013) menyatakan bahwa pengelolaan apron yang tidak efektif dapat meningkatkan waktu pelayanan pesawat di darat dan berdampak pada keterlambatan penerbangan.

Berdasarkan kondisi tersebut, pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di unit Apron Movement Control Angkasa Pura memiliki relevansi yang tinggi bagi mahasiswa Manajemen Transportasi Udara. Melalui OJT, mahasiswa memperoleh kesempatan untuk mengamati secara langsung penerapan peraturan Kementerian Perhubungan, standar operasional bandar udara, serta pola koordinasi antarunit kerja seperti *Air Traffic Control* (ATC), ground handling, dan maskapai penerbangan.

Selain memberikan pemahaman teknis, OJT juga berperan dalam membentuk sikap profesional dan kesadaran hukum mahasiswa. Sudjana (2010) menyatakan bahwa pembelajaran berbasis pengalaman kerja mampu meningkatkan kemampuan berpikir kritis, tanggung jawab, dan kedisiplinan peserta didik. Dengan demikian, mahasiswa tidak hanya memahami bagaimana prosedur dijalankan, tetapi juga menyadari konsekuensi keselamatan dan hukum dari setiap aktivitas operasional penerbangan.

Oleh karena itu, pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di lingkungan bandar udara, khususnya pada unit Apron Movement Control Angkasa Pura, merupakan bagian integral dari proses pendidikan vokasi yang sejalan dengan regulasi Kementerian Perhubungan dan standar internasional. Kegiatan ini diharapkan dapat menghasilkan lulusan yang kompeten, profesional, serta memiliki pemahaman komprehensif terhadap sistem operasional penerbangan nasional.

1.2 Tujuan Pelaksanaan *OnTheJobTraining*(OJT)

1.2.1 Tujuan Bagi Kampus

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

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata dalam memasuki dunia Industri penerbangan.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi atau substansi keilmuan secara lisan maupun tulisan(Laporan *Onthe Job Training* (OJT).

1.2.2 Tujuan Bagi Taruna

Adapun tujuan untuk taruna dari kegiatan *On the Job Training*(OJT) adalah sebagai berikut :

1. Agar taruna *On the Job Training* (OJT) mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara lingkungan tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).
2. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
3. Agar taruna memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
4. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar serta memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-masing.

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

Adapun manfaat bagi taruna dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT).
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja.
3. Mengetahui secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antar pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.



BAB 2

TINJAUAN UMUM *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Profil Tempat *On The Job Training* (OJT)

2.1.1 Bandar Angkasa Pura AMC

Bandar Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*) berstatus sebagai badan usaha milik negara yang memiliki tanggung jawab dalam penyelenggaraan dan pengelolaan jasa kebandarudaraan di Indonesia. Pasca penggabungan Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II, *InJourney Airports* mengelola sebanyak 37 bandar udara yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia. Skala pengelolaan yang luas tersebut menuntut penerapan sistem manajemen operasional yang terintegrasi, terutama pada sisi udara yang memiliki tingkat kompleksitas dan risiko keselamatan tinggi.

Bandar udara yang termasuk dalam jaringan Angkasa Pura umumnya dilengkapi dengan infrastruktur fisik berskala besar, meliputi terminal penumpang, landasan pacu, *taxiway*, serta area apron. Sebagai ilustrasi, Bandara Internasional Kualanamu yang dikelola oleh entitas Angkasa Pura telah mengalami pengembangan fasilitas terminal hingga mencapai luas sekitar 108.150 meter persegi untuk meningkatkan kapasitas pelayanan penumpang. Luasnya fasilitas tersebut menunjukkan besarnya area operasional sisi udara yang memerlukan pengelolaan dan pengawasan secara intensif, khususnya pada area apron sebagai pusat aktivitas pergerakan pesawat.

Apron merupakan bagian penting dari sisi udara bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat serta lokasi pelaksanaan berbagai kegiatan pelayanan darat. Aktivitas di area ini meliputi proses kedatangan dan keberangkatan pesawat, bongkar muat barang dan penumpang, serta penggunaan kendaraan pendukung penerbangan. Tingginya intensitas pergerakan di apron, terutama pada periode kepadatan penerbangan, menuntut adanya pengendalian yang ketat untuk menjamin keselamatan dan keteraturan operasional. Atas dasar tersebut, Airport Angkasa Pura membentuk *Unit Apron Movement Control* (AMC) sebagai unit yang memiliki kewenangan khusus dalam pengelolaan aktivitas di apron.

Unit AMC Airport Angkasa Pura bertugas mengendalikan pergerakan pesawat udara sejak memasuki area apron hingga meninggalkan apron menuju taxiway. Salah satu tugas utama AMC adalah mengatur penempatan posisi parkir pesawat dengan mempertimbangkan jenis pesawat, jadwal penerbangan, serta kondisi kepadatan area apron. Pengaturan ini bertujuan untuk memastikan bahwa proses *docking* dan *undocking* pesawat dapat berlangsung secara aman, tertib, dan efisien tanpa mengganggu pergerakan penerbangan lainnya.

Selain mengawasi pergerakan pesawat, AMC juga bertanggung jawab dalam pengendalian lalu lintas kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) serta personel yang beroperasi di area apron. Seluruh kendaraan dan petugas diwajibkan mematuhi jalur pergerakan dan prosedur keselamatan yang telah ditetapkan guna meminimalkan risiko konflik lalu lintas dan potensi kecelakaan di sisi udara. Pengendalian pergerakan di apron menjadi faktor penting dalam menjaga kelancaran dan keselamatan operasional bandar udara dengan tingkat aktivitas yang tinggi.

Pelaksanaan tugas dan fungsi Unit *Apron Movement Control* (AMC) Airport Angkasa Pura berlandaskan pada regulasi keselamatan penerbangan nasional, antara lain Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*. Regulasi tersebut menegaskan kewajiban pengelola bandar udara untuk menyediakan layanan pengelolaan apron yang profesional guna menjamin keselamatan, keteraturan, dan kelancaran operasional penerbangan.

Dengan luasnya area apron serta tingginya intensitas aktivitas penerbangan, Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Angkasa Pura memegang peran strategis dalam sistem manajemen keselamatan bandar udara. AMC tidak hanya berfungsi sebagai unit pengawas teknis, tetapi juga sebagai pengendali utama yang memastikan seluruh aktivitas di sisi udara berjalan sesuai dengan standar keselamatan dan efisiensi operasional yang ditetapkan oleh pengelola bandara dan otoritas penerbangan.

2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airport)

PT Angkasa Pura Indonesia, yang saat ini menggunakan nama korporasi *InJourney Airports*, merupakan badan usaha milik negara yang bergerak di bidang pengelolaan dan pengoperasian bandar udara di Indonesia. Perusahaan ini terbentuk sebagai hasil penggabungan dua operator bandar udara sebelumnya, yaitu PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero), yang secara resmi dilebur pada tahun 2024. Proses penggabungan tersebut dilakukan sebagai bagian dari kebijakan restrukturisasi BUMN sektor aviasi untuk menciptakan sistem pengelolaan bandar udara yang lebih terintegrasi dan terstandar secara nasional (Bisnis.com, 2024; Kumparan, 2024).

Setelah proses integrasi, *InJourney Airports* menjadi entitas tunggal yang mengelola puluhan bandar udara strategis di seluruh wilayah Indonesia, mulai dari kawasan barat hingga timur. Dengan cakupan pengelolaan tersebut, perusahaan ini melayani pergerakan penumpang dalam jumlah yang sangat besar setiap tahunnya. Skala operasional tersebut menempatkan *InJourney Airports* sebagai salah satu operator bandar udara dengan tingkat lalu lintas penumpang tertinggi di kawasan regional, sekaligus menunjukkan perannya yang strategis dalam mendukung konektivitas nasional dan mobilitas masyarakat (ANTARA News, 2024).

Pembentukan *InJourney Airports* juga merupakan bagian dari strategi pemerintah dalam meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan kebandarudaraan. Melalui konsolidasi ini, berbagai aspek operasional seperti standar prosedur, sistem teknologi informasi, serta pola pelayanan pengguna jasa diselaraskan agar mampu memberikan pelayanan yang lebih efektif dan berdaya saing. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menyampaikan bahwa integrasi pengelolaan bandara ini diharapkan dapat memperkuat tata kelola bandar udara nasional serta meningkatkan kualitas keselamatan dan pelayanan penerbangan (Kementerian Perhubungan RI, 2024).

Dari perspektif global, *InJourney Airports* diproyeksikan sebagai salah satu operator bandara terbesar di dunia berdasarkan jumlah pergerakan penumpang. Setelah penggabungan Angkasa Pura I dan II, total trafik penumpang yang dilayani oleh seluruh bandara di bawah pengelolaan perusahaan mencapai ratusan juta penumpang per tahun. Capaian tersebut menempatkan *InJourney Airports* sejajar dengan operator bandara internasional besar dan membuka peluang bagi Indonesia untuk meningkatkan perannya dalam industri aviasi global (Bisnis.com, 2024).

Selain memperkuat operasional domestik, *InJourney Airports* juga mengembangkan strategi jangka panjang melalui penajakan kerja sama internasional. Upaya ini dilakukan dengan menggandeng operator bandara luar negeri guna meningkatkan kompetensi manajerial, pertukaran teknologi, serta penguatan jaringan bisnis global. Strategi pengembangan ini mencerminkan orientasi perusahaan yang tidak hanya berfokus pada pengelolaan bandara nasional, tetapi juga pada peningkatan daya saing di tingkat internasional (Bisnis.com, 2024).

Dalam aspek sumber daya manusia, *InJourney Airports* mengelola puluhan ribu karyawan hasil penggabungan dua entitas sebelumnya. Pengelolaan tenaga kerja dalam skala besar ini memerlukan penyesuaian budaya organisasi serta peningkatan kompetensi agar seluruh personel mampu mendukung operasional bandar udara secara profesional dan berkelanjutan. Penguatan kualitas sumber daya manusia menjadi salah satu faktor kunci dalam keberhasilan integrasi organisasi pasca-merger (Kompas.com, 2024).

Dari sisi kinerja keuangan, PT Angkasa Pura Indonesia *InJourney Airports* menunjukkan capaian yang positif setelah proses konsolidasi. Perusahaan berhasil membukukan laba bersih yang signifikan pada periode awal pasca-merger, yang menunjukkan bahwa strategi efisiensi dan integrasi manajemen yang diterapkan mampu memberikan dampak positif terhadap stabilitas finansial perusahaan di tengah dinamika industri penerbangan global (ANTARA News, 2024).

Secara keseluruhan, PT Angkasa Pura Indonesia *InJourney Airports* memegang peranan penting dalam sistem transportasi udara nasional. Keberadaannya tidak hanya berfungsi sebagai pengelola infrastruktur bandar udara, tetapi juga sebagai penggerak utama konektivitas antardaerah, pertumbuhan ekonomi, dan pengembangan sektor pariwisata Indonesia. Melalui pengelolaan bandara yang terintegrasi dan berorientasi pada standar internasional, InJourney Airports menjadi pilar utama dalam pembangunan kebandarudaraan nasional yang berkelanjutan.

Gambar 2.1 PT Angkasa Pura Indonesia

2.2 Data Umum Perusahaan PT Angkasa Pura AMC

2.2.1 Identitas PT Angkasa Pura AMC

Tabel 2.1 Identitas PT Citilink Indonesia

Nama Perusahaan	PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)
Tanggal Pendirian	1 Juli 2024

Dasar Hukum Pendirian	Merger AP I & AP II atas kebijakan BUMN dan Kemenhub
Kepemilikan Saham	BUMN, dimiliki Pemerintah RI melalui Kemen BUMN.
Tahun Beroperasi Komersial	1. Beroperasi sejak 21 Juli 2024
Bidang Usaha	Pengelolaan bandar udara & layanan kebandarudaraan
Jumlah Pegawai	±16.000 pegawai
Jumlah Armada	37 armada

Maksud dan Tujuan Pendirian	Pendirian PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) dimaksudkan untuk menciptakan sinergi pengelolaan bandar udara nasional yang lebih kokoh, efisien, dan berdaya saing tinggi, serta mendukung pertumbuhan transportasi udara di Indonesia melalui layanan yang profesional dan terintegrasi.
Alamat Kantor Pusat	Perusahaan ini berkantor pusat di InJourney Airports Center, Soekarno–Hatta International Airport, Tangerang, Banten, Indonesia.
Telepon	
Surel	ppid@injourney.id
Website Perusahaan	www.injourneyairports.id

2.2.2 Visi dan Misi

A. Visi

Menjadi Pengelola Bandar Udara Kelas dunia Yang Terkemuka Dan Profesional

B. Misi

Menyediakan Pelayanan Jasa Kebandarudaraan dan Jasa Terkait Lainnya Secara Profesional Untuk Memenuhi Harapan Pengguna Jasa

2.2.3 Budaya Perusahaan

1. Amanah (*Trustworthy*)

Memegang teguh kepercayaan yang diberikan. Panduan perilaku yang ditunjukkan:

- Melaksanakan tugas pengawasan apron secara jujur, disiplin, dan bertanggung jawab.
- Menjalankan seluruh prosedur operasional sesuai SOP dan regulasi penerbangan.
- Bersikap terbuka dalam pelaporan potensi bahaya dan insiden keselamatan.

2. Kompeten(*Competent*)

Terus belajar dan mengembangkan kapabilitas. Panduan pelitaku yang ditunjukkan:

- a. Memiliki pengetahuan dan keterampilan teknis di bidang pengelolaan apron.
- b. Mengikuti pelatihan, sertifikasi, dan pembaruan kompetensi secara berkala.
- c. Mampu mengambil keputusan cepat dan tepat dalam kondisi operasional yang dinamis.

3. Harmonis

Saling Peduli dan Menghargai Perbedaan. Panduan Ditunjukkan :

- a. Menjalin kerja sama yang baik dengan ATC, ground handling, maskapai, dan unit terkait.
- b. Mengedepankan komunikasi yang jelas, sopan, dan efektif dalam setiap koordinasi.
- c. Menciptakan lingkungan kerja yang saling menghargai dan kondusif.

4. Loyal (Loyal)

Berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara.

Panduan Pelitaku yang ditunjukkan :

- a. Menunjukkan komitmen tinggi terhadap perusahaan dan keselamatan penerbangan.
- b. Mengutamakan kepentingan keselamatan dan pelayanan publik di atas kepentingan pribadi.
- c. Siap menjalankan tugas dalam berbagai kondisi operasional, termasuk situasi darurat.

5. Adaptif(*Adaptive*)

Terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkana ataupun menghadapi perubahan. Panduan pelitaku yang ditunjukkan:

- a. Mampu menyesuaikan diri dengan perubahan regulasi, teknologi, dan sistem operasional.
- b. Responsif terhadap dinamika pergerakan pesawat dan kondisi apron.

- c. Terbuka terhadap inovasi dan penerapan sistem pendukung operasional baru.

6. Kolaboratif (*Collaborative*)

Membangun kerjasama yang sinergis. Panduan pelitaku yang ditunjukkan:

- a. Bekerja sama secara aktif dengan seluruh pemangku kepentingan di area apron.
- b. Mengutamakan koordinasi lintas unit dalam pengaturan docking dan undocking pesawat.
- c. Mendukung terciptanya alur operasional yang aman, tertib, dan efisien.

2.2.4. Nilai-nilai PT Angkasa Pura AMC

A. Keselamatan sebagai Prioritas Utama (Safety First)

- 1) Menempatkan keselamatan penerbangan di atas kepentingan operasional lainnya.
- 2) Mematuhi seluruh regulasi kebandarudaraan dan prosedur keselamatan di area apron.

B. Profesionalisme

- 1) Menjalankan tugas sesuai standar operasional dan etika kerja kebandarudaraan.
- 2) Bertindak objektif, teliti, dan bertanggung jawab dalam pengawasan apron.

C. Integritas (Amanah)

- 1) Melaksanakan tugas dengan jujur dan dapat dipercaya.
- 2) Menjaga keakuratan data, laporan operasional, dan informasi keselamatan.

D. Kompetensi

- 1) Memiliki kemampuan teknis dan pengetahuan yang sesuai dengan tugas AMC.
- 2) Terus meningkatkan keterampilan melalui pelatihan dan sertifikasi berkelanjutan.

E. Disiplin dan Kepatuhan

- 1) Mematuhi SOP, peraturan Kementerian Perhubungan, serta standar ICAO.
- 2) Menjaga ketertiban operasional di area apron.

F. Kerja Sama dan Kolaborasi

- 1) Mengedepankan koordinasi dengan ATC, ground handling, maskapai, dan unit bandara lainnya.
- 2) Mendukung kelancaran pergerakan pesawat melalui kerja tim yang solid.

G. Adaptif dan Responsif

- 1) Mampu menyesuaikan diri dengan perubahan kondisi operasional dan teknologi.
- 2) Cepat tanggap terhadap situasi darurat dan potensi gangguan operasional.

H. Pelayanan Prima

- 1) Mendukung kelancaran operasional maskapai dan kenyamanan pengguna jasa bandara.
- 2) Berorientasi pada ketepatan waktu dan kualitas layanan kebandarudaraan.

I. Tanggung Jawab

- 1) Bertanggung jawab atas pengawasan pergerakan pesawat dan kendaraan di apron.
- 2) Siap mempertanggungjawabkan setiap keputusan operasional yang diambil.

J. Kepedulian terhadap Lingkungan Kerja

- 1) Menjaga kebersihan dan ketertiban area apron.
- 2) Mencegah potensi bahaya yang dapat membahayakan personel dan fasilitas bandara, serta aktif menyampaikan gagasan- gagasan positif guna tercapainya tujuan perusahaan.
- 3) Selalu berupaya melakukan penyempurnaan proses kerja secara terus menerus dan meningkatkan kualitas pekerjaan untuk memberikan hasil yang terbaik.
- 4) Berperilaku sesuai dengan etikamoral, hukum dan aturan perusahaan yang berlaku.

I. Ketepatan Waktu/*On-Time*

Pegawai PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports), khususnya pada unit *Apron Movement Control* (AMC), diharapkan senantiasa mampu melaksanakan dan menyelesaikan tugas serta tanggung jawab operasional secara tepat waktu, akurat, dan profesional. Penerapan nilai ketepatan waktu didasarkan pada komitmen perusahaan untuk menjamin kelancaran operasional penerbangan, keselamatan di sisi udara, serta kualitas layanan kebandarudaraan bagi maskapai, penumpang, dan seluruh pemangku kepentingan. Dalam menerapkan nilai *On-Time*, pegawai AMC PT Angkasa Pura Indonesia harus:

1. Melaksanakan tugas sesuai jadwal operasional

Menjalankan pengawasan pergerakan pesawat di apron sesuai dengan slot waktu dan rencana operasional yang telah ditetapkan.

2. Menjaga kelancaran proses *docking* dan *undocking* pesawat

Memastikan pesawat dapat parkir dan meninggalkan apron tepat waktu tanpa mengabaikan aspek keselamatan.

3. Berkoordinasi secara cepat dan efektif

Melakukan komunikasi yang jelas dan responsif dengan ATC, *ground handling*, dan maskapai guna mencegah keterlambatan operasional.

4. Mengantisipasi potensi hambatan operasional

Mengidentifikasi dan menangani potensi gangguan di apron sejak dini untuk mencegah keterlambatan berantai.

5. Mengutamakan keseimbangan antara ketepatan waktu dan keselamatan

Memastikan bahwa pencapaian ketepatan waktu tidak mengesampingkan kepatuhan terhadap SOP dan regulasi keselamatan penerbangan.

6. Bertindak sigap dan disiplin dalam kondisi operasional dinamis

Mampu menyesuaikan diri dengan perubahan jadwal penerbangan dan kepadatan apron secara cepat dan tepat.

7. Mendukung kinerja operasional maskapai dan bandara

Berkontribusi terhadap peningkatan *On Time Performance* (OTP) penerbangan melalui pengelolaan apron yang tertib dan efisien.

2.2.5 Arti Logo dan Warna



Logo PT Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*) mencerminkan identitas perusahaan sebagai pengelola bandar udara yang mengutamakan keselamatan, profesionalisme, dan pelayanan prima. Bentuk Garis Melengkung Biru dan Hijau Melambangkan pergerakan pesawat, jalur penerbangan, dan konektivitas udara antarwilayah. Bentuknya yang dinamis menunjukkan mobilitas dan perkembangan industri aviasi. Warna Biru menggambarkan profesionalisme, kepercayaan, keamanan, serta langit sebagai ruang operasi penerbangan. Warna Hijau melambangkan pertumbuhan, keberlanjutan, inovasi, serta pelayanan yang ramah lingkungan dalam pengelolaan bandara. Tulisan “Airports” menegaskan identitas perusahaan sebagai pengelola bandar udara yang berfokus pada layanan operasional penerbangan dan pelayanan publik. Desain logo yang modern melambangkan dinamika dan konektivitas transportasi udara. Secara keseluruhan, logo tersebut menggambarkan komitmen PT Angkasa Pura Indonesia dalam mendukung kelancaran dan ketepatan waktu operasional penerbangan, termasuk pada unit *Apron Movement Control* (AMC).



Gambar 2.2

Logo Apron Movement Control (AMC) berbentuk perisai dengan sayap dan simbol pesawat di bagian tengah, yang secara konseptual menggambarkan fungsi pengendalian serta pengawasan terhadap seluruh aktivitas pergerakan pesawat di apron. Perisai melambangkan tanggung jawab AMC dalam menjaga keselamatan operasional, khususnya saat proses docking yang memerlukan koordinasi antara marshaller, ground handling, dan pilot agar pesawat berhenti tepat pada parking stand sesuai garis pandu.

Sayap di sisi kanan dan kiri logo AMC melambangkan dunia penerbangan serta mobilitas udara yang terorganisasi. Makna ini tercermin dalam praktik operasional, khususnya pada proses undocking ketika pesawat dipandu keluar dari area parkir secara aman, tertib, dan efisien. Sementara itu, simbol pesawat di bagian tengah menunjukkan fokus utama unit AMC dalam mengatur pergerakan pesawat secara langsung sejak kedatangan hingga keberangkatan di apron.

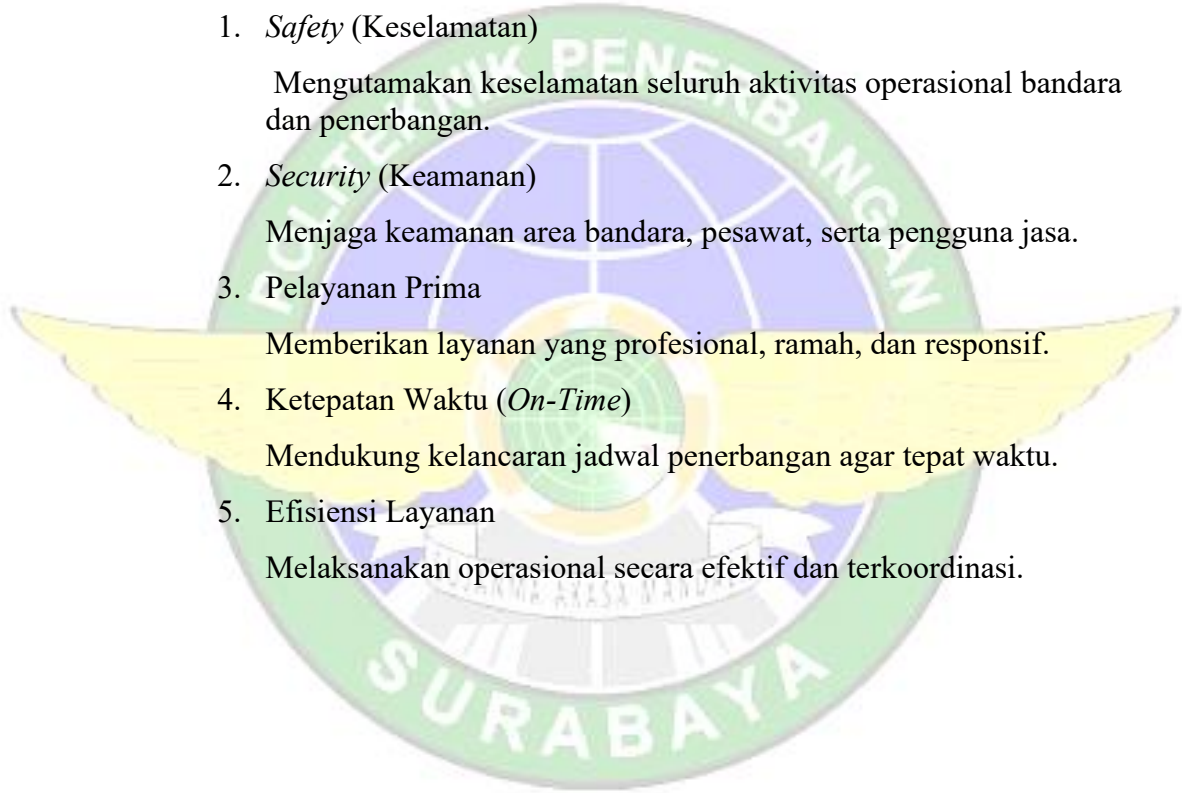
Bintang pada bagian atas logo mencerminkan standar profesionalisme dan kualitas pelayanan operasional yang tinggi. Nilai tersebut berkaitan erat dengan pelaksanaan prosedur docking dan undocking yang harus mengikuti standar keselamatan penerbangan, komunikasi radio yang jelas, serta pengawasan visual yang teliti untuk mencegah risiko operasional. Dengan demikian, simbol-simbol pada logo tidak hanya berfungsi sebagai identitas visual, tetapi juga menggambarkan prinsip kerja operasional yang mengutamakan keselamatan, ketertiban, ketepatan waktu, dan efisiensi pergerakan pesawat.

Secara keseluruhan, logo Angkasa Pura Indonesia dan AMC mencerminkan filosofi pengelolaan operasional penerbangan yang terintegrasi. Proses docking dan undocking menjadi bagian penting dalam menjaga kelancaran jadwal penerbangan serta efektivitas operasional apron. Nilai profesionalisme, keselamatan, dan koordinasi yang tergambar dalam simbol logo menjadi landasan utama bagi AMC dalam memastikan pesawat dapat parkir dan keluar dari apron secara aman, tepat waktu, dan sesuai standar operasional yang berlaku.

2.2.6 Five Basic of Service PT Angkasa Pura Indonesia

Lima *basic* Pegawai PT Angkasa Pyra Indonesia dalam melayani penumpang, yaitu:

1. *Safety* (Keselamatan)
Mengutamakan keselamatan seluruh aktivitas operasional bandara dan penerbangan.
2. *Security* (Keamanan)
Menjaga keamanan area bandara, pesawat, serta pengguna jasa.
3. Pelayanan Prima
Memberikan layanan yang profesional, ramah, dan responsif.
4. Ketepatan Waktu (*On-Time*)
Mendukung kelancaran jadwal penerbangan agar tepat waktu.
5. Efisiensi Layanan
Melaksanakan operasional secara efektif dan terkoordinasi.



2.3 Struktur Organisasi AMC



Gambar 2.3 Struktur Organisasi

A. *Station Manager*

Station Manager merupakan pemimpin tertinggi dalam struktur organisasi di lapangan dan bertanggungjawab atas seluruh kegiatan operasional PT Angkasa Pura Indonesia. Jabatan ini dipegang oleh Bapak Dedi Kanedi. Beliau memiliki tugas merancang sistem operasional, mengkoordinir serta mengawasi kegiatan harian, dan memastikan kelancaran operasional berjalan sesuai prosedur. Selain itu, *Station Manager* juga menjalin kerja sama dengan unit internal maupun eksternal serta rutin melaporkan perkembangan wilayah kerja ke kantor pusat.

B. *Assistant Manager (ASSMAN)*

Assistant Manager atau *ASSMAN* berperan sebagai penghubung antara manajemen pusat dan karyawan operasional. Tugasnya meliputi pelaksanaan pengawasan kegiatan sehari-hari, menyusun jadwal kerja, mengevaluasi kinerja staf, serta menjaga kelancaran operasional di lapangan. Posisi ini dijabat oleh Bapak Ari Agung Prasetyo dan Bapak Muhammad Fajar, yang bersama-sama memastikan efisiensi dan standar pelayanan tetap terjaga.

C. *Aviation Security Inspector(ASIC)*

ASIC adalah personel pengawas keamanan penerbangan yang bertugas memastikan seluruh proses keamanan di bandara dilaksanakan sesuai regulasi. Mereka juga bertanggungjawab atas evaluasi dan inspeksi terhadap kegiatan keamanan, baik oleh petugas bandara maupun pihak maskapai. Di PT Angkasa Pura Indonesia, posisi ini dijabat oleh Bapak Dody Irawan.

C. *Aviation Security Officer(ASO)*

ASO memiliki tanggung jawab utama dalam pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, barang bawaan, dan akses personel ke area terbatas. Mereka juga bertugas menjaga ketertiban dan keselamatan di area kritis bandara. Tim ASO terdiri dari tiga orang, yaitu Bapak Fajar Fadillah sebagai leader, Bapak Madaribu Rusdian, dan Bapak Fajar Agung Nugroho.

D. *Station Quality Control (SQC)*

Station Quality Control bertugas menjaga kelancaran aktivitas penerbangan serta mencegah terjadinya delay. SQC dibagi menjadi dua bagian, yaitu bagian OPS & Service yang diisi oleh Eka Christanti dan Arvid Dwi Cahyo, dan bagian Cargo yang dijalankan oleh Asbari Rudyanto dan Raden Katon Cahyo. Mereka memastikan setiap proses berjalan tepat waktu dan sesuai standar.

F. *Customer Service*

Customer Service merupakan bagian penting dalam memberikan pelayanan langsung kepada penumpang. Mereka bertugas memberikan informasi jadwal penerbangan, menangani keluhan, membantu proses check-in hingga boarding, serta memastikan kepuasan pelanggan. Tim ini terdiri dari lima orang, yaitu Ulfa Andriyani, Andreand Ade W, M. Tegar Kurniawan, Fadhel Azha Ramadhan, dan Margaretha Wulandari Septianingrum.

G. *Inflight Service (IFS)*

Inflight Service bertanggung jawab atas penyediaan dan pengelolaan

kebutuhan layanan di dalam kabin, seperti makanan, minuman, serta perlengkapan kabin lainnya. Tim ini juga menjamin kenyamanan dan keselamatan penumpang selama penerbangan. Supervisor dari IFS adalah Yuli Purwanto, dengan anggota tim yaitu Imam Kusubekti, Edwin Prakoso, Sasmito Haryawan, dan Aditya Suryantoro.

2.4 Jadwal OJT PT Angkasa Pura Indonesia

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																
		SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB																
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 : CO.		GROUP A														GROUP B										GROUP C										GROUP D												
SPV :		1	RIZKI APIRYANTO (SPV)														1	LEOREZKY ISTYARSO (SPV)										1	MUH. ARIFIN (SPV)										1	INDORA RACHMAT (SPV)								
		2	NOVIANTO HARI N. (SPV)														2	ALEXANDRA W. PRASETYO (SPV)										2	LIMEINA GALIH (SPV)										2	RM. SIGIT D. (SPV)								
ADMIN :		3	GALIH PUTRA (SPV)														3	BAMBANG KUSPRADKO (AMC)										3	RIZKY SAPUTRA (AMC)										3	KURNIA DWI RISKY (AMC)								
ANGGOTA :		4	ANDY SUSANTO (AMC)														4	ANGGER PUTRA (AMC)										4	NUR AISAH (AMC)										4	OKVAN DWI L. S. (AMC)								
		5	PERI MAFARI (AMC)														5	ANNISYA (AMC)										5	RAHMANSYAH (AMC)										5	NOVA RIDA (AMC)								
		6	ROHMAD DITA F. (DA)														6	BAYU AVIANDONO (DA)										6	BENI HARI (DA)										6	ARSI MUTIAH (AMC)								
		7	NAUFAL A. (DA)														7	KADET ALI (DA)										7	RATRI DEWANANDA (DA)										7	RIJAL HANAFI (DA)								
		8	GUNUNG HARNOKO (DA)														8	MUH. ZAILANA (DA)										8	YUSUF DHARMAWAN (DA)										8	SAFA'AT (DA)								
		9	GALIH SAPUTRO (DA)														9	RAHARDIAN FERISMA (DA)										9	ERDY NURZAMAN (DA)										9	KETUT NIDER CAHYO (DA)								
		10	ROBY ALDIAN (DA)														10	SINGGIH YUWANTO (DA)										10	FAIZAL FATURROHMAN (DA)										10	ANGGA YULIANTO (DA)								
		11	EKO CAHYONO (DA)														11	TITO HIKMAWAN (DEO)										11	RIDA FAUZIYAH A. (DEO)										11	HARUN ARRASYID (DA)								
		12	WARSIH (DEO)														12	Yuchistira Khalil Sashara										12	Muhammad Adrian Farrel Izzudin Fredilla										12	SALMAN ALFARIZY (DEO)								
		13	Muhammad Ramadhan A. S.														13	Mochammad Aby Dharma Saputra										13	Dos Santos Da Cruz										13	Wahyu Fajar Romadhoni								
		14	Estella Carla Santos Alves														14	Indriyani Putri Basuki										14											14	Zeniva Barros Barreto Soares								
Sidoarjo, 12 Desember 2025																																																

Sidoarjo, 12 Desember 2025

Airport Operation Airside
Department Head



ASWIN ANZHARI



BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Konsep Perusahaan Pengelola Bandara Juanda

Perusahaan pengelola bandar udara merupakan badan usaha yang bertanggung jawab terhadap penyediaan fasilitas kebandarudaraan serta pengelolaan aktivitas operasional penerbangan di bandara. Dalam sistem transportasi udara modern, operator bandara memiliki fungsi penting dalam menjamin keselamatan penerbangan, keamanan fasilitas, serta kelancaran mobilitas pesawat dan penumpang. Fungsi tersebut meliputi pengelolaan runway, taxiway, apron, terminal penumpang, serta berbagai fasilitas pendukung lainnya yang menunjang operasional penerbangan (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2023). Operator bandara tidak hanya menyediakan infrastruktur fisik, tetapi juga memastikan koordinasi operasional antarunit kerja berjalan efektif. Pengelolaan bandara mencakup pengaturan lalu lintas pesawat di apron, pengelolaan terminal penumpang, serta pelayanan maskapai dan pengguna jasa. Dalam konteks ini, perusahaan operator bandara berperan sebagai penghubung antara regulator, maskapai, penyedia layanan navigasi udara, serta pihak ground handling. Peran operator bandara menjadi semakin kompleks seiring meningkatnya volume penerbangan dan tuntutan pelayanan publik yang berkualitas. Oleh karena itu, pengelolaan bandara modern memerlukan pendekatan manajemen yang terintegrasi, berbasis keselamatan, serta berorientasi pada efisiensi operasional.

3.2 Sejarah dan Transformasi PT Angkasa Pura Indonesia

PT Angkasa Pura Indonesia memiliki sejarah panjang dalam pengelolaan bandar udara di Indonesia. Awalnya, perusahaan ini berasal dari Perusahaan Negara Angkasa Pura Kemayoran yang dibentuk untuk mengelola bandara internasional pertama di Indonesia. Seiring perkembangan industri penerbangan, perusahaan mengalami perubahan status menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura dan kemudian terbagi menjadi PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II. Transformasi terbaru terjadi melalui penggabungan kedua perusahaan tersebut menjadi PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports). Integrasi ini bertujuan meningkatkan efisiensi operasional, standarisasi layanan, serta memperkuat posisi Indonesia dalam industri aviasi global (InJourney Airports, 2024). Penggabungan ini

juga memungkinkan penyatuan sistem manajemen operasional serta peningkatan kualitas pelayanan bandara secara nasional. Selain meningkatkan efisiensi, transformasi ini bertujuan memperkuat inovasi teknologi dan pengembangan infrastruktur bandara. Dengan pengelolaan yang lebih terintegrasi, perusahaan mampu meningkatkan kualitas layanan dan menciptakan pengalaman pengguna jasa yang lebih baik.

3.3 Struktur Organisasi dan Fungsi Operasional

PT Angkasa Pura Indonesia memiliki struktur organisasi yang kompleks dengan berbagai unit kerja yang saling berkoordinasi. Unit tersebut meliputi Airside Operation, Terminal Operation, Aviation Security, Apron Movement Control (AMC), serta unit pelayanan pelanggan. Masing-masing unit memiliki tugas spesifik dalam menjaga kelancaran operasional bandara. Airside Operation bertanggung jawab terhadap pengelolaan fasilitas sisi udara seperti runway, taxiway, dan apron. Terminal Operation mengelola aktivitas penumpang serta fasilitas terminal. Aviation Security memastikan keamanan bandara melalui pengawasan akses dan pengamanan fasilitas. Salah satu unit penting dalam operasional apron adalah AMC yang berperan mengatur pergerakan pesawat di area parkir. AMC memiliki kewenangan dalam menentukan parking stand, mengawasi pergerakan kendaraan, serta memastikan prosedur docking dan undocking dilakukan sesuai standar keselamatan (Saputra & Rahman, 2021).

3.4 Sistem Operasional Bandar Udara

Sistem operasional bandara melibatkan koordinasi berbagai unit kerja untuk menjaga kelancaran aktivitas penerbangan. Pengelolaan apron menjadi salah satu aspek penting karena area ini merupakan tempat pergerakan pesawat saat parkir, pengisian bahan bakar, serta aktivitas ground handling. Proses docking pesawat melibatkan penempatan pesawat pada parking stand melalui panduan marshaller dan pengawasan AMC. Proses ini memerlukan komunikasi yang jelas antara pilot dan petugas darat agar pesawat berhenti tepat pada posisi yang aman. Sementara itu, proses undocking melibatkan pelepasan

pesawat dari parking stand menuju taxiway yang juga memerlukan koordinasi ketat. Pengelolaan operasional yang efektif dapat meningkatkan ketepatan waktu penerbangan serta mengurangi risiko kecelakaan di apron. Oleh karena itu, pengawasan operasional menjadi salah satu faktor utama dalam menjaga kelancaran aktivitas penerbangan.

4.1 Peran Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control merupakan unit yang memiliki tanggung jawab dalam mengatur pergerakan pesawat, kendaraan operasional, serta personel di area apron. AMC berperan penting dalam memastikan aktivitas operasional berlangsung aman dan tertib. Petugas AMC melakukan pengawasan visual, komunikasi radio, serta pencatatan pergerakan pesawat. Dalam proses docking, AMC memastikan bahwa parking stand tersedia dan area apron dalam kondisi aman. Pada proses undocking, AMC memastikan jalur taxiway bebas hambatan sebelum pesawat bergerak. Peran AMC sangat krusial karena kesalahan kecil dalam pengaturan pergerakan pesawat dapat menyebabkan keterlambatan operasional atau bahkan insiden keselamatan (Saputra & Rahman, 2021).

4.2 Standar Keselamatan dan Regulasi Penerbangan

PT Angkasa Pura Indonesia menerapkan standar keselamatan penerbangan yang mengacu pada regulasi nasional serta pedoman internasional dari International Civil Aviation Organization (ICAO). Standar tersebut mencakup pengawasan apron, pengaturan jalur pergerakan pesawat, serta penerapan prosedur keselamatan operasional (ICAO, 2018). Regulasi nasional dari Kementerian Perhubungan juga menjadi acuan dalam pengelolaan operasional bandara. Penerapan standar keselamatan bertujuan meminimalkan risiko kecelakaan serta meningkatkan kualitas pelayanan penerbangan.

4.3 Penerapan Safety Management System (SMS)

Safety Management System merupakan pendekatan sistematis dalam mengelola risiko keselamatan operasional. PT Angkasa Pura Indonesia menerapkan SMS untuk mengidentifikasi potensi bahaya, melakukan evaluasi risiko, serta meningkatkan pengawasan operasional. Implementasi SMS terlihat dalam pengawasan kegiatan docking dan undocking pesawat. Petugas AMC harus memastikan bahwa setiap proses dilakukan sesuai prosedur serta melakukan evaluasi jika terjadi pelanggaran atau potensi bahaya.

4.4 Pelayanan Publik dan Kualitas Layanan Bandara

Sebagai operator bandara, PT Angkasa Pura Indonesia berorientasi pada pelayanan publik yang berkualitas. Peningkatan pelayanan dilakukan melalui pengelolaan terminal yang nyaman, sistem informasi penerbangan yang akurat, serta pelayanan operasional yang mendukung ketepatan waktu penerbangan (Hidayat & Nugroho, 2020). Pelayanan prima tidak hanya ditujukan kepada penumpang tetapi juga kepada maskapai penerbangan. Pelayanan yang baik dapat meningkatkan kepuasan pengguna jasa serta memperkuat citra perusahaan sebagai operator bandara profesional.

4.5 Peran PT Angkasa Pura Indonesia dalam Industri Penerbangan Nasional

PT Angkasa Pura Indonesia berperan penting dalam meningkatkan konektivitas nasional melalui pengelolaan bandara yang melayani mobilitas masyarakat dan logistik udara. Perusahaan juga berkontribusi dalam pengembangan sektor pariwisata dan ekonomi nasional. Pengelolaan bandara yang efisien dapat meningkatkan ketepatan waktu penerbangan serta mendukung pertumbuhan industri aviasi. Transformasi perusahaan menjadi InJourney Airports menunjukkan komitmen dalam meningkatkan kualitas pelayanan dan efisiensi operasional. Relevansi dengan Operasional Docking dan Undocking Pesawat. Konsep pengelolaan bandara yang diterapkan PT Angkasa Pura Indonesia memiliki keterkaitan langsung dengan aktivitas docking dan undocking pesawat. Proses docking memastikan pesawat parkir dengan aman, sedangkan undocking

memastikan pesawat dapat bergerak menuju runway tanpa hambatan. Koordinasi antara AMC, marshaller, dan pilot menjadi faktor utama dalam menjaga keselamatan operasional. Implementasi sistem operasional yang terintegrasi memungkinkan aktivitas penerbangan berjalan lancar dan tepat waktu.

4.4 Permasalahan



Gambar4.4 Permasalahan yang terjadi Berdasarkan data pada table 4.1,terdapat tiga permasalahan utama yang terjadi selama pelaksanaan *Onthe Job Training*(OJT) di Bandar Iternasional Juanda-Sidoarjo.

Keseluruhan permasalahan tersebut mencerminkan bahwa standar

No.	PoinPenyelesaian	Uraian Tindakan	DasarHukum
1	Optimalisasi Pergerakan Pesawat di Apron	Melakukan pengaturan slot parkir pesawat, pengawasan pergerakan oleh AMC, koordinasi real-time dengan ATC dan ground handling, serta penggunaan sistem	UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan; ICAO Annex 14 Aerodrome; PM 83

operasional, tetapi juga dalam hal peningkatan pemahaman petugas terhadap regulasi danetika pelayanan,agar kejadian serupa tidakterulang dan pelayanan di bandara dapat

		monitoring apron untuk mencegah kepadatan dan konflik pergerakan pesawat saat docking dan undocking.	Tahun 2017 CASR Part 139 tentang Bandar Udara.
2	Penerapan Standar Keselamatan Operasional.	Melaksanakan prosedur marshalling, komunikasi radio standar, pengawasan visual, pelatihan petugas AMC, serta implementasi Safety Management System (SMS) untuk mengurangi human error dan meningkatkan keselamatan pergerakan pesawat di apron.	ICAO Annex 14 Aerodrome; Annex 19 Safety Management; PM 14 Tahun 2015 tentang Pelaporan Keselamatan Penerbangan; KP Dirjen Hubud terkait operasional sisi udara.
3	Peningkatan Efisiensi dan Ketepatan Waktu Operasional.	Meningkatkan koordinasi turnaround pesawat, penggunaan Airport Collaborative Decision Making (A-CDM), optimalisasi penggunaan GSE dan parking stand, serta evaluasi kinerja operasional untuk menjaga on-time performance penerbangan.	CASR Part 139 Operasional Bandar Udara; ICAO Annex 14; Regulasi ground handling nasional dan standar operasional bandara.

Sebagai tindak lanjut dari permasalahan yang terjadi selama pelaksanaan *On the Job Training*(OJT) di Bandar Udara Internasional Sidoarjo, telah dirumuskan tiga poin Penyelesaian masalah pergerakan pesawat di apron dapat dilakukan dengan pengaturan slot parkir dan koordinasi yang baik sesuai UU No.1 Tahun 2009 Pasal 218, yang menekankan kewajiban pengelola bandara menjaga keselamatan dan kelancaran operasional. Prosedur operasional juga mengacu pada CASR Part 139 terkait pengelolaan sisi udara dan pergerakan pesawat. AMC harus memastikan proses docking dan undocking berjalan sesuai standar melalui komunikasi radio dan pengawasan langsung. Koordinasi dengan ATC dan ground handling sangat penting agar tidak terjadi konflik pergerakan pesawat. Dengan penerapan aturan tersebut, kepadatan apron dapat dikurangi dan operasional menjadi lebih tertib.

Pada aspek keselamatan, penyelesaian masalah dilakukan dengan menerapkan Safety Management System (SMS) sesuai ICAO Annex 19 dan pelaporan keselamatan berdasarkan PM Perhubungan No.14 Tahun 2015. Prosedur docking dan undocking harus dilakukan dengan marshalling yang benar, komunikasi yang jelas, dan pengawasan petugas AMC. Pelatihan rutin bagi petugas penting untuk mengurangi human error dalam operasional. Identifikasi risiko dan pelaporan insiden juga perlu dilakukan secara berkala. Dengan penerapan standar keselamatan tersebut, risiko kecelakaan di apron dapat diminimalkan.

Untuk meningkatkan efisiensi dan ketepatan waktu penerbangan, pengelolaan operasional dapat mengacu pada ICAO Annex 14 dan CASR Part 139 mengenai manajemen pergerakan pesawat di bandara. AMC perlu mengoptimalkan penggunaan parking stand, peralatan ground handling, serta sistem koordinasi seperti A-CDM. Koordinasi antarunit operasional harus berjalan efektif agar proses docking dan undocking tidak menyebabkan keterlambatan. Evaluasi kinerja operasional juga penting untuk meningkatkan pelayanan. Dengan langkah tersebut, operasional penerbangan dapat berjalan lebih efisien dan tepat waktu.

BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan

Permasalahan yang telah dibahas menunjukkan bahwa proses docking dan undocking pesawat di apron masih menghadapi kendala pada aspek pengaturan pergerakan pesawat, penerapan standar keselamatan, serta efisiensi operasional penerbangan. Tingginya aktivitas pergerakan pesawat pada waktu tertentu dan keterbatasan fasilitas apron dapat memengaruhi kelancaran operasional sehingga membutuhkan koordinasi yang lebih baik antara AMC, ATC, ground handling, dan maskapai. Selain itu, potensi kesalahan komunikasi maupun pelaksanaan prosedur operasional menandakan pentingnya peningkatan keterampilan petugas serta pengawasan yang lebih optimal. Hal ini memperlihatkan bahwa pengelolaan apron yang terencana dan sistematis sangat diperlukan untuk menjaga keselamatan dan ketertiban operasional penerbangan.

Di samping itu, permasalahan efisiensi pelayanan dan ketepatan waktu menunjukkan bahwa kegiatan docking dan undocking memiliki peran besar dalam menjaga stabilitas jadwal penerbangan. Keterbatasan sarana operasional serta kurang optimalnya koordinasi antarunit dapat menyebabkan antrean pesawat dan keterlambatan keberangkatan. Oleh karena itu, diperlukan penggunaan teknologi, dan efisiensi, diharapkan operasional docking dan undocking pesawat dapat berjalan lebih aman, tertib, dan mendukung kelancaran penerbangan secara menyeluruh.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) di unit Apron Movement Control (AMC) memberikan kesempatan kepada peserta untuk memahami secara langsung aktivitas operasional sisi udara, khususnya proses docking dan undocking pesawat. Melalui keterlibatan dalam kegiatan lapangan, peserta dapat mengenal alur kerja operasional bandara secara nyata, mulai dari pengaturan pergerakan pesawat hingga penerapan prosedur keselamatan kerja. Pengalaman tersebut membantu peserta mengaitkan teori yang dipelajari di bangku perkuliahan dengan praktik kerja yang sesungguhnya di lingkungan bandara.

Selama menjalani OJT, peserta juga memperoleh pemahaman tentang pentingnya komunikasi operasional yang efektif antara AMC, Air Traffic Control (ATC), ground handling, serta maskapai penerbangan. Koordinasi yang baik menjadi kunci utama dalam menjaga kelancaran pergerakan pesawat di apron dan mencegah potensi konflik operasional. Peserta dapat mempelajari bagaimana proses pengambilan keputusan dilakukan secara cepat dan tepat untuk mendukung keselamatan dan ketertiban operasional. Selain itu, kegiatan OJT memberikan gambaran nyata mengenai penerapan standar operasional prosedur (SOP) serta prinsip keselamatan kerja dalam lingkungan bandara. Setiap proses docking dan undocking memerlukan ketelitian tinggi, pengawasan visual yang cermat, serta penggunaan komunikasi radio sesuai prosedur yang berlaku. Hal tersebut membantu menumbuhkan kesadaran peserta terhadap pentingnya disiplin kerja dan kepatuhan terhadap regulasi penerbangan.

Melalui pengalaman praktik di lapangan, peserta juga dapat mengamati berbagai tantangan operasional yang terjadi, seperti kepadatan pergerakan pesawat pada jam sibuk, keterbatasan fasilitas apron, serta kemungkinan kesalahan komunikasi. Pengalaman tersebut memberikan wawasan mengenai pentingnya manajemen operasional yang terencana dan penggunaan teknologi monitoring untuk mendukung kelancaran proses docking dan undocking. Selain itu, peserta belajar tentang pentingnya kerja sama tim dalam menghadapi permasalahan operasional secara efektif. Secara keseluruhan, pelaksanaan OJT memberikan kontribusi besar dalam meningkatkan kompetensi, keterampilan praktis, serta pemahaman profesional peserta terhadap dunia kerja di sektor penerbangan. Pengalaman langsung di lingkungan operasional membantu peserta mengembangkan sikap tanggung jawab, ketelitian, serta kemampuan beradaptasi terhadap dinamika pekerjaan. Dengan demikian, kegiatan OJT tidak hanya memperkuat pemahaman akademik, tetapi juga mempersiapkan peserta untuk menghadapi dunia kerja dengan bekal pengalaman yang relevan dan komprehensif.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang telah dibahas, peningkatan koordinasi operasional di area apron sangat diperlukan untuk mengurangi kepadatan pergerakan pesawat saat proses docking dan undocking. Unit AMC perlu memperkuat komunikasi dengan ATC, ground handling, dan maskapai agar pergerakan pesawat dapat berjalan lebih tertib dan sesuai jadwal. Perencanaan slot parkir yang baik serta penggunaan sistem monitoring apron secara real-time dapat membantu petugas dalam mengawasi aktivitas operasional dan mengambil keputusan secara cepat. Dengan koordinasi yang terintegrasi, potensi konflik pergerakan pesawat dan keterlambatan operasional dapat diminimalkan.

Selain itu, peningkatan penerapan standar keselamatan dan efisiensi operasional menjadi langkah penting dalam menjaga kelancaran penerbangan. Pelatihan rutin, pengawasan langsung, serta penerapan Safety Management System (SMS) dapat membantu mengurangi risiko human error dalam proses docking dan undocking. Evaluasi fasilitas apron, optimalisasi penggunaan peralatan ground handling, serta penerapan sistem koordinasi berbasis data real-time seperti A-CDM juga perlu dilakukan untuk meningkatkan ketepatan waktu penerbangan. Dengan perbaikan yang berkelanjutan, diharapkan operasional docking dan undocking pesawat dapat berjalan lebih aman, efisien, dan mendukung kelancaran operasional penerbangan secara keseluruhan.

5.2.2 Saran pelaksanaan OJT

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) sebaiknya diawali dengan pembekalan materi yang lebih sistematis mengenai prosedur operasional bandara, terutama terkait proses docking dan undocking pesawat, sehingga peserta memiliki dasar pengetahuan sebelum mengikuti kegiatan praktik di lapangan. Selain itu, diperlukan penyusunan jadwal kegiatan yang jelas serta pendampingan intensif dari mentor atau supervisor selama pelaksanaan OJT. Pendampingan tersebut membantu peserta memahami alur kerja secara menyeluruh, meningkatkan ketelitian dalam mengamati proses operasional.

DAFTARPUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR) Part 139 tentang Bandar Udara (Aerodromes). Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 14 Tahun 2015 tentang Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- International Civil Aviation Organization. (2018). Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation: Aerodromes (Vol. I – Aerodrome Design and Operations). ICAO.
- International Civil Aviation Organization. (2016). Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation: Safety Management. ICAO.
- International Civil Aviation Organization. (2018). Airport Services Manual (Doc 9137). ICAO.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pemerintah Republik Indonesia.
- PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports). (2023). Profil perusahaan dan layanan operasional bandar udara. <https://www.injourneyairports.id>
- Wensveen, J. G. (2018). Air transportation: A management perspective (9th ed.). Routledge.
- Ashford, N., Mumayiz, S., & Wright, P. (2011). Airport engineering: Planning, design, and development of 21st century airports (4th ed.). John Wiley & Sons.
- Kazda, A., & Caves, R. E. (2015). Airport design and operation (3rd ed.). Emerald Publishing.

DAFTAR LAMPIRAN FOTO KEGIATAN

