



Analisis Kinerja Unit AMC Dalam Pengawasan Kelayakan GSE Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Lintang Adyuta Daniswara^{1*}, Alwazir Abdusshomad²

^{1,2}Operasi Bandar Udara, Politeknik Penerbangan Indonesia Curug
Lintang5plus@gmail.com, alwazir@ppicurug.ac.id

Abstrak

Unit *Apron Movement Control* bertugas melakukan pengawasan di area apron guna menjamin keselamatan dan keamanan di area sisi udara. Sisi udara adalah bagian penting dari bandar udara yang wajib mendapat pengawasan untuk memastikan pergerakan kendaraan yang beroperasi di area tersebut berjalan semestinya. Kedisiplinan di area apron erat kaitannya dengan pelaksanaan tugas yang dilakukan Unit AMC. Selain itu, peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (GSE) yang digunakan harus memenuhi standar keselamatan yang telah ditetapkan. Penggunaan GSE yang tidak sesuai standar akan mempengaruhi keselamatan dan keamanan daerah di sisi udara. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja yang dilakukan Unit *Apron Movement Control* dalam pengawasan kelayakan *Ground Support Equipment* (GSE) di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Berdasarkan hasil penelitian, Unit AMC menemukan beberapa pelanggaran disiplin yang dilakukan oleh petugas GSE, seperti kendaraan yang tidak layak beroperasi serta pengemudi kendaraan yang tidak membawa pas bandara. Selain itu ditemukan juga beberapa kendaraan yang terparkir tidak pada tempatnya, seperti di *No Parking Area* (NPA) dan di bawah *fixbridge*. Untuk itu, dilakukan evaluasi kinerja unit AMC dalam melakukan pengawasan kelayakan GSE di area apron, yaitu dengan menggunakan metode MBO (*Management by Objectives*) berdasarkan *planning*, *monitoring*, dan *reviewing*.

Kata Kunci: Kinerja, *Apron Movement Control*, Pengawasan, *Ground Support Equipment*, Bandar Udara Internasional Yogyakarta

PENDAHULUAN

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 fasilitas penunjang lainnya (UU No 1 Tahun 2009). Bandar Udara Internasional Yogyakarta atau sering disebut juga sebagai Yogyakarta International Airport (YIA) merupakan salah satu bandar udara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura I. Bandara YIA menjadi bandara yang menggantikan Bandara Internasional Adisutjipto. Kota Yogyakarta memiliki peningkatan kunjungan dari tahun ke tahun, sehingga hal tersebut dibutuhkan moda transportasi yang lebih cepat dan efisien sebagai akses untuk menuju kota Yogyakarta.

Bandar udara Internasional Yogyakarta memiliki bangunan yang lebih besar. Luas terminal Bandara YIA mencapai 219 meter persegi, yang dapat menampung jauh lebih banyak penumpang dibanding Bandara Adisutjipto. Dengan demikian, jumlah pesawat udara yang beroperasi semakin bertambah sehingga jumlah pergerakan di apron semakin ramai oleh pergerakan pesawat udara, peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) maupun pergerakan orang. Keadaan ini sangat berpengaruh terhadap aktivitas di sisi udara, sehingga membutuhkan lingkungan yang lebih tertib, teratur, dan aman di wilayah tersebut. (Tri Suhada et al., 2020).

Fasilitas bandar udara terbagi menjadi dua bagian, yaitu *landside* yang merupakan terminal bandar udara yang berfungsi sebagai pintu keluar dan kedatangan penumpang, dan *Airside* yang merupakan bagian bandar udara yang terkait langsung dengan kegiatan lepas landas dan mendarat pesawat udara. Dalam hal ini, setiap bandar udara harus selalu memberikan layanan terbaik kepada penumpangnya dengan menyediakan ruangan di terminal bandar udara. Selain itu, pengelola bandar udara juga harus memastikan keselamatan dan keamanan penumpang selama penerbangan. (Setyawati & Aristiyanto, 2021)

Untuk memastikan keselamatan penerbangan di area udara, diperlukan unit *Apron Movement Control* (AMC). Unit ini bertanggung jawab atas operasi pelayanan penerbangan dengan mengawasi pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, kebersihan area udara, serta pengawasan terhadap peralatan atau kendaraan *Ground Support Equipment* di area apron (Tandibua & Widagdo, 2024). Unit AMC berperan penting dalam memastikan bahwa seluruh perusahaan terkait bandara dan penumpang yang menggunakan layanan transportasi udara di bandara YIA mendapatkan pengawasan serta pelayanan operasional yang aman dan nyaman. Keselamatan dalam industri penerbangan sangat penting, terutama di area apron. Kedisiplinan Unit GSE di area apron sangat penting untuk mengontrol pergerakan pesawat, mobil, penumpang, dan barang. Pelanggaran yang biasa ditemukan oleh pihak GSE adalah bahwa banyak

kendaraan GSE yang sudah tua, serta petugas yang tidak menggunakan rompi di area apron. Kedisiplinan dan keselamatan sangat penting dalam menjalankan tugas dan menjamin keselamatan penumpang, pesawat, dan personel yang bekerja. Dengan bekerja sesuai SOP, maka hal tersebut akan menjamin keselamatan di bandara YIA (Fitriatmoko, 2022).

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, maka dapat di rumuskan permasalahan yang akan dibahas guna membangun hipotesis untuk riset selanjutnya yaitu:

1. Apa yang dilakukan Unit *Apron Movement Control* dalam pengawasan kelayakan *Ground Support Equipment* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta?
2. Apakah ditemukan kendaraan atau fasilitas *Ground Support Equipment* yang tidak layak di Bandar Udara Internasional Yogyakarta?

KAJIAN TEORI

Kinerja

Menurut Wibowo (2010:4) Kinerja adalah implementasi dari rencana yang telah disusun tersebut. Implementasi kinerja dilakukan oleh sumber daya manusia yang memiliki kemampuan, kompetensi, motivasi, dan kepentingan. Bagaimana organisasi menghargai dan memperlakukan sumber daya manusianya akan memengaruhi sikap dan perilakunya dalam menjalankan kinerja.

Sadexo (2021) (dalam Winda, 2023) menemukan bahwa metode manajemen tujuan (MBO) adalah yang paling umum digunakan oleh perusahaan untuk mengevaluasi kinerja karyawan. MBO memiliki tiga tahapan yang harus dimulai dengan persiapan, pengawasan, dan peninjauan. *Planning*: Pada tahap awal ini, atasan dan pekerja akan membuat rencana yang harus dicapai bersama. *Monitoring*: Tahap ini akan dilakukan sesekali, seperti setiap enam bulan sekali, untuk mengevaluasi apakah performa karyawan berhasil mencapai tujuan organisasi. *Reviewing*: Pada tahap akhir, atasan dan karyawan akan melakukan evaluasi untuk mengetahui sejauh mana kemajuan karyawan dalam menyelesaikan tugas mereka sesuai dengan rencana bersama.

Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 21 Tahun 2015, *Apron Movement Control* (AMC) adalah unit penanggung jawab dalam pelaksanaan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan di area apron, orang dan barang, kebersihan sisi udara serta pencatatan data penerbangan serta laporan tugas. Berdasarkan (KP 038 Tahun, 2017) tentang *Apron Management Service, Apron Movement Control* (AMC) adalah personel sisi udara melaksanakan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara di apron dan pelaksanaannya menjadi tanggung jawab penyelenggara bandar udara.

Pengawasan

Pengawasan mencakup semua aktivitas yang membandingkan atau mengukur apa yang dilakukan dengan kriteria, norma, standar, atau rencana yang telah ditetapkan. Situmorang dan Juhir, dalam Nugroho (2019), menyatakan bahwa proses pengawasan biasanya dilakukan oleh staf administrasi dan manajemen. Terdapat dua jenis teknik pengawasan, yaitu: pengawasan langsung (*direct control*) dan pengawasan tidak langsung (*indirect control*) (Winda, 2023). Tujuan pengawasan adalah untuk mencegah kemungkinan terjadinya penyelewengan atau penyimpangan dari tujuan yang telah ditetapkan. Dengan pengawasan, diharapkan tugas dan tanggung jawab yang sudah ditentukan dapat dilaksanakan secara efektif. Selain itu, pengawasan juga berfungsi untuk mengevaluasi dan menilai sejauh mana pekerjaan telah dilaksanakan (Tandibua & Widagdo, 2024). Unit AMC bertugas melakukan pengawasan terhadap lalu lintas orang, kendaraan, dan pengaturan Ground handling, termasuk juga perizinan kendaraan yang beroperasi di apron.

Ground Support Equipment (GSE)

Menurut (KP 635 Tahun 2015) 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, pos. Dalam KP 635 Tahun 2015 pasal 5 ayat 1, Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (GSE) dan kendaraan operasional sisi udara yang dapat beroperasi di wilayah Republik Indonesia harus memenuhi standar kelaikan dan batasan usia peralatan.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: 30 (Kementerian Perhubungan, 2015), tentang pengenaan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan, AMC bertanggung jawab untuk memantau pergerakan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) di sisi udara. Jika pengemudi tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang ditetapkan, mereka akan dikenakan sanksi. Pengemudi harus mematuhi peraturan dan larangan dalam tata tertib lalu lintas di sisi udara saat berada di area apron. Ini dilakukan untuk mempertimbangkan keamanan, keselamatan, dan kelancaran lalu lintas yang ada di sisi udara.

Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Dalam (UU No 1 Tahun 2009) tentang Penerbangan, Bandar udara adalah kawasan 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 penunjang lainnya.

Bandar Udara menurut Annex 14 (Astuty et al., 2023) dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang di peruntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara. Bandar Udara Internasional Yogyakarta adalah sebuah Bandar Udara Internasional yang terletak 45 kilometer dari Kota Yogyakarta tepatnya di Kapanewon Temon, Kulon Progo. YIA menggantikan Bandar Udara Internasional Adisutjipto yang sudah tidak mampu lagi menampung kapasitas penumpang dan pesawat.

METODE

Metode penulisan artikel ilmiah ini mengadopsi pendekatan kualitatif yang memfokuskan pada kajian pustaka atau library research. Pendekatan ini bertujuan untuk melakukan analisis mendalam terhadap teori-teori yang relevan serta menggali hubungan atau pengaruh antar variabel yang menjadi fokus penelitian. Sumber-sumber yang digunakan dalam penelitian ini meliputi buku-buku dan jurnal, yang dapat diakses baik secara konvensional di perpustakaan maupun secara daring melalui berbagai platform seperti Mendeley, Google Scholar, dan media online lainnya.

Dengan menggunakan metode kualitatif, penulis dapat menggali wawasan yang mendalam terkait dengan topik yang diteliti. Kajian pustaka yang dilakukan secara menyeluruh memungkinkan penulis untuk mengeksplorasi berbagai sudut pandang dan pendekatan yang ada dalam literatur ilmiah. Melalui proses ini, penulis dapat memperjelas pemahaman mengenai konsep-konsep yang menjadi dasar dari penelitian serta memperkuat argumentasi dengan merujuk pada penelitian-penelitian terkait yang telah dilakukan sebelumnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, penelitian dilakukan dengan cara pengamatan dan observasi mengenai bagaimana petugas AMC melakukan pekerjaannya. Dari segi pengawasan di sisi wilayah apron, Unit AMC melakukan inspeksi apron dua kali dalam sehari pada pagi hari jam 10 dan siang setelah pergantian shift. Selain itu, terdapat sidak langsung yang dilakukan setiap hari kamis dengan melakukan *random check* yang tak terencana. Hasil ditemukan bahwa ada pelanggaran disiplin kerja dari pihak GSE mengenai kendaraan yang sudah tidak layak beroperasi di wilayah airside, selain itu ditemukan juga pengemudi kendaraan *Refueling De-refueling Truck* (RDT) yang tidak membawa pas bandara ketika dilakukan *random inspection* (Fitriatmoko, 2022).

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Winda, 2023), masih ditemukan GSE berupa *passanger boarding stair* yang di parkir di *No Parking Area* (NPA), yang mana GSE tersebut seharusnya diletakan di *Equipment Parking Area* (EPA). Selain itu ada beberapa kendaraan GSE di parkir di bawah *fixbridge*, dimana area tersebut seharusnya hanya digunakan untuk parkir sepeda. Kendala parkir kendaraan yang tidak sesuai berkaitan dengan tidak terdapatnya marka EPA di apron Bandar Udara Internasional Yogyakarta, yang seharusnya marka tersebut tersedia di setiap *parking stand* untuk *standby* kendaraan GSE atau *staging area*.

Dalam penelitiannya, (Winda, 2023) menggunakan metode *Management by Objectives* (MBO) untuk mengevaluasi kerja karyawan/unit. Metode tersebut terbagi menjadi tiga tahapan, yaitu i planning, monitoring, dan reviewing, berikut penjelasan setiap tahapan :

a) *Planning*

Petinggi PT. Angkasa Pura I (Persero) merencanakan agar Bandar Udara Internasional Yogyakarta selalu *Zero Accident*. Untuk mencapai tujuan ini, personel AMC menggunakan Standar Operasional Pelayanan Sisi Udara Standar (*Manual of Standard Airside Operation*) pada Bandar Udara, yang dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.DU.28/OM.07/2021, sebagai acuan untuk bekerja sesuai prosedur.

b) *Monitoring*

Untuk mewujudkan zero accident yaitu dengan melakukan pengecekan atau *monitoring* secara teratur memastikan tidak ada insiden. Personil AMC bertanggung jawab untuk memantau area apron. Salah satu contoh *monitoring* adalah melakukan *sweeping* TIM (Tanda Izin Mengemudi) kepada supir yang mengemudikan kendaraan GSE (*Ground Support Equipment*) dan AOV (*Airport Operational Vehicle*). Monitoring ini dilakukan 1-2 kali dalam waktu 1 tahun. Selanjutnya dilakukan pemeriksaan acak setiap hari kamis.

c) *Reviewing*

Kegiatan evaluasi terakhir adalah rapat peninjauan yang dilakukan setiap malam, dihadiri oleh personil AMC serta semua perwakilan dari unit kerja di bandara, dan dipimpin oleh AOCC (*Airport Operation Control Center*). Rapat ini berlangsung selama 24 jam di bandara dengan sistem MOT berbasis lalu lintas. Selain itu,

ada rapat bulanan yang dihadiri oleh semua supervisor AMC, personil AMC, petugas kargo, dan petugas aviobridge. Dalam rapat bulanan ini, masalah yang muncul selama sebulan terakhir akan dibahas. Setiap kesalahan harus dievaluasi dan ditangani dengan cepat, termasuk menangani masalah atau kecelakaan kerja sekecil apapun.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, terdapat beberapa temuan mengenai kinerja dan pengawasan petugas *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional Yogyakarta. Pengawasan di wilayah apron dilakukan dengan inspeksi rutin dua kali sehari dan *random check* setiap hari Kamis. Meskipun demikian, ditemukan beberapa pelanggaran disiplin oleh *Ground Support Equipment* (GSE), seperti kendaraan yang tidak layak beroperasi dan pengemudi yang tidak membawa pas bandara.

Penelitian lain juga menunjukkan bahwa beberapa GSE ditempatkan di area parkir yang tidak sesuai, seperti di No Parking Area (NPA) dan di bawah *fixbridge*, yang seharusnya hanya digunakan untuk parkir sepeda. Hal ini disebabkan oleh kurangnya marka *Equipment Parking Area* (EPA) di apron.

Evaluasi kinerja karyawan menggunakan metode *Management by Objectives* (MBO) melibatkan tiga tahapan yaitu *planning*, *monitoring*, dan *reviewing*. Perencanaan dilakukan untuk memastikan *zero accident* dengan mengikuti Standar Operasional Pelayanan Sisi Udara yang ditetapkan. Pengawasan dilakukan secara teratur untuk memastikan tidak ada insiden, termasuk *sweeping* Tanda Izin Mengemudi (TIM) dan pemeriksaan acak. Peninjauan dilakukan melalui rapat harian dan bulanan untuk mengevaluasi dan menangani setiap kesalahan atau kecelakaan kerja yang terjadi. Berdasarkan kesimpulan, terdapat saran yang dapat penulis sampaikan :

1. Peningkatan Pengawasan dan Inspeksi
 - Perbanyak frekuensi dan ketepatan waktu inspeksi rutin dan *random check* untuk memastikan semua aturan dipatuhi oleh seluruh personel dan kendaraan di area apron.
 - Berikan pelatihan berkala kepada personel AMC untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan.
2. Penegakan Disiplin
 - Berikan sanksi yang lebih tegas terhadap pelanggaran disiplin, seperti kendaraan GSE yang tidak layak beroperasi dan pengemudi yang tidak membawa pas bandara guna mendorong kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku
3. Peningkatan Fasilitas dan Infrastruktur
 - Tambahkan marka *Equipment Parking Area* (EPA) di setiap parking stand untuk memastikan kendaraan GSE ditempatkan di area yang sesuai dan aman.
 - Evaluasi dan perbaiki tata letak parkir untuk menghindari penggunaan area yang tidak sesuai seperti *No Parking Area* (NPA) dan area bawah *fixbridge*.
4. Optimalisasi Metode *Management by Objectives* (MBO)
 - Lakukan monitoring lebih sering dan mendetail, tidak hanya 1-2 kali dalam setahun, tetapi secara berkala untuk memastikan seluruh kegiatan operasional berjalan dengan baik.
 - Pastikan setiap rapat peninjauan menghasilkan tindakan konkret yang diimplementasikan segera untuk memperbaiki kekurangan yang ditemukan.
5. Komunikasi dan Koordinasi
 - Tingkatkan komunikasi dan koordinasi antara berbagai unit kerja di bandara melalui rapat harian dan bulanan untuk memastikan semua pihak terlibat dalam upaya mencapai *zero accident*.
 - Buat saluran komunikasi yang jelas dan efektif untuk melaporkan dan menindaklanjuti setiap insiden atau pelanggaran yang terjadi.

Dengan menerapkan saran-saran ini, diharapkan pengawasan dan kinerja petugas AMC di Bandara Internasional Yogyakarta dapat lebih efektif dan efisien, serta mampu mencapai terwujudnya *zero accident*.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan kelancaran sehingga penulis dapat menyelesaikan jurnal ini, kepada Pak Alwazir Abdussomad yang telah memberikan ilmu dan saran yang sangat bermanfaat selama proses penulisan, kepada orangtua yang telah memberikan dukungan moral dan finansial, rekan-rekan yang telah memberikan semangat dan bantuan, serta pihak-pihak yang memberikan referensi sangat berguna bagi penulisan jurnal ini. Saya menyadari bahwa tanpa adanya bantuan dari pihak-pihak terkait, penulis tidak dapat menyelesaikan jurnal ini dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Apron Management Service. (2017). KP 038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : Kp 038 Tahun 2017*.

- Astuty, D., Sinaga, N., & Mardianis, M. (2023). Bandar Udara menurut Annex 14. *JURNAL HUKUM SEHASSEN*, 9. <https://doi.org/10.37676/jhs.v9i2.4662>
- Fitriatmoko, T. F. (2022). Analisa Penanganan Pelanggaran Disiplin Kerja GSE Di Apron Bandar Udara Yogyakarta International Airport. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(1), 1327–1332.
- Kementerian Perhubungan. (2015). Menteri perhubungan republik indonesia PM 30 TAHUN 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 115 Tahun 2018*, 1–8.
- Perhubungan Udara, D. J. (2015). KP 635 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE) dan Kendaraan Operasional yang beroperasi di Sisi Udara. *Kementerian Perhubungan*.
- Setyawati, A., & Aristiyanto, F. K. (2021). Kajian Pengawasan Apron Oleh Apron Movement Control (Amc) Dalam Meningkatkan Kedisiplinan Di Apron Pt Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta Tahun 2019. *Jurnal Transportasi, Logistik, Dan Aviassi*, 1(1), 1–13. <https://doi.org/10.52909/jtla.v1i1.33>
- Tandibua, D. B., & Widagdo, D. (2024). Kajian Pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) terhadap Kelayakan Ground Support Equipment (GSE) di Sisi Udara Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. 5(3), 1188–1205.
- Tri Suhada, A. S., Setiawan, A., & Hariyadi, S. (2020). Analisis Kinerja Personel Unit Apron Movement Control (Amc) Terhadap Ketertiban Peralatan Ground Support Equipment (Gse) Di Apron Pt Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang. *Ejournal Poltekbangsby*, 1–13.
- UU No 1 Tahun 2009. (2009). Undang Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *UU No 1 Tahun 2009*, 47(57), 3.
- Winda, N. (2023). *Evaluasi Kinerja Unit Apron Movement Control (AMC) Dalam Pengawasan Fasilitas di Area Apron Pada PT . Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta*. 1(3), 135–145.