

**OPTIMALISASI KINERJA *UNIT APRON MOVEMENT CONTROL*
TERHADAP KETERTIBAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI
APRON BANDAR UDARA INTERNASIONAL HUSEIN
SASTRANEGARA BANDUNG**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan

Program Studi Diploma Tiga

Manajemen Bandar Udara

Oleh:

FAZA PRATAMA EKAPUTRA

NIT. 55242030029



**PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA
MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
2023**

**OPTIMALISASI KINERJA *UNIT APRON MOVEMENT CONTROL*
TERHADAP KETERTIBAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI
APRON BANDAR UDARA INTERNASIONAL HUSEIN
SASTRANEGARA BANDUNG**

TUGAS AKHIR

Karya tulis Sebagai salah satu syarat lulus pendidikan

Program Studi Diploma Tiga

Manajemen Bandar Udara

Oleh:

FAZA PRATAMA EKAPUTRA

NIT. 55242030029



PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA

MANAJEMEN BANDAR UDARA

POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG

2023

ABSTRAK

OPTIMALISASI KINERJA UNIT APRON MOVEMENT CONTROL TERHADAP KETERTIBAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HUSEIN SASTRANEGARA BANDUNG

Oleh :

FAZA PRATAMA EKAPUTRA

NIT: 55242030029

PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

Latar belakang dalam penelitian ini masih ditemukannya beberapa pelanggaran yang dilakukan *ground handling* saat mengoperasikan *ground support equipment*. Hal ini dapat menyebabkan terjadinya *incident* maupun *accident* yang terjadi di area *apron*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apa penyebab kendaraan *ground support equipment* kurang tertib di *apron* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung dan untuk mengetahui bagaimana upaya unit AMC mengatasi kendala kurang tertibnya kendaraan *ground support equipment* di *apron* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Responden dalam penelitian ini adalah enam orang personel *Apron Movement Control* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Hasil pembahasan dalam penelitian ini adalah kurangnya kesadaran operator *ground support equipment* akan keselamatan di *apron* yang disebabkan oleh kebiasaan operator *ground support equipment* melakukan pelanggaran dan juga kurangnya pengawasan dari atasan perusahaan *ground handling* itu bekerja. Selain itu kurangnya fasilitas yang ada di *apron* seperti *service road* juga menjadi salah satu penyebabnya karena tidak adanya pembatas antara pergerakan kendaraan, peumpang, dan barang di area *apron*. lalu kurang optimalnya pengawasan personel AMC adalah penyebab terjadinya pelanggaran tersebut. Untuk meminimalisir pelanggaran personel AMC melakukan pengawasan secara langsung di lapangan dan juga membuat *Letter of coordination agreement* (LOCA) antara AMC, *Ground Handling*, dan *Airlines*.

Kata Kunci: Kinerja, *Apron Movement Control*, Ketertiban, *Ground Support Equipment*

ABSTRACT

OPTIMALIZATION OF THE APRON MOVEMENT CONTROL UNIT ON GROUND SUPPORT EQUIPMENT ORDER AT APRON HUSEIN SASTRANEGARA INTERNATIONAL AIRPORT

By:

FAZA PRATAMA EKAPUTRA
NIT: 55242030029

PROGRAM STUDY OF DIPLOMA THREE AIRPORT MANAGEMENT

The background in this study is that there are still several violations committed by ground handling when operating ground support equipment. This can cause incidents and accidents that occur in the apron area. The purpose of this study is to find out what causes ground support equipment vehicles to be less orderly on the apron of Husein Sastranegara International Airport Bandung and to find out how the efforts of the AMC unit overcome the problem of lack of orderly ground support equipment vehicles on the apron of Husein Sastranegara International Airport Bandung. This research uses qualitative methods. Data collection techniques carried out are observation, interviews and documentation. The respondents in this study were six personnel of the Apron Movement Control of Husein Sastranegara International Airport Bandung. The result of the discussion in this study is the lack of awareness of ground support equipment operators about safety on the apron caused by the habit of ground support equipment operators committing violations and also the lack of supervision from the ground handling company's superiors working. In addition, the lack of facilities on the apron such as service roads is also one of the causes because there is no barrier between the movement of vehicles, passenger, and goods in the apron area. then less than optimal supervision of AMC personnel is the cause of the violation. To minimize violations, AMC personnel conduct direct supervision in the field and also make a Letter of coordination agreement (LOCA) between AMC, Ground Handling, and Airlines.

Keywords: *Performance, Apron Movement Control, Order, Ground Support Equipment*

PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas Akhir : “OPTIMALISASI KINERJA UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP KETERTIBAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *APRON BANDAR UDARA INTERNASIONAL HUSEIN SASTRANEGARA BANDUNG*” telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara Angkatan Ke-1, Politeknik Penerbangan Palembang - Palembang



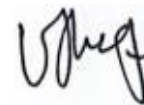
Nama : FAZA PRATAMA EKAPUTRA
NIT 55242030029

PEMBIMBING I



Dr. Rr. RETNOSAWITRI WULANDARI, S.SiT., M.M.Tr
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 198203062005022001

PEMBIMBING II



Ir. VIRMA SEPTIANI, S.T., M.Si., IPM
Penata Muda Tingkat I (III/b)
NIP. 198509182010122001

KETUA PROGRAM STUDI



DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.S.T., M.Si.
Pembina (IV/a)
NIP. 197606121998031001

PENGESAHAN PENGUJI

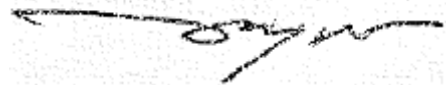
Tugas Akhir : “OPTIMALISASI KINERJA UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP KETERTIBAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *APRON BANDAR UDARA INTERNASIONAL HUSEIN SASTRANEGARA BANDUNG*” telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Diploma III Manajemen Bandar Udara Angkatan Ke-1, Politeknik Penerbangan Palembang – Palembang. Tugas Akhir ini dinyatakan LULUS Program Diploma III pada tanggal 25 Juli 2023

ANGGOTA



Ir. VIRMA SEPTIANI, S.T., M.Si., IPM
Penata Muda Tingkat I (III/b)
NIP. 19850918 201012 2 001

SEKRETARIS



Ir. ASEP MUHAMAD SOLEH, S.SiT., S.T., M.Pd.
Pembina (IV/a)
NIP. 19750621 199803 1 002

KETUA



NINING IDYANINGSIH, S.A.P. M.Adm.KP.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771121 200312 2 017

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Faza Pratama Ekaputra

NIT 55242030029

Program Studi : Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara

Menyatakan bahwa tugas akhir berjudul “OPTIMALISASI KINERJA UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP KETERTIBAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* DI *APRON* BANDAR UDARA INTERNASIONAL HUSEIN SASTRANEGARA BANDUNG” merupakan karya asli saya bukan merupakan hasil plagiarisme.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar akademik dari Politeknik Penerbangan Palembang.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Palembang, 25 Juli 2023

Yang Membuat Pernyataan

A handwritten signature in black ink is written over a yellow revenue stamp. The stamp features the Garuda Pancasila emblem and the text '2000 METERAI TEMPEL' and the alphanumeric code '5A545AJX617204510'.

Faza Pratama Ekaputra

PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

Tugas Akhir D.III yang tidak dipublikasikan terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Politeknik Penerbangan Palembang, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada pengarang dengan mengikuti aturan HaKI yang berlaku di Politeknik Penerbangan Palembang. Referensi seizin pengarang dan harus disertai dengan kaidah ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Sitasi hasil penelitian Tugas Akhir ini dapat di tulis dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

Ekaputra, F.P. (2023). *OPTIMALISASI KINERJA UNIT APRON MOVEMENT CONTROL TERHADAP KETERTIBAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT DI APRON BANDAR UDARA INTERNASIONAL HUSEIN SASTRANEGARA BANDUNG*, Tugas Akhir Program Diploma III, Politeknik Penerbangan Palembang.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh tugas akhir haruslah seizin Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara, Politeknik Penerbangan Palembang.

Dipersembahkan kepada
Ayahanda Teddy Arsono dan Ibunda Dewi Damayanti

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya ucapkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, berkat rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan proposal tentang Optimalisasi Kinerja Unit Apron Movement Control Terhadap Ketertiban Ground Support Equipment di *Apron* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan proposal ini banyak pihak yang telah memberikan dukungan maupun bantuan berupa sumbangan pikiran, petunjuk, dan saran yang sangat berguna, baik secara moral maupun spiritual. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Kedua Orang Tua yang telah memberikan doa dan dukungan yang membuat penulisan menjadi lebih mudah.
2. Bapak Sukahir, S.Si.T., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Palembang.
3. Bapak Dwi Candra Yuniar, S.H., S.ST., selaku Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang.
4. Ibu Dr. Rr. Retno Sawitri Wulandari, S.SiT., M.MTr., selaku Dosen Pembimbing 1.
5. Ibu Virma Septiani, S.T. M.Si., selaku Dosen Pembimbing 2.
6. Bapak R. Indra Crisna, selaku *Executive General Manager* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.
7. Bapak Mira Ginting, selaku *Manager of Airport Opration and Service* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.
8. Bapak Wisnu Nur Hidayat, selaku *Assistant Manager of Airside Opration* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.
9. Bapak Ulung Bayu Yudhistira, selaku Koordinator *Apron Movement Control* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.
10. Bapak Jumarnis Habikal, selaku *Supervisor Apron Movement Control* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

11. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Program Studi MBU.
12. Seluruh Senior di unti AMC Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.
13. Teman-Teman sekelas, atas kebersamaan dan kerjasamanya.

Penulis menyadari bahwa penulisan ini masih sangat jauh dari kata sempurna, oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan sehingga dapat melengkapi dan menyempurnakan tulisan ini.

Palembang, 20 Juli 2023



(Faza Pratama Ekaputra)

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
PENGESAHAN PEMBIMBING	iv
PENGESAHAN PENGUJI.....	v
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR.....	vii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian.....	5
1. Manfaat Teoritis.....	5
2. Manfaat Praktis.....	5
F. Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	7
A. Teori-Teori Penunjang.....	7
1. Optimalisasi	7
2. Kinerja.....	7
3. <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	8
4. Ketertiban	8

5. <i>Ground Support Equipment</i>	9
6. Apron.....	11
7. Bandar Udara.....	12
B. Kajian Penelitian Terdahulu Yang Relevan.....	12
BAB III METODE PENELITIAN	16
A. Desain Penelitian.....	16
B. Variabel Penelitian	17
C. Populasi, Sampel, dan Objek Penelitian.....	18
1. Populasi	18
2. Sampel.....	18
3. Objek Penelitian.....	19
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	19
1. Teknik pengumpulan data	19
2. Instrumen penelitian.....	20
E. Teknik Analisi Data.....	20
F. Tempat dan Waktu Penelitian	22
1. Tempat Penelitian	22
2. Waktu Penelitian.....	22
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	23
A. Hasil Penelitian	23
1. Hasil Observasi	24
2. Hasil Wawancara	28
E. Pembahasan.....	32
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	36
A. Simpulan.....	36
B. Saran.....	36
DAFTAR PUSTAKA	38
LAMPIRAN	40

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 <i>Baggage Towing Truck</i> (BTT).....	9
Gambar II. 2 <i>Aircraft Towing Tractor</i> (ATT)	10
Gambar II. 3 <i>Ground Support Unit</i> (GPU)	10
Gambar II. 4 <i>Belt Conveyor Loader</i> (BCL).....	11
Gambar II. 5 <i>High Catering Truck</i> (HCT)	11
Gambar III. 1 Desain Penelitian	17
Gambar IV. 1 <i>Apron</i> Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara	25
Gambar IV. 2 GSE Parkir Tidak Sesuai Marka.....	26
Gambar IV. 3 GSE menghalangi <i>Passenger Path</i>	26
Gambar IV. 4 Tembok Retak Akibat Tertabrak GSE.....	27
Gambar IV. 5 Ground Handling Menaiki GSE Melebihi Kapasitas.....	27
Gambar IV. 6 GSE Melintas Saat Penumpang Turun Dari Pesawat	28

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Penelitian Yang Relevan.....	14
Tabel III. 1 Timeline Penelitian.....	22
Tabel IV. 1 Informan wawancara	23
Tabel IV. 2 Hasil Observasi	25

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Surat Keputusan Pembimbing Tugas Akhir	40
Lampiran B Kertas Bimbingan.....	42
Lampiran C Hasil Wawancara.....	44
C – 1 Informan A.....	44
C – 2 Informan B	45
C – 3 Informan C	47
C – 4 Informan D	48
C – 5 Informan E	49
C – 6 Informan F.....	50
Lampiran D Studi Kepustakaan.....	49
D – 1 KP 326 Tahun 2019	52
D – 2 SKEP 140 Tahun 1999	53
D – 3 SKEP/100/1985.....	53
D – 4 Peraturan Direksi PT. Angkasa Pura II Nomor: PD.01.01/08/2018/0070.....	54
D – 5 <i>Letter of Coordination Aggrement</i>	55
D – 6 SOP Unit AMC	56

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dan memiliki posisi geografis yang sangat strategis. Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki pulau dengan jumlah kepadatan penduduk yang besar yaitu pulau Jawa. Hal ini menunjukkan bahwa persebaran penduduk di Indonesia memang terkonsentrasi pada pulau Jawa yang berarti pulau Jawa memang harus memiliki sebuah fasilitas yang maju dan memadai untuk menunjang dan mempermudah kehidupan penduduknya. Tentunya fasilitas yang memadai dan maju harus lebih ditingkatkan di beberapa kota pendidikan di Indonesia seperti Yogyakarta, Jakarta, Malang, Solo dan Bandung, karena dengan adanya fasilitas yang memadai itu dapat memudahkan kehidupan pelajar disetiap hari-harinya.

Kota Bandung merupakan kota metropolitan terbesar di pulau Jawa barat sekaligus menjadi ibu kota dari provinsi tersebut. Kota ini terletak 140 km sebelah tenggara dari Jakarta. Kota Bandung memiliki luas wilayah sebesar 166,59 km² dengan jumlah penduduk di ibu kota provinsi Jawa Barat tersebut mencapai 15,17 juta jiwa per km² (BPS Kota Bandung 2019). Dengan tingkat kepadatan kota ini, pemerintah harus memperhatikan fasilitas umumnya seperti fasilitas transportasi demi menunjang kelancaran mobilitas kota Bandung dan penduduknya. Di kota Bandung terdapat Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung yang mampu menampung penumpang sampai dengan 3.400.000 pax/tahun. Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung (IATA: BDO, ICAO: WICC) sendiri adalah sebuah bandar udara internasional yang terletak di Jalan Pajajaran Nomor. 156, Kelurahan Husein Sastranegara, Kecamatan Cicendo, Kota Bandung. Awalnya bandar udara ini merupakan lapangan terbang peninggalan pemerintah Hindia

Belanda dengan sebutan Lapangan Terbang Andir. Setelah itu pada tahun 1969 sampai 1973 lapangan terbang tersebut diambil oleh AURI. Lalu pada tahun 1974 mulai dilakukan kegiatan pelayanan lalu lintas udara dan angkutan udara komersial secara resmi.

Menurut Annex 14 dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO), bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instansi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagai untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan BAB I Pasal 1 dinyatakan bahwa bandar udara adalah kawasan di daratan danau atau di perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat pemindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas lainnya.

Umumnya pada suatu bandar udara memiliki fasilitas yang digolongkan menjadi dua bagian yaitu, fasilitas sisi udara (*airside*) dan fasilitas sisi darat (*landside*). *Landside* adalah zona pergerakan penumpang, dimulai akses masuk menuju bandara, parkir kendaraan, dan bangunan terminal. *Airside* adalah area bandar udara yang tertutup bagi public, sehingga setiap orang, barang, maupun kendaraan yang masuk daerah ini harus memiliki izin khusus. Pada area *airside* terdapat *runway*, *apron*, *taxiway*, dan *air traffic controller* yang merupakan fasilitas penting untuk menunjang semua kelancaran di bandara.

Menurut KP 326 Tahun 2019 (MOS CASR Part 139) Volume I Bandar Udara *Apron* adalah suatu area yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor pesawat udara. Menurut SKEP/77/IV Tahun 2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara, letak *apron* berada pada sisi

udara yang bersinggungan langsung dengan bangunan terminal, dan juga dihubungkan dengan taxiway yang menuju ke landasan pacu.

Adapun petugas yang bertanggung jawab penuh mengawasi pergerakan di *apron* atau fasilitas sisi udara yaitu, *Apron Movement Control (AMC)*. Selain itu, unit ini bertugas untuk melakukan semua pengawasan sisi udara khususnya di bagian *apron*, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan sisi udara serta pencatatan data penerbangan. Lalu lintas pada *apron* sendiri salah satunya dilakukan oleh kendaraan *ground support equipment* yang dioperasikan oleh *ground handling*.

Dari hasil pengamatan atau observasi penulis selama mengambil data di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung di unit AMC, ditemukan bahwa masih terdapat beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh *ground handling* saat mengoperasikan *ground support equipment* di *apron* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. hal yang menjadi pelanggaran tersebut antara lain *Ground Support Equipment* Ditumpangi oleh lebih dari satu orang padahal hanya terdapat satu bangku pada kendaraan *Ground Support Equipment*, kendaraan *Ground Support Equipment* yang parkir tidak sesuai marka *Equipment Parking Area*, petugas *Ground Handling* kurang teliti yaitu tidak menggunakan rem tangan saat parkir di depan kantor AMC yang menyebabkan kendaraan *Ground Support Equipment* menabrak dinding kantor AMC, terlebih lagi tidak terdapatnya marka *service road* yang membuat pergerakan penumpang dan GSE berada dalam satu area yang sama sehingga meningkatkan resiko terjadinya *incident* maupun *accident*. Masalah diatas tentunya dapat menjadikan pergerakan penumpang dan pergerakan di *apron* lainnya menjadi terganggu.

Menurut penelitian yang berjudul *Kajian Pengawasan Apron Oleh Apron Movement Control (AMC) Dalam meningkatkan Kedisiplinan Di Apron PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Adi Soemarno Surakarta Tahun 2019* yang ditulis

oleh Aswanti Setyawati dan Fransiskus Kresna Aristiyanto, hal yang menyebabkan kurangnya kedisiplinan di apron yaitu visualisasi yang terbatas dalam melakukan pengawasan.

Dari masalah yang muncul pada latar belakang tersebut perlu adanya suatu optimalisasi operasional AMC agar GSE menjadi lebih tertib saat berada di apron Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Berdasarkan hal tersebut penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai **“Optimalisasi Kinerja Unit Apron Movement Control Terhadap Ketertiban Ground Support Equipment Di Apron Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung”**.

B. Rumusan Masalah

1. Apa penyebab kendaraan *ground support equipment* kurang tertib di *apron* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung?
2. Bagaimana upaya unit AMC mengatasi kendala kurang tertibnya kendaraan *ground support equipment* di *apron* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung?

C. Batasan Masalah

Batasan suatu masalah adalah suatu pembatasan yang digunakan agar suatu permasalahan tidak ada penyimpangan maupun pelebaran pokok masalah, maka batasan masalah dalam penelitian hanya berfokus pada ruang lingkup kinerja AMC terhadap ketertiban GSE di *apron*.

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui apa penyebab kendaraan *ground support equipment* kurang tertib di *apron* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.
2. Untuk mengetahui bagaimana upaya unit AMC mengatasi kendala kurang tertibnya kendaraan *ground support equipment* di *apron* Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis manfaat yang diharapkan dari penulisan tugas akhir ini adalah untuk menambah wawasan dan pengetahuan penulis, serta penulis dapat melakukan suatu inovasi mengenai masalah-masalah yang ada di bandar udara untuk mengatasi masalah tersebut. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi perpustakaan kampus Politeknik Penerbangan Palembang, yang nantinya berguna bagi taruna-taruni dan siapa saja yang membutuhkannya dan juga sebagai perbandingan atau referensi bagi penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi, masukan, serta peningkatan manajemen operasional maupun fasilitas untuk pengelolaan Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

F. Sistematika Penulisan

sistematika yang digunakan pada penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN
 - a. Latar Belakang Masalah
 - b. Rumusan Masalah
 - c. Batasan Masalah
 - d. Tujuan Penelitian
 - e. Manfaat Penelitian
2. BAB II LANDASAN TEORI
 - a. Teori-Teori Penunjang
 - b. Kajian Penelitian Terdahulu Yang Relevan
3. BAB III METODE PENELITIAN
 - a. Desain Penelitian
 - b. Variabel Penelitian
 - c. Populasi, Sampel, dan Objek Penelitian

- d. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian
 - e. Teknik Analisis Data
 - f. Tempat dan Waktu Penelitian
4. BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN
- a. Hasil Penelitian
 - b. Pembahasan
5. BAB V SIMPULAN DAN SARAN
- a. Simpulan
 - b. Saran

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Teori-Teori Penunjang

1. Optimalisasi

Menurut (Pambudi, 2017) Optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian ataupun memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu. Menurut (Huda, 2018) optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik atau paling tinggi.

Menurut (Pangestu, 2022) Optimalisasi adalah upaya meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja atau pribadi yang berkaitan dengan kepentingan umum, demi tercapainya keberhasilan dan kepuasan dari penyelenggara kegiatan tersebut.

Sehingga optimalisasi dapat disimpulkan sebagai upaya meningkatkan suatu kinerja atau kegiatan agar tercapainya keberhasilan yang sebaik-baiknya.

2. Kinerja

Menurut (Ginting, 2019) kinerja merupakan hasil dari suatu proses yang mengacu dan diukur selama periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan atau kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Menurut (Aditama & Widowati, 2017) kinerja adalah suatu penggambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program kegiatan ataupun kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi, dan misi organisasi yang dituangkan dalam satu perencanaan strategis suatu organisasi

Sehingga kinerja adalah Ukuran sejauh mana keberhasilan mencapai tujuan-tujuan dan standar tertentu dalam bekerja.

3. Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit kerja yang mempunyai fungsi melaksanakan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan, kelancaran pergerakan lalu lintas baik orang, kendaraan, barang, dan kargo di *apron*, juga pemarkiran atau penempatan pesawat udara. Menurut KP Nomor 21 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (*Advisory Circular 139-11*), Lisensi Personel Bandar Udara, personel AMC adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di *apron* serta penentuan parkir pesawat udara.

Berdasarkan peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 139 (*Manual of Standard CASR-part 139*) *Volume I Bandar Udara (Aerodrome)* disebutkan bahwa tugas AMC antara lain adalah melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*, melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*, menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat jam sibuk (*peak hour/peak season*), merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat, menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*, melakukan investigasi terhadap *incident* dan *accident* di *apron* dan melakukan pelaporan, menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *incident* atau *accident* tidak terulang.

4. Ketertiban

(Ramadanita, 2019) Keteriban berasal dari kata tertib yang berarti aturan atau peraturan yang baik, sehingga ketertiban dapat diartika sebagai suati kondisi dan situasi yang teratur sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Dalam kamus istilah hukum, tertib dalam Bahasa Belanda adalah *Rechtsorde* yaitu keadaan dalam masyarakat berjalan seperti apa yang dikehendaki dan menjadi tujuan dari hukum dan segala sesuatu dilakukan sesuai dan selalu didasarkan pada hukum.

Oleh karena itu ketertiban merupakan aturan peraturan, kesopanan, perikelakuan yang baik dalam pergaulan, keadaan serta teratur baik.

5. *Ground Support Equipment*

Menurut KP Nomor 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) Dan Kendaraan Operasional Yang Beroperasi Di Sisi Udara, GSE adalah peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara dan penumpang di darat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan, pemuatan dan/atau penurunan penumpang, kargo, pos. Berikut adalah beberapa maca kendaraan *Ground Support Equipment*:

a. *Baggage Towing Truck (BTT)*

BTT adalah kendaraan yang berfungsi sebagai penarik peralatan GSE lainnya seperti *baggage cart*, *cargo dollies*, *Ground Power Unit (GPU)*.



Gambar II. 1 *Baggage Towing Truck (BTT)* (Google,2023)

b. *Aircraft Towing Tractor (ATT)*

ATT merupakan kendaraan yang berfungsi sebagai penarik maupun pendorong pesawat udara.



Gambar II. 2 *Aircraft Towing Tractor (ATT)* (Google,2023)

c. *Ground Power Unit (GPU)*

GPU merupakan peralatan yang berfungsi sebagai pemasok tenaga listrik, baik *Alternating Current (AC)* maupun *Direct Current (DC)* berupa mesin generator kepada pesawat udara selama berada di darat.



Gambar II. 3 *Ground Support Unit (GPU)* (Google,2023)

d. *Belt Conveyor Loader (BCL)*

BCL merupakan kendaraan yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan bagasi maupun kargo pada kompartemen depan atau belakang (pada pesawat *narrow body*) dan *Bulk* (pada pesawat *wide body*).



Gambar II. 4 *Belt Conveyor Loader (BCL)* (Google,2023)

e. *High Catering Truck (HCT)*

HCT merupakan kendaraan berupa truk khusus yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan kebutuhan *catering* pada pesawat udara.



Gambar II. 5 *High Catering Truck (HCT)* (Google,2023)

6. Apron

Merujuk pada KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-part 139*) *Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*. *Apron* adalah area yang telah

ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor pesawat udara.

7. Bandar Udara

Menurut Annex 14 dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO), bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instansi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Bab I pasal 1 dinyatakan bahwa bandara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat pemindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas lainnya.

B. Kajian Penelitian Terdahulu Yang Relevan

Agar mendukung permasalahan terhadap bahasan, penulis berusaha mencari beberapa literature dan penelitian terdahulu yang masih relevan terhadap masalah yang menjadi obyek penelitian penulis. Dalam penelitian ilmiah sangat dibutuhkan eksplorasi terhadap penelitian-penelitian terdahulu yang relevan. Tujuannya yaitu untuk menegaskan penelitian, posisi penelitian dan sebagai teori pendukung guna menyusun konsep berpikir dalam penelitian.

berdasarkan hasil pencarian penulis, penulis menemukan beberapa penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini. Meskipun terdapat keterkaitan pembahasan, penelitian ini masih berbeda dengan penelitian terdahulu. Adapun penelitian terdahulu yaitu:

- a. Kajian Pengawasan *Apron* oleh *Apron Movement Control* (AMC) dalam Meningkatkan Kedisiplinan di *Apron* PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adi

Soemarno Surakarta Tahun 2019 oleh Asmawanti Setyawati & Fransiskus Kresna Aristiyanto. Pada penelitian ini permasalahan terdapat pada bagaimana pengawasan *Standart Operational Procedure* oleh petugas AMC di Bandar Udara Adi Soemarno Surakarta, bagaimana pelanggaran yang dilakukan di airside, bagaimana peran kerja unit AMC dalam menaikkan tingkat kedisiplinan di apron Bandar Udara Adi Soemarno Surakarta. Dari hasil analisis dan pembahasan menghasilkan perlunya koordinasi antar *Stakeholders* dalam menjalankan SOP pada pelayanan pemakaian garbarata, terdapat 44 total pelanggaran dari berbagai macam bentuk pelanggaran di area airside, aspek terendah pada peran kerja unit AMC dalam menaikkan tingkat kedisiplinan yaitu *manpower, manchines, dan dua subvariabel motivation*.

- b. Analisis Pentingnya *Service Road* dalam Penerapan *Safety Management System* guna Menunjang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Husein Sasatranegara Bandung oleh Fildza Ichwan Nur Muhammad Amin Tahun 2020. Pada penelitian tersebut menyatakan bahwa Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung tidak memiliki *Service Road* karena keterbatasan lahan. Hal tersebut mengakibatkan dampak atau resiko kecelakaan lalu lintas yang ada di bandar udara tersebut dalam menunjang *Safety Management System*, seperti resiko terjadinya incident di area *apron* semakin tinggi karena mobilitas atau pergerakan kendaraan terjadinya incident di area *apron* semakin tinggi karena mobilitas atau pergerakan kendaraan dan peralatan GSE menjadi satu dengan pergerakan pesawat dan penumpang dan akses pergerakan GSE dari *Equipment Parking Area* ke *apron* untuk aktivitas penunjang pelayanan pesawat udara menjadi terbatas serta memakan waktu yang lebih lama karena pergerakan pesawat masuk dan keluar serta penumpang yang naik/turun menjadi prioritas utama di banding pergerakan GSE.
- c. Analisis Kinerja Unit *Apron Movement Control* Terhadap *Safety* Pada Masa *New Normal* di Bandar Udara Adi Soemarno Solo oleh Afnan Yusuf

Rachmatialdi & Dhiani Dyahjatmayanti. Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa Unit AMC sangatlah dituntut ketelitian dan kecepatan dalam waktu bekerja, maka itu semua karyawan melakukan tugasnya mengacu pada SOP dalam melakukan semua kegiatan di sisi udara.

Tabel II. 1 Penelitian Yang Relevan

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Asmawanti Setyawati & Fransiskus Kresna Aristiyanto	Kajian Pengawasan <i>Apron</i> oleh <i>Apron Movement Control (AMC)</i> dalam Meningkatkan Kedisiplinan di <i>Apron</i> PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta Tahun 2019	- Mengkaji tentang pergerakan di <i>apron</i> seharusnya berjalan sesuai dengan peraturan yang ada.	- Penelitian yang relevan berfokus pada seluruh ketertiban yang ada di <i>apron</i> sedangkan peneliti hanya pada ketertiban GSE di <i>apron</i> .
2	Fildza Ichwan Nur Muhammad Amin	Analisis Pentingnya <i>Service Road</i> dalam Penerapan <i>Safety Management System</i> guna Menunjang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	- Membahas tentang adanya kekurangan fasilitas di <i>apron</i> ,	- penelitian yang relevan berfokus kepada manajemen keselamatan semua pekerja yang bedara di <i>apron</i> , sedangkan peneliti berfokus pada manajemen operasional yang dapat dilakukan oleh personel AMC.

		Internasional Husein Sasatranegara Bandung		
	Afnan Yusuf Rachmatial di & Dhiani Dyahjatmay anti	Analisis Kinerja Unit <i>Apron Movement Control</i> Terhadap <i>Safety</i> Pada Masa <i>New Normal</i> di Bandar Udara Adi Soemarno Solo	- Saling mengkaji bagaimana AMC melakukan pekerjaannya untuk mengatur area <i>apron</i> .	- Peneliti hanya berfokus pada kinerja AMC terhadap ketertiban GSE di <i>apron</i> .