

**PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN
GROUND SUPPORT EQUIPMENT TERHADAP
KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL
HANG NADIM BATAM**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan

Program Studi Diploma Tiga

Manajemen Bandar Udara

Oleh :

REFKI FERNANDES
NIT : 55242030042



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

**PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN
GROUND SUPPORT EQUIPMENT TERHADAP
KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL
HANG NADIM BATAM**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan

Program Studi Diploma Tiga

Manajemen Bandar Udara

Oleh :

REFKI FERNANDES
NIT : 55242030042



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

ABSTRAK

PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* TERHADAP KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM

Oleh:

Refki Fernandes

NIT:55242030042

Program Studi Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Penerapan manajemen pengawasan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) terhadap penertiban di Bandar Udara International Hang Nadim Batam. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif melalui observasi dan wawancara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan manajemen pengawasan peralatan GSE masih menghadapi beberapa tantangan, termasuk ketidaksesuaian peralatan GSE dengan regulasi yang berlaku dan perbedaan antara prosedur yang dijelaskan dan pelaksanaannya di lapangan. faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat penertiban *Ground Support Equipment* antara lain Fasilitas, Pelatihan SDM, Jumlah Personel. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang kuat antara manajemen penerapan ketertiban *Ground Support Equipment* terhadap penertiban *Ground Support Equipment*

Kata kunci:, manajemen penerapan, penertiban GSE, *ground support equipment*, Bandara Hang Nadim International Batam.

ABSTRACT

IMPLEMENTATION OF GROUND SUPPORT EQUIPMENT CONTROL MANAGEMENT ON THE ORDER OF CARGO TERMINAL EQUIPMENT AT HANG NADIM INTERNATIONAL AIRPORT BATAM

By

REFKI FERNANDES

NIT: 55242030042

PROGRAM STUDY OF DIPLOMA THREE AIRPORT MANAGEMENT

This research aims to investigate the implementation of Ground Support Equipment (GSE) equipment surveillance management in ensuring compliance at Hang Nadim International Airport in Batam. The research method employed was qualitative-descriptive through observations and interviews. The findings indicate that the implementation of GSE equipment surveillance management still faces several challenges, including the non-compliance of GSE equipment with the existing regulations and discrepancies between the outlined procedures and their practical implementation in the field. Factors influencing the level of GSE compliance include facilities, human resources training, and personnel quantity. Thus, it can be concluded that there is a strong correlation between the management of GSE compliance and GSE compliance itself.

Keywords: management implementation, GSE compliance, ground support equipment, Hang Nadim International Airport Batam.

PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas Akhir : "PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* TERHADAP KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM" telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Diploma tiga Manajemen Bandar Udara Angkatan kesatu, Politeknik Penerbangan Palembang.



Nama : REFKI FERNANDES
NIT : 55242030042

PEMBIMBING I

VIKTOR SURYAN, S.T., M.SC
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19861008 200912 1 004

PEMBIMBING II

ASEP MUHAMMAD SOLEH, S.Si.T.,S.T.,M. Pd.
Pembina (IV/a)
NIP. 19750621 199803 1 002

KETUA PROGRAM STUDI

DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.S.T., M.Si.
Pembina (IV/a)
NIP. 19760612 199803 1 001

PENGESAHAN PENGUJI

Tugas Akhir : "PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* TERHADAP KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM" telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara Angkatan kesatu, Politeknik Penerbangan Palembang. Tugas akhir ini telah dinyatakan LULUS Program Diploma Tiga pada tanggal 25 Juli 2023.

ANGGOTA



VIKTOR SURYAN S.T., M.Sc

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 198610082009121004

SEKRETARIS



DWI CANDRA YUNIAR S.H., S.ST., M.Si

Pembina (IV/a)

NIP. 197606121998031001

KETUA



M. SYUKRI PESILETTE S.T., M.M

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 197209081998031002

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Refki Fernandes

NIT : 55242030042

Program Studi : Diploma III Manajemen Bandar Udara

Menyatakan bahwa tugas akhir berjudul "PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* TERHADAP KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM" 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, Juni 2023

Yang Membuat Pernyataan



Tar. Refki Fernandes

PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

Tugas akhir Diploma tiga 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 kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kaidah ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Sitasi hasil penelitian Tugas akhir ini dapat ditulis dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

(2023): PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* TERHADAP KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM

Tugas Akhir Program Diploma tiga, 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 Rismon dan Ibunda Efi Suantri*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat rahmat dan karunia-Nya peneliti berhasil menyelesaikan penelitian, penelitian dan penyusunan Tugas Akhir ini, sehingga dapat selesai tepat pada waktu yang telah ditentukan.

Tugas Akhir yang peneliti susun dengan judul “PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* TERHADAP KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM” ini diajukan untuk memenuhi salah satu persyaratan mendapatkan gelar Ahli Madya (A.Md) Program Studi Diploma III Manajemen Bandar Udara di Politeknik Penerbangan Palembang.

Penyusunan Tugas Akhir ini tidak akan berhasil tanpa adanya bantuan dan dukungan berbagai pihak. Oleh karena itu, peneliti menyampaikan rasa terima kasih kepada :

- 1) Kedua Orang Tua yang senantiasa mendoakan dan selalu memberikan dukungan kepada peneliti dan juga saudara-saudara peneliti.
- 2) Bapak Sukahir, S.Si.T., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Palembang.
- 3) Bapak Dwi Candra Yuniar, S.H, S.S.T, M.Si selaku Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara
- 4) Bapak Viktor Suryan, S.T.,M.Sc selaku Dosen Pembimbing I Tugas Akhir.
- 5) Bapak Asep Muhammad Soleh, S.Si.T.,S.T. selaku Dosen Pembimbing II Tugas Akhir.
- 6) Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Program Studi MBU.
- 7) Rekan-rekan Taruna D3 Manajemen Bandar Udara dan juga adik - adik tingkat taruna Politkenik Penerbangan Palembang.
- 8) Teruntuk yang memiliki NI 20010618202001 sebagai partner spesial saya, terima kasih sudah menjadi sosok pendamping dalam segala hal dan memberikan semangat dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
- 9) Semua pihak yang membantu dalam menyelesaikan penelitian laporan tugas akhir.

Demikian ucapan terima kasih dari peneliti, apabila terdapat salah kata dan penelitian bahasa maupun nama, peneliti memohon maaf.

peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan laporan ini masih terdapat banyak kekurangan dikarenakan keterbatasan ilmu pengetahuan dan wawasan serta pengalaman yang peneliti miliki. Untuk itu peneliti mohon maaf atas segala kekurangan sehingga kritik yang membangun serta saran sangat dinantikan peneliti demi terwujudnya kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi seluruh pihak yang membaca.

Palembang, 25 Juli 2023

Tar. Refki Fernandes

DAFTAR ISI

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 TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Penelitian.....	3
E. Batasan Masalah.....	3
F. Sistematika penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	5
A. Pengertian Bandar Udara.....	5
B. Terminal <i>Inspector Cargo</i>	5
C. Kriteria Personel Terminal <i>Inspector Cargo</i>	7
D. Pengawasan	7
E. Evaluasi	8
F. Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment).....	9
G. Tata Tertib di Apron.....	12
H. Persyaratan dan Prosedur Pengoprasian kendaraan di sisi udara	12
I. Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	13
BAB III METODE PENELITIAN.....	16
A. Metode Penelitian.....	16

1. Observasi	16
2. Wawancara	16
3. Studi Kepustakaan	17
B. Tahapan Penelitian	17
C. Objek Penelitian	18
D. Teknik Pengumpulan Data	18
1. Observasi	18
2. Wawancara	19
3. Studi Kepustakaan	20
E. Teknik Analisis Data	20
F. Tempat dan Waktu Penelitian	21
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	22
A. Deskripsi Observasi	22
1. Observasi	22
2. Hasil Wawancara	24
B. Pembahasan	25
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	28
A. Kesimpulan	28
B. Saran	29
DAFTAR PUSTAKA	30
LAMPIRAN	31

DAFTAR TABEL

Tabel III. 1 Absensi Jadwal OJT 2022-2023	21
---	----

DAFTAR GAMBAR

Gambar III. 1 Tahapan Penelitian	18
Gambar IV. 1 Barang Kargo Yang Menumpuk.....	22
Gambar IV. 2 Pengaman Ban yang tidak di pasang.....	23
Gambar IV. 3 Gerobak bagasi yang berada sangat dekat dengan service road	24

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara	31
Lampiran 2 Transkrip Wawancara.....	32
Lampiran 3 Dokumentasi Wawancara Informan 1	43
Lampiran 4 Dokumentasi Wawancara Informan 2	44
Lampiran 5 Dokumentasi Wawancara Informan 3	45
Lampiran 6 Dokumentasi Wawancara Informan 4	46
Lampiran 7 Dokumentasi Wawancara Informan 5	47
Lampiran 8 Peraturan Menteri Perhubungan SKEP/140/VI/1999.....	48
Lampiran 9 Layout <i>Cargo</i> Batam	49

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia memiliki beribu-ribu pulau yang terpisahkan oleh luasnya perairan. Sehingga dalam melakukan perjalanan maupun perpindahan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya memerlukan moda transportasi sebagai sarana perjalanan. Transportasi di Indonesia terdiri dari transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Dibandingkan dengan transportasi lainnya, transportasi udara memiliki keunggulan dari segi waktu tempuh yang lebih cepat. Moda transportasi udara saat ini mempunyai peranan yang sangat penting sebagai sarana angkutan penumpang dan barang atau kargo dari suatu tempat ke tempat yang lainnya. Hal ini dikarenakan moda transportasi udara memiliki kemampuan memindahkan penumpang dan barang atau kargo secara massal dan kemampuan jelajah yang jauh dalam waktu yang singkat. Transportasi ini didukung dengan adanya berbagai bandar udara sebagai pintu gerbang negara Indonesia dan juga sebagai tempat pelayanan kepada pesawat udara yang merupakan moda utama transportasi udara.

Pintu gerbang masuknya penumpang pengguna jasa transportasi udara tersebar di berbagai bandar udara seluruh Indonesia salah satu Badan Usaha Milik Negara yaitu Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Bandar Udara Internasional Hang Nadim adalah Bandara ini memiliki landasan sepanjang 4.025 meter yang menjadikan Bandar Udara ini sebagai pemilik landasan terpanjang di Indonesia dan kedua di Asia Tenggara setelah Bandar Udara Internasional Kuala Lumpur, Malaysia. Dengan kondisinya saat ini, Bandara Hang Nadim dapat menampung 18 pesawat berbadan lebar dengan jenis Boeing 747, Boeing 767, dan Boeing 777.

Sebagai pintu gerbang internasional yang menghubungkan Batam dengan seluruh dunia, Bandara Hang Nadim beroperasi di area seluas 1.762 ha dengan luas terminal mencapai 30.000 m². Bandara ini diperkirakan mampu

menampung ± 5 juta/tahun, dengan kapasitas saat jam puncak operasional mencapai ± 1.400 penumpang/hari dan 26.109 kargo/tahun. Sejalan dengan berkembangnya Bandar Udara di Indonesia melalui konsep City Airport menjadi Airport city, setiap Bandar Udara, termasuk Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam, semakin meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa bandara dan kualitas Sumber Daya Manusia yang dimiliki.

Selain memiliki Terminal 1 Bandar Udara Hang Nadim Internasional Batam juga memiliki Terminal Kargo yaitu terminal yang melayani jasa pengiriman kargo melalui pesawat udara. Dalam kegiatan operasional Terminal Kargo didukung dengan *Ground Support Equipment* seperti gerobak bagasi dan *Baggage Towing Tractor*. Dimana kedua alat tersebut memiliki satu fungsi yaitu untuk membawa barang kargo yang berada di Terminal Kargo menuju Apron untuk di masukkan kedalam pesawat udara. Di Terminal Kargo sendiri PT Angkasa Pura I memiliki sebuah unit yang tugas utamanya melakukan Inspeksi di daerah Terminal Kargo dan memberikan pelayanan bagi jasa Terminal Kargo di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

Berdasarkan laporan *OJT* (2022) ditemukan Gerobak Bagasi yang tidak tertib dan tidak ditata secara rapi serta gerobak yang di letakkan di area *Airside* tidak diganjal dengan pengaman ban ditambah lagi dengan adanya APRON baru yang terletak pada belakang Terminal Kargo sehingga Gerobak Bagasi tersebut sangat berpotensi sebagai *hazard*. Sehingga peneliti mengangkat tema yang berjudul “PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* TERHADAP KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian diatas, rumusan masalah yang ada yaitu:

1. Bagaimana Penerapan Manajemen Pengawasan Ground Support Equipment terhadap ketertiban peralatan terminal kargo di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam?

2. Faktor-Faktor apa saja yang mempengaruhi Penertiban *Ground Support Equipment*

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian Tugas Akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui apakah Penerapan Manajemen Pengawasan *Ground Support Equipment* berpengaruh terhadap pengawasan dan ketertiban
2. Mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi ketertiban peralatan *Ground Support Equipment*

D. Manfaat Penelitian

Memberi acuan kepada pembaca untuk menjalankan tugas Inspektur Terminal Kargo dalam pengawasan *Ground Support Equipment* khususnya di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam agar perakatan GSE yang ada di kargo rapi dan mengurangi *hazard*.

E. Batasan Masalah

Dalam penelitian tugas akhir ini peneliti membatasi permasalahan yang diangkat agar tidak meluas dan tidak keluar dari konteks judul, yaitu dengan berfokus pada ketertiban Gerobak Bagasi Pada Area *Airside* Oleh Inspektur Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

F. Sistematika penelitian

Dalam tugas akhir ini, sistematika penelitian disusun sedemikian rupa guna mempermudah bahasa atas masalah yang ada. Dalam penelitian tugas akhir ini terdiri dari beberapa susunan bab, antara lain:

HALAMAN SAMPUL

HALAMAN JUDUL

ABSTRAK

ABSTRACT

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING

HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI

HALAMAN LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

HALAMAN PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR TABEL

DAFTAR LAMPIRAN

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

B. Rumusan Masalah

C. Batasan Masalah

D. Tujuan Penelitian

E. Manfaat Penelitian

F. Sistematika penelitian

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Teori Penunjang

B. Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian

B. Tahapan Penelitian

C. Objek Penelitian

D. Teknik Pengumpulan Data

E. Teknik Analisis Data

F. Tempat dan Waktu Penelitian

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Observasi

B. Pembahasan

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

B. Saran

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR LAMPIRAN

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Bandar Udara

Dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang dimaksud Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya. (Undang Undang Penerbangan, 2009)

Menurut Annex 9, Facilitation, Bab I, Definisi dan Penerapan, Bandar Udara Internasional adalah : *“Any airport designated by the Contracting State in whose territory it is situated as an airport of entry and departure for international air traffic, where are formalities incident to custom, immigration, public health, animal and plant quarantine and similar procedures are carried out.”* (ICAO).

Dalam terjemahan bebasnya berarti : Setiap Bandar Udara yang berada di wilayah Negara anggota dan ditetapkan oleh Negara yang bersangkutan sebagai Bandar Udara bagi kedatangan dan keberangkatan penerbangan internasional, dimana ketentuan-ketentuan tentang kepabeanan, imigrasi, kesehatan, karantina hewan dan tumbuh-tumbuhan (ICAO).

B. Terminal *Inspector Cargo*

Berdasarkan Draft SOP Terminal *Inspector Cargo* Nomor. IK/018.01/SUB.AO.AS tahun 2015 (Angkasa Pura I, 2015) Terminal *Inspector Cargo* merupakan unit di bawah PT Angkasa Pura I yang memiliki tugas :

1. Tugas Utama

Melakukan Inspeksi di daerah Terminal Kargo dan memberikan pelayanan bagi pengguna jasa Terminal Kargo di Bandar Udara International Hang Nadim Batam.

2. Tugas Pokok

1) Operasional

- a) Memantau kegiatan operasional fasilitas Perimeter lini 1
- b) Memantau kondisi umum dalam Terminal Kargo Internasional dan domestik
- c) Memantau keadaan area parkir kendaraan empu
- d) Memantau ketertiban secara umum area Terminal Kargo Bandara
- e) Memantau kebersihan seluruh Terminal Kargo
- f) Memantau ketersediaan air di toilet dan tempat wudhu musholla
- g) Memantau ketertiban peralatan GSE di Terminal Kargo lini 1 *Airside*
- h) Memantau ketertiban dan ketersediaan troli di area Terminal Kargo Bandara
- i) Memfasilitasi pelayanan di Terminal Kargo
- j) Memantau ketersediaan kotak saran di area gedung Terminal Kargo
- k) Memantau kondisi toilet, kantin dan musholla
- l) Memantau kegiatan pelayanan APLog
- m) Memantau ketersediaan rambu dan marka parkir kendaraan
- n) Memantau pelayanan penanganan *Dangerous Goods*
- o) Memantau pelayanan bongkar muat barang kargo
- p) Memantau pelayanan kendaraan operasional
- q) Mengawasi kegiatan pelayanan PORTER kargo
- r) Mengawasi kelancaran ketersediaan troli di area Terminal Kargo Bandara

2) Memberi Kelancaran Flow Kendaraan Kargo

- a) Mengendalikan kelancaran flow kendaraan kargo
- b) Memperhatikan 7 (Tujuh) titik keramaian kendaraan operasional kargo yaitu *Gate* Masuk, *Drop Waiting* Kargo APLog, *Drop waiting* Empu, Pos keamanan Masuk Lini 2, *Drop Waiting* Kargo Lini 2 Domestik, *Drop Waiting* Kargo Lini 2 Internasional, *Gate* keluar.
- c) Membantu penanganan pengiriman dan penerimaan kargo yang mengalami kesulitan dan memberi arahan.
- d) Memantau kelancaran kendaraan di pelataran parkir, lini 2 dan lini 1.

- e) Memantau pergerakan kendaraan GSE di gedung Terminal Kargo lini 1.
- f) Mensinkronisasikan pengolahan data pengiriman barang kargo yang dimiliki oleh pihak *Agent Regulated* dengan data yang diolah oleh system SAP.

3) Tanggung Jawab

- a) Memberikan rasa, kenyamanan, ketertiban, dan kelancaran kepada pengguna jasa bandara.
- b) Memberikan pelayanan yang sesuai dengan *Customer Service Index (CSI)* yang telah ditentukan.

C. Kriteria Personel Terminal *Inspector Cargo*

Dalam melaksanakan tugas dan pelayanannya, personil Terminal Inspektur Kargo harus memiliki kriteria sebagai berikut:

- a. Semangat kerja yang tinggi
- b. Memiliki pengetahuan atau wawasan akan *Customer Service, Management* Kebandarudaraan dan penanganan kargo
- c. Berpenampilan baik, dengan kriteria:
 - 1) berpakaian seragam yang sopan dan rapi
 - 2) selalu tersenyum ramah
- d. Dapat berlaku adil (tidak diskriminasi)
- e. Memiliki semangat koordinasi yang baik dengan seluruh unit di Terminal Kargo Bandara
- f. Menyelesaikan masalah yang ditemui secara tegas dan cepat.

D. Pengawasan

Menurut Handoko (2017 hal 359-360) menyatakan bahwa pengawasan dapat diartikan sebagai proses untuk “menjamin” bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen tercapai. Menurut (Harianto et al., 2020) mengemukakan bahwa pengawasan kerja adalah salah satu upaya yang sistematis untuk menetapkan standar kinerja pada rencana agar dapat merancang sistem umpan balik informasi untuk menetapkan apakah terjadi suatu penyimpangan dan mengukur seberapa besar penyimpangan tersebut, serta untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa segala tugas yang diemban

telah dilakukan seefektif mungkin guna mencapai tujuan organisasi. Menurut (Harianto et al., 2020), menjelaskan proses pengawasan pada dasarnya terdapat dua macam teknik yaitu sebagai berikut : (1) pengawasan langsung (*direct control*); (2) pengawasan tidak langsung (*indirect control*).

Pengawasan Langsung adalah pengawasan yang dimana pengawasan tersebut dilakukan pimpinan sendiri terhadap kegiatan yang sedang dilaksanakan atau dilakukan. Sedangkan untuk pengawasan langsung ini dapat berbentuk : (1) inspeksi langsung; (2) *on the spot* observasi (observasi ditempat) ; (3) *on the spot report* (laporan ditempat). Dari ketiga bentuk tersebut kemungkinan kecil sekali jika seorang pimpinan melakukan pengawasan secara langsung karena tentunya seorang pimpinan banyak memiliki tugas diluar tersebut sehingga pengawasan secara langsung mulai tertinggal atau jarang dilakukan. Sedangkan Pengawasan Tidak Langsung adalah pengawasan dari jarak jauh serta menggunakan media perantara dalam proses pengawasannya seperti melalui laporan yang disampaikan para bawahan dalam bentuk laporan tertulis.

E. Evaluasi

Evaluasi merupakan proses menentukan nilai atau pentingnya suatu kegiatan, kebijakan, atau program. Evaluasi merupakan sebuah penilaian yang subjektif dan sesistematik mungkin terhadap sebuah intervensi yang direncanakan, sedang berlangsung atau pun yang telah diselesaikan (Saddoen, 2018). Hal-hal yang harus dievaluasi yaitu proyek, program, kebijakan, organisasi. Evaluasi memiliki kegunaan sebagai berikut:

- a. Memberikan informasi yang valid tentang kinerja kebijakan, program dan kegiatan yaitu seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan telah dicapai.
- b. Memberikan sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai yg mendasari pemilihan tujuan dan target.
- c. Melihat peluang adanya alternatif kebijakan, program, kegiatan yang lebih tepat, layak, efektif, efisien.
- d. Memberikan umpan balik terhadap kebijakan, program dan proyek.
- e. Menjadikan kebijakan, program dan proyek mampu mempertanggungjawabkan penggunaan dana publik.

- f. Membantu pemangku kepentingan belajar lebih banyak mengenai kebijakan, program dan proyek.
- g. Dilaksanakan berdasarkan kebutuhan pengguna utama yang dituju oleh evaluasi.
- h. Negosiasi antara evaluator and pengguna utama yang dituju oleh evaluasi.

Patton (2018: 17) mengatakan “*evaluation is fundamentally about rendering judgments of merit, worth, and significance.*” Pada dasarnya evaluasi dilakukan untuk memeberikan penilaian prestasi, nilai, dan signifikansi. Penilaian tersebut sesuai dengan tindakan persuasi yang ditunjukkan kepada khalayak tertentu mengenai solusi masalah.

(Patton, 2018:18) Evaluasi telah didefinisikan dalam berbagai dimensi yang berbeda-beda. Secara disiplin ilmu, evaluasi termasuk ilmu terapan dari penelitian sosial yang menggunakan seperangkat keterampilan dan alat untuk melakukan suatu intervensi dalam menentukan keberhasilan (Nkwake, 2015: 1).

F. Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment)

SKEP/91/IV/2008 tentang Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment) Menurut Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP 91/IV/2008 Tentang Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment operator/GSE) merupakan fasilitas yang disediakan untuk kebutuhan pesawat saat di Apron pada saat landing atau take off, naik turun penumpang serta bongkar/muat kargo dan pos.Kemudian dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 635 Tahun 2015 tanggal 16 November 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara, dalam Pasal 1 Ayat (6) dinyatakan bahwa : “Peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment /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 dan pos.” (Standard Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara, 2015).

Adapun jenis-jenis peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (GSE) yang terdapat pada buku *Ground Handling* Manajemen Pelayanan darat, edisi pertama, cetakan pertama, Penerbit Rajawali Pers tahun 2009, Jakarta halaman 145. Peralatan yang termasuk pada *Motorized Equipment* antara lain:

- a) Aircraft Towing Tractor
- b) Baggage Towing Tractor
- c) Hi Lift Loader
- d) Main deck loader
- e) Belt Conveyor Loader
- f) *Cargo* Transporter Loader
- g) Passenger Boarding Stair
- h) Ground Power Unit
- i) Gas Turbine Compressor
- j) Air Conditioning Truck
- k) Lavatory Service

Sedangkan peralatan yang termasuk pada *Non motorized Equipment* antara lain:

- a) Aircraft Towing Bar
- b) Baggage Cart
- c) Container Dollies
- d) Aircraft Jack
- e) Manual Working Step
- f) Fire Extinguisher
- g) Wheel chock

Berikut penjelasan mengenai *Ground Support Equipment*, yaitu:

- a) *Aircraft Towing Tractor*, yaitu peralatan yang berguna untuk mendorong atau menarik pesawat udara di daerah Apron.
- b) *Hi Lift Loader*, yaitu peralatan yang digunakan untuk memindahkan *container* ke pesawat udara bagian *compartment* dan sebaliknya.

- c) *Main Deck Loader*, yaitu peralatan yang mempunyai fungsi yang sama dengan *High Lift Loader*, tetapi hanya mampu digunakan untuk *loading - unloading* pesawat *wide body*.
- d) *Belt Conveyor Loader*, yaitu peralatan yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan bagasi (*loading - unloading* satu persatu).
- e) *Cargo Transporter Loader*, yaitu peralatan yang digunakan untuk memindahkan *Unit Load Devices* (ULD).
- f) *Passenger Boarding Stair*, yaitu peralatan yang berguna sebagai tangga untuk naik penumpang dan *aircrew* ke dalam pesawat.
- g) *Ground Power Unit (GPU)*, yaitu peralatan yang digunakan untuk memberikan tenaga listrik pada saat pesawat udara berada di darat.
- h) *Gas Turbine Compressor (GTC)*, yaitu peralatan yang menghasilkan udara panas bertekanan untuk memutar starter pesawat.
- i) *Air Conditioning Unit (ACU)*, yaitu peralatan yang menghasilkan/ memberi udara dingin pada saat pesawat udara di darat apabila sistem *air conditioner* pada saat pesawat tidak berfungsi atau *Auxiliary Power Unit (APU)* dalam keadaan tidak berfungsi.
- j) *Aircraft Towing Bar*, yaitu peralatan untuk menggandeng pesawat udara dengan *tractor* atau sambungan antara *aircraft tow tug* dengan pesawatnya sendiri pada saat akan ditarik atau didorong.
- k) *Baggage Cart*, yaitu peralatan yang digunakan untuk mengangkut bagasi yang akan dimuat atau diturunkan ke dan dari pesawat udara.
- l) *Container Dolies*, yaitu peralatan yang digunakan untuk membawa container (*pallet*) dari tempat pemunggahan bagasi (*baggage make up area*) ke pesawat dan dari pesawat ke tempat pembongkaran bagasi (*baggage break down area*).
- m) *Aircraft Jack*, yaitu peralatan yang berfungsi sebagai dongkrak pada pesawat udara.
- n) *Manual Working Step*, yaitu peralatan yang mempunyai fungsi yang sama dengan *passenger boarding stair* tetapi untuk menggerakkan alat ini harus dengan bantuan manusia.

- o) *Fire Extinguisher*, yaitu racun api/ pemadam api dipergunakan untuk pemadam kebakaran saat pesawat di apron.
- p) *Wheel Chock*, yaitu ganjal roda pesawat setelah pesawat berhenti (*block on*).

G. Tata Tertib di Apron

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor :SKEP/140/VI/1999 tanggal BAB VI PASAL 63 SAMPAI DENGAN PASAL 66 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, dalam Bab V Pasal 30 dinyatakan bahwa: “Kendaraan-kendaraan yang sedang diparkir di apron atau di dekat pesawat udara, harus memasang rem ataupun alat-alat penahan gerak yang lain.” Sedangkan Pasal 31 dinyatakan bahwa:

- a. Jika sebuah pesawat udara akan bergerak, dilarang ada kendaraan yang bergerak di depan atau di belakang pesawat udara tersebut.
- b. Jika pesawat udara sedang bergerak dengan mesinnya, kendaraan lain hanya diperbolehkan lewat di belakangnya pada jarak yang cukup dan aman.

H. Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian kendaraan di sisi udara

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999, dokumen tersebut berisi tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara. Dokumen ini mengatur berbagai persyaratan dan prosedur yang harus dipatuhi oleh pengguna kendaraan di sisi udara, termasuk di area apron, taxiway, dan runway bandara.

Dalam SKEP/140/VI/1999, diatur tentang tata cara pengoperasian kendaraan yang digunakan di bandara, termasuk Ground Support Equipment (GSE) seperti gerobak cart, tow truck, dan kendaraan penunjang lainnya. Persyaratan yang tercakup dalam dokumen ini mencakup aspek keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasional kendaraan di area sisi udara, untuk mencegah potensi bahaya, kecelakaan, dan gangguan terhadap operasional bandara.

Selain itu, dokumen ini juga mungkin mencakup ketentuan mengenai tata tertib dan tanggung jawab pengemudi atau pengguna kendaraan di sisi udara, aturan

terkait parkir kendaraan, persyaratan pengamanan ban pada kendaraan yang tidak digunakan, dan tindakan penertiban apabila terjadi pelanggaran.

Tujuan dari SKEP/140/VI/1999 adalah untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan tertib di sisi udara bandara, serta mengoptimalkan penggunaan fasilitas apron dan area operasional lainnya untuk menjaga kelancaran proses penerbangan dan kegiatan terkait di bandara. Dokumen ini menjadi acuan bagi seluruh pihak yang terlibat dalam operasional kendaraan di sisi udara untuk memastikan keamanan dan efisiensi dalam kegiatan penerbangan.

I. Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan

Bagian ini menjelaskan perbedaan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian terdahulu yang relevan. Hal ini bermaksud untuk menghindari penjiplakan. Berikut daftar penelitian pada tabel berikut ini:

Tabel 2. 1 Kajian Relevan

Nama Peneliti	Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
M. Arif Hermawan, Sinta Dwi Putri Sprihadi	2018	Ketersediaan <i>Ground Support Equipment</i> Dan Kinerja Operator <i>Ramp Service</i> Di Bandar Udara Soekarno Hatta.	Hasil analisis ketersediaan peralatan <i>Ground Support</i> PT. JAS di Bandar Udara Soekarno Hatta bahwa sebagian responden menilai ketersediaan peralatan <i>Ground Support</i> adalah baik, total nilai responden yang menjawab sangat setuju dan setuju besar 77%. Maka secara keseluruhan kinerja operator dinilai baik sudah sesuai dengan

Muhammad Alfathoni E Akbar	2018	Kinerja Unit <i>Apron Movement Control (AMC)</i> Dalam Mengawasi <i>Ground Support Equipment (GSE)</i> Di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.	SOP berlaku. Namun PT. JAS harus melakukan kegiatan <i>outling</i> supaya karyawan lebih dekat satu dengan yang lainnya sehingga dapat bekerja sama dengan baik Kelaikan pelatan <i>Ground Support Equipment (GSE)</i> Sudah sesuai dengan SOP dan dari 3 sampel perusahaan GSE, PT. Gapura dalam melakukan servis di apron sangat berhati-hati dan cepat sehingga proses <i>boarding</i> jadi lebih cepat kemudian untuk permasalahan yang terjadi adalah lahan parkir peralatan GSE yang sempit dengan jumlah alat GSE yang cukup banyak dan jarak antara parkir GSE dengan apron dan <i>parking stand</i> yang dekat sehingga
----------------------------------	------	--	--

membuat pergerakan
GSE menjadi lebih
lambat dan harus
dengan hati-hati