

ANALISIS OPTIMALISASI KERJA PETUGAS APRON MOVEMENT CONTROL DI UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KOMODO LABUAN BAJO FLORES

¹Faisal Malik, ²Zenita Kurniasari

^{1), 2)} *DIV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta*

Abstrak

Unit Apron Movement Control (AMC) merupakan satuan kerja yang berada di bandar udara, berfungsi mengawasi dan memastikan kegiatan yang berada di Apron berjalan dengan baik dan aman. Permasalahan dalam penelitian ini adalah seberapa optimal kerja Unit AMC dalam melakukan pengawasan di Apron dalam menunjang keamanan dan kelancaran penerbangan. Tujuan dari dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui kendala dan upaya yang dilakukan Unit AMC dalam mengoptimalkan kerjanya. Penelitian berikut menggunakan jenis penelitian kualitatif. Data yang digunakan dan diolah peneliti adalah data primer dan data sekunder. Hasil dari penelitian kendala dalam mengoptimalkan kerja Apron Movement Control dalam menjalankan tugasnya seperti kekurangan personil dan akan adanya pemangkasan anggota pada UPBU Komodo, jadwal penerbangan yang meningkat, pengawasan di apron kurang maksimal, banyak penumpang stay di apron ketika naik atau turun pesawat, kurangnya ketegasan dalam peneguran Unit yang berada di apron, dan kurangnya alat komunikasi dan alat penunjang kelancaran kerja. Upaya yang dilakukan oleh AMC adalah memanager anggota dalam satu shift dan mengatur ulang jam kerja anggota, AMC menggunakan sepeda dalam kerjanya untuk menggantikan mobil, dan melakukan peneguran melalui pihak ketiga.

Kata Kunci: *Optimalisasi, kegiatan kerja, Apron Movement Control (AMC)*

Abstract

The Apron Movement Control (AMC) unit is a work unit located at the airport, whose function is for monitor and ensure that activities on the Apron run well and safely. The problem in this research is how optimal the work of the AMC Unit is in conducting supervision on the Apron in supporting flight safety and smoothness. The purpose of this research is to find out the obstacles and efforts made by the AMC Unit in optimizing its work. The research uses the type of qualitative. The data used and processed by researchers are primary data and secondary data. The results of the research are obstacles in optimizing the work of Apron Movement Control in carrying out their duties such as a shortage of personnel and there will be a reduction in members at UPBU Komodo, increased flight schedules, supervision on the apron is not optimal, many passengers stay on the apron when boarding or disembarking the plane, lack of firmness in reprimanding Units on the apron, and lack of communication tools and supporting tools for smooth work. Efforts made by AMC are managing members in one shift and rearranging members' working hours, AMC uses bicycles to replace cars, and reprimands through third parties (heads of other units and officials at UPBU Komodo). Problem solving is carried out so that AMC continues to work optimally.

Keywords: *Optimizing, Work Activity, Apron Movement Control (AMC)*

Pendahuluan

Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo adalah bandar udara kelas II UPBU Ditjen Perhubungan. Bandar Udara yang sebelumnya bernama Bandar Udara Mutiara II terletak di Kota Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Bandar udara ini berada di Pulau Flores. Bandar udara Komodo merupakan pintu masuk wisatawan asing maupun domestik ke Pulau Flores. Nama Bandara Komodo berasal dari status kota Labuan Bajo sebagai titik keberangkatan untuk wisata menuju Taman Nasional Komodo dan tempat wisata lainnya. Pada awalnya terminal Bandar udara Komodo hanya sebuah gedung kecil sederhana yang menampung seluruh kegiatan penerbangan, agar lebih nyaman Bandar Udara Komodo di renovasi dengan membangun terminal penumpang yang baru, ⁴Dwinanda (2020). Presiden Joko Widodo meresmikan terminal modern. Pembangunan ini merupakan upaya Pemerintah untuk meningkatkan

¹ Email Address: faisal.malikk182@gmail.com

Received 20 September 2022, Available Online 01 Desember 2022

kapasitas penumpang dan mengembangkan daerah prioritas pariwisata Labuan Bajo yang merupakan salah satu destinasi wisata unggul, Bandar Udara Komodo (UPBU Komodo) adalah bandar udara daerah yang baru melakukan renovasi pada juli 2020 hingga kini masih dalam proses renovasi, perkembangan yang dirasakan oleh Bandar Udara Komodo disebabkan oleh destinasi wisata di daerah Labuan bajo Flores mulai terangkat dan menarik daya pengunjung.

Sejak tahun 2009 hingga 2013 pertumbuhan rata-rata jumlah penumpang di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo setiap tahunnya sekitar 27% dengan penambahan pergerakan pesawat rata-rata setiap tahunnya sebesar 28%. Pengembangan lebih lanjut Bandar Udara Komodo akan ditingkatkan menjadi bandar udara internasional dan akan menambah fasilitas seperti Imigrasi, Bea Cukai, Fasilitas Kesehatan, Fasilitas Landasan Pacu yakni penambahan lampu di sekeliling landasan yang menjadi syarat bandar udara internasional. Adanya perkembangan penerbangan dan perkembangan fasilitas di Bandar Udara Labuan bajo akibat dari banyaknya wisatawan yang melirik daerah Labuan bajo. Pekerja *Apron Movement Control* memang sudah seharusnya bekerja semaksimal mungkin untuk memberikan kenyamanan, efisiensi waktu, keamanan, dan kepuasan para pengguna jasa penerbangan. Kondisi pergerakan pesawat udara di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo menjadikan tugas operasional unit AMC harus sebaik mungkin, mulai dari pengawasan pergerakan pesawat, kendaraan, petugas, penumpang, kebersihan *apron*, dan kelaikan fasilitas sisi udara. Setiap kegiatan kerja petugas AMC akan diatur melalui SOP dan sistem kerja yang dibuat oleh Perusahaan tersebut.

Sistem kerja yang tidak tepat sasaran akan menghambat waktu dalam bekerja para petugas *Apron Movement Control*, begitu pula jika SOP tidak dilaksanakan dengan maksimal memungkinkan terjadinya *incident* dan *Accident* yang tidak diinginkan. Kedua hal tersebut menerapkan sistem kerja dan SOP dengan baik dapat mengoptimalkan kerja, mengefektifkan, mengefisienkan, serta memberi keamanan dan kenyamanan bagi para petugas dan penumpang di *apron*. Seperti yang terjadi di Bandar udara Fatmawati Bengkulu, Prihantoro (2018) menyatakan bahwa pada Rabu, 7 November 2018 insiden sayap Lion Air JT633 yang menabrak tiang lampu.

Tinjauan Pustaka

Apron Movement Control (AMC)

Peraturan Jenderal Perhubungan Udara/No. KP. 038/2017 *Apron management service*. Mengatakan *Apron Movement Control* adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima *estimate time* dari ATC (*tower*). kegiatan sistem operasionalnya mencakup tentang pemberian petunjuk serta pengawasan terhadap semua kendaraan, pesawat udara, dan petugas yang beroperasi di area pergerakan pesawat udara. Selain itu AMC juga bertugas memberikan bantuan kepada pesawat udara yang menuju lokasi parkir (*Apron*) yang telah diterapkan dan ikut serta mencegah kemungkinan masuknya kendaraan yang kurang memperhatikan prosedur pengoprasian kendaraan di wilayah *apron*.

Apron Movement Control adalah Petugas pengatur pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control*) merupakan petugas bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di *apron* serta penetapan parkir pesawat. *Apron Movement Control*, *Apron Management Service*, *Apron Movement Control* sebagai petugas sisi udara melaksanakan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara di *apron* dan pelaksanaannya menjadi tanggung jawab Penyelenggara bandar udara. *Apron Management Service* mempunyai kewenangan seperti:

1. Mengatur lalu lintas pergerakan guna mencegah terjadinya tabrakan (*collision*) antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan halang (*obstruction*) di area *apron*.

2. Mengatur pergerakan pesawat udara yang masuk dan koordinasi pergerakan pesawat udara yang keluar dari apron dengan penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.
3. Memastikan keselamatan dan kelancaran pergerakan kendaraan dan/atau peralatan di apron dan keteraturan fasilitas lainnya.
4. Memberi informasi yang berguna bagi penerbang terkait kondisi operasional di apron dan diinformasikan relevan lainnya.
5. Menyampaikan informasi pada unit terkait jika penerbangan memerlukan bantuan.

Tugas dan Fungsi Unit *Apron Movement Control*

Sesuai dengan SOP pada yang mengacu pada keputusan Direksi PT Angkasa Pura II (Persero), Unit AMC memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasional penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan barang serta kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan.

AMC berfungsi Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC mempunyai fungsi pelayanan dan pengawasan:

1. Pelayanan Garbarata
2. Pelayanan pemandu kendaraan VIP
3. Pelayanan pemandu pesawat udara
4. Pelayanan pencatatan data penerbangan
5. Pelayanan BBC (*Baggage Conveyor Belt*)
6. Pelayanan uji laik kendaraan yang beroperasi di sisi udara
7. Pelayanan *Briefing* Tanda Izin Mengemudi (TIM)
8. Pengkoordinasian pengawasan dan penerbitan di sisi udara

Optimalisasi

Optimalisasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah tindakan, proses, atau metodologi untuk mencapai sesuatu (sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi sempurna, fungsional, atau lebih efektif. Indikator yang menjadi penanda bagi perusahaan bahwa kerja para petugas atau karyawan sudah optimal adalah ketika para pekerja melakukan kerjanya dengan efektif dan efisien, memberikan keamanan, kenyamanan, dan kepercayaan bagi perusahaan atau konsumen.

Teori Bandar Udara

Berdasarkan Keputusan Menteri/KM 11/2010/Bandar Udara adalah kawasan di udara 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 lengkap dengan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah. Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografis, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan.

Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo Flores

Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo adalah bandar udara kelas II UPBU Ditjen Perhubungan. Bandar Udara yang sebelumnya bernama Bandar Udara Mutiara II terletak di Kota Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Bandar udara ini berada di Pulau Flores. Bandar Udara Komodo memiliki kode *International Air Transportation Association (IATA)* LBJ dan kode *International Civil Aviation Organization (ICAO)* WATO. Memiliki panjang landasan pacu (*Runway*) 2.250 m x 45 m yang dapat menampung Pesawat Jet kelas Menengah (Airbus A320, Boeing 737-800, dan Boeing 737-900ER). Secara geografis Kabupaten Manggarai Barat terletak diantara : 08°.14' Lintang Selatan – 90°.00 Lintang Selatan dan 119°.21 Bujur Timur – 120°.20 Bujur Timur. Kondisi geografis yang ada pada wilayah Kabupaten Manggarai Barat terdiri dari dataran berbukit-bukit dan pulau-pulau yang jauh dari daratan.

Bandar udara Komodo merupakan pintu masuk wisatawan asing maupun domestik ke Pulau Flores. Nama Bandara Komodo berasal dari status kota Labuan Bajo sebagai titik keberangkatan untuk wisata menuju Taman Nasional Komodo dan tempat wisata lainnya. Pada awalnya terminal Bandar udara Komodo hanya sebuah gedung kecil sederhana yang menampung seluruh kegiatan penerbangan, agar lebih nyaman Bandar Udara Komodo di renovasi dengan membangun terminal penumpang yang baru. Presiden Joko Widodo meresmikan terminal modern. Pembangunan ini merupakan upaya Pemerintah untuk meningkatkan kapasitas penumpang dan mengembangkan daerah prioritas pariwisata Labuan Bajo yang merupakan salah satu destinasi wisata unggul.

Metode Penelitian

Peneliti menggunakan metode kualitatif dikarenakan penelitian ini lebih mendalam dibahas jika menggunakan pembahasan yang baku dan dapat didiskusikan kembali, jika menggunakan angka saja maka hasil penelitian seakan akan sudah maksimal di titik tersebut. Sedangkan dalam dunia ini saja dapat berubah ubah namun dapat diminimalisir dengan pembahasan yang mendalam. Berdasarkan pendapat diatas peneliti menggunakan pendekatan kualitatif adalah untuk mendeskripsikan dan menerangkan peristiwa yang dialami dan diamati peneliti saat di lapangan, peneliti akan mencari data kerja unit *Apron Movement Control* melalui wawancara dengan 3 narasumber yang berbeda agar dapat memiliki data yang luas untuk dibahas dalam penelitian, observasi kerja AMC yang dapat diamati dan dirasakan dalam kegiatan magang yang peneliti lakukan, dan dokumentasi dalam menunjang data penelitian demi mencari seberapa optimal kerja petugas unit *Apron Movement Control* dalam menjalankan tugasnya.

Teknik Pengambilan Data

Teknik pengumpulan data dengan menggunakan teknik sebagai berikut:

Data Primer

Pengumpulan data utama yang berasal dari narasumber Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. Tiga instrumen yang digunakan, yaitu:

1. Metode Wawancara

Wawancara dalam penelitian ini adalah wawancara terstruktur dilakukan dengan mempersiapkan terlebih dahulu pedoman wawancaranya. Pedoman wawancara tersebut berisi pertanyaan yang akan ditanyakan kepada narasumber yang terdiri dari 3 individu yaitu atasan *Apron Movement Control* , dan 2 petugas *Apron Movement Control*.

2. Observasi

Peneliti menggunakan observasi partisipasi dimana peneliti melakukan pengamatan dan peneliti ikut terlibat atau terjun langsung dalam kegiatan sehari-hari di lapangan dan objek yang diamati

atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian. Sambil melakukan pengamatan, peneliti ikut melakukan apa yang dikerjakan oleh sumber data sehingga dapat mengetahui proses serta kendala yang dihadapi dalam proses pengambilan keputusan.

3. Dokumentasi

Metode dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengumpulkan informasi dari pihak perusahaan dengan data yang berbentuk tulisan atau gambar. Melalui pembahasan di atas peneliti menggunakan dokumen meliputi foto Petugas *Apron Movement Control Unit* Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.

Data Sekunder

Menurut Tineges (2021), Data sekunder adalah jenis data dalam sebuah penelitian berdasarkan cara memperolehnya, artinya adalah sumber data penelitian yang diperoleh dan dikumpulkan peneliti secara tidak langsung melainkan melalui pihak lain, peneliti menggunakan data sekunder yaitu *Log book* untuk observasi di lapangan dan SOP untuk acuan observasi dan wawancara.

Analisis Data

Penelitian kualitatif merupakan penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Kegiatan analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan sebagai sesuatu yang saling menjalani merupakan proses siklus dan instruksi pada saat sebelum, selama, dan sesudah pengumpulan data dalam bentuk sejajar yang membangun wawasan umum (Silalahi, 2015).

Keabsahan Data

Uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif menurut Sugiyono (2017), meliputi uji kredibilitas, uji transferability, uji dependability, dan uji confirmability. Pada penelitian ini digunakan uji reliabilitas untuk menguji keabsahan data. Uji kredibilitas data dilakukan menggunakan triangulasi.

Menurut Sugiyono (2019), Teknik pengumpulan data bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Pada penelitian ini penulis menggunakan dua teknik triangulasi, yaitu:

a. Triangulasi Sumber

Mencari kebenaran informasi tertentu melalui berbagai metode dan sumber. selain melalui wawancara dan observasi, peneliti menggunakan observasi terlibat (*participant observation*), dokumen tertulis, arsip, dokumen sejarah, catatan resmi, catatan atau tulisan pribadi dan gambar atau foto.

b. Triangulasi teknik

Proses peneliti mengumpulkan teknik pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data dari sumber yang sama. Peneliti menggunakan triangulasi teknik untuk menggali kebenaran informasi dengan menggunakan berbagai sumber data seperti dokumen, hasil wawancara, hasil observasi, dan mewawancarai lebih dari satu objek yang dianggap memiliki sudut pandang yang berbeda yang akan memberikan pandangan yang berbeda dan menjadikan keluasan pengetahuan untuk memperoleh kebenaran yang tepat.

Reduksi Data

Menurut Sugiyono (2015), proses reduksi data adalah proses pemilihan atau transformasi yang berlanjut terus sesudah penelitian di lapangan, sampai laporan akhir lengkap tersusun melalui seleksi ketat, melalui ringkasan, menggolongkan dalam suatu pola yang lebih luas, serta proses

berfikir sensitif yang memerlukan kecerdasan dan keluasan dan kedalaman wawasan yang tinggi. Bagi peneliti baru, dalam melakukan reduksi data dapat mendiskusikan pada teman atau orang lain yang lebih ahli.

Penyajian Data

Sekumpulan informasi yang tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan. Hal ini dilakukan dengan alasan data-data yang diperoleh selama proses penelitian kualitatif biasanya berbentuk naratif. Penyajian data dilakukan peneliti untuk melihat gambaran keseluruhan atau bagian dari gambaran keseluruhan. Tahap ini peneliti berupaya mengklasifikasikan dan menyajikan data sesuai dengan pokok permasalahan yang diawali dengan pengkodean pada setiap sub pokok permasalahan.

Penarikan Kesimpulan

Kegiatan analisis ketiga adalah menarik kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan diambil dari kumpulan catatan lapangan, hasil wawancara dengan informan atau narasumber, dan kecakapan penelitian.

Hasil dan Pembahasan

Penelitian tentang Analisis Optimalisasi Kerja Petugas *Apron Movement Control* Di Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo Flores dilakukan penulis pada tanggal 01 oktober 2021 hingga 31 oktober 2021. Hasil penelitian yang penulis dapatkan melalui wawancara, observasi, dokumentasi, dan data sekunder akan penulis sajikan di Bab IV. Paparan data yang disajikan akan sekaligus dianalisis dan dilakukan pembahasan.

Unit *Apron Movement Control* adalah Unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat udara dan mengawasi pergerakan barang, penumpang, dan para pekerja di area *Apron*. Kegiatan sistem operasional pada AMC mencakup pemberian petunjuk serta pengawasan terhadap semua kendaraan, pesawat udara, petugas, penumpang, dan cargo yang beroperasi di area *Apron*. Peneliti mengikuti kegiatan pelaksanaan tugas harian peneliti mengikuti kerja *shift* dengan pola kerja 4 hari kerja 1 hari libur di Unit *Apron Movement Control* di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dengan pembagian waktu *shift* kerja yang peneliti laksanakan sebagai berikut

Unit *Apron Movement Control* Komodo Labuan Bajo memiliki peranan yang sangat penting dalam menjaga keamanan dan kelancaran di area *apron*, para anggota akan melakukan pengawasan terhadap para pekerja ground handling, penumpang, bagasi, cargo dan semua hal yang memasuki area *Apron*. Petugas akan *stand by* mulai dari 5-10 menit sebelum pesawat akan *landing* untuk melakukan pengecekan atau *clearance* pada area *parking stand* yang akan digunakan pesawat, setelah pesawat memasuki area *Apron* melalui *Taxiway* para petugas akan mulai mempersiapkan diri mulai dari pengawasan para pekerja *ground handling*, dan mobil pertamina. Pesawat sudah dalam posisi *parking* dan *block on* maka para anggota Unit AMC akan membagi kegiatan kerja mulai dari pencatatan data penerbangan (*log book*), pengawasan kerja anggota *ground handling*, dan pengawasan gerak penumpang. Pengawasan dan pencatatan akan dilakukan hingga pesawat tersebut *block off* dan akan melakukan *Take off*. Setiap anggota Unit *Apron Movement Control* (AMC) diharapkan dapat melakukan tugas berdasarkan standar operasional prosedur (SOP), SOP digunakan sebagai petunjuk bagi para anggota AMC dalam melaksanakan tugasnya. Petugas juga harus teliti dan sabar dalam melakukan pengawasan ataupun mengatur area *Apron*.

Keoptimalan Kerja Unit *Apron Movement Control* di Bandar Udara Komodo

Peneliti melakukan kegiatan praktek kerja lapangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dan melakukan penelitian menggunakan beberapa metode yaitu Observasi,

dokumentasi, data sekunder, dan Wawancara pada Unit *Apron Movement Control* (AMC) UPBU Komodo Labuan Bajo. Melalui Penelitian tersebut penulis dapat memahami beberapa hal yang dapat mengerucutkan seberapa Optimalnya kerja Unit AMC melalui hasil pengumpulan data penulis melihat bagaimana struktur kerja unit AMC Komodo. Ritme kerja AMC UPBU Komodo pada setiap harinya terjadwal dengan 2 shift yaitu pagi dan siang. Dengan jumlah maksimal setiap shift adalah 4 anggota dan minimalnya adalah 2 orang, dipahami peneliti melalui wawancara dan observasi jumlah anggota pada saat shift kerja menyesuaikan dengan penjadwalan yang telah dibuat pada awal bulan dan masa libur atau cuti setiap anggota yang sudah direncanakan, beberapa data yang didapatkan penulis mengenai masalah yang sering dihadapi Unit AMC adalah penjadwalan dan jumlah anggota yang bekerja dalam satu shift, yaitu masalah kekurangan personel jika pada saat hari tersebut ada yang terjadwalkan libur namun ada anggota yang sedang sakit atau cuti sehingga pada setiap shift akan berkurang menjadi 2 orang di shift pagi dan 3 orang di shift siang.

Tabel 1. Jadwal Kerja AMC Oktober 2021

NAMA		GILANG SUPRIYATNA	STEFANUS VIKHY DAHUR	ALIMUDIN SELASA	KASMIR JAHADUT	FRANSISKUS SELIAN	EMANUEL B. BERIBE	IGNASIUS MASNI
Oktober 2021	1	P	L	L	S	P	S	S
	2	S	P	S	P	S	P	L
	3	S	S	P	L	P	L	PS
	4	P	P	S	S	L	S	L
	5	L	S	P	P	S	P	S
	6	S	L	L	L	PS	S	P
	7	S	S	P	P	S	P	L
	8	S	P	S	L	P	L	S
	9	P	S	P	S	L	S	P
	10	P	P	S	P	S	P	S
	11	S	L	L	S	P	S	P
	12	L	P	S	P	S	P	L
	13	S	S	P	L	P	L	P
	14	P	P	S	S	L	P	S
	15	P	S	P	PS	L	S	P
	16	S	L	L	S	P	P	S
	17	P	S	P	P	S	S	L
	18	S	P	S	L	P	L	S
	19	L	S	P	S	L	S	P
	20	P	P	S	P	S	P	S
	21	S	L	L	S	P	S	P
	22	S	P	S	P	S	P	L
	23	S	S	P	L	P	L	P
	24	P	P	S	S	L	P	S
	25	S	S	P	P	S	S	P
	26	L	L	L	S	P	P	S
	27	P	S	P	P	S	S	L
	28	S	P	S	L	P	L	P
	29	P	S	P	S	L	P	S
	30	P	P	S	P	S	S	P
	31	S	L	L	S	P	P	S

Tabel 2. Pembagian Waktu Shift

<i>Shift pagi</i>	<i>Shift siang</i>
08.00 – 12.00	13.00 – 17.00

Membicarakan masalah kekurangan personil akan sangat berpengaruh dengan kinerja di lapangan, ketika di area apron hanya ada sedikit pesawat yang menempati *parking stand* maka dengan jumlah

anggota yang sedang minim para anggota akan tetap bisa dengan maksimal melakukan pengawasan dan pencatatan data penerbangan. Jika pada waktu tersebut *parking stand* sedang padat dan beberapa waktu kedepan datang lagi pesawat yang akan memasuki *apron* dan menggunakan *Parking stand* maka petugas akan kewalahan jika harus menjaga 4 *parking stand* dengan waktu yang hampir berdekatan. Terdapat beberapa penyebab yang membuat para petugas *Apron Movement Control* UPBU Komodo kewalahan yakni jarak antar *parking stand* yang satu dengan yang lainnya terlalu berdekatan sehingga membuat area operasional *Ground Handling* juga sangat berdekatan dengan demikian para anggota AMC juga akan sangat kewalahan dalam pengawasan pergerakan pekerja *Ground Handling*, pekerja di area *Apron*, kendaraan, dan penumpang. Terdapat keunikan yang menghambat pekerjaan di area *Apron* di UPBU Komodo Labuan Bajo karena setiap kali penumpang turun dari pesawat dan akan berjalan ke gedung terminal sebagian besar dari para penumpang akan melakukan foto-foto di area apron dengan *background* bertuliskan Bandar Udara Komodo di atas gedung terminal seperti yang ada di Lampiran 13.

Jumlah penerbangan di UPBU Komodo Labuan Bajo menurut sumber wawancara dan beberapa diskusi dari beberapa narasumber adalah 9 penerbangan komersial namun seringkali bertambah mengacu kepada penerbangan non komersial atau carter, peneliti menghitung sendiri menggunakan data *log book* bulan Oktober dan mendapatkan bahwa jumlah rata-rata penerbangan pada bulan Oktober adalah 11 penerbangan dalam satu harinya, dihitung melalui jumlah total penerbangan dalam satu bulan dibagi dengan total hari pada bulan Oktober. Tercatat pada Lampiran 4 penerbangan yang paling rendah ada pada tanggal 9 Oktober 2021 total 7 penerbangan dalam hari dengan jumlah penumpang 535 Datang dan 596 Keluar UPBU Komodo, penerbangan yang paling ramai pada tgl 15 Oktober 2021 total 18 penerbangan dalam satu hari dengan jumlah penumpang 994 datang dan 1022 Keluar UPBU Komodo. pada tanggal 9 Oktober tersebut para anggota Unit AMC di bagi menjadi 2 *shift* dengan jumlah setiap *shift* 3 orang anggota, dengan jumlah anggota 3 orang dalam setiap *shift* dan jumlah penerbangan pada tanggal 9 hanya 7 penerbangan tentu saja kegiatan kerja Unit AMC sangat mudah untuk mencapai titik optimal. Berbeda dengan tanggal 15 Oktober 2021 dengan jumlah 18 penerbangan di hari tersebut dengan jumlah anggota dalam setiap *shift* 3 anggota tetap saja kewalahan dalam menangani pengawasan atau pelayanan dalam kerjanya, mengingat bahwa beberapa anggota Unit AMC juga menjadi operator Garbarata sehingga beberapa waktu tertentu anggota yang berada di area *apron* juga akan berkurang, dalam *shift* pagi saja harus mengawasi 10 penerbangan dan 8 penerbangan dalam pengawasan para anggota di *shift* siang maka akan kurang optimal dalam pelaksanaan kerjanya. Dari semua hasil wawancara kepada Ketua unit dan anggota Unit AMC mengatakan bahwa AMC merasa kekurangan anggota dan sangat berat bagi Unit AMC untuk menerima kenyataan bahwa akan dilakukannya pemangkasan anggota atau pekerja di UPBU Komodo Labuan Bajo, beberapa pendapat mengatakan dengan jumlah anggota yang sekarang saja sudah kadang kewalahan dan ketar-ketir dalam melakukan kerjanya apalagi harus ada pemangkasan yang akan dilakukan ke depannya sedangkan penerbangan pada beberapa bulan ini sudah semakin membaik di area Labuan Bajo, jangan sampai ketika penerbangan sudah stabil namun Unit AMC kehilangan beberapa Anggota sehingga akan sulit mencapai tingkat optimal.

Membahas mengenai keoptimalan kerja Unit *Apron Movement Control* UPBU Komodo penulis juga membahas mengenai *Standard Operating procedure*. Didapat dari observasi penulis dan pada pengalaman yang terjadi di lapangan, penulis memiliki pandangan bahwa beberapa SOP sudah dilakukan dengan maksimal namun tetap ada saja terjadinya *dismiss* pada beberapa SOP karena terhambat dengan masalah kekurangan orang di lapangan atau juga kondisi nyata pada lapangan. Beberapa hal yang dapat terbilang menjadi sebuah masalah adalah:

1. Area *Apron* harus bersih dari barang ataupun orang pada saat akan ada pesawat yang memasuki area *parking stand* namun pada kenyataannya beberapa penumpang masih sering berhenti di area *Parking stand* untuk berfoto-foto ditambah dengan Unit AMC sendiri hanya

- bisa memantau dan mengatur agar tidak terjadi kecelakaan atau hal yang tidak diinginkan oleh hal tersebut karena hal tersebut sudah menjadi *habits* dimana para penumpang akan selalu ada yang berfoto karena baru pertama menginjakkan kaki ke Labuan Bajo atau sebagai kenangan.
2. Peneguran yang dilakukan kepada para pekerja di area *Apron* atau Unit lain yang seharusnya Unit AMC menindak dengan tegas para pekerja lain jika melakukan hal yang kurang menyenangkan namun pada kenyataannya unit lain dan para pekerja lainnya kadang terlalu keras dan merasa bahwa adanya sistem keluarga sehingga membuat peneguran hanya terkesan remeh, seperti yang saya dengar dari beberapa diskusi oleh Unit AMC bahwa untuk penegur pada unit lain dan para pekerja lainnya Unit AMC hanya bisa menegur melewati Ketua unit anggota yang bermasalah padahal ketua unitnya saja juga tidak didengar oleh anggotanya. Seperti pada SOP adanya ketentuan kecepatan di beberapa area :
 - a. *Service road* : 25 km/jam
 - b. *Apron* : 10 km/jam
 - c. *Baggage break down/make up area* : 15 km/jam
 - d. *Access road* : 40 km/jam
 3. Ketentuan diatas memanglah menjadi batasan kecepatan kendaraan yang melintas di area-area tersebut, namun ada beberapa anggota unit lain yang terkadang tidak mengikuti aturan, dan susah untuk dilakukan peneguran, tidak seperti beberapa pekerja pembangunan di area *Airside* yang pada saat hari pertama para pekerja bangunan tersebut berlalu lalang dengan kecepatan melebihi SOP, dilakukan satu kali arahan dan teguran langsung menuruti dan memahami aturan yang ada di area tersebut.
 4. Beberapa hal lain yang tidak sesuai SOP adalah penanganan tumpahan *fuel and oil* yang tertera di SOP adalah penanganan tumpahan tersebut merupakan tugas Unit AMC namun mengutip dari pembicara oleh Ketua Unit AMC mengatakan bahwa sudah adanya persetujuan dan alat yang lengkap yang ada di pihak *Ground Handling* maka setiap adanya tumpahan *Fuel and Oil* yang menangani adalah *GH* setiap maskapai yang menumpahkan *Fuel and Oil*.
 5. Ketika kekurangan personil pada Unit AMC seharusnya pada SOP para anggota AMC harus *stand by* di area *Apron* atau *Parking Stand* 15 menit sebelum pesawat *block on* namun kenyataannya kekurangan orang membuat para pekerja AMC harus melakukan penulisan *Log book*, kordinasi *Parking stand*, dan lain lain sehingga membuat para pekerja tidak dapat tepat waktu melakukan persiapan sesuai dengan SOP yang berlaku seperti para petugas AMC datang di area *Apron* 5-10 menit sebelum pesawat *landing*.
 6. Pembuktian bahwa SOP dalam Unit AMC tidak berjalan normal adalah ketika para Anggota AMC menangkap dan mengamankan orang asing atau *hazard* yang berjalan di *runway*, pada dasarnya penanganan terhadap *hazard* di area *runway* seperti yang tertera pada Lampiran 8, terutama *hazard* dengan wujud rang asing adalah tugas dan SOP dari Unit AVSEC namun ketika di lapangan hanya ada petugas AMC sehingga para Anggota AMC yang melakukan penangkapan dan baru diberikan ke pihak Unit AVSEC sebagai Unit yang lebih berwenang dalam melakukan tindakan selanjutnya.
 7. Kekurangan alat komunikasi yang tidak sesuai dengan yang tertulis di SOP, peralatan penunjang dinas AMC menyatakan bahwa Unit AMC seharusnya memiliki 5 *Handy Talkie*, namun di lapangan Unit AMC hanya memiliki 2 *Handy talkie* yang terkadang salah satu *Handy Talkie* dipakai oleh TNI atau Polri yang sedang melakukan kunjungan atau kepentingan di Bandar udara Komodo Labuan Bajo. Mengingat seperti saat kejadian adanya *Hazard* atau orang asing memasuki area *runway* Ketua Unit AMC yang dari jauh sulit mengkoordinasikan ke anggotanya ketika ada *Hazard* yang perlu ditangani dengan cepat, sehingga Ketua Unit AMC harus berlari menghampiri anggota AMC lainnya terlebih dahulu baru melakukan tindakan pengamanan.

Upaya yang dilakukan dalam mengoptimalkan kerja *Apron Movement Control* di Bandar Udara Komodo

Melalui beberapa masalah yang ada peneliti juga mengumpulkan data sebagai acuan adakah upaya yang dilakukan Unit *Apron Movement Control*. Hal ini bertujuan untuk mengetahui apakah kendala atau kekurangan yang ada dalam kerja Unit *Apron Movement Control* dapat diatasi dan ditangani untuk membuktikan bahwa kerja Unit *Apron Movement Control* tetap Optimal walau adanya beberapa masalah dalam kerja. Terdapat beberapa cara atau sistem kerja tambahan yang dilakukan seperti pada penanganan masalah kekurangan anggota Unit AMC, pada dasarnya seperti pada pembahasan sebelumnya kekurangan anggota dalam *shift* pagi dan siang dikarenakan Unit AMC hanya memiliki 7 anggota namun dalam setiap hari terdapat 2 orang anggota yang mendapatkan jatah libur sehingga jumlah anggota yang aktif kerja dalam satu hari hanyalah 2 anggota pada *shift* pagi dan 3 anggota di *shift* siang ataupun sebaliknya. Menangani masalah kekurangan anggota tersebut Unit AMC memanipulasi pembagian anggota dalam *shift* yang pertama adalah jumlah anggota yang berjumlah 3 dalam satu *shift* akan menangani waktu *shift* yang memiliki jadwal penerbangan yang lebih padat, yang kedua adalah ada salah satu anggota yang diminta dan melalui negosiasi yang sudah disepakati agar membantu *shift* yang lebih padat jadwal penerbangannya, yang ketiga pergantian *shift* yang seharusnya ada pada pukul 12.00 akan tetapi anggota Unit AMC yang bekerja di *shift* siang akan datang lebih awal yaitu pukul 11.00 dan anggota Unit AMC yang bekerja di waktu *shift* pagi akan pulang lebih lama yaitu pukul 13.00 sehingga pada pukul 11.00 hingga 13.00 Unit AMC akan saling membantu dalam kerjanya, dan hal yang sangat penting dan tepat yang dilakukan oleh Ketua Unit AMC pada tanggal 14 Oktober 2021 yaitu mengenai pada hari tersebut 7 orang anggota AMC diwajibkan untuk masuk *full time* dan *full team* dengan alasan bahwa pada tanggal tersebut dikeluarkannya *NOTAM* untuk penutupan beberapa waktu penerbangan dikarenakan adanya kedatangan Bapak Presiden Joko Widodo, tebakan dari Ketua Unit AMC adalah akan terjadinya *delay* pada beberapa penerbangan yang diakibatkan adanya *NOTAM* sehingga setelah *NOTAM* selesai akan banyak pesawat yang berdatangan dengan waktu yang hampir bersamaan, Ketua Unit AMC mengambil langkah tersebut agar semua kegiatan kerja dapat ditangani dengan baik, optimal, dan efisien untuk tetap mendapatkan kelancaran penerbangan, terbukti dengan sangat jelas bahwa pada hari tersebut terdapat banyak *delay* yang terjadi, padatnya area *Parking stand* karena hanya *parking stand* 5, 6, dan 7 yang bisa dipakai, dan perbedaan waktu setiap pesawat komersil yang datang sangat berdekatan akibat *delay*, bahkan pesawat Garuda PK-GNG dan Wings PK-WHO yang sudah *landing* tidak boleh menaikkan dan menurunkan penumpang maupun barang karena *NOTAM* sudah berjalan.

Pembahasan selanjutnya mengatasi masalah jadwal penerbangan yang padat, rata-rata penerbangan pada UPBU Komodo Labuan Bajo dalam satu hari adalah 11 penerbangan namun masih ditambahkan dengan beberapa penerbangan tidak terjadwal. Dalam hal tersebut unit AMC menanganinya dengan negosiasi terhadap anggota yang sedang tidak bertugas bertujuan untuk melancarkan kegiatan kerja untuk mencapai titik optimal dalam pelaksanaan penerbangan. Seperti dalam kasus pada tanggal 15 Oktober 2021 salah satu anggota mengoperasikan *Garbarata* walau anggota tersebut sedang tidak terjadwal kerja, anggota tersebut datang dengan persetujuan dan berniat untuk memperlancar kerja dalam mengoperasikan *Garbarata* dikarenakan dari 7 anggota Unit AMC yang ada hanya 1 orang yang dapat mengoperasikan *Garbarata*. Seharusnya memanglah ada 3 orang anggota dari unit lain yang dapat mengoperasikan *Garbarata* namun anggota dari unit lain akan lebih susah untuk bernegosiasi ataupun membantu kerja AMC karena mereka juga memiliki kegiatan kerjanya sendiri.

Unit AMC memiliki kendala kendaraan berupa mobil yang rusak namun dari pihak kantor UPBU yang memperbaiki tertipu sehingga kunci mobil milik AMC masih terbawa oleh pihak service mobil ke Surabaya. Adanya kendala tersebut Unit AMC menangani dengan membuat ajuan

proposals untuk meminta kendaraan berupa 4 unit sepeda lipat untuk tetap memacu tingkat optimal kerja Unit AMC. Unit AMC mengambil keputusan tersebut dikarenakan pihak kantor UPBU masih belum menangani dengan lanjut mengenai masalah terbawanya kunci oleh pihak service.

Penanganan mengenai kurang tegasnya Unit *Apron Movement Control* dalam melakukan peneguran terhadap beberapa anggota Unit lainnya yang berada di area *apron* adalah dengan cara melakukan peneguran melalui pihak ke 3 seperti ketua unit lainnya yang bersangkutan terhadap anggota yang melakukan kesalahan atau melakukan pelaporan kepada atasan yang berada di gedung utama UPBU Komodo Labuan Bajo. Upaya tersebut dilakukan bukan karena Unit AMC tidak berani menegur secara langsung kepada petugas yang melakukan kesalahan atau pelanggaran, namun para petugas Unit AMC tidak mau berdebat berlebihan dengan para anggota Unit lainnya. Seperti yang dipaparkan oleh Ketua Unit AMC bahwa kebanyakan anggota unit lainnya terlalu keras dan memang SDM yang berasal dari Timur sering kali susah untuk diberikan arahan atau teguran.

Kesimpulan

Kekurangan anggota menjadi penyebab utama tidak optimalnya kerja Unit *Apron Movement Control*, terlihat dari hasil penelitian melalui pengambilan data wawancara dan observasi. Anggota Unit *Apron Movement Control* kurang menjalankan dengan maksimal dalam pengawasan maupun pengaturan di area *Apron*. Serta akan dilakukan pengurangan personel di setiap Unit UPBU Komodo Labuan Bajo yang menjadikan terjadinya semakin sedikit pula anggota AMC yang bekerja akan membebani para anggota dalam mengoptimalkan kerja mereka.

Penanganan dan pelaksanaan kerja Unit *Apron Movement Control* sudah tertulis dan dipahami para anggota Unit AMC namun dalam realita di lapangan masih ada beberapa kegiatan kerja unit AMC yang belum dilaksanakan dengan optimal dikarenakan terkendala oleh sumber daya manusia unit lain yang sulit untuk diatur, dan beberapa perlengkapan yang kurang memadai seperti mobil AMC yang tidak bisa dipakai, dan *Handy Talky* yang sangat terbatas.

Saran

Melalui penelitian yang telah dilakukan, peneliti menyadari bahwa tingkat optimal kerja Unit *Apron Movement Control* sangat berpatokan dengan jumlah anggota yang bekerja. Hanya saja ada yang perlu diperjuangkan yaitu mengenai rencana pengurangan anggota pada setiap Unit di UPBU Komodo sehingga sangat perlu bagi para anggota AMC untuk meningkatkan kerja dan kinerja tiap individu agar Unit AMC sendiri tidak akan mengalami pengurangan anggota. Peneliti juga memahami perkataan Ketua Unit AMC bahwa lebih membutuhkan penambahan anggota daripada pemangkasan anggota, mengingat penerbangan di Bandar udara Komodo sudah mulai membaik dari pada awal masa pandemi.

Kekurangan fasilitas kerja sangatlah dirasakan, maka peneliti berharap akan ada penanggulangan atau pemrosesan lebih lanjut masalah mengenai mobil Unit AMC yang kunci Mobilnya dibawa oleh bengkel ke Surabaya dan susah untuk dihubungi. Penambahan *Handy Talkie* juga perlu diperhatikan dikarenakan di area *Apron* yang luas dan berisik akan memakan waktu dan tenaga yang lebih jika harus berteriak atau menghampiri anggota AMC lainnya untuk berkomunikasi.

Daftar Pustaka

- Dwinanda, Reiny. (2020, February 7). Pembangunan Bandara Internasional Komodo Dimulai Juli. *Republika Online*; *Republika Online*.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (n.d.). Retrieved Juli 5, 2021, Peraturan Menteri. Perhubungan Nomor: Km 11 Tahun 2010 *Tatanan Kebandarudaraan Nasional*. 5 juli 2021.
- Prihantoro, Danang Mandala. (2018, November 8). Pesawat Tabrak Tiang, Lion Air: Pilot Sudah Ikuti Arahan Petugas AMC. *Tempo*; *TEMPO.CO*.

- Silalahi, Ulber. 2015. *Metode Penelitian Sosial Kuantitatif*. Bandung: PT. Retika Aditama.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung Alfabeta.
- Sugiyono. 2017 cetakan ke-25. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- Sugiyono. 2019. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- Tineges, Rian. (2021, Agustus 21). *Data Sekunder Adalah Jenis Data Penelitian yang Wajib Diketahui*. Dqlab.id; DQLab | Kursus Data Science Online Indonesia R Python.