

# Analisis Peran Personil Apron Movement Control (AMC) terhadap Kedisiplinan Berlalu lintas pada Area Service Road di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali

<sup>1,\*</sup> Elnia Frisnawati, <sup>2</sup> Irfan Abdulhafizh Karnaen, <sup>3</sup> Delvia Kristilya Rahangmetan,

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

<sup>2</sup> *Jurusan Teknik Dirgantara  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[irfan.abdulhafizk@gmail.com](mailto:irfan.abdulhafizk@gmail.com)*

<sup>3</sup> *Jurusan Manajemen Transportasi Udara  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
[21091319@students.sttkd.ac.id](mailto:21091319@students.sttkd.ac.id)*

## Article history:

Received June 30, 2025

Accepted December 2, 2025

## Abstract

Traffic discipline in the service road area is very important for the smooth and safe operation of flights. This study aims to evaluate the role and efforts of Apron Movement Control (AMC) personnel in maintaining traffic discipline, as well as the relationship between the effectiveness of AMC supervision and compliance with regulations at I Gusti Ngurah Rai International Airport, Bali. The method used in this study is Mixed Methods, implemented at PT. Angkasa Pura I between January 13 and 26, 2024, with a study sample consisting of 70 AMC personnel. The results of the study indicate that AMC has an important role in traffic discipline through patrols, inspections, and strict action against violations. Their efforts include preventive, educational, persuasive, and repressive approaches, as well as coordination with other units. However, challenges such as limited CCTV and the number of personnel during peak hours still exist. The relationship between AMC supervision and compliance with traffic regulations is statistically significant, with a positive correlation coefficient of 0.376 and a significance of 0.001. However, the effectiveness of supervision is also influenced by individual awareness and operational environmental conditions.

**Keywords:** AMC, traffic discipline, service road

## Pendahuluan

Bali atau biasa dikenal dengan Pulau Dewata, sebuah provinsi yang terletak di bagian tengah Indonesia. Salah satu sektor yang menopang perekonomian di pulau ini yaitu sektor pariwisata yang populer bukan hanya di Indonesia namun juga Internasional. Dengan dikenalnya Bali sebagai pulau dengan pariwisata dan budaya yang kental menyebabkan terjadinya frekuensi penerbangan yang semakin meningkat dan menjadikan Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali sebagai salah satu Bandar Udara dengan kepadatan penumpang yang cukup tinggi di Indonesia [1, 2, 3, 4, 5].

Indikator Penerbangan	Banyaknya Penerbangan dan Penumpang di Provinsi Bali	
	2023	
Pesawat Tiba		73.545
Pesawat Berangkat		73.536
Penumpang Domestik Tiba		5.333.319
Penumpang Domestik Berangkat		5.053.688
Penumpang Domestik Transit		263.760
Penumpang Asing Tiba		6.138.907
Penumpang Asing Berangkat		6.128.531
Penumpang Asing Transit		12.029

Keterangan Data :

Sumber: Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

**Gambar 1. Banyaknya penerbangan dan penumpang di Provinsi Bali 2023**

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Bali

Indikator Penerbangan	Banyaknya Penerbangan dan Penumpang di Provinsi Bali	
	2022	
Pesawat Tiba		43.787
Pesawat Berangkat		43.790
Penumpang Domestik Tiba		3.978.953
Penumpang Domestik Berangkat		3.878.209
Penumpang Domestik Transit		89.965
Penumpang Asing Tiba		2.332.339
Penumpang Asing Berangkat		2.212.411
Penumpang Asing Transit		30.523

Keterangan Data :

Sumber: Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

**Gambar 2. Banyaknya Penerbangan dan Penumpang di Provinsi Bali 2022**

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Bali

Badan Pusat Statistik Provinsi Bali menunjukkan data bahwa jumlah penerbangan dan penumpang pada tahun 2023 meningkat lebih tinggi dibandingkan dengan pada tahun 2022. Pada gambar 1.1 dan gambar 1.2 dapat dilihat bahwa dari segi pesawat tiba, pesawat berangkat, penumpang domestik tiba, penumpang domestik berangkat, penumpang domestik transit, penumpang asing tiba, dan penumpang asing berangkat lebih tinggi dibandingkan dengan tahun sebelumnya yaitu tahun 2022. Sedangkan dari segi penumpang asing transit pada tahun 2023 lebih rendah dibandingkan dengan penumpang asing transit di tahun 2022. Hal ini membuat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali menjadi salah satu bandara udara tersibuk di Indonesia.

Maka dari itu keselamatan dan kelancaran operasional menjadi prioritas utama di lingkungan bandar udara, terutama pada area apron dan service road. Unit yang bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan baik itu pergerakan kendaraan operasional dan pesawat di area sisi udara unit Apron Movement Control (AMC). Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali sebagai salah satu bandar udara tersibuk di Indonesia pastinya memiliki lalu lintas udara dan darat yang tinggi. Maka dari itu, pengelolaan lalu lintas yang efektif harus dilakukan, khususnya di area service road, di mana berbagai kendaraan operasional yang lewat wajib untuk mengikuti aturan agar tercapainya keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.

Personil AMC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali memiliki tanggung jawab penting dalam mengawasi dan mengatur lalu lintas di area service road. Dengan padatnya penerbangan di bandar udara ini, membuat pergerakan di area service road meningkat. Area service road yang cukup padat dan keterbatasan ruang bagi kendaraan serta peralatan operasional menciptakan pelanggaran pelanggaran yang dianggap kecil namun berdampak pada keselamatan operasional penerbangan. Pelanggaran-pelanggaran kecil yang terjadi mengakibatkan kecelakaan ataupun keterlambatan dalam operasional penerbangan yang berdampak pada reputasi bandar udara.

Kedisiplinan berlalu lintas pada area service road bukan hanya penting bagi kelancaran operasional, tetapi juga untuk menjaga keselamatan operasional penerbangan. Setiap insiden kecil maupun besar di area ini bisa berdampak pada keseluruhan operasional bandar udara. Kurangnya kesadaran pengemudi kendaraan operasional akan peraturan yang telah ditetapkan dapat menimbulkan berbagai macam risiko yang dapat merugikan berbagai pihak. Oleh karena itu, kedisiplinan dalam berlalu lintas dan peran langsung personil AMC sangat penting dalam menjaga kelancaran dan keselamatan di area service road.

Personil AMC melibatkan pengawasan langsung terhadap perilaku pengemudi kendaraan

operasional, pemantauan area apron melalui patroli dan random check, serta berkomunikasi dengan berbagai pihak untuk memastikan koordinasi yang lancar, juga dengan melaksanakan kegiatan safety reminder guna pengarahan mengenai keselamatan. Peran personil AMC tidak hanya sekedar mengawasi dan koordinasi, namun juga melakukan Tindakan yang tegas jika ada pelanggaran yang terjadi. AMC harus mampu mengambil keputusan cepat dan tepat dalam situasi darurat. Namun, tantangan ini semakin kompleks karena area service road yang seringkali sibuk dengan berbagai kendaraan dan aktivitas operasional yang berjalan bersamaan di ruang yang terbatas. Berdasarkan pengamatan awal penulis pada saat melakukan Praktik Kerja Lapangan (PKL) pada unit AMC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, ditemukan masih ada sejumlah pelanggaran yang terjadi di area service road, seperti kendaraan yang melebihi batas kecepatan, lupa menyalakan lampu mobil pada malam hari, kehilangan konsentrasi sehingga menabrak fasilitas sekitar, dan pengabaian aturan lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa walaupun peran AMC sudah jelas namun masih ada pengemudi kendaraan operasional yang masih lalai dalam mengikuti aturan yang telah ditetapkan seperti melebihi batas kecepatan, lupa menyalakan lampu kendaraan pada malam hari, kurangnya konsentrasi dalam mengemudi, dan kurangnya kesadaran terhadap peraturan yang berlaku, maka dari itu personil AMC harus tegas dalam menerapkan aturan lalu lintas.

Masalah ini tidak hanya berdampak pada keselamatan dan kelancaran lalu lintas di area service road bandar udara, tetapi juga mencerminkan tingkat disiplin dan kepatuhan terhadap regulasi yang sudah ditetapkan di lingkungan operasional bandar udara. Disiplin dan patuh terhadap aturan yang telah ditetapkan di area lalu lintas bandar udara memiliki hubungan langsung dengan efisiensi keseluruhan operasi penerbangan di bandar udara. Penundaan yang disebabkan oleh gangguan di area apron dapat mempengaruhi jadwal penerbangan, mengganggu pelayanan penumpang, dan merugikan maskapai. Bukan hanya itu, kurangnya kedisiplinan dalam berlalu lintas juga dapat berakibat pada keselamatan penerbangan.

Peran personil AMC juga berkaitan erat dengan manajemen risiko. Standar keselamatan merupakan prioritas tinggi dalam dunia penerbangan, dan salah satu elemen yang penting agar tercapainya keselamatan itu adalah pengelolaan yang tepat terhadap semua aktivitas yang terjadi di area sisi udara, termasuk pada kendaraan-kendaraan yang ada pada area service road. Risiko kecelakaan yang terjadi di area service road dapat dikurangi dengan menegakan kedisiplinan berlalu lintas yang ketat oleh personil AMC. Bukan hanya itu, keberhasilan dalam menjaga kedisiplinan berlalu lintas di area service road juga mendukung kinerja bandar udara dalam melayani ratusan penerbangan dan ribuan penumpang setiap harinya.

Namun pada kenyataannya, penerapan kedisiplinan berlalu lintas di area service road sering kali mendapati banyak tantangan. Tantangan yang dimaksud yaitu kurangnya kesadaran pengemudi kendaraan operasional pada pentingnya kepatuhan terhadap aturan yang telah ditetapkan, kurangnya ketersediaan personil AMC untuk mengawasi seluruh area apron secara optimal, serta koordinasi yang masih kurang efektif antara AMC dengan pihak-pihak yang bersangkutan.

## Metode Penelitian

**Desain Penelitian.** Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode Mixed Methods dengan menggabungkan dua bentuk penelitian yang ada sebelumnya yaitu penelitian kuantitatif dan penelitian kualitatif. Metode pendekatan ini bertujuan untuk memanfaatkan kelebihan dari kedua metode guna mendapatkan pemahaman yang lebih dalam terhadap suatu masalah.

Pendekatan kuantitatif khususnya analisis regresi linear sederhana, digunakan dengan tujuan mengukur dan menguji hubungan statistik antara variabel X dan Y. Regresi ini memberikan gambaran seberapa besar pengaruh pengawasan personil AMC terhadap tingkat kepatuhan berlalu lintas pada area service road. Pada penelitian ini, penulis menggunakan desain korelasional yang mengukur dan menganalisis

hubungan antara kedua variabel tanpa melakukan manipulasi terhadap variabel tersebut. Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini digunakan untuk menggali informasi mendalam melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Kombinasi antara kedua pendekatan ini diharapkan menghasilkan temuan yang lebih valid dan relevan untuk diterapkan dalam pengelolaan lalu lintas pada area service road Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

**Tempat dan Waktu Penelitian.** Penelitian ini dilaksanakan pada PT. Angkasa Pura I di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali pada tanggal 13 Januari s/d 26 Januari 2024.

**Populasi dan Sampel.** Populasi pada penelitian ini adalah personil Apron Movement Control (AMC) pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Jumlah keseluruhan populasi diambil dari personil AMC pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali yaitu 79 personil. Pada penelitian ini teknik pengambilan sampel menggunakan Purposive Sampling yang digunakan untuk memilih personil AMC yang memiliki pengalaman dan keterlibatan langsung dalam pengawasan pada area service road. Dengan menggunakan Purposive Sampling maka yang menjadi responden dalam penelitian ini adalah personil yang telah bekerja minimal 1 tahun sebagai personil AMC, mengawasi langsung aktivitas lalu lintas di area service road, dan memiliki pengalaman menangani pelanggaran lalu lintas pada area service road.

**Teknik Pengumpulan Data.** Teknik pengumpulan data dalam penelitian sangat penting untuk menjawab rumusan masalah atau hipotesis. Teknik pengumpulan data merupakan metode atau cara yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan informasi atau fakta yang diperlukan terkait peran personil Apron Movement Control (AMC) terhadap kedisiplinan berlalu lintas pada area service road di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Teknik pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh data-data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. **Kuesioner.** Dalam penelitian ini penulis menggunakan kuesioner untuk mengetahui hubungan antara keberhasilan pengawasan personil AMC dengan kepatuhan terhadap aturan berlalu lintas pada area service road di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah Skala Likert. Skala Likert adalah skala yang dapat digunakan untuk menilai sikap, pendapat, atau persepsi individu atau kelompok terhadap suatu masalah atau fenomena. Jawaban yang diperoleh dari skala likert berupa kata-kata antra lain: sangat tidak setuju (STS), tidak setuju (TS), netral (N), setuju (S), sangat setuju (SS).
2. **Observasi (Pengamatan).** Observasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) merupakan pengamatan atau peninjauan secara cermat. Menurut Sugiyono [6], menggunakan observasi partisipan, maka data yang didapatkan akan lebih lengkap, tajam, dan sampai mengetahui pada tingkat makna dari setiap perilaku yang tampak. Observasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah peneliti melakukan peninjauan atau pengamatan secara langsung di area service road Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.
3. **Wawancara.** Menurut Sugiyono [6], wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti. Maka yang wawancara yang dimaksud dalam penelitian ini adalah melakukan wawancara kepada personil Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Adapun personil-personil AMC yang menjadi informan penelitian dalam penelitian ini yaitu 3 (tiga) petugas Apron Management Supervisor.
4. **Dokumentasi.** Dalam penelitian tentu saja memerlukan yang namanya dokumentasi sebagai Teknik dalam pengumpulan data. Menurut Sugiyono [6], dokumentasi adalah catatan peristiwa masa lampau. Dokumen dapat berbentuk gambar, tulisan atau karya-karya monumental.

## Uji Instrumen

1. **Uji Validitas** – Uji validitas dalam suatu penelitian digunakan untuk mengukur valid atau tidaknya suatu kuesioner yang diuji menggunakan program SPSS untuk windows versi 22. Untuk mengukur valid atau tidaknya dapat dilakukan dengan cara melakukan korelasi antar skor butir pertanyaan dengan total skor konstruk atau variabel.
2. **Uji Reliabilitas** – Uji reliabilitas pada suatu instrument penelitian adalah sebuah uji yang digunakan untuk mengetahui apakah kuesioner yang digunakan dalam pengambilan data penelitian dapat dikatakan reliabel atau tidak. Suatu kuesioner dinyatakan reliabel atau handal jika jawaban responden terhadap pertanyaan yang diberikan konsisten atau tidak berubah-ubah. Dalam penelitian ini, uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan aplikasi SPSS. Untuk melihat handal tidaknya suatu alat ukur maka menggunakan pendekatan secara statistik melalui koefisien reliabilitas dan apabila nilai koefisien Cronbach's Alpha > 0,60 maka secara keseluruhan pernyataan tersebut dinyatakan handal (reliabel).

**Uji Asumsi Klasik.** Asumsi klasik merupakan asumsi yang perlu untuk dipenuhi, tujuannya agar hasil analisis regresi valid dan dapat dipercaya. Uji ini meliputi uji parametrik atau non parametrik. Pada dasarnya asumsi klasik meliputi normalitas, multikolinearitas, dan heteoskedastisitas. Namun ketika uji asumsi-asumsi klasik uji parametrik tidak terpenuhi maka akan digunakan uji non-parametrik, terutama data tidak terdistribusi normal.

**Analisis Data.** Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh seperti yang dijelaskan menurut Miles dan Huberman dalam Sugiyono [6] tentang aktivitas dalam analisis data kualitatif. Aktivitas dalam analisis data pada penelitian ini yaitu dengan mengumpulkan data di lokasi penelitian dengan melakukan metode observasi (pengamatan), wawancara dan dokumentasi dengan menentukan strategi pendalaman data serta fokus pada proses pengumpulan data sebagai berikut:

1. **Triangulasi.** Triangulasi merupakan teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada [6]. Dari yang dikemukakan oleh para ahli, maka teknik triangulasi bertujuan untuk menggabungkan data yang telah didapatkan oleh peneliti melalui observasi (pengamatan), wawancara dan dokumentasi sehingga didapat data yang sesuai dengan tujuan penelitian yang akan dicapai. Sedangkan tujuan triangulasi menurut Susan Stainback (dalam Sugiyono [6]) bukan untuk mencari kebenaran tentang beberapa fenomena, tetapi lebih pada peningkatan pemahaman peneliti terhadap apa yang telah ditemukan. Pentingnya triangulasi bukan hanya peningkatan pemahaman peneliti namun juga meningkatkan kepercayaan dan memberikan gambaran yang lebih lengkap terhadap apa yang telah ditemukan. Menurut Sugiyono [6], Triangulasi dibagi menjadi dua yaitu triangulasi teknik dan triangulasi sumber. Triangulasi teknik adalah teknik pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data yang sama. Sedangkan triangulasi sumber yaitu peneliti mendapatkan data dari sumber yang berbeda-beda dengan teknik yang sama. Pada penelitian ini triangulasi dilakukan terhadap sumber data yakni unit Apron Movement Control (AMC) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali.
2. **Analisis Regresi Linear Sederhana.** Analisis regresi sederhana merupakan Teknik untuk memodelkan hubungan antara satu variabel independen (X) dan satu variabel dependen (Y). Menurut Sugiyono [6], persamaan regresi linear sederhana ditetapkan dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y = a + bX \quad (1)$$

di mana  $a$  dan  $b$  adalah konstanta.

3. **Uji Hipotesis – Uji T.** Uji t adalah pengujian koefisien regresi parsial individual yang digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen (X1, X2, X3) secara individual mempengaruhi

variabel dependen (Y). Kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut jika sig lebih besar  $> 0,05$  maka  $H_0$  diterima, dan jika sig lebih kecil  $< 0,05$  maka  $H_0$  ditolak.

4. **Reduksi Data.** Menurut Sugiyono [6]. Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya cukup banyak, untuk itu maka perlu dicatat secara teliti dan rinci. Reduksi data merupakan kegiatan menelaah kembali seluruh catatan lapangan yang diperoleh dari hasil observasi (pengamatan), wawancara dan dokumentasi dalam bentuk uraian atau laporan yang rinci. Menurut Sugiyono [6], reduksi data merupakan proses berfikir sensitif yang memerlukan kecerdasan dan keluasan serta kedalaman wawasan yang tinggi. Dari yang telah dikemukakan parah ahli dapat ditarik kesimpulan bahwa reduksi data penting dilakukan untuk memberikan gambaran yang jelas serta membuat peneliti lebih yakin tentang data yang telah didapat dari hasil pengamatan sehingga jika data yang didapat ada ada perubahan maka peneliti dapat mengerti. Reduksi data sendiri bertujuan agar penelitian bisa berjalan dengan baik dan lancar serta lengkap baik dari data atau lain sebagainya.
5. **Penyajian Data.** Alur penting dalam analisis data adalah penyajian data yaitu kegiatan yang menampilkan data dalam bentuk yang mudah dipahami untuk menunjukkan hubungan, perbandingan, pola, kecenderungan ataupun pencilaan dalam data. Dalam proses penyajian data, peneliti memadukan informasi tersusun yang memberi peluang akan terjadinya pengambilan tindakan serta penarikan kesimpulan.
6. **Kesimpulan dan Verifikasi (*Conclusion and Verification*).** Langkah terakhir dalam analisis data yaitu pengambilan kesimpulan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kesimpulan adalah sebuah keputusan yang didapatkan berdasarkan cara berpikir deduktif atau induktif dari sebuah pembahasan atau gagasan tertentu. Menurut Sugiyono [6], kesimpulan dalam penelitian kualitatif mungkin dapat menjawab rumusan masalah yang telah dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak, karena masalah dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian langsung di lapangan. Tujuan dari kesimpulan dan verifikasi dalam penelitian ini yaitu mendapatkan deskripsi dan gambaran tentang suatu objek yang kurang jelas sehingga setelah diteliti dapat menjadi jelas.

## Hasil dan Pembahasan

**A. Deskripsi Data – Deskripsi Obyek Penelitian** – Responden dalam penelitian ini merupakan karyawan PT. Angkasa Pura I Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali, Unit Apron Movement Control (AMC). Berdasarkan pernyataan pada sampel yang akan digunakan yaitu 70 personil yang akan dikategorikan berdasarkan jenis kelamin, usia, dan lama bekerja (minimal 1 tahun). Penggolongan identitas responden dilakukan unuk mengetahui gambaran responden yang menjadi obyek dari peneliti secara akurat. Deskripsi responden berdasarkan jenis kelamin, usia, dan lama bekerja dalam penelitian ini, sebagai berikut:

**1. Deskripsi responden berdasarkan jenis kelamin.** Tabel 1 memberikan informasi jenis kelamin responden dalam penelitian ini.

**Tabel 1. Jenis kelamin responden**

No.	Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Presentase
1.	Laki-laki	69	98,8%
2.	Perempuan	1	1,2%
<b>Jumlah</b>		70	100%

Sumber: Data yang diolah, 2025

Terlihat di tabel bahwa responden dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 69 personil dengan presentase 98,8%. Sedangkan responden dengan jenis kelamin perempuan sebanyak 1 personil

dengan presentase 1,2%. Maka dapat disimpulkan unit AMC didominasi oleh personil laki-aki.

**2. Deskripsi responden berdasarkan usia.** Klasifikasi usia responden dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 2. Tabel memperlihatkan bahwa untuk usia responden yang terbanyak adalah usia 25 – 34 tahun yaitu sebanyak 30 orang dan dengan presentase 42,9%. Sedangkan usia responden dengan presentase paling rendah yaitu 18 – 24 tahun dengan presentase 10%. Sedangkan usia responden terbanyak berikutnya adalah 35 – 44 tahun dengan presentase 24,3%. Berdasarkan penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa personil AMC yang bekerja masih tergolong usia produktif.

**Tabel 2. Usia responden**

No.	Usia	Jumlah Responden	Presentase
1.	18 – 24 Tahun	7	10%
2.	25 – 34 Tahun	30	42,9%
3.	35 – 44 Tahun	17	24,3%
4.	> 45 Tahun	16	22,9%
<b>Jumlah</b>		<b>70</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data yang diolah, 2025

**3. Deskripsi responden berdasarkan lama bekerja.** Pada Tabel 3 terlihat bahwa responden dengan lama bekerja paling banyak yaitu 3 – 5 tahun dengan jumlah 27 orang serta presentase 38,6%. Pada urutan kedua lama bekerja responden yaitu 6 – 10 tahun dengan jumlah 19 orang dan presentase 27,1%. Diikuti dengan lama bekerja responden >10 tahun dengan jumlah 17 orang serta presentase 24,3%. Sedangkan lama bekerja paling rendah yaitu 1 – 2 tahun dengan jumlah 7 orang serta presentasi 10%. Penjelasan diatas mengartikan bahwa mayoritas responden memiliki pengalaman yang cukup sebagai personil AMC.

**Tabel 3. Lama Bekerja Responden**

No.	Lama Bekerja	Jumlah Responden	Presentase
1.	1 – 2 Tahun	7	10%
2.	3 - 5 Tahun	27	38,6%
3.	6- 10 Tahun	19	27,1%
4.	>10 Tahun	17	24,3%
<b>Jumlah</b>		<b>70</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data yang diolah, 2025

**B. Analisis data – 1. Uji Instrumen.** Instrumen diuji dengan uji validitas dan uji reliabilitas. *a. Uji Validitas* – Butir-butir pertanyaan dalam yang akan diuji validitasnya dalah 30 butir pertanyaan. Proses validasi dibantu dengan program statistika SPSS. Uji validitas pada penelitian ini, peneliti menggunakan 70 responden dengan tingkat signifikansi 95% ( $\alpha = 5\%$ ) dan  $df = 70 - 2 = 68$ , kemudian dibandingkan antara  $r$  hitung dan  $r$  tabel di mana jika  $r$  hitung > dari  $r$  tabel maka pertanyaan kuesioner dinyatakan valid, namun jika sebaliknya maka dinyatakan tidak valid. dengan bantuan SPSS. Ditunjukkan pada tabel uji validitas. Hasil uji validitas variabel X dan variabel Y dapat dilihat pada Tabel 4 dan Tabel 5.

Nilai  $r$  tabel didapat dari menentukan derajat kebebasan ( $df$ ) dan tingkat tingkat signifikansi ( $\alpha$ ). Dalam penelitian ini, tingkat signifikansi yang digunakan adalah 0,05 atau 5%. Sedangkan derajat kebebasan dihitung dengan rumus:

$$df = n - 2 \quad (2)$$

dengan  $n$  adalah jumlah responden. Dengan menggunakan persamaan (2) diperoleh  $df = 70 - 2 = 68$ . Nilai  $r$  tabel yang dicari adalah pada lurusan baris 68 pada kolom 0,05 pada tabel  $r$  product moment. Maka  $r$  tabel yang digunakan adalah 0,2352.

**Tabel 4. Hasil uji validitas variabel X**

Variabel	No. Pertanyaan	r hitung	r tabel	keterangan
Frekuensi Pengawasan	P1	0,617	0,2352	VALID
	P2	0,356	0,2352	VALID
	P3	0,532	0,2352	VALID
	P4	0,553	0,2352	VALID
	P5	0,386	0,2352	VALID
Ketegasan dalam menegakkan peraturan	P6	0,380	0,2352	VALID
	P7	0,539	0,2352	VALID
	P8	0,477	0,2352	VALID
	P9	0,441	0,2352	VALID
	P10	0,496	0,2352	VALID
Kualitas Komunikasi dan sosialisai	P11	0,550	0,2352	VALID
	P12	0,430	0,2352	VALID
	P13	0,488	0,2352	VALID
	P14	0,469	0,2352	VALID
	P15	0,439	0,2352	VALID

Sumber: SPSS 26, 2025

**Tabel 5. Hasil uji validitas variabel Y**

Variabel	No.Pertanyaan	r hiitung	r tabel	Keterangan
Kepatuhan terhadap aturan	P16	0,675	0,2352	VALID
	P17	0,396	0,2352	VALID
	P18	0,604	0,2352	VALID
	P19	0,580	0,2352	VALID
	P20	0,397	0,2352	VALID
Minimnya pelanggaran lalu lintas	P21	0,393	0,2352	VALID
	P22	0,552	0,2352	VALID
	P23	0,451	0,2352	VALID
	P24	0,500	0,2352	VALID
	P25	0,399	0,2352	VALID
Kesadaran pengemudi kendaraan perasional	P26	0,507	0,2352	VALID
	P27	0,404	0,2352	VALID
	P28	0,333	0,2352	VALID
	P29	0,372	0,2352	VALID
	P30	0,291	0,2352	VALID

Sumber: SPSS 26, 2025

**2. Uji Reliabilitas** – Suatu Kuesioner dikatakan reliabel apabila jawaban responden terhadap pertanyaan yang diberikan konsisten atau tidak berubah-ubah. Untuk melihat handal tidaknya suatu alat ukur maka menggunakan pendekatan secara statistik melalui koefisien reliabilitas dan apabila nilai koefisien Cronbach's Alpha > 0,60 maka secara keseluruhan pernyataan tersebut dinyatakan handal (reliabel).

**Tabel 6. Hasil Uji Reliabilitas X**

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.755	15

Sumber: spss 26, 2025

**Tabel 7. Hasil Uji Reliabilitas Y**

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.734	15

Sumber: spss 26, 2025

Tabel 6 dan 7 memperlihatkan hasil uji reliabilitas pada variabel X dan Y. Dari tabel dapat dilihat bahwa semua variabel memiliki Cronbach Alpha yang lebih dari 0,60 yaitu 0,734. Sehingga dapat disimpulkan bahwa reliabilitas dari variabel-variabel yang diteliti adalah reliabel. Hal ini menunjukkan bahwa setiap pertanyaan dalam kuesioner memiliki konsistensi yang baik. Dalam artian, jika kuesioner tersebut diberikan berulang kali kepada responden yang berbeda dalam kondisi serupa, maka hasil yang diperoleh tidak akan jauh berbeda dari rata-rata jawaban yang diberikan terhadap setiap atribut yang diukur.

**3. Uji Asumsi Klasik** – Uji normalitas dan uji linearitas dilaksanakan dalam pengujian asumsi klasik.

**a. Uji normalitas** – Uji normalitas merupakan uji statistik yang digunakan untuk menentukan data yang disebar berdistribusi normal atau tidak. Pada penelitian ini, uji normalitas diuji menggunakan tes normalitas Kolmogorov-Smirnov. Data dapat dikatakan normal apabila nilai signifikan  $>0.05$ , namun jika nilai signifikan  $<0.05$  maka dikatakan tidak normal.

**Tabel 8. Uji Normalitas**  
**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		Unstandardized Residual
N		70
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	3.85424339
Most Extreme Differences	Absolute	.141
	Positive	.141
	Negative	-.081
Test Statistic		.141
Asymp. Sig. (2-tailed)		.001 <sup>c</sup>

Sumber: spss 26, 2025

Tabel 8 memperlihatkan hasil uji normalitas dengan *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test*. Dari hasil tabel uji normalitas ini dapat diketahui bahwa nilai signifikansi yang diperoleh pada tabel yaitu .001 yang berarti kurang dari 0.05 sehingga dinyatakan tidak normal. Nilai signifikansi Kolmogorov-Smirnov yang diperoleh pada tabel yaitu 0,001 yang artinya nilai tersebut dinyatakan tidak memenuhi syarat normalitas, karena nilainya  $0,001 < 0,05$ .

**Tabel 9. Uji Linearitas**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Y * X	Between Groups	(Combined)	385.857	11	35.078	3.179	.002
		Linearity	160.897	1	160.897	14.579	.000
		Deviation from Linearity	224.960	10	22.496	2.038	.045
Within Groups			640.086	58	11.036		
Total			1025.943	69			

Sumber: spss 26, 2025

**b. Uji linearitas** – Uji linearitas merupakan uji yang digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas dan variabel terikat memiliki hubungan yang linear atau tidak. Untuk melihat adanya linearitas atau tidak maka ditentukan apabila nilai signifikan  $>0.05$  maka dapat disimpulkan bahwa kedua

variabel memiliki hubungan yang linear, namun jika nilai signifikan  $<0.05$  maka disimpulkan bahwa kedua variabel tidak memiliki hubungan yang linear. Hasil uji linearitas didaftarkan dalam Tabel 9. Berdasarkan tabel ini, hasil linearitas dilihat pada bagian *Deviation from Linearity* adalah 0.045. berdasarkan hasilnya dapat dikatakan bahwa kedua variabel tidak memiliki hubungan yang linear.

**4. Uji Hipotesis** – Uji korelasi rank spearman dapat digunakan untuk menguji hubungan antarvariabel penelitian pada uji statistik non-parametrik. Tujuannya untuk melihat hubungan kedua variabel tersebut signifikan atau non-signifikan, melihat tingkat kekuatan hubungan kedua variabel serta melihat arah hubungan kedua variabel. Penelitian ini menggunakan uji korelasi rank spearman dikarenakan hasil uji normalitas dan linearitas tidak erdistribusi normal dan linear. Menurut Sugiyono [6], apabila uji korelasi tidak berdistribusi normal maka, uji korelasi dalam penelitian ini menggunakan uji korelasi rank spearman. Penggunaan korelasi rank spearman diasumsikan bahwa data tidak harus berdistribusi normal. Korelasi rank spearman digunakan untuk mengetahui hubungan atau pengaruh antara dua variabel berskala ordinal, yaitu variabel bebas dan variabel terikat. Dengan kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut, jika nilai signifikan  $<0.05$  maka disebut berkorelasi, dan jika nilai signifikan  $>0.05$  maka disebut tidak berkorelasi. Hasil uji non-parametrik Rank Spearman diperlihatkan oleh Tabel 10.

**Tabel 10. Hasil Uji non-parametrik Rank Spearman**

Correlations				
			X	Y
Spearman's rho	X	Correlation Coefficient	1.000	.376**
		Sig. (2-tailed)	.	.001
		N	70	70
	Y	Correlation Coefficient	.376**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.001	.
		N	70	70

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber: spss 26, 2025

Berdasarkan Tabel 10, diketahui bahwa nilai Sig (2-tailed) sebesar 0.001. karena nilai hasil Sig (2-tailed)  $<0.05$  maka disebut berkorelasi yang artinya ada hubungan antara variabel X dan Y. koefisien korelasi pada tabel diatas menunjukkan angka 0,376, yang berarti arah hubungan bertanda positif yang mana berarti hubungan linier yang terjadi antara variabel X dan variabel Y merupakan hubungan searah.

**5. Analisis Kualitatif** – Analisis data kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini diambil dari data yang diperoleh melalui wawancara kepada personil Apron Movement Control (AMC), Observasi di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, dan dokumentasi yang didapatkan.

**a. Observasi.** Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, dapat disimpulkan bahwa peran personil Apron Movement Control (AMC) sangat penting dalam menjaga kedisiplinan dan keselamatan lalu lintas kendaraan operasional di area service road dan apron. Dari 23 aspek pengamatan, sebagian besar menunjukkan bahwa personil AMC telah menjalankan tugas pengawasan dengan cukup baik dan konsisten. Pengawasan dilakukan terhadap berbagai pelanggaran seperti pengemudi kendaraan operasional yang melaju melebihi batas kecepatan yang ditentukan pada area apron, service area, make-up/break down area, serta access road. Namun, dalam praktiknya, masih ditemukan beberapa pelanggaran yang luput dari pengawasan, seperti pengemudi meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan, memarkir kendaraan di area terlarang, menjalankan kendaraan di bawah sayap atau badan pesawat, serta berkendara dalam keadaan yang membahayakan.

Selain itu, observasi menunjukkan bahwa pengawasan terhadap pelanggaran-pelanggaran serius seperti menghidupkan mesin di dekat pesawat yang sedang mengisi bahan bakar, memundurkan kendaraan ke arah pesawat tanpa pengawasan, atau mengemudi dalam pengaruh alkohol, belum sepenuhnya optimal. Beberapa kejadian pelanggaran ringan masih terjadi selama peneliti melakukan Praktik Kerja Lapangan (PKL), seperti kecelakaan ringan yang menyebabkan lecet pada kendaraan operasional AMC, menandakan bahwa pengawasan di beberapa titik masih dapat ditingkatkan. Namun, di sisi lain, terdapat bukti yang menunjukkan bahwa personil AMC cukup tegas dalam menegur dan memberikan sanksi kepada pengemudi yang melanggar peraturan, seperti penahanan Tanda Izin Mengemudi (TIM), teguran langsung di lapangan, serta pemberian surat pernyataan.

Selain menjalankan fungsi pengawasan, personil AMC juga aktif dalam memberikan pengarahan dan edukasi kepada pengemudi kendaraan operasional. Salah satu bentuk kegiatannya adalah pelaksanaan safety awareness yang dilakukan secara rutin setiap hari Minggu. Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap pentingnya keselamatan dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas di area sisi udara. Pengarahan ini mencakup berbagai aturan operasional seperti batas kecepatan, posisi kendaraan terhadap pesawat, serta prosedur keselamatan dalam berkendara. Dalam pelaksanaannya, personil AMC juga menjalin kerja sama yang baik dengan pihak-pihak terkait seperti AVSEC (Aviation Security) dan Ground handling untuk memperkuat pengawasan dan koordinasi lintas unit.

Dari aspek koordinasi dan kolaborasi, hasil observasi menunjukkan bahwa personil AMC tidak bekerja sendiri, melainkan membangun sinergi yang positif dengan unit-unit lain di bandara demi tercapainya keselamatan dan kedisiplinan bersama. Hal ini terlihat dari keterlibatan bersama dalam pengawasan kendaraan operasional dan penegakan disiplin di lapangan. Meskipun demikian, dalam beberapa aspek, seperti penggunaan alat pendukung pengawasan, masih belum tercatat secara eksplisit sehingga hal ini dapat menjadi perhatian ke depan untuk peningkatan efisiensi dan efektivitas tugas pengawasan AMC.

Secara keseluruhan, hasil observasi menunjukkan bahwa peran personil Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali cukup dominan dan berpengaruh dalam menegakkan kedisiplinan serta menjaga keselamatan lalu lintas kendaraan operasional di area sisi udara. Meskipun masih terdapat beberapa kekurangan dalam aspek pengawasan tertentu, namun ketegasan dalam penindakan pelanggaran, konsistensi pengarahan melalui edukasi, dan kolaborasi antar unit menjadi kekuatan utama yang perlu dipertahankan dan ditingkatkan demi menciptakan lingkungan operasional bandara yang aman dan tertib.

**b. Wawancara.** Wawancara pada penelitian ini melibatkan 7 (tujuh) narasumber yang merupakan personil Apron Movement Control (AMC) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Yang diantaranya merupakan Apron Management Supervisor dan Apron Management Staff (lampiran) yang akan disebut dengan narasumber 1 hingga narasumber 7.

Hasil dari wawancara yang dilakukan kepada personil Apron Movement Control (AMC) dengan judul analisis peran personil Apron Movement Control (AMC) terhadap kedisiplinan berlalu lintas pada area service road di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Pendapat yang dikemukakan oleh para narasumber dapat dikatakan sama yaitu kedisiplinan di area service road sangat penting untuk menunjang keselamatan dan keamanan di area service road, maka dari itu perlu adanya peran dari personil AMC yang tegas dan informatif kepada seluruh pengguna service road. Berikut adalah hasil wawancara peneliti dengan ketujuh narasumber:

- 1) *Bagaimana personil Apron Movement Control (AMC) mengawasi kendaraan operasional yang melebihi kecepatan maksimum?* Seluruh narasumber menyatakan bahwa pengawasan terhadap kendaraan operasional yang melampaui batas kecepatan dilakukan melalui patroli rutin, inspeksi langsung, random check, dan pemantauan CCTV. Personil AMC telah memahami karakteristik

lalu lintas di area service road sehingga mampu mengenali pelanggaran secara cepat. Setiap pelanggaran yang ditemukan akan langsung ditindak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, mengingat pelanggaran batas kecepatan berpotensi membahayakan keselamatan operasional di sisi udara.

- 2) *Bagaimana pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional meninggalkan kendaraannya tanpa pengawasan?* Berdasarkan wawancara, para narasumber mengungkapkan bahwa hampir tidak ditemukan kasus pengemudi kendaraan operasional meninggalkan kendaraannya tanpa pengawasan. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kedisiplinan pengemudi cukup tinggi. Namun demikian, personil AMC tetap melakukan pengawasan dan siap memberikan tindakan tegas apabila pelanggaran tersebut terjadi, karena penempatan kendaraan yang tidak tepat dapat mengganggu pergerakan dan aktivitas operasional lainnya.
- 3) *Bagaimana pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional mendahului kendaraan lain yang menuju, ke arah yang sama?* Para narasumber sepakat bahwa tindakan mendahului kendaraan lain dalam arah yang sama merupakan bagian dari pelanggaran lalu lintas di area service road, terutama karena sering kali dilakukan dengan melebihi batas kecepatan. Tindakan tersebut akan langsung dikenai sanksi sesuai dengan ketentuan dalam SKEP 140 dan regulasi lainnya. Personil AMC secara konsisten menindak pelanggaran ini guna menjaga ketertiban dan keselamatan operasional.
- 4) *Bagaimana pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional memarkir kendaraan pada atau di dekat daerah pergerakan atau pada jalur lalu lintas kendaraan dan lintas garbarata, selain di daerah yang diijinkan untuk itu, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara?* Seluruh narasumber menyampaikan bahwa tindakan parkir kendaraan operasional di area yang tidak diizinkan, seperti jalur pergerakan atau lintasan garbarata, akan diberikan edukasi dan peringatan terlebih dahulu. Jika pelanggaran berulang, maka akan dikenai sanksi. Edukasi mengenai lokasi parkir yang benar juga rutin diberikan dalam kegiatan safety awareness bersama instansi terkait.
- 5) *Bagaimana pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara?* Personil AMC melakukan pengawasan secara ketat terhadap keberadaan kendaraan di bawah sayap, badan, atau ekor pesawat. Jika kendaraan yang bersangkutan tidak sedang melakukan pelayanan terhadap pesawat, maka akan langsung ditegur dan diminta untuk menjauh dari area tersebut. Pengawasan dilakukan melalui patroli langsung, pemantauan CCTV, dan koordinasi dengan AVSEC maupun ground handling untuk memastikan ketertiban di apron.
- 6) *Bagaimana pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar?* Para narasumber menyatakan bahwa menghidupkan mesin kendaraan dalam jarak kurang dari 15 meter dari pesawat yang sedang melakukan pengisian bahan bakar merupakan pelanggaran serius yang sangat membahayakan. Oleh karena itu, edukasi mengenai jarak aman selalu diberikan, dan tindakan tegas akan diambil jika pelanggaran ini terjadi. Personil AMC juga menggunakan CCTV untuk memantau, meskipun masih terdapat keterbatasan akses di beberapa titik.
- 7) *Bagaimana pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur ke arah pesawat udara, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat*

*udara dan dipandu oleh petugas yang berwenang?* Para narasumber menyampaikan bahwa pengawasan terhadap kendaraan yang bergerak mundur ke arah pesawat dilakukan secara ketat, dan kendaraan hanya diperbolehkan melakukan hal tersebut jika sedang dalam kegiatan pelayanan dan dipandu oleh petugas yang berwenang. Edukasi dan pengingatan terhadap bahaya dari tindakan ini terus diberikan melalui kegiatan safety reminder agar pengemudi memiliki kesadaran yang tinggi terhadap keselamatan.

- 8) *Bagaimana Pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional menjalankan kendaraan menuju pesawat udara yang mesinnya dalam keadaan hidup?* Seluruh narasumber menyatakan bahwa tindakan menjalankan kendaraan ke arah pesawat dengan mesin dalam keadaan hidup merupakan pelanggaran berat dan berisiko tinggi. Meskipun belum ditemukan pelanggaran semacam ini, pengawasan dan edukasi tetap dilakukan secara berkala untuk mencegah terjadinya insiden yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.
- 9) *Bagaimana pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional mengemudikan kendaraan dalam keadaan di bawah pengaruh alkohol atau obat terlarang?* Personil AMC sangat menaruh perhatian terhadap potensi pengemudi yang berada di bawah pengaruh alkohol atau obat terlarang. Seluruh narasumber menjelaskan bahwa hal ini tidak dapat ditoleransi dan akan dikenakan sanksi berat. Meskipun belum ditemukan kasus semacam ini, mereka berharap AVSEC dapat melengkapi pengawasan dengan alat tes alkohol sebagai langkah pencegahan tambahan.
- 10) *Bagaimana pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya?* Para narasumber mengungkapkan bahwa tindakan pengemudi yang membahayakan orang lain atau kendaraan lain di area service road seringkali disebabkan oleh kelelahan, mengejar waktu, dan kondisi infrastruktur jalan yang sempit. Pengawasan dilakukan secara maksimal, namun keterbatasan jumlah personil dan titik CCTV menjadi kendala tersendiri. Oleh karena itu, perlu adanya perbaikan infrastruktur dan penambahan personil guna meningkatkan efektivitas pengawasan.
- 11) *Bagaimana pengemudi kendaraan operasional menempatkan atau menjalankannya di depan pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik?* Tindakan ini biasanya hanya dilakukan oleh kendaraan pelayanan seperti towing dan Follow Me Car, yang dilakukan sesuai arahan dari ATC dan AMC. Namun, pengemudi juga dapat melakukan kegiatan pelayanan seperti biasa di area yang sudah ditentukan. Pengemudi diwajibkan mematuhi marka dan mengikuti aturan di sisi udara. Seluruh kegiatan ini dilakukan dengan pengawasan ketat untuk menghindari potensi bahaya dalam proses pergerakan pesawat.
- 12) *Bagaimana pengemudi kendaraan operasional menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 meter di depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang dalam keadaan hidup?* Semua narasumber menjelaskan bahwa kendaraan operasional wajib mematuhi aturan jarak aman, yaitu minimal 8 meter dari depan dan 80 meter dari belakang mesin jet yang hidup. Jalur service road dan batas kecepatan di area tersebut telah ditetapkan dan diberi marka yang harus dipatuhi oleh setiap pengemudi kendaraan operasional.
- 13) *Bagaimana pengawasan personil Apron Movement Control (AMC) terhadap pengemudi kendaraan operasional melakukan perbaikan kendaraan?* Personil AMC terlibat aktif dalam pengawasan perbaikan kendaraan operasional yang dilakukan di sisi udara. Setiap perbaikan harus dilaporkan kepada pihak AMC agar dapat diawasi secara langsung. Hal ini untuk memastikan bahwa perbaikan dilakukan sesuai prosedur dan tidak mengganggu keselamatan maupun aktivitas operasional lainnya.

- 14) *Bagaimana personil Apron Movement Control (AMC) menegakkan kedisiplinan petugas operasional di sisi udara atau apron terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku di sisi udara atau apron?* Kedisiplinan petugas operasional ditegakkan melalui kegiatan safety awareness yang rutin dilakukan, biasanya setiap hari minggu minggu. Selain itu, personil AMC juga melakukan patroli, sweeping secara acak, dan memberikan sanksi tegas bagi pelanggar. Pendekatan ini dilakukan dengan kerja sama lintas instansi seperti AVSEC dan ground handling untuk memastikan keselamatan bersama.
- 15) *Apakah personil Apron Movement Control (AMC) memeriksa setiap kendaraan yang akan digunakan di area sisi udara?* Semua narasumber menyatakan bahwa personil AMC turut memeriksa kendaraan yang akan digunakan di sisi udara. Pemeriksaan dilakukan bersama dengan pihak terkait guna memastikan bahwa kendaraan laik operasional dan memenuhi standar keselamatan.
- 16) *Apakah personil Apron Movement Control (AMC) melakukan pengawasan secara berkala di area sisi udara?* Pengawasan dilakukan secara berkala oleh personil AMC, baik melalui patroli langsung maupun pengawasan berbasis waktu pada jam-jam tertentu. Hal ini bertujuan untuk menjaga kelancaran dan keamanan operasional di seluruh area sisi udara, termasuk apron dan service road.
- 17) *Apakah personil Apron Movement Control (AMC) memberikan pengarahan mengenai aturan berkendara di area service road?* Jawaban dari narasumber 1 s/d narasumber 7 memiliki jawaban yang persis yaitu iya.
- 18) *Apakah personil Apron Movement Control (AMC) menahan Tanda Izin Mengemudi (TIM) dan memberikan arahan kepada pengemudi ketika pengemudi kendaraan operasional melebihi kecepatan yang telah ditentukan?* Jawaban dari narasumber 1 s/d narasumber 7 dapat dikatakan sama yaitu iya itu harus dilakukan karena sesuai dengan aturan yang ada.
- 19) *Apakah personil Apron Movement Control (AMC) menegur dan mengenakan sanksi kepada pengemudi kendaraan operasional yang melanggar ketentuan yang telah ditetapkan?* Semua narasumber mengatakan bahwa iya sama seperti pertanyaan sebelumnya.
- 20) *Apakah personil Apron Movement Control (AMC) tegas dalam menegur dan memberikan sanksi kepada pengemudi yang tidak disiplin?* Jawaban dari narasumber 1 s/d narasumber 7 dapat disimpulkan bahwa, iya sebagai personil AMC kami harus tegas agar kesalahan yang sama tidak terjadi lagi.
- 21) *Apakah personil Apron Movement Control (AMC) bekerja sama dengan berbagai pihak seperti AVSEC dan pihak Ground handling dalam menegakkan kedisiplinan di area service road?* Narasumber 1 s/d narasumber 7 menjelaskan bahwa kami bekerja sama dengan berbagai pihak demi keselamatan dan keamanan di sisi udara termasuk AVSEC dan pihak Ground handling dari beberapa instansi.
- 22) *Apakah Personil Apron Movement Control (AMC) rutin memberikan pengarahan melalui safety awareness kepada pengemudi kendaraan operasional di area service road?* Semua narasumber menjelaskan bahwa betul seperti yang kami jelaskan diatas bahwa kami selalu melakukan di setiap hari minggu.
- 23) *Apa saja alat pendukung yang memadai dalam melakukan pengawasan oleh personil Apron Movement Control (AMC)?* Seluruh narasumber mengatakan pastinya yang pertama Follow Me Car, ada beberapa cctv namu belum terlihat disemua titik, namun bagi kami personil juga masih kurang untuk pengawasan yang lebih baik lagi sehingga dapt mengurangi resiko kecelakaan taupun pelanggaran yang dilakukan.

**c. Dokumentasi.** Dokumentasi yang peneliti gunakan dalam penelitian ini didapat dari unit AMC sebagai data pelengkap dan untuk mengecek keabsahan dari proses wawancara dan observasi. Dokumentasi yang dimaksud berupa standar operasi dan prosedur (SOP) unit Apron Movement Control (AMC), SKEP 140/VI,1999 tentang persyaratan dan prosedur kendaraan di sisi udara, Prosedur mutu tentang pengawasan pergerakan sisi udara, dan beberapa gambar terkait kondisi di lapangan.

### C. Pembahasan Hasil Penelitian

**1. Peran personil *apron movement control* (AMC) terhadap kedisiplinan berlalu lintas pada *area service road* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.** – Berdasarkan hasil wawancara yang telah direduksi dan dianalisis, ditemukan bahwa personil Apron Movement Control (AMC) memiliki peran yang sangat penting dalam menjaga kedisiplinan berlalu lintas di *area service road* Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Pengawasan yang dilakukan oleh personil AMC bersifat menyeluruh dan konsisten, dilakukan baik melalui patroli rutin menggunakan kendaraan operasional maupun dengan pemantauan melalui sistem CCTV. Narasumber menyampaikan bahwa pengawasan dilakukan setiap hari dengan jadwal bergilir. Seperti yang disampaikan oleh Narasumber 2:

*“Pelanggaran yang terjadi di bandara Ngurah Rai yang masih sering yaitu terjadi pelanggaran melebihi batas kecepatan di area service road. Kita sering melakukan sweeping dengan mengecek alat, administrasi, dokumen, dan alatnya, juga terkait kecepatan. Kami melakukannya secara random.”*

Pengawasan yang dilakukan tidak hanya bertujuan untuk melihat aktivitas lalu lintas kendaraan, tetapi juga mencakup pemeriksaan terhadap kelengkapan izin kendaraan dan pengemudi. Jika ditemukan pelanggaran, tindakan langsung akan diberikan oleh personil AMC. Tindakan tersebut meliputi teguran lisan, penahanan Tanda Izin Mengemudi (TIM), bahkan pelaporan ke atasan pengemudi yang bersangkutan. Narasumber 6 menjelaskan bahwa:

*“Pengemudi yang terbukti melanggar kami proses dengan menahan TIM dan memberikan arahan secara langsung.”*

Hal ini menunjukkan bahwa personil AMC tidak hanya mengawasi, tetapi juga memiliki otoritas dalam melakukan tindakan korektif sesuai tingkat pelanggaran.

Selain pengawasan dan penindakan, personil AMC juga menjalankan fungsi edukatif melalui kegiatan rutin yang disebut Safety Awareness. Kegiatan ini dilaksanakan setiap hari Minggu dan diikuti oleh seluruh pengemudi kendaraan operasional. Dalam kegiatan ini disampaikan kembali aturan-aturan keselamatan berkendara di sisi udara, serta pentingnya mematuhi batas kecepatan dan prosedur keselamatan lainnya. Narasumber 1 mengatakan:

*“Kegiatan safety awareness dilaksanakan setiap minggu sebagai upaya pembinaan rutin.”*

Observasi yang dilakukan peneliti di lapangan selama kegiatan praktik kerja lapangan memperkuat hasil wawancara. Peneliti menyaksikan langsung aktivitas patroli dan sweeping yang dilakukan oleh personil AMC, serta tindakan nyata seperti teguran kepada pengemudi yang melanggar aturan. Beberapa pelanggaran seperti melambung kendaraan operasional lain dengan arah yang sama dan pengemudi yang melaju dengan kecepatan tinggi masih terlihat, namun secara umum dapat dikatakan bahwa pengawasan personil AMC berjalan dengan baik.

Dari sisi dokumentasi, Manual Kerja AMC (AMC Manual Version 1.0) serta SKEP/140/VI/1999 menjelaskan secara jelas bahwa personil AMC bertanggung jawab dalam pengawasan operasional kendaraan, serta memiliki wewenang untuk menindak pengemudi yang tidak tertib. Prosedur mutu internal juga menunjukkan bahwa edukasi kepada pengemudi serta evaluasi pelanggaran

merupakan bagian dari indikator kerja personil AMC.

Berdasarkan keseluruhan temuan, baik dari hasil wawancara, observasi, maupun dokumentasi, maka dapat disimpulkan bahwa peran personil AMC dalam menjaga kedisiplinan berlalu lintas mencakup pengawasan langsung, penegakan aturan melalui sanksi, serta edukasi secara berkala kepada pengemudi. Peran ini telah dijalankan secara aktif dan sistematis, namun masih terdapat kendala seperti keterbatasan jumlah personil dan alat pengawasan seperti CCTV yang belum mencakup seluruh area. Kendala ini berpengaruh terhadap efektivitas pelaksanaan tugas, terutama di saat jam operasional tinggi.

2. **Upaya yang dilakukan oleh personil AMC terhadap kedisiplinan berlalu lintas pada *area service road* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.** – Hasil dari data kualitatif menunjukkan bahwa upaya yang dilakukan oleh personil AMC untuk menegakkan kedisiplinan lalu lintas terbagi dalam tiga pendekatan utama, yaitu preventif, represif, dan kolaboratif. Ketiganya dilakukan secara terpadu untuk mencegah pelanggaran dan menciptakan lingkungan kerja yang aman di sisi udara. Upaya preventif dilaksanakan melalui kegiatan edukatif yang bersifat formal dan informal. Salah satu bentuknya adalah kegiatan Safety Awareness yang telah menjadi agenda rutin setiap hari Minggu. Dalam kegiatan ini, personil AMC menyampaikan kembali aturan-aturan keselamatan berkendara serta prosedur yang harus diikuti oleh pengemudi kendaraan operasional.

Selain kegiatan formal, pengarahan juga dilakukan secara langsung di lapangan, terutama saat patroli atau sweeping. Personil AMC akan memberikan arahan kepada pengemudi baru, atau mereka yang tampak belum sepenuhnya memahami aturan lalu lintas di area airside. Hal ini menunjukkan bahwa upaya edukatif tidak hanya dilakukan secara berkala, tetapi juga dilaksanakan secara situasional berdasarkan kebutuhan lapangan.

Dalam pelaksanaan upaya represif, personil AMC memiliki prosedur tersendiri dalam menindak pelanggaran yang terjadi. Penindakan dilakukan secara proporsional berdasarkan tingkat pelanggaran. Untuk pelanggaran ringan, seperti melaju sedikit melebihi batas kecepatan, biasanya hanya diberikan teguran lisan. Namun, jika pelanggaran bersifat sedang atau berat, seperti parkir di bawah badan pesawat atau mengemudi tanpa kelengkapan izin, maka akan dikenakan sanksi berupa penahanan sementara TIM atau pembuatan surat pernyataan. Narasumber 3 menyatakan:

*“Kami amati dan beri penjelasan agar hal tersebut tidak diulang lagi. Kami juga memberi pengarahan kepada instansi terkait.”*

Selain itu, personil AMC juga melibatkan unit kerja pengemudi jika pelanggaran bersifat berulang atau berdampak besar. Evaluasi akan dilakukan secara internal dan disesuaikan dengan ketentuan perusahaan atau instansi pengemudi tersebut. Ini menunjukkan bahwa penindakan tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga menyentuh aspek pembinaan dan pengembangan sumber daya manusia bahkan bisa diberhentikan. Upaya kolaboratif ditunjukkan melalui kerja sama yang erat antara personil AMC dengan unit AVSEC dan ground handling.

Observasi lapangan memperlihatkan bahwa upaya-upaya tersebut benar-benar dijalankan. Peneliti menyaksikan adanya pengarahan langsung di lapangan, sweeping bersama dengan unit lain, serta pemberian teguran kepada pengemudi yang tidak disiplin. Selain itu, pengemudi yang sudah menerima edukasi pun menunjukkan perubahan perilaku dalam berkendara, meskipun masih ditemukan sebagian kecil pengemudi yang belum sepenuhnya patuh.

Dari keseluruhan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa upaya yang dilakukan oleh personil AMC dalam meningkatkan kedisiplinan lalu lintas di area service road sudah mencakup seluruh elemen penting, mulai dari pencegahan, penindakan, hingga kerja sama lintas unit. Meski demikian, efektivitas upaya ini masih dapat ditingkatkan melalui penambahan personil,

pengembangan sistem pengawasan digital, dan penguatan sistem pelaporan pelanggaran.

3. **Hubungan antara keberhasilan peran pengawasan personil AMC dengan kepatuhan terhadap aturan berlalu lintas di *area service road* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.** – Peneliti menggunakan pendekatan kuantitatif untuk mengetahui hubungan antara variabel peran pengawasan personil AMC (X) dengan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas (Y).

**Uji Normalitas.** Kenormalan data diselidiki dengan Uji Kolmogorov-Smirnov. Hasil menunjukkan angka signifikansi sebesar 0,001. Angka ini  $< 0,05$ . Dengan demikian didapatkan bahwa data tidak normal.

**Uji Linearitas.** Untuk menguji kelinieran hubungan variabel bebas X dan variabel dependen Y maka dilakukan uji linearitas. Nilai deviasi kelinieran yang dihasilkan adalah sebesar 0,045. Karena nilai ini  $< 0,05$ , maka hubungan yang terjadi antara X dan Y adalah tidak linear sempurna.

**Uji Korelasi Spearman Rank.** Hasil uji korelasi Spearman rank ditunjukkan pada Tabel .

**Tabel 11. Hasil uji korelasi Spearman Rank**

Variabel	Koefisien Korelasi	Sig.
X → Y	0,376	0,001

Berdasarkan hasil uji Spearman Rank, diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,376 dengan nilai signifikansi 0,001. Nilai ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara peran pengawasan personil AMC dengan tingkat kepatuhan pengemudi terhadap aturan lalu lintas di *area service road*. Artinya, semakin aktif dan konsisten personil AMC dalam melakukan pengawasan, maka semakin tinggi tingkat kepatuhan pengemudi kendaraan terhadap aturan lalu lintas yang berlaku. Namun, karena korelasi hanya sedang dan hubungan tidak linear, maka perlu disadari bahwa pengawasan harus dibarengi dengan strategi lain seperti peningkatan kesadaran, sistem reward-punishment, serta evaluasi menyeluruh.

Hasil ini juga sejalan dengan temuan kualitatif, di mana beberapa narasumber menyatakan bahwa kehadiran personil AMC secara langsung di lapangan memberikan efek positif terhadap perilaku pengemudi. Ketika pengemudi merasa diawasi, kecenderungan untuk melanggar aturan menjadi lebih kecil.

## Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan melalui pendekatan kualitatif dan kuantitatif mengenai peran personil *apron movement control* (AMC) terhadap kedisiplinan berlalu lintas di *area service road* Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, maka diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Peran personil AMC dalam menjaga kedisiplinan berlalu lintas di *area service road* sangatlah penting dan berpengaruh. Personil AMC secara aktif melakukan pengawasan langsung melalui patroli, inspeksi, dan sweeping, serta memberikan tindakan tegas terhadap setiap pelanggaran aturan yang terjadi. Selain itu, mereka juga menjalankan peran edukatif dengan menyelenggarakan kegiatan safety awareness secara rutin setiap minggu untuk meningkatkan pemahaman dan kepatuhan pengemudi kendaraan operasional. Meskipun pengawasan sudah cukup baik, masih terdapat pelanggaran ringan yang menunjukkan bahwa efektivitas pengawasan masih dapat ditingkatkan, terutama dengan dukungan teknologi dan jumlah personil yang memadai.
2. Upaya yang dilakukan oleh personil AMC dalam menegakkan kedisiplinan mencakup pendekatan preventif, edukatif, persuasif, dan represif. Preventif dilakukan melalui pengarahan,

edukasi, dan sosialisasi. Persuasif dilakukan melalui teguran atau peringatan langsung. Sedangkan represif dilakukan melalui penahanan TIM, pencatatan pelanggaran, serta pelaporan kepada instansi asal pelanggar. Personil AMC juga melakukan koordinasi dengan unit lain seperti AVSEC dan ground handling untuk memperkuat sinergi pengawasan. Namun, keterbatasan sarana pendukung seperti CCTV di beberapa titik, serta kurangnya personil AMC di jam sibuk, menjadi tantangan yang perlu segera diatasi.

3. Hubungan antara peran pengawasan AMC dengan kepatuhan terhadap aturan berlalu lintas terbukti signifikan secara statistik. Hasil uji korelasi Spearman menunjukkan adanya hubungan positif dengan nilai koefisien sebesar 0,376 dan signifikansi 0,001 ( $< 0,05$ ). Artinya, semakin aktif dan efektif pengawasan yang dilakukan oleh personil AMC, maka semakin tinggi pula tingkat kepatuhan pengemudi kendaraan operasional. Namun demikian, hubungan ini tidak sepenuhnya linear sebagaimana dibuktikan oleh uji linearitas yang menunjukkan adanya penyimpangan. Hal ini mengindikasikan bahwa keberhasilan pengawasan tidak menjadi satu-satunya faktor yang mempengaruhi tingkat kepatuhan, karena juga dipengaruhi oleh kesadaran individu, kondisi lingkungan operasional, dan sistem manajemen keselamatan secara menyeluruh.

#### Daftar Pustaka

- [1] Yesicatama, S., Widagdo, J. 2025. Analisis Optimalisasi Parking Stand oleh Unit Apron Movement Control (AMC) pada Saat Peak Hour di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. *Jurnal Manajemen Dirgantara*, Vol 18 No 1, 43-54.
- [2] Riliandra, P. D., Fauziah, S. 2024. ANALISIS STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR UNIT TERMINAL SERVICE OFFICER DALAM PELAKSANAAN DELAY SERVICE DI TERMINAL DOMESTIK BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI, BALI. *Ground Handling Dirgantara*, Vol 6 No 1, pp. 37-45.
- [3] Herad'hani, M. P. 2022. PERAN KANTOR IMIGRASI KELAS I KHUSUS TPI NGURAH RAI DALAM PENANGANAN WARGA NEGARA ASING YANG MASUK WILAYAH INDONESIA MELALUI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI DI MASA PANDEMI COVID-19. *Jurnal Flight Attendant Kedirgantaraan*, Vol 4 No 2, pp. 237-243.
- [4] Puspitasari, Y. A. 2024. PENANGANAN BAGASI UNIT LOST AND FOUND DI BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI. *Jurnal Flight Attendant Kedirgantaraan*, Vol 6 No 1, pp. 8 – 12.
- [5] Badan Pusat Statistik. 2024. *Statistik Provinsi Bali Tahun 2024*. Badan Pusat Statistik, Bali.
- [6] Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Alfabeta, Bandung.
- [7] Amin, N. M., Ichwan, F. 2021. *Analisis Pentingnya Service road Dalam Penerapan Safety Management System Guna Menunjang Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung*. Skripsi Thesis, STTKD Sekolah Tinggi Teknologi KeDirgantaraan.
- [8] International Civil Aviation Organization [ICAO]. 2013. Doc. 9774, *Aerorome-Annex 14 International*.
- [9] Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP-21. 2015. *Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11*.
- [10] PT. Angkasa Pura I (Persero) No. Dokumen: PM/DPS-OB/BU-07. 2018. *Pengawasan Pergerakan di sisi udara*.
- [11] PT. Angkasa Pura I (Persero). 2016. *Apron Movement Control Manual*.
- [12] Republik Indonesia. 2020. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 51 tentang Kemanan Penerbangan Nasional*. Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- [13] Republik Indonesia. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 39 tentang Tata nyan Kebandarudaraan Nasional*. Jakarta.
- [14] Republik Indonesia. 2012. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 tentang Pembangunan dan Pelestarian lingkungan hidup bandar udara*. Jakarta.
- [15] Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. Jakarta.

- [16] Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- [17] Riyono, Bagus, I. & Novianty, R. F. 2023. Analisis Pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) Terhadap Ketertiban Ber Lalu Lintas Pada Area Service road Guna Meningkatkan Safety Management System Di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. *Jurnal Ground handling Dirgantara*, Vol. 5, No. 2.