

## Hubungan Peak Hours (Jam Sibuk) terhadap Alokasi Parking Stand di Terminal 1A Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta

<sup>1</sup> Arifah Qotrun Nada, <sup>2,\*</sup> Kartika Fajar Nieamah, <sup>3</sup> Suprpti

<sup>1)</sup>Jurusan Manajemen Transportasi Udara  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[21091254@students.sttkd.ac.id](mailto:21091254@students.sttkd.ac.id)

<sup>2,\*)</sup>Jurusan Manajemen Transportasi Udara  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[kartika.fajar@sttkd.ac.id](mailto:kartika.fajar@sttkd.ac.id)

<sup>3)</sup>Jurusan Manajemen Transportasi Udara  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[suprpti@sttkd.ac.id](mailto:suprpti@sttkd.ac.id)

### Article history:

Received April 21, 2025

Accepted December 23, 2025

### Abstract

Along with the advancement of time, the aviation industry has grown rapidly. Soekarno-Hatta International Airport has achieved first place in ASEAN and third place in the Asia-Pacific region. This achievement has led to a significant increase in flight frequency during specific periods, commonly referred to as Peak hours. Such an increase necessitates the adjustment of Parking stand allocations to prevent aircraft congestion on the apron. The purpose of this study is to analyze the relationship and the strength of the correlation between peak hours and the allocation of parking stands at Terminal 1A of Soekarno-Hatta International Airport. This research uses an associative quantitative approach, with data collected through documentation and literature studies. Data analysis and hypothesis testing were carried out using the Pearson Product Moment correlation formula. The results show that the *t*-count value is 2.470, indicating that  $H_0$  is rejected and  $H_a$  is accepted, which means there is a positive and significant relationship between Peak hours and Parking stand allocation at Terminal 1A. The correlation coefficient (*r*) is 0.4168, indicating a moderate relationship, with a contribution of 17.37% to the Parking stand allocation. The remaining 82.63% is influenced by other factors not explained in this study.

**Keywords:** peak hours, parking stand allocation, Terminal 1A

## Pendahuluan

Seiring dengan perkembangan zaman, industri penerbangan global telah mengalami perkembangan yang pesat, khususnya dalam hal peningkatan frekuensi penerbangan. Di Indonesia, dengan kondisi geografis yang terdiri dari banyak pulau, transportasi udara menjadi pilihan utama dalam menghubungkan daerah-daerah yang sulit dijangkau oleh transportasi darat atau laut. Hal ini menjadikan sektor penerbangan sangat penting dalam menunjang konektivitas dan mobilitas masyarakat, serta mendukung sektor-sektor lain seperti pariwisata, perdagangan, dan ekonomi. Bandar udara Soekarno Hatta, sebagai salah satu Bandar udara tersibuk di Asia Pasifik, menjadi pintu gerbang utama bagi penerbangan domestik dan internasional, yang mengakibatkan tingginya arus lalu lintas pesawat.

PT Angkasa Pura II sebelumnya sebagai pengelola Banda udara Soekarno Hatta, bertanggung jawab atas kelancaran operasional Bandar udara, termasuk pengelolaan kapasitas dan alokasi *Parking stand*. *Parking stand* merupakan area di Bandar udara yang digunakan untuk memarkir pesawat saat proses *boarding* atau saat pesawat tidak sedang terbang. Peningkatan frekuensi penerbangan, terutama pada saat jam sibuk atau *Peak hours*, menyebabkan meningkatnya permintaan terhadap alokasi *Parking stand*. Kondisi ini, mendorong maskapai dan pengelola Bandar udara untuk segera menyesuaikan alokasi *Parking stand* agar tidak menimbulkan penumpukan pesawat di apron dan mengganggu kelancaran operasional Bandar udara. Oleh karena itu, pengelolaan alokasi *Parking stand* yang efisien sangat penting untuk menjaga kelancaran aktivitas penerbangan di Bandar udara Soekarno Hatta.

Berdasarkan tinjauan pustaka yang ada, banyak penelitian sebelumnya yang mengkaji berbagai aspek operasional Bandar udara, termasuk manajemen lalu lintas udara dan pengelolaan kapasitas Bandar udara. Penelitian oleh Rachmawati [1] menunjukkan bahwa pengelolaan kapasitas *Parking stand* yang baik dapat memperlancar operasional Bandar udara, tetapi sebagian besar penelitian tersebut belum mengkaji secara khusus bagaimana hubungan jam sibuk atau *Peak hours* terhadap alokasi *Parking*

*stand*. Penelitian-penelitian sebelumnya cenderung memfokuskan pada analisis umum atau pada periode non-puncak, sementara dampak jam sibuk terhadap alokasi *Parking stand* belum banyak dijelajahi.

Kekurangan penelitian terdahulu ini menunjukkan perlunya penelitian lebih lanjut untuk mengisi kekosongan tersebut, terutama dengan mengkaji secara mendalam hubungan antara *Peak hours* dan alokasi *Parking stand* di Bandar udara Soekarno Hatta. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah ada hubungan antara *Peak hours* dengan alokasi *Parking stand*, serta seberapa kuat hubungan tersebut di Terminal 1A Bandar udara Soekarno Hatta, yang selama ini menjadi salah satu terminal dengan tingkat kepadatan penerbangan yang tinggi. Dengan memahami hubungan ini, diharapkan dapat ditemukan solusi untuk meningkatkan pengelolaan operasional Bandar udara selama periode *Peak hours*.

Penelitian ini juga memiliki relevansi praktis yang signifikan bagi pengelola Bandar udara, khususnya PT Angkasa Pura Indonesia. Dengan adanya pemahaman yang lebih baik tentang dampak *Peak hours* terhadap alokasi *Parking stand*, pengelola Bandar udara dapat merencanakan strategi operasional yang lebih baik untuk menghindari penumpukan pesawat. Hal ini akan membantu meningkatkan efisiensi operasional dan mengurangi risiko gangguan dalam kelancaran penerbangan, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kepuasan pengguna jasa Bandar udara.

Selain manfaat praktis bagi pengelola Bandar udara, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi akademis dalam bidang manajemen operasional Bandar udara. Temuan-temuan dari penelitian ini dapat memperkaya literatur mengenai pengelolaan alokasi *Parking stand* selama jam sibuk dan memberikan arahan bagi penelitian selanjutnya. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi untuk pengembangan teori dalam manajemen Bandar udara, khususnya dalam menghadapi tantangan yang timbul akibat peningkatan frekuensi penerbangan dan tingginya permintaan terhadap kapasitas *Parking stand* di Bandar udara besar seperti Soekarno Hatta.

## Metode Penelitian

### Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan strategi yang dirancang untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dan berperan sebagai panduan dalam seluruh proses penelitian. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan asosiatif. Menurut Sugiyono [2], metode kuantitatif merupakan metode penelitian yang didasarkan pada fakta dan bukti nyata yang digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu. Jenis penelitian kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian asosiatif, yaitu untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih.

### Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan di Bandar udara Internasional Soekarno Hatta, khususnya di Unit Airport Operation Control Center (AOCC) Terminal 1A. Bandar udara ini sebelumnya dikelola oleh PT Angkasa Pura II (Persero) dan saat ini berada di bawah pengelolaan PT Angkasa Pura Indonesia, dengan luas wilayah 2.555 hektar. Fasilitasnya terdiri dari tiga terminal penumpang dan satu terminal kargo, dengan kapasitas melayani hingga 43 juta penumpang per tahun (Soekarno Hatta, 2024). Penelitian dilaksanakan selama dua bulan, yaitu dari tanggal 1 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025.

### Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi pustaka dan dokumentasi. Studi pustaka dilakukan dengan mengumpulkan informasi dari berbagai sumber literatur seperti buku dan jurnal yang relevan dengan topik penelitian. Studi ini bertujuan untuk memperkuat dasar teori dan kerangka konseptual yang digunakan dalam menganalisis data [3]. Sedangkan dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara menelusuri dan mencatat dokumen terkait, dalam hal

ini berupa data jadwal penerbangan dan alokasi *Parking stand* yang diperoleh dari AOCC Terminal 1A Bandar udara Internasional Soekarno Hatta.

### Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan untuk mengetahui hubungan antara *Peak hours* (jam sibuk) dengan alokasi *Parking stand*. Teknik analisis yang digunakan meliputi:

- 1. Koefisien Korelasi.** Koefisien korelasi digunakan untuk mengukur sejauh mana hubungan antara dua variabel. Dalam penelitian ini digunakan korelasi Pearson Product Moment, karena data berbentuk interval dan rasio. Rumus korelasi Pearson Product Moment adalah sebagai berikut:

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x \cdot \sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}} \quad (1)$$

di mana  $n$  adalah jumlah data,  $x$  adalah variabel *peak hours*,  $y$  adalah variabel alokasi *Parking stand*,  $\sum x^2$  dan  $\sum y^2$  adalah kuadrat dari total masing-masing variabel, dan  $\sum xy$  adalah hasil perkalian variabel  $x$  dan  $y$ . Interpretasi nilai  $r$  berdasarkan Sugiyono [2] dapat dilihat dalam Tabel 1.

**Tabel 1. Interpretasi koefisien korelasi**

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat kuat

Sumber: Sugiyono [2]

- 2. Koefisien Determinasi.** Koefisien determinasi (KD) digunakan untuk mengetahui seberapa besar kontribusi variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Dengan ini semakin tinggi nilai KD, semakin besar pengaruh variabel X terhadap Y. Rumus KD adalah:

$$KD = (r)^2 \times 100\% \quad (2)$$

di mana  $r$  adalah koefisien korelasi.

- 3. Uji Hipotesis (Uji t).** Uji  $t$  digunakan untuk mengetahui signifikansi pengaruh antara variabel X terhadap Y. Rumus uji  $t$  sebagai berikut:

$$t_{hitung} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-(r)^2}} \quad (3)$$

di mana  $r$  adalah koefisien korelasi, dan  $n$  adalah jumlah data. Keputusan ditentukan dengan membandingkan nilai  $t_{hitung}$  dengan  $t_{tabel}$ .

- Jika  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima  $\rightarrow$  ada hubungan signifikan antara *Peak hours* dengan alokasi *Parking stand*.
- Jika  $t_{hitung} < t_{tabel}$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak  $\rightarrow$  tidak ada hubungan signifikan antara kedua variabel.

### Hasil dan Pembahasan

**Deskripsi data.** Deskripsi data menjadi dasar penting untuk menjawab rumusan masalah. Data yang dikumpulkan mencakup jumlah pergerakan pesawat, flight schedule, serta kapasitas *Parking stand* dan jumlah maskapai di Terminal 1A Bandar udara Internasional Soekarno Hatta. Tabel 2 memperlihatkan data jumlah pergerakan pesawat pada bulan Juli 2024.

**Tabel 2. Jumlah Pergerakan Pesawat Juli 2024**

No.	Tanggal	Arrival	Departure	Total
1	01/07/2024	64	66	130
2	02/07/2024	55	59	114
31	31/07/2024	43	48	91
Total <i>Flight</i>		1830	1862	3692

Sumber: Unit *Airport Operation Control Centre* (AOCC) (2025)

Berdasarkan Tabel 2 jumlah pergerakan pesawat juli 2024, total *arrival* mencapai 1.830 dan *departure* 1.862 penerbangan. Total seluruh pergerakan *arrival* dan *departure* pada bulan juli 2024 adalah 3.692.

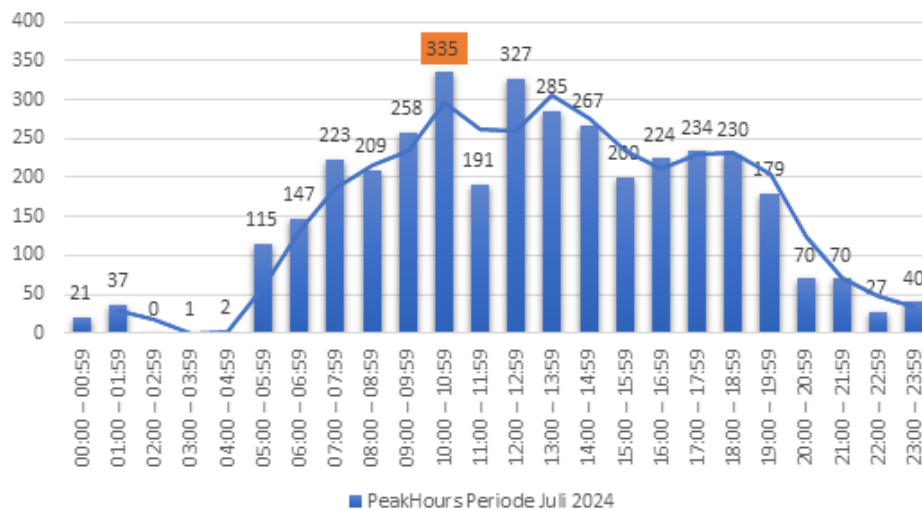
*Flight Schedule* penting untuk memprediksi *peak hours*. Data yang digunakan meliputi *local time*, *arrival*, dan *departure*.

**Tabel 3. Flight Schedule Juli 2024**

No.	Local Time	Arrival	Departure	Total
1	00:00-00:59	20	1	21
2	01:00-01:59	37	0	37
24	23:00-23:59	40	0	40
Total <i>Flight</i>		1830	1862	3692

Sumber: Unit *Airport Operation Control Centre* (AOCC) (2025)

Aktivitas kedatangan tertinggi terjadi pada pukul 12.00-12.59 (169 penerbangan), sedangkan keberangkatan tertinggi pada pukul 10.00-10.59 (221 penerbangan). *Peak hours* tercatat pada pukul 10.00-10.59 dengan total 335 penerbangan. Berikut adalah diagram batang yang menunjukkan *flight schedule* periode Juli 2024.

**Gambar 1. Flight Schedule Periode Juli 2024**

Sumber: Data Primer yang diolah (2025)

Alokasi *Parking stand* Penentuan alokasi *Parking stand* memerlukan data kapasitas dan jumlah maskapai yang beroperasi. Kapasitas *Parking stand* Terminal 1A Tabel 4 menunjukkan rincian 13 contact stand di Terminal 1A.

**Tabel 4. Kapasitas *Parking stand* Terminal 1A Soekarno Hatta**

No.	Contact Stand	Capacity
1-11	A - 12	B739ER
12-13	A - 74	B739

Sumber: Unit *Airport Operation Control Centre* (AOCC) (2025)

Tabel 5 menunjukkan daftar maskapai di Terminal 1A. Terlihat pada tabel bahwa ada 5 maskapai penerbangan di Terminal 1A.

**Tabel 5. Maskapai Terminal 1A**

No.	Maskapai
1	Super Air Jet
2	Indonesia AirAsia
3	NAM Air
4	Sriwijaya Air
5	Airfast Indonesia

Sumber: Unit *Airport Operation Control Centre* (AOCC) (2025)

Tabel 6 memperlihatkan perhitungan korelasi *peak hours* dan alokasi *parking stand*. Analisis Data Skala Guttman digunakan dengan skor 2 untuk "tersedia" dan "*Peak hours*", serta skor 1 untuk "tidak tersedia" dan "tidak *Peak hours*".

**Tabel 6. Perhitungan Korelasi *Peak hours* dan Alokasi *Parking stand***

No.	<i>Peak hours</i> (X)	Alokasi <i>Parking stand</i> (Y)	XY	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>
1	1	1	1	1	1
2	1	1	1	1	1
3	2	2	4	2	4
4	1	1	1	1	1
5	1	2	1	1	4
6	2	2	4	4	4
7	2	1	2	4	1
8	1	1	1	1	1
9	2	1	2	4	1
10	2	2	4	4	4
11	1	1	1	1	1
12	1	1	1	1	1
13	1	1	1	1	1
14	1	2	2	4	4
15	2	2	4	4	4
16	1	1	1	1	1
17	2	1	2	4	1
18	1	1	1	1	1
19	1	1	1	1	1
20	1	1	1	1	1
21	1	1	1	1	1
22	1	2	2	1	4
23	1	1	1	1	1

24	2	1	2	4	1
25	1	2	2	1	4
26	1	1	1	1	1
27	1	1	1	1	1
27	2	2	4	4	4
28	1	1	1	1	1
30	1	2	2	1	4
31	1	1	1	1	1
	40	42	57	58	64

Sumber: Data Primer yang diolah (2025)

### 1. Koefisien korelasi

$$r = \frac{31(57) - (40 \cdot 42)}{\sqrt{[31 \cdot 58 - (40)^2][31 \cdot 64 - (42)^2]}}$$

$$r = \frac{87}{208,7103}$$

$$r = 0,4168$$

### 2. Koefisien determinasi

$$KD = (0,4168)^2 \times 100 \%$$

$$KD = 17,37\%$$

### 3. Uji Hipotesis

#### a. Menghitung Nilai t hitung

$$t_{hitung} = \frac{0,4168\sqrt{31-2}}{\sqrt{1-(0,4168)^2}}$$

$$t_{hitung} = \frac{2,244}{0,909}$$

$$t_{hitung} = 2,470$$

#### b. Menentukan Nilai t tabel

Dengan menggunakan rumus  $db = n - 2$ , sehingga  $db = 31 - 2$ ,  $db = 29$ . Dengan demikian, nilai  $t(a, db) = t(0,025, 29) = 2,045$ .

**Pembahasan.** Hasil dan pembahasan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara periode *peak hours* dengan alokasi *parking stand* di Terminal 1A Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Selama bulan Juli 2024 tercatat sebanyak 3.692 pergerakan pesawat, di mana periode *peak hours* dapat teridentifikasi dengan jelas. Data tersebut kemudian dianalisis menggunakan metode *Skala Guttman* untuk memperoleh pengelompokan yang terstruktur, dilanjutkan dengan perhitungan menggunakan rumus *Korelasi Pearson Product Moment*. Dari hasil analisis tersebut, diperoleh nilai koefisien korelasi yang menggambarkan seberapa kuat hubungan antara variabel *peak hours* dengan alokasi *parking stand*, serta koefisien determinasi yang menunjukkan besarnya kontribusi variabel *peak hours* terhadap kebutuhan *parking stand* dalam bentuk persentase. Selanjutnya, dilakukan uji hipotesis untuk menentukan apakah  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima atau sebaliknya. Berdasarkan hasil uji tersebut, dapat disimpulkan bahwa peningkatan aktivitas penerbangan selama periode *peak hours* memberikan pengaruh nyata terhadap kebutuhan dan distribusi alokasi *parking stand*. Dengan kata lain, semakin tinggi tingkat kepadatan penerbangan pada jam-jam sibuk, semakin besar pula kebutuhan untuk optimalisasi alokasi *parking stand* di Terminal 1A. Temuan ini menekankan pentingnya pengelolaan fasilitas parkir pesawat secara efisien guna mendukung kelancaran operasional bandar udara secara keseluruhan.

## Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis pergerakan pesawat di Terminal 1A Bandar udara Soekarno Hatta, diketahui bahwa jam sibuk (*Peak hours*) terjadi pada pukul 10.00–10.59 WIB. Periode tersebut menunjukkan volume pergerakan pesawat paling tinggi dibandingkan dengan waktu lainnya dalam satu hari operasional. Hasil pembahasan menunjukkan adanya hubungan antara *Peak hours* dengan alokasi *Parking stand*, yang dibuktikan melalui perhitungan nilai  $t$  hitung sebesar 2,470, lebih tinggi dari nilai  $t$  tabel sebesar 2,045. Hubungan ini termasuk dalam kategori sedang, ditunjukkan oleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,4168. Analisis lebih lanjut terhadap hasil korelasi tersebut menunjukkan bahwa kontribusi variabel X terhadap variabel Y tercatat sebesar 17,37%, sementara sisanya sebesar 82,63% dipengaruhi oleh faktor lain di luar variabel X.

**Saran.** Berdasarkan hasil penelitian, guna untuk mencapai tujuan penelitian secara optimal, berikut beberapa saran:

1. Saran Bagi perusahaan – Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi informasi serta digunakan sebagai bahan evaluasi terkait *Peak hours* (jam sibuk) terhadap alokasi *Parking stand* di Terminal 1A Bandar udara Internasional Soekarno Hatta.
2. Saran Bagi Peneliti Selanjutnya – Peneliti berharap penelitian selanjutnya dapat mengkaji lebih lanjut mengenai pengaruh yang diteliti dalam studi ini, sehingga dapat menentukan apakah terdapat pengaruh atau tidak antara *Peak hours* (Jam Sibuk) Terhadap Alokasi *Parking stand* Di Terminal 1A Bandar udara Internasional Soekarno Hatta.

## Daftar Pustaka

- [1] Geryana, A. dan Rachmawati, D. 2024. Dampak Ketidaksesuaian Konfigurasi Parkir Pesawat Di Parking stand Bandar udara Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah. *Jurnal Kajian Ekonomi dan Bisnis Islam*, 5(2): 671-686.
- [2] Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta, Bandung.
- [3] Wahyu, E. 2020. Tingkat Penggunaan Parking stand Pesawat Udara Di Terminal 3 Bandar udara Internasional Soekarno Hatta Periode Februari-Maret 2020. Skripsi. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. Yogyakarta.
- [4] Angkasa Pura II. 2020. Bandar udara Soekarno Hatta. [https://www.angkaspura2.co.id/id/business\\_relation/our\\_airport/16-Bandarudarainternasional-soekarno-hatta](https://www.angkaspura2.co.id/id/business_relation/our_airport/16-Bandarudarainternasional-soekarno-hatta). Diakses 15 Oktober 2024.
- [5] Ghozali. 2016. *Desain Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif, Bisnis dan Ilmu Sosial Lainnya*. Semarang: Yoga Pratama.
- [6] Honggowibowo, A. S. 2019. The Scheduling System Of Civil Aviation Based On Web Based Aviation Safety Regulation. *Prosiding Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Kedirgantaraan: Peran Teknologi untuk Revitalisasi Bandar udara dan Transportasi Udara*, Yogyakarta: 129-138.
- [7] Hutomo, F. dan Astuti, Y. 2018. Analysis of Internet Traffic Using Average Daily *Peak hours* (ADPH). *Prosiding Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Kedirgantaraan: Transformasi Teknologi untuk Mendukung Ketahanan Nasional*, Yogyakarta: 360-365.
- [8] International Civil Aviation Organization. 2004. *Annex 14 Aerodromes*
- [9] Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2002. *Tatanan Kebandarudaraan Nasional*.
- [10] Nurfiyani, D., Musadek, A., dan Wasito, B. 2021. Analisa Kapasitas Apron Pada Jam Sibuk Di Bandar udara Yogyakarta Internasional Kulon Progo. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (SNITP) Tahun 2021*: 1-6.
- [11] Paendong, A. A. V., Lefrandt, L. I. R., dan Rumayar, A. L. E. 2021. Analisis Kapasitas Dan Optimalisasi Apron Bandar udara Internasional Sam Ratulangi Manado. *Jurnal Sipil Statik*, 8(1): 175-182.
- [12] Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara (SKEP) Nomor 100 Tahun 1985. *Peraturan dan Tata Tertib Bandar udara*. Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- [13] Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara (SKEP) Nomor 77 Tahun 2005. *Persyaratan Teknis Pengoperasian*

*Fasilitas Teknik Bandar udara*. 20 Juli 2005. Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

- [14] Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 29 Tahun 2014. *Manual Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual Of Standard CASR-Part 139) Volume 1* Bandar udara (*Aerodromes*). Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- [15] Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 69 Tahun 2013. *Tatanan Kebandarudaraan Nasional*. 16 Agustus 2013. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- [16] Rahmania, R. T. dan Albanna, F. 2024. Pengaruh Beban Kerja dan Stres Kerja Terhadap Kinerja Unit Airport Operation Control Center (AOCC) di Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta Cengkareng. *Jurnal Ilmiah Manajemen dan Kewirausahaan (JIMAK)*, 3(1): 44-53.
- [17] Ramadhan, R. 2019. *Optimalisasi Parking stand Di Terminal 3 Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta*. Skripsi. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. Yogyakarta.
- [18] Soekarno Hatta. 2024. Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta. [https://soekarnohatta-airport.co.id/news\\_detail/432](https://soekarnohatta-airport.co.id/news_detail/432). Diakses 16 September 2024.
- [19] Sulthany, K. A., Prasetyo, K. T., dan Sudrajat. 2021. Analisa Kapasitas Apron Terhadap On Time Performance Pada Saat *Peak hours* Di Bandar udara Internasional Hang Nadim Batam. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (SNITP) Tahun 2021*.
- [20] Tanamal, M. Z. 2022. *Analisis Kapasitas Apron Pada Terminal 2D Bandar udara Internasional Soekarno Hatta*. Skripsi. Institut Transportasi dan Logistik Trisakti. Jakarta.
- [21] Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. *Penerbangan*. 12 Januari 2009. Jakarta: Pemerintah Pusat.
- [22] Wicaksono, R. A. 2023. Peran Unit TOC (Terminal Operation Center) Dalam Meningkatkan Kinerja Pelayanan Area Check-In Terminal 3 Domestik Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang. *Jurnal Mahasiswa Kreatif*, 1(5): 46-54.