

Strategi Pengaturan *Parking Stand* oleh Unit *Apron Movement Control* (AMC) Terhadap Acara Kenegaraan Dengan Optimal di Bandar Udara Halim Perdanakusuma

Rangga Setiawan¹ Andityo Pujo Laksana²

Progam Studi D-IV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: ranggasetiawan1825@gmail.com¹

Abstrak

Apron adalah area di sisi udara yang digunakan sebagai tempat bagi pesawat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, mengangkut pos dan kargo, mengisi bahan bakar, serta untuk parkir dan perawatan pesawat. *Parking Stand* adalah area di *Apron* yang digunakan untuk menempatkan pesawat udara. Penempatan parkir pesawat disesuaikan dengan ketersediaan tempat parkir di Bandar Udara. Salah satu kendala *Parking Stand* yaitu acara kenegaraan seperti hari ulang tahun Tentara Nasional Indonesia (HUT TNI), Konferensi Tingkat Tinggi (KTT G-20) dan hari ulang tahun Republik Indonesia (HUT RI). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis strategi pengaturan parking stand oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) terhadap acara kenegaraan terkait penutupan South Apron di Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang mendeskripsikan dan memaparkan peran AMC dalam strategi pengaturan parking stand melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi yang kemudian diolah dengan teknik triangulasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi yang dilakukan oleh unit AMC melibatkan plotting pesawat pada *Main Apron*, terutama pada parking stand Alpha 1-3 yang memiliki ukuran lebih besar dan dapat menampung 4 hingga 6 pesawat tergantung jenisnya. Sedangkan, parking stand Bravo 10-13 digunakan untuk 2 hingga 5 pesawat, dengan pertimbangan jarak aman antar pesawat, spesifikasi pesawat, dan peralatan pendukung darat yang dibutuhkan seperti wheel chock, baggage towing tractor, dan safety cone. Koordinasi dengan operator Ground Handling mengenai jadwal penerbangan dan jenis pesawat yang sering digunakan sangat penting dalam strategi ini.

Kata Kunci: Strategi Pengaturan, *Parking Stand*, *Apron Movement Control* (AMC), Acara Kenegaraan, Bandar Udara Halim Perdanakusuma

Abstract

Apron is an airside facility provided as a place for aircraft when carrying out activities to raise and lower passengers, postal loads and cargo from aircraft, refueling, parking and aircraft maintenance. Parking Stand is an area on the Apron that is used to place aircraft. Placement of aircraft parking is adjusted to the availability of parking lots at the airport. One of the constraints of the Parking Stand is state events such as the birthday of the Indonesian National Army (HUT TNI), the G-20 Summit and the birthday of the Republic of Indonesia (HUT RI). This research aims to analyze the parking stand arrangement strategy by the Apron Movement Control (AMC) unit for state events related to the closure of the South Apron at Halim Perdanakusuma Airport. This research uses a qualitative approach that describes and explains the role of AMC in the parking stand arrangement strategy through interviews, observations, and documentation which are then processed with triangulation techniques. The results show that the strategy carried out by the AMC unit involves plotting aircraft on the Main Apron, especially at parking stands Alpha 1-3 which have a larger size and can accommodate 4 to 6 aircraft depending on their type. Meanwhile, parking stands Bravo 10-13 are used for 2 to 5 aircraft, with consideration of the safe distance between aircraft, aircraft specifications, and the required ground support equipment such as wheel chocks, baggage towing tractors, and safety cones. Coordination with Ground Handling operators regarding flight schedules and frequently used aircraft types is essential in this strategy.

Keywords: Regulatory Strategy, *Parking Stand*, *Apron Movement Control* (AMC), State Event, Halim Perdanakusuma Airport



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

PENDAHULUAN

Bandar Udara, atau lebih dikenal dengan Bandara, adalah fasilitas yang mendukung operasional pesawat dalam kegiatan lepas landas maupun pendaratan pesawat, bongkar-muat barang, serta menaikan dan menurunkan penumpang. Fungsi utama Bandar Udara sebagai infrastruktur penunjang fasilitas untuk mendukung kegiatan penerbangan, kemudian untuk memberikan fasilitas pelayanan pengguna jasa serta pemeliharaan fasilitas bandara dengan baik. Menurut Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 pasal 1 ayat 33 Bandar Udara adalah Kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang bongkar muat barang dan tempat perpindahan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas, keselamatan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok penunjang lainnya, Bandar Udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu namun bandara bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain baik untuk operator pelayanan penerbangan maupun penggunaannya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005 Tentang persyaratan teknis pengoprasian fasilitas teknik Bandar Udara dijelaskan bahwa *Apron* adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. *Apron* merupakan bagian Bandar Udara yang melayani terminal sehingga harus dirancang sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik terminal tersebut. Adapun bagian bagian *Apron* yaitu, *Garbarata, main Parking Stand, remote areas, aircraft hangar, Temporary Aircraft Parking, cargo Apron, maintenance Apron, and vip Apron*. Namun pada saat peneliti melaksanakan kegiatan *On Job Training (OJT)* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma pada Bulan Agustus hingga September 2023 fasilitas bagian *Apron* di Bandara ini hanya terdiri dari *Main Apron, South Apron, and New South Apron, Aircraft Hangar, and Remote Areas*. Kemudian untuk *remote areas* sendiri mendapat kebijakan baru tidak tertulis dari Menteri Perhubungan bahwa *areas* tersebut sudah tidak bisa digunakan sampai waktu yang belum ditentukan, sehingga peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam dampak dari penutupan *remote areas* terhadap operasional petugas AMC dalam menangani *Parking Stand*. *Parking Stand* adalah *area* kritis suatu tempat tertentu di Bandar Udara yang digunakan untuk parkir pesawat, fasilitas ini juga dikenal sebagai bagian *area Apron*. *Parking Stand* dirancang khusus sebagai komponen dalam infrastruktur penting terkait kegiatan pergerakan pesawat udara. *Area Parking Stand* terdapat tanda berupa garis berwarna kuning merupakan batas wilayah parkir serta berupa huruf dan angka sebagai tanda nomor tempat parkir pesawat udara berada dengan latar belakang berwarna hitam, Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, *Parking Stand* adalah *area* di *Apron* yang digunakan untuk menempatkan pesawat udara. Penempatan parkir pesawat disesuaikan dengan ketersediaan tempat parkir di Bandar Udara.

Peneliti melaksanakan kegiatan *On Job Training (OJT)* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma pada Bulan Agustus hingga September 2023, Kemudian peneliti sudah memperhatikan bahwa *apron* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma terdapat 3 *apron* yaitu *Main Apron, South Apron, and New South Spron*. Kemudian *Main apron* di Bandara Halim Perdanakusuma terdiri dari 16 *main parking stand*, yang dikenal sebagai Alpha 1-3 dan Bravo

1-13, dengan aturan yang berbeda dalam penempatan pesawat. Namun pada beberapa kesempatan, sering terjadi kendala dalam antrian Area Parkir karena beberapa faktor, termasuk penerbitan NOTAM yang menyebabkan penumpukan pesawat, keterlambatan (delay) dalam layanan oleh pihak Ground Handling, kegiatan *charter* yang tidak terduga, dan jadwal penerbangan yang semakin padat. Masalah lain yang muncul adalah ketika terjadinya acara kenegaraan atau acara internasional di Bandar Udara Halim Perdanakusuma seperti hari ulang tahun Tentara Nasional Indonesia (HUT TNI), Konferensi Tingkat Tinggi (KTT G-20), dan hari ulang tahun Republik Indonesia (HUT RI), menyebabkan penutupan pada *South Apron* karena akan digunakan untuk kepentingan negara yang akan berlangsung selama sehari-hari seperti pada acara HUT RI yang mengharuskan penutupan *South Apron* dimulai pada tanggal 10 Agustus hingga 17 Agustus 2023. Kemudian pada acara Internasional KTT G20 yang dilaksanakan pada tanggal 8 September lalu dilakukan penutupan *South Apron* Seminggu sebelum acara dimulai, selanjutnya acara HUT TNI pada tanggal 5 Oktober 2023 kemudian dilakukan penutupan *South Apron* dimulai pada tanggal 26 September 2023.

South Apron tersebut sebelumnya digunakan untuk penempatan pesawat *wide body*, pesawat yang sedang mengalami RON (*remain over night*), bahkan pesawat yang melakukan *maintenance*. Sehingga para petugas AMC perlu membuat strategi dalam melakukan *plotting* pesawat pada *Main Contact Stand*, tentu hal ini berpengaruh terhadap operasional penerbangan yang akan menimbulkan penumpukan pesawat di udara yang menyebabkan *delay* karena terjadinya penutupan beberapa *Main Contact Stand* dan akan mengganggu antrian *Parking Stand* selanjutnya. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam masalah strategi yang dilakukan petugas AMC terhadap penutupan *south apron* pada saat acara kenegaraan. Kemudian penulis mengungkapkannya dalam bentuk sebuah skripsi dengan judul: Strategi Pengaturan *Parking Stand* oleh Unit AMC Terhadap Acara Kenegaraan Dengan Optimal di Bandar Udara Halim Perdanakusuma.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat diidentifikasi rumusan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut: Bagaimana strategi unit AMC dalam mengatur pesawat pada *main Parking Stand* terhadap acara kenegaraan di Bandar Udara Halim Perdanakusuma? Bagaimana pengoptimalisasian kapasitas *Apron* oleh unit AMC pada saat acara kenegaraan di Bandar Udara Halim Perdanakusuma? Berdasarkan identifikasi masalah yang sudah dirumuskan diatas dan dengan mempertimbangkan keterbatasan peneliti dalam melakukan penelitian, serta agar pemecahan masalah dalam penelitian ini lebih fokus dan terarah, maka peneliti membatasi masalah dalam melakukan penelitian. Penelitian ini difokuskan pada pengaturan dan pengelolaan *Parking Stand* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma, khususnya dalam menghadapi situasi-situasi darurat atau keadaan yang tidak terduga seperti penutupan *South Apron* untuk acara kenegaraan atau kegiatan internasional. Penelitian ini akan mempertimbangkan peran penting petugas AMC dalam manajemen operasional Bandar Udara, serta upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan komunikasi dan koordinasi antara berbagai pihak terkait. Sesuai dengan rumusan masalah diatas, adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut: Untuk mengetahui bagaimana langkah petugas AMC dalam mengatur pesawat pada *Main Parking Stand* terhadap acara kenegaraan di Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Untuk mengetahui kapasitas *Apron* yang tersedia serta bagaimana pengoptimalisasi nya pada saat terjadi nya acara kenegaraan.

Landasan Teori

Bandar Udara Halim Perdanakusuma

Bandara Internasional Halim Perdanakusuma, terletak di Jakarta, Indonesia, memiliki sejarah panjang. Pada abad ke-7, wilayah yang kini menjadi lokasi bandara adalah tanah milik



Pieter Van Der Velde, seorang tentara Belanda. Wilayah ini, yang mencakup seluruh Cililitan, dikenal sebagai Tandjoeng Ost. Pada tahun 1924, sebagian tanah tersebut dijadikan lapangan terbang pertama di Batavia, disebut Vliegveld Tjililitan. Setelah Indonesia merdeka, Belanda menyerahkan Bandara Cililitan kepada pemerintah Indonesia pada 20 Juni 1950, dan AURI menjadikannya pangkalan udara militer. Kemudian, pada 17 Agustus 1952, Bandara Cililitan diubah namanya menjadi Halim Perdanakusuma untuk menghormati Abdul Halim Perdanakusuma, seorang komodor TNI AU yang gugur dalam misi mengangkut senjata dari Thailand ke Indonesia pada Desember 1947. Pada tahun 1974, Bandara Halim Perdanakusuma mulai melayani penerbangan internasional bersama Bandara Kemayoran akibat kepadatan penerbangan. Namun, ketentuan internasional mengharuskan penerbangan publik dikelola oleh otoritas sipil. Oleh karena itu, TNI AU bekerja sama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mengelola bandara. Kesepakatan tersebut dituangkan dalam Surat Nomor Skep/27/IV/1990 dan Nomor Perjama/03/III/1990. Kerja sama ini berakhir pada tahun 2002, dan TNI AU melalui Induk Koperasi Angkatan Udara (Inkopau) membuka peluang bagi masyarakat atau pihak lain untuk mengelola bandara. Salah satu perusahaan yang tertarik adalah PT Angkasa Transportindo Selaras (ATS). PT ATS mengurus berbagai izin, termasuk mendapatkan Surat Nomor S-279/MKG/2005 dari Menteri Keuangan dan menandatangani perjanjian dengan TNI AU yang dituangkan dalam Surat Nomor Sperjan/05-0303/01/Inkopau dan 001/ATS-EKS/11/2006. Meskipun demikian, PT ATS belum bisa mengelola Bandara Halim Perdanakusuma karena terminalnya masih dikuasai oleh PT Angkasa Pura (AP) II, yang menggantikan Dephub.

Pengertian Strategi

Asal kata "strategi" berasal dari bahasa Yunani, yaitu "strategos," yang artinya "Jenderal." Secara etimologis, ini merujuk pada "Seni dan Kepemimpinan Militer." Dalam konteks organisasi, strategi mencakup fokus utama manajemen tingkat atas, seperti penetapan misi perusahaan, tujuan organisasi dengan memperhitungkan faktor eksternal dan internal, pembuatan kebijakan, serta strategi khusus untuk mencapai tujuan tersebut dan memastikan pelaksanaannya dengan efektif. Jadi, strategi bertujuan untuk mencapai tujuan utama dan sasaran organisasi. Menurut Wheelen dan Hunger, manajemen strategis melibatkan rangkaian keputusan dan tindakan manajerial yang berdampak pada kinerja perusahaan dalam jangka panjang. Ini mencakup pengamatan lingkungan, perumusan dan implementasi strategi, serta evaluasi dan pengendalian.

Parking Stand

Berdasarkan Annex 9, Bab 6 tentang Fasilitas Bandara Internasional dan Pelayanan Lalu Lintas Udara, dinyatakan bahwa aturan yang jelas harus ditetapkan untuk memastikan parkir dan pelayanan yang sesuai bagi semua jenis pesawat, termasuk pesawat umum, pesawat tidak berjadwal, dan pesawat pemerintah. Layanan Manajemen Apron bertujuan untuk memfasilitasi pergerakan dan pengoperasian pesawat di apron serta mengurangi waktu pesawat berada di darat. Menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, Parking Stand adalah area di apron yang digunakan untuk menempatkan pesawat. Penempatan parkir pesawat disesuaikan dengan ketersediaan tempat parkir di bandara, dengan tujuan mengatur posisi pesawat untuk mencegah tabrakan. Pesawat harus diparkir di tempat yang telah ditentukan oleh petugas AMC sesuai dengan slot waktu yang ditentukan. Parking Stand ini terletak di area kritis tertentu di bandara dan digunakan sebagai area parkir pesawat, yang juga dikenal sebagai bagian dari area apron. Parking Stand dirancang khusus sebagai bagian penting dari

infrastruktur terkait pergerakan pesawat. Area Parking Stand ditandai dengan garis kuning yang menunjukkan batas wilayah parkir, serta huruf dan angka pada latar belakang hitam yang menunjukkan nomor tempat parkir pesawat.

Pengertian Apron Movement Control (AMC)

Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 312 ayat (3) tentang Pengawasan Penerbangan menjelaskan bahwa pengawasan keselamatan penerbangan adalah tanggung jawab menteri. Tanggung jawab ini mencakup kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk memastikan pemenuhan peraturan keselamatan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya. Pengawasan ini meliputi audit, inspeksi, pengamatan, dan pemantauan yang dilakukan oleh unit kerja atau lembaga penyelenggara pelayanan umum. Unit kerja Apron Movement Control (AMC) memainkan peran penting dalam meningkatkan kedisiplinan petugas di sisi udara (airside) untuk meminimalisir risiko kecelakaan. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 21 Tahun 2015, petugas AMC adalah staf bandara yang memiliki lisensi dan kualifikasi profesional dalam mengawasi ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron, serta penentuan tempat parkir pesawat.

Pengertian Acara Kenegaraan

Event atau diartikan kedalam Bahasa *Indonesia* sebagai “acara” adalah hal atau pokok yang akan dibicarakan dalam rapat, perundingan, dan sebagainya, terutama kejadian yang penting atau tidak biasa. Menurut Bladen et al. (2012), Event adalah pertemuan orang-orang yang memiliki tujuan dan bersifat sementara, sedangkan Getz (2007) mendefinisikan Event sebagai sebuah kejadian khusus dan penting yang terjadi di tempat dan waktu tertentu, memiliki awalan dan akhir. Menurut undang-undang no.9 tahun 2010 (pasal 1 ayat 2) Acara Kenegaraan adalah acara yang diatur dan dilaksanakan oleh panitia negara secara terpusat, dihadiri oleh Presiden dan/atau Wakil Presiden, serta Pejabat Negara dan undangan lain. Menurut undang-undang no.9 tahun 2010 (pasal 1 ayat 3) *Acara Resmi* adalah acara yang diatur dan dilaksanakan oleh pemerintah atau lembaga negara dalam melaksanakan tugas dan fungsi tertentu dan dihadiri oleh Pejabat Negara dan/atau Pejabat Pemerintahan serta undangan lain pasal 1 ayat 2&3.

Pengertian Optimalisasi

Optimal *memiliki* arti yang terbaik, tertinggi, terbagus, atau paling menguntungkan. Dalam pandangan Winardi (Ali, 2014), optimalisasi adalah suatu ukuran yang memungkinkan tercapainya tujuan jika dilihat dari perspektif usaha. Optimalisasi melibatkan upaya untuk memaksimalkan hasil atau kinerja dengan tetap memperhatikan batasan yang ada. Perlu diingat, optimalisasi berbeda dari pencapaian hasil maksimal karena dalam proses ini, beberapa faktor lain selain kuantitas juga diperhitungkan. Ini berarti bahwa optimalisasi lebih berfokus pada pencarian solusi terbaik untuk berbagai masalah, dengan mempertimbangkan kriteria tertentu untuk menentukan apa yang paling ideal. Dengan demikian, optimalisasi merupakan suatu proses atau metode dalam aktivitas atau kegiatan untuk menemukan solusi terbaik dalam berbagai situasi, sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan.

Penelitian Relevan

Dalam sebuah penelitian diperlukan dukungan dari hasil penelitian yang sudah ada sebelumnya sebagai teori pendukung. Menggunakan Penelitian yang relevan dengan penelitian yang dilakukan saat ini. Adapun penelitian terdahulu telah dilakukan oleh:

Tabel 1. Penelitian Yang Relevan

No	Nama	Tahun	Judul	Hasil penelitian
1	Tri Ananda Parsaulian Napitupulu dan Syahputra A	2024	Analisis Kolaborasi Dan <i>Team Kerja Apron Movement Control</i> Dalam <i>Management Parking Stand</i> Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta	Hasil penelitian ini diperoleh dengan menjelaskan petugas AMC mempunyai peran yang sangat penting dalam <i>Management Parking Stand</i> untuk memberikan kelancaran, keamanan, serta keselamatan pesawat di <i>area Apron</i> sesuai dengan SOP yang berlaku. Dan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta ditemukan kendala seperti padatnya traffic penerbangan di YIA, Penanganan terhadap obstacle di <i>area Apron</i> , dan pengecekan kendaraan, orang, maupun fasilitas, agar kesalahan terhadap <i>management Parking Stand</i> dapat di pantau kegiatan operasionalnya
2	Agnes Chichilia T Koritelu dan Elnia Frisnawati, S.d., M.M	2022	Peran Unit AMC Dalam Penempatan <i>Parking Stand</i> Pesawat Tidak Terjadwal Di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong, Papua Barat	Berdasarkan hasil penelitian peran petugas Unit AMC memiliki peran dalam pemberian <i>parking stand</i> pesawat tidak terjadwal sebagai pengawas pergerakan pesawat, pemberian <i>parking stand</i> , marshalling, membersihkan FOD, mencatat movement harian dan pengawasan orang (penumpang), kendaraan dan perpindahan cargo dan bagasi penumpang yang lalu lalang di apron. Sedangkan kendala yang dialami unit AMC dalam penempatan <i>parking stand</i> penerbangan tidak terjadwal (a) Tidak ada CCTV (b) Tidak ada marka pada <i>remote area</i> (c) Kurangnya komunikasi.
3	I Gusti Ngurah Willy Hermawan, dan Dewi Dyah Widyastuti	2021	Peranan <i>Apron Movement Control</i> dalam melayani pergerakan pesawat udara <i>charter</i> di Bandar Udara Halim Perdanakusuma	Dari hasil penelitian ini pada kegiatan penanganan pesawat udara <i>charter</i> di Bandar Udara Halim Perdanakusuma yang ketika dilakukan pengamatan terdapat sekitar 201 pergerakan registrasi pesawat udara nonPK (milik asing), 69 pergerakan VIP, dan 16 pergerakan VVIP

Sumber: Data sekunder diolah (2023)

Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya pada tabel diatas, sejumlah penelitian telah menggambarkan tentang peran AMC dalam pengoptimalisasian kapasitas *apron* atau *parking stand* pada beberapa kendala dalam *plotting* pesawat pada *parking stand*. Penelitian yang dilakukan peneliti berbeda dengan penelitian di atas. Perbedaannya penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada objek penelitian, tempat penelitian, dan waktu penelitian, kemudian relevansinya penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terdapat persamaan yaitu focus pada peran AMC dalam pengoptimalisasian *parking stand*. Sedangkan penelitian ini akan berfokus pada strategi pengaturan *parking stand* serta penutupan *south apron* pada saat acara kenegaraan dengan optimal di Bandar Udara Halim Perdanakusuma.

METODE PENELITIAN

Desain penelitian atau kerangka penelitian adalah suatu struktur atau gambaran umum yang disusun oleh seorang peneliti sebagai landasan dalam melakukan penelitian. Proposal penelitian yang diajukan untuk mendapatkan persetujuan melaksanakan penelitian sering disebut dengan proyek penelitian akhir. Proses desain penelitian mencakup serangkaian tugas yang dilakukan peneliti, yang meliputi tahapan identifikasi masalah, perumusan hipotesis, penentuan metode pengumpulan data, dan analisis data. Penelitian kualitatif bertujuan untuk

memahami fenomena yang dialami subjek penelitian, seperti perilaku, persepsi, motivasi dan tindakan secara keseluruhan. Pendekatan ini melibatkan uraian dalam bentuk kata dan bahasa, dilakukan dalam konteks alami dengan menggunakan berbagai metode alami. Menurut Hendryadi dkk. (2019), penelitian kualitatif merupakan suatu proses investigasi naturalistik yang berupaya memperoleh pemahaman mendalam terhadap fenomena sosial yang alami. Dari pandangan beberapa pakar yang telah disampaikan di atas, dapat disimpulkan bahwa penelitian kualitatif merupakan penelitian yang dilakukan secara alami terhadap fenomena atau kondisi yang terjadi di lapangan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena penelitian ini mendeskripsikan dan memaparkan peran *Apron Movement Control* (AMC) dalam strategi pengaturan *parking stand* oleh unit amc terhadap acara kenegaraan dengan optimal di Bandar Udara Halim Perdanakusuma yang diperoleh dari wawancara, observasi dan dokumentasi.

Tempat penelitian merupakan tempat bagi peneliti untuk mendapatkan data sesuai dengan permasalahan yang diteliti, tempat dilaksanakannya penelitian ini adalah PT Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma yang merupakan pengelola Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma, Jl. Halim Perdanakusuma, Kec.Makasar, Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Jakarta. Periode penelitian merujuk pada jangka waktu yang digunakan oleh peneliti untuk melakukan penelitian atau investigasi dalam suatu *domain* atau topik tertentu. Dalam konteks ini, penelitian dilaksanakan oleh peneliti pada bulan Oktober 2023 hingga bulan Mei 2024. Menurut Sujarweni (2018), sumber data mengacu pada subjek dari mana penelitian memperoleh data. Jika peneliti misalnya menggunakan kuesioner atau wawancara sebagai metode pengumpulan data, maka sumber datanya bisa disebut responden. Responden adalah individu yang memberikan tanggapan atau menjawab pertanyaan, baik secara tertulis maupun lisan. Data yang peneliti kumpulkan diperoleh dari beberapa Sumber data. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan 2 sumber data yaitu data primer dan data sekunder. Menurut Sugiyono (2018) Data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan, dengan demikian data primer pada penelitian ini yaitu menggunakan hasil dari wawancara dengan narasumber yang sudah ditentukan dan observasi. Menurut Sugiyono (2018) data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Data sekunder pada penelitian ini akan diperoleh peneliti ini berupa dokumen atau hasil *footage* dan *capture* yang dilakukan selama penelitian.

Sugiyono (2019) menjelaskan bahwa subjek penelitian Merujuk pada individu atau kelompok yang terkait dengan topik penelitian (informan atau narasumber) dan memberikan informasi terkait data penelitian yang merupakan sampel dari penelitian tersebut. Subjek penelitian dapat memberikan informasi yang menjelaskan karakteristik dan latar belakang objek yang diteliti. Subjek dalam penelitian ini adalah petugas *Apron Movement Control* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Menurut Sugiyono (2019) pengertian objek penelitian adalah "suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Tujuan dari mencari objek adalah mencari jawaban dengan melakukan wawancara dengan tanya jawab secara langsung yang berkaitan dengan objek yang diteliti. Objek dalam penelitian adalah *main parking stand* yang terbatas pada saat acara kenegaraan di Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan 3 tahap antara lain wawancara, observasi, dan dokumentasi.

1. Wawancara. Wawancara adalah dimana dua orang atau lebih melakukan sebuah percakapan, dimana itu dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara yang memberikan jawaban atas pertanyaan tersebut (Moleong, 2017). Dalam kegiatan wawancara ini peneliti mewawancarai 3 orang petugas *Apron Movement Control* (AMC), diantaranya yaitu 1 orang sebagai Supervisor dan 2 orang lainnya sebagai Pengawas Tugas Operasi (PTO), petugas tersebut yang bertanggung jawab atas segala kendali penentuan *parkir stand*. Diantara wawancaranya menanyakan tentang bagaimana penanganan atau strategi pihak AMC dalam mengatur pesawat untuk berada di *Parking Stand* yang jumlahnya terbatas dengan perbandingan pesawat yang melebihi kapasitas *Main Contact stand* pada saat acara kenegaraan dengan situasi *remote areas* tidak boleh digunakan. Dengan wawancara ini peneliti mengetahui bagaimana strategi *Apron Movement Control* (AMC) dalam mengatur dan menentukan parkir pesawat terutama pada pesawat *narrow body* dan *wide body* di Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma
2. Observasi. Observasi adalah metode pengumpulan data yang mempunyai ciri-ciri khusus jika dibandingkan dengan teknik lainnya. Selain itu observasi tidak hanya terbatas pada individu, melainkan juga mencakup objek-objek alam lainnya. Sugiyono (2018) Metode observasi adalah suatu teknik pengumpulan data dengan mengamati langsung objek penelitian, dan teknik pengumpulan data untuk mengamati perilaku manusia, proses kerja, dan gejala-gejala alam, serta responden. Sugiyono (2018) Teknik observasi ini dilakukan oleh peneliti dengan mengamati bagaimana cara kerja *Apron Movement Control* (AMC) dalam melakukan pengaturan parkir pesawat terhadap jumlah *Main Contact stand* yang terbatas, Peneliti akan melangsungkan observasi nya dalam rentang waktu 7 sampai 10 hari. Selama melakukan observasi, peneliti mengacu pada konsep manajemen 6M, dengan mempertimbangkan beberapa faktor, pada penelitian ini hanya menggunakan 3M diantaranya yaitu (*Man*) bagaimana manajemen SDM mencakup petugas AMC dan personel lainnya yang terlibat dalam pengelolaan *Parking Stand*, selanjutnya (*Method*) merujuk pada prosedur atau strategi yang digunakan dalam pengaturan dan penempatan pesawat di *Parking Stand*, dan (*Machine*) mesin dalam konteks ini mencakup peralatan dan teknologi yang digunakan dalam proses pengaturan dan penempatan pesawat, termasuk sistem komunikasi.
3. Dokumentasi. Dokumentasi adalah metode pengumpulan data yang melibatkan perolehan dan data dalam bentuk berbagai sumber seperti buku, arsip, dokumen, tulisan, dan gambar, informasi termasuk laporan dan keterangan yang relevan untuk mendukung kegiatan penelitian. (Sugiyono, 2018) Dokumentasi merupakan metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dan informasi dalam berbagai bentuk, seperti buku, arsip, dokumen, catatan numerik, dan gambar. Jenis-jenis dokumentasi ini dapat berupa laporan dan keterangan yang mendukung proses penelitian. Sugiyono (2018) Dari beberapa pendapat para ahli tentang pengumpulan data dengan dokumentasi, maka peneliti melakukan salah satunya dokumentasi dalam pengumpulan data untuk mendukung penelitian agar lebih relevan dalam hasil penelitiannya

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Strategi unit AMC dalam mengatur pesawat pada *main Parking stand* terhadap acara kenegaraan di Bandar Udara Halim Perdanakusuma

Berdasarkan hasil penelitian dan wawancara yang dilakukan terhadap informan petugas AMC di Bandar Udara Halim Perdanakusuma dalam strategi *plotting* pesawat terhadap acara kenegaraan terkait penutupan *South Apron* memiliki strategi khusus, seperti menggunakan satu *parking stand* untuk 2 sampai 3 pesawat atau dalam dua *parking stand* terdapat 5 pesawat

dengan mempertimbangkan beberapa faktor yang berpengaruh seperti *safety* jarak antar pesawat, mempertimbangkan spesifikasi pesawat, *Ground Support Equipment* (GSE) yang dibutuhkan seperti *wheel chock* setidaknya membutuhkan minimal 6 buah *wheel chock* untuk mengurangi dampak pergerakan pesawat terhadap angin dan hujan, *Baggage Towing Tractor*, dan *safety cone*. Hal tersebut sesuai seperti yang diungkapkan oleh Wheelen dan Hunger Manajemen strategi merupakan serangkaian keputusan meliputi pengamatan lingkungan, perumusan strategi, implementasi strategi serta evaluasi dan pengendalian. Pada SOP resmi yang diterbitkan oleh Bandar Udara Halim Perdanakusuma yang mengambil acuan dan rujukan dalam penyusunan Dokumen 9 SOP Pelayanan Bandar Udara mengacu pada Annex 9, Document ICAO, IATA Airport Handling Manual, Undang – Undang Nomor: 1 Tentang Penerbangan, Peraturan Presiden, PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandara, Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta manual book yang ada. Terdapat poin mengenai bagaimana pengaturan *parking stand* di area *apron* dilaksanakan yaitu sebagai berikut:

1. input Data Penerbangan dan plotting pesawat
 - a. Data penerbangan dimasukkan ke *Apron Movement Sheet* setiap kali ada pergerakan pesawat.
 - b. Memastikan data pesawat masuk ke *Apron Movement Sheet*, termasuk: Registrasi; Tipe Pesawat; Block On/Block Off Time; *Parking stand* Number; Callsign; *Ground Handling Agent/Airlines*
 - c. Memeriksa kondisi dan kesiapan semua *Parking stand*.
 - d. Menginformasikan penempatan pesawat kepada ATC/Tower dan instansi terkait.
 - e. Menginformasikan perubahan alokasi *Parking stand* jika terdapat perubahan, sebelum pesawat landing.
 - f. Merencanakan penempatan/alokasi *Parking stand* sesuai *Daily Flight Schedule*.
 - g. Merencanakan penempatan untuk penerbangan VVIP/VIP yang datang atau berangkat.
 - h. Merencanakan penempatan untuk pesawat yang mengalami *Return to Apron / Return To Base*

SOP tersebut yaitu prosedur pengaturan *parking stand* pada hari biasa yang dimana strategi yang dilakukan oleh pihak AMC menyesuaikan dengan *daily flight schedule*, tentu sangat berbeda dengan strategi yang dibuat pihak AMC dalam pengaturan *parking stand* terhadap acara kenegaraan terkait penutupan *South Apron*, dimana strategi yang dibuat mengenai hal tersebut dilakukan secara langsung oleh pihak AMC dan dengan mempertimbangkan berbagai faktor yang menyangkut keefisienan dan keselamatan. Strategi pengaturan ini tidak dibuat atau tidak ada Prosedur tertulis atau Prosedur resmi yang dikeluarkan oleh pihak Bandar Udara maupun oleh General Manager sendiri, hal tersebut berdasarkan jawaban dari hasil wawancara Bersama pihak AMC. Desain terminal Bandar Udara Halim Perdanakusuma menggunakan konsep linear, dengan konfigurasi parkir pesawat yang mengadopsi sistem nose-in. Ini berarti *apron* terletak sejajar dengan terminal dan hidung pesawat yang diparkir menghadap terminal. Pada situasi tertentu, Strategi unit AMC dalam *Plotting* pesawat pada *Main Apron* terhadap acara kenegaraan terkait penutupan *South Apron*, seperti saat menangani penerbangan VVIP unit AMC memiliki strategi dimana pesawat *wide body* yang digunakan oleh para petinggi negara harus menggunakan sistem parkir paralel, di mana pintu pesawat menghadap langsung tepat di depan pintu lounge VIP.

Sebelum masuk ke dalam pengaturan Strategi khusus unit AMC Bandar Udara Halim Perdanakusuma dalam *Plotting* pesawat pada *Main Apron* terhadap acara kenegaraan terkait penutupan *South Apron* terdapat alur informasi terkait akan diadakannya acara kenegaraan di



Bandar Udara Halim Perdanakusuma, yang dimana sebelumnya terdapat pemberitahuan terlebih dahulu melalui surat yang ditujukan kepada pimpinan yang kemudian turun arahan langsung kepada petugas AMC, setelah pihak AMC mendapatkan informasi, selanjutnya petugas AMC menginformasikan dan berkoordinasi dengan operator-operator *Ground Handling dan Airlines* terkait kegiatan yang akan diadakan dalam beberapa hari kedepan. surat tersebut diterbitkan biasanya 1 hingga 2 minggu sebelum acara dilakukan, hal tersebut berdasarkan hasil wawancara Bersama informan petugas AMC. Setelah pihak AMC mendapatkan informasi, Dalam melakukan pengaturan plotting pesawat pada *Main Apron*, terkait bagaimana mengatur penempatan pesawat dari *South Apron* ke *Main Apron* pada *parking stand*, petugas AMC sebelumnya membuat rencana atau mengatur terlebih dahulu dengan menggunakan visual gambar yang kemudian diedit dengan menyesuaikan ukuran pesawat dan ukuran parkir pesawat, hal ini untuk memperkirakan seberapa banyak pesawat yang dapat ditumpuk dan pesawat apa saja yang dapat ditumpuk di *contact stand*, hal ini dapat dilakukan tidak lepas dari komunikasi dengan pihak *Ground Handling* mengenai *schedule flight*. Tetapi tidak hanya terpaku pada rencana yang sudah dibuat sebelumnya, karena pada dasarnya menyesuaikan situasi dan kondisi dilapangan, rencana tersebut guna untuk gambaran bagaimana situasinya kurang lebih di lapangan saat harinya. Berikut berdasarkan jawaban dari hasil wawancara bersama informan dan hasil observasi pada saat peneliti melakukan on job training (OJT) pada bulan Agustus hingga September tahun 2023 silam. Kemudian setelah membuat rencana, rencana tersebut diimplementasikan, Maka pesawat yang sebelumnya berada di *South Apron* wajib untuk melakukan reposisi pesawat ke *Main Apron* sebelum melakukan reposisi pesawat unit AMC melakukan analisis spesifikasi pesawat seperti panjang *wing spend* pesawat, panjang *body* pesawat guna untuk menentukan posisi pesawat di *Main Apron*, Seperti selama ini yang telah dilakukan oleh unit AMC, pada *parking stand* alpha 1 hingga alpha 3 karena memiliki ukuran *parking stand* yang lebih besar dari *parking stand* bravo maka *parking stand* tersebut bisa diisi dengan 6 pesawat dalam satu *parking stand* yang terdiri dari 5 Regional Jet seperti pesawat Embraer 135 dan Gulfstream V serta 1 pesawat *narrow body* seperti Embraer Lineage 1000 sedangkan pada *parking stand* bravo 10 hingga bravo 13 karena memiliki ukuran *parking stand* yang lebih kecil dari ukuran *parking stand* alpha 1 hingga 3 maka strategi yang digunakan berbeda yaitu 2 *parking stand* diisi oleh 5 pesawat atau satu *parking stand* diisi oleh 3 pesawat yang terdiri dari 4 regional jet seperti Gulfstream v dan GLEX serta Embraer 135 dan 1 pesawat *narrow body* seperti *Boeing Business Jet*. Kemudian untuk sisa *parking stand* yang tidak digunakan untuk penumpukan pesawat maka akan digunakan untuk operasional penerbangan Komersial dan charter serta vip. Dalam menyiapkan strategi, unit AMC melakukan koordinasi terhadap pihak *Ground Handling* terkait dengan jadwal penerbangan yang berkaitan pada pesawat yang akan melakukan reposisi dari *South Apron* ke *Main Apron* guna untuk mengetahui apakah dalam beberapa hari kedepan pesawat akan melakukan pergerakan atau tidak. Setelah mengetahui jadwal pesawat yang akan melakukan pergerakan dalam waktu dekat pihak AMC akan berkoordinasi kembali terkait pesawat yang sering digunakan, kemudian pihak AMC dapat menentukan susunan pesawat yang akan di plotting sehingga pesawat yang tidak memiliki jadwal dan jarang dipakai akan ditempatkan di posisi paling depan bertujuan untuk tidak menghalangi pesawat yang akan bergerak dalam waktu dekat, pesawat yang tidak memiliki jadwal dan sering digunakan akan ditempatkan di posisi tengah alasannya untuk mengantisipasi adanya jadwal dadakan, sedangkan pesawat yang memiliki jadwal dalam waktu dekat akan ditempatkan di posisi paling belakang guna untuk memudahkan pergerakan pesawat. susunan ini bertujuan untuk memudahkan pesawat terjadwal dan pesawat charter yang mendadak agar lebih mudah bergerak tanpa harus membongkar semua pesawat yang

sudah diatur pada *parking stand* yang digunakan, tentu mempertimbangkan safety keselamatan pesawat dengan melihat spesifikasi pesawat seperti lebar *wing spend* pesawat dan panjang *body* pesawat, sehingga dalam menerapkan strategi ini maka akan menyesuaikan dengan spesifikasi pesawat dan prioritas pesawat. Dalam melakukan reposisi pesawat dari *South Apron* ke *Main Apron* terdapat beberapa pihak yang terlibat, seperti operator *Ground Handling*, petugas AMC dan petugas ATC, yang dimana masing masing memiliki peran yang sangat penting, yaitu operator *Ground Handling* yang melakukan penarikan pesawat menggunakan *towing tractor* yang dikemudikan oleh operator *Ground Handling* yang bertanggung jawab, kemudian AMC yang bertugas sebagai pemandu menggunakan *Follow MeCar* dan dilengkapi dengan *Radio Telephony* guna untuk berkoordinasi dengan pihak ATC lalu AMC yang mengarahkan operator *Ground Handling* ketempat pesawat yang sudah ditentukan, selanjutnya pihak ATC sebagai pemandu petugas AMC dalam memberikan izin untuk melintasi *Runway* maupun *Apron*.

Bagaimana mengoptimalkan kapasitas *Apron* yang tersedia oleh unit AMC pada saat acara kenegaraan di Bandar Udara Halim Perdanakusuma?

Menurut Winardi (2014) Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi dapat diartikan sebagai upaya untuk memaksimalkan hasil atau kinerja dengan mempertimbangkan keterbatasan yang ada. Ungkapan tersebut sesuai Berdasarkan data yang didapatkan dari hasil observasi dan wawancara pada informan yaitu mengoptimalkan kapasitas *parking stand* yang dapat digunakan dari sebelumnya 16 total *parking stand* yang dipergunakan untuk penerbangan sipil dan terdapat kualifikasi diantaranya yaitu penerbangan Vip yang dikhususkan pada *parking stand* Bravo 3/4 dan Bravo 5, lalu pesawat Kargo dikhususkan pada *parking stand* Bravo 9/10 hingga Bravo 13, dan *parking stand* yang tersisa yaitu Alpha 1 hingga Alpha 3 dan Bravo 1,2,3,6,7,8 akan digunakan oleh penerbangan Komersial, tetapi kualifikasi tersebut menyesuaikan jadwal penerbangan yang dimana *parking stand* khusus tersebut bisa saja digunakan oleh penerbangan Komersial maupun sebaliknya. Lalu pada saat terjadinya Acara Kenegaraan terkait penutupan *South Apron* yang mewajibkan reposisi pesawat dari *South Apron* ke *Main Apron* yang menyebabkan penumpukan pesawat pada beberapa *parking stand*, sehingga menjadi sekitar 9 hingga 11 *parking stand* yang tersedia tergantung seberapa banyak pesawat yang melakukan *Remain Over Night (RON)* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma. dan terdapat 80 hingga 100 pergerakan pesawat per harinya di Bandar Udara Halim Perdanakusuma, hal tersebut tentunya menuntut pihak AMC dalam membuat strategi agar penggunaan *parking stand* yang tersedia dapat lebih optimal. Hal tersebut tidak lepas dari koordinasi terhadap pihak *Ground Handling*. Hal-hal yang dikoordinasikan mencakup jadwal pesawat *charter* dan Vip dalam seminggu kedepan seperti apa dan juga berkoordinasi kepada pihak maskapai agar dapat mengurangi jumlah *Flight* dari yang sebelumnya atau dapat mengurangi pesawat yang RON.

Dari banyaknya pergerakan dalam sehari, saat berlangsung nya acara kenegaraan yang mengakibatkan penutupan *South Apron* sehingga mengharuskan reposisi pesawat dari *South Apron* ke *Main Apron* yang menyebabkan penumpukan pesawat di *parking stand* utama membuat berkurangnya *parking stand* yang tersedia, karena nya saat melakukan observasi Penulis menemukan sebuah fenomena yaitu terdapat pesawat kargo yang akan melakukan *landing* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma namun sudah tidak tersedia *parking stand* yang dapat digunakan dalam waktu dekat sehingga pesawat kargo tersebut dialihkan pada Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, Cengkareng Jakarta. Selanjutnya yaitu pengaruh

penutupan *remote area*, *remote area* yang dimana ini adalah bagian dari *apron*, pada Bandar Udara Halim Perdanakusuma area ini terletak di belakang *parking stand* yang yang dipisahkan oleh *Apron Taxi Line*, area ini biasanya digunakan untuk *maintenance* pesawat, parkir pesawat *charter* dengan waktu parkir lebih dari 2 jam, lalu Pesawat yang tidak memiliki jadwal penerbangan dalam waktu dekat, dan penyimpanan pesawat sementara selama terdapat kegiatan khusus. Namun pada *remote areas* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma menurut Informan pada saat peneliti melakukan wawancara Bersama petugas AMC bahwasannya terdapat kebijakan baru yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan yang memberikan instruksi langsung kepada *General Manager* yang kemudian diteruskan kepada petugas AMC tentang *remote area* yang sudah tidak boleh digunakan atau penutupan *remote areas*, sehingga fenomena penutupan *remote areas* ini sangat berpengaruh terhadap operasional Bandar Udara khususnya area sisi udara bagian *apron parking stand* pada Bandar Udara Halim Perdanakusuma, hal tersebut berdasarkan jawaban dari hasil wawancara Bersama pihak AMC, yang dimana pesawat dengan *type regional jet* atau pesawat dengan ukuran body pesawat yang kecil seharusnya dapat ditempatkan di *remote area* tetapi karena area ini tidak dapat digunakan maka pesawat-pesawat tersebut yang tidak digunakan dalam waktu dekat atau pesawat yang mengalami RON menumpuk di area *parking stand* terkait acara kenegaraan dan penutupan *South Apron*.

Maka dari itu unit AMC di Bandar Udara Halim Perdanakusuma, terkait penutupan *remote areas* sangat berpengaruh terhadap operasional penerbangan di Bandar Udara Halim Perdanakusuma, terkait adanya acara kenegaraan dan penutupan *South Apron* karena mengurangi jumlah *parking stand* yang tersedia untuk kegiatan pergerakan pesawat dalam beberapa hari selama kegiatan acara kenegaraan dilaksanakan. Oleh sebab itu menuntut pihak AMC dalam membuat strategi dalam mengoptimalkan kapasitas *apron* yang tersedia selama acara kenegaraan, optimalisasi yang dilakukan pihak AMC di Bandar Udara Halim Perdanakusuma tidak lepas dari koordinasi Bersama pihak *Ground Handling* mengenai jadwal penerbangan, Kemudian mengoptimalkan yang dilakukan yaitu dengan mengacu pada jadwal yang sudah diberikan oleh pihak maskapai terkait penerbangan pada hari berikutnya, lalu dalam mengelola *parking stand* untuk pesawat dilakukan secara langsung dari jam operasional jam 04:00 Wib hingga penerbangan terakhir jam 00:00 Wib, kemudian cara mengoptimalkan dalam menentukan *contact stand* bagi pesawat yaitu dengan membandingkan jadwal antar pesawat yang akan melakukan landing dan take off.

Tabel 2. Perbandingan Jadwal Penerbangan Harian Bandar Udara Halim Perdanakusuma

No	Flight No	Register	Air craft	Route	STA (Kedatangan)	STD (Keberangkatan)	Operator (Maskapai)	Contact stand
1	ID7532-ID7559	PK-LAZ	A320	SOC(Solo)-HLP(Halim)-SRG (Semarang)	13:45	14:30	BATIK	B8
2	QG089-QG144	PK-GQL	A320	PLM(Palembang)-HLP(Halim)-SRG(Semarang)	13:50	15:30	CITILINK GAPURA	B1
3	ID7582	PK-LUT	A320	MLG(Malang)-HLP(Halim)-PLM(Palembang)	15:00	15:40	BATIK	B5
4	IL718-IL723	PK-YRD	B733	TNJ (Tanjung Pinang)-HLP(Halim)-UPG(Makasar)	14:30	21:00	TRIGANA	B8
5		PK-IDR (On Board Menteri BUMN)	CRJ2	HLP(Halim)-XSP(Singapore)	14:00	15:00	PTN	B5

Sumber: (AMC Bandar Udara Halim Perdanakusuma)

Berdasarkan tabel perbandingan jadwal penerbangan diatas, dalam contoh terdapat 5 pesawat yang akan landing dengan kebutuhan 3 pesawat Komersial 1 pesawat VIP dan 1 pesawat kargo, yang dimana hanya terdapat 3 *contact stand* yang tersedia, yaitu Bravo 1, Bravo 9 dan *contact stand vip* yaitu Bravo 5 dan dalam 1 jam itu tidak ada pesawat yang akan melakukan reposisi maupun take off dikarenakan pesawat pesawat yang lain juga baru melakukan landing, maka dalam penentuan *contact stand* nya yaitu menempatkan salah satu dari pesawat Komersial yang akan landing dan melakukan Boarding time paling cepat di posisikan di *contact stand* Bravo 8 dikarenakan dalam 45 menit selanjutnya akan ada pesawat kargo yang akan landing dan memakan waktu lebih dari 5 jam pada *contact stand* yang digunakan sehingga sangat tidak cocok bilamana pesawat kargo tersebut ditempatkan di *parking stand* kecil seperti bravo 1 atau yang lain nya yang dekat dengan terminal, karena dalam waktu dekat juga akan ada pesawat vip maka *contact stand vip* yaitu bravo 5 wajib dikosongkan. Karena keterbatasan *parking stand* yang tersedia dikarenakan ada beberapa *parking stand* yang mengalami close karena penumpukan pada *parking stand* terkait acara kenegaraan dan penutupan *South Apron* serta tidak bisa digunakan nya *remote area*, maka dalam penentuan parkir pesawat, petugas AMC perlu memprioritaskan penggunaan *parking stand* sesuai dengan kegunaannya dengan melihat jadwal seberapa lama pesawat akan stand by dari block on hingga block off atau masa boarding time, dan melakukan koordinasi dengan pihak *Ground Handling* secara intens lalu menggenjot *Ground Handling* yang bertanggung jawab agar melakukan quick handling tujuannya agar lebih optimal dalam penggunaan *parking stand* yang terbatas. Jika memang dari pihak *Ground Handling* sudah mengusahakan semaksimal mungkin tetapi quick handling tidak bisa dilaksanakan dan mengakibatkan keterlambatan block off beberapa menit maka pesawat yang akan landing dan tidak ada *contact stand* lagi yang tersedia, pesawat tersebut akan ditempatkan di *Taxiway alpha* terlebih dahulu baru kemudian di masukan ke dalam *contact stand* yang sudah tersedia. Jadi dari antara pesawat Komersial yang akan landing dalam waktu dekat, maka pesawat yang paling cepat akan melakukan penerbangan lagi akan diprioritaskan pada *contact stand* yang akan digunakan selanjutnya oleh pesawat sesuai kebutuhannya. Terlepas dari itu hal tersebut tidak berlaku pada *grafik flight* yang landai karena tidak menutup kemungkinan bahwa pesawat kargo bisa saja ditempatkan di *contact stand* Bravo 6/7, dan pesawat Komersial ditempatkan di bravo 4/5. Tujuannya untuk memaksimalkan *parking stand* yang tersedia.

Berdasarkan hasil wawancara Bersama petugas AMC, jika terdapat pesawat yang mengalami *Return To Base* (RTB) setelah melakukan penerbangan selama beberapa menit dan kemudian mengalami sedikit trouble yang mengharuskan pesawat RTB, maka pihak *Air Traffic Control* (ATC) akan menghubungi pihak AMC mengabari bahwasannya akan ada pesawat RTB, selanjutnya petugas AMC akan langsung menentukan *contact stand* untuk pesawat tersebut dan menghubungi pihak ATC serta *Ground Handling*, namun jika tidak ada *contact stand* yang tersedia maka pihak ATC memberi arahan langsung kepada pilot untuk parkir sementara di area *Taxiway Alpha*, baru kemudian dimasukan ke dalam *contact stand* yang sudah tersedia, namun jika trouble yang dialami pesawat cukup parah, maka dengan sangat terpaksa menggunakan *remote area* untuk sementara. Peneliti menemukan adanya ketidaksesuaian antara hasil observasi dan wawancara dengan informan. Dalam tabel lampiran observasi no. 9, dijelaskan bahwa terdapat kejadian di mana dua unit pesawat regional jet ditempatkan di *remote area* selama kurang lebih 1 jam pada pukul 19:00 WIB. Pesawat tersebut sebelumnya berada di *contact stand* Bravo 11 yang posisinya paling belakang. Pesawat-pesawat ini harus melakukan reposisi ke *remote area* karena pesawat di *contact stand* Bravo 11 yang posisinya paling depan harus dipindahkan ke Bravo 5 akibat jadwal mendadak. Dikarenakan seluruh

parking stand sudah penuh, hanya tersisa satu contact stand yang khusus untuk pesawat terjadwal tersebut, sehingga pesawat lain terpaksa ditempatkan di *remote area*. Reposisi ini dilakukan untuk mengeluarkan pesawat di depan, dan jika parking stand tidak penuh, semua pesawat yang melakukan reposisi akan dipindahkan ke contact stand yang tersedia. Solusi mengenai strategi yang dibuat oleh petugas AMC terkait acara kenegaraan yang menutup *South Apron*, sejauh yang dilakukan sudah sangat efektif dalam menghadapi situasi abnormal tersebut dengan keterbatasan *parking stand* yang ada dan mampu mengurangi dampak yang buruk terhadap operasional Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Strategi yang dibuat juga tentu mempertimbangan segala hal seperti yang sudah dibahas sebelumnya, dan sejauh yang sudah dilakukan oleh petugas AMC tidak terdapat keluhan atau *complain* dari pihak operator *Ground Handling* maupun pihak *airlines* sesuai dengan hasil wawancara Bersama petugas AMC.

KESIMPULAN

Berdasarkan rumusan masalah, hasil penelitian dan pembahasan yang sudah dipaparkan sebelumnya, maka peneliti dapat menarik Kesimpulan bahwasannya:

1. Strategi yang dilakukan terkait pengaturan *parking stand* terhadap acara kenegaraan yaitu merencanakan pengaturan pesawat pada *Main Apron* seperti pada *parking stand* Alpha 1-3 karena memiliki ukuran *parking stand* yang lebih besar dari *parking stand* Bravo yaitu total 3 *parking stand* adalah P:73m/*contact stand* dan L:136m/*contact stand*, maka digunakan satu *parking stand* untuk 4 sampai 6 pesawat tergantung jenis pesawat, dan menggunakan *parking stand* Bravo 10-13 untuk 2 pesawat dalam satu *parking stand* atau 5 pesawat dalam dua *parking stand* karena memiliki ukuran *parking stand* yang lebih kecil dari Alpha yaitu P:50m/*contact stand* dan L:39m/*contact stand*, dengan mempertimbangkan beberapa faktor yang berpengaruh seperti *safety* jarak antar pesawat, mempertimbangkan spesifikasi pesawat, *Ground Support Equipment* (GSE) yang dibutuhkan seperti *wheel chock* setidaknya membutuhkan minimal 6 buah *wheel chock* untuk mengurangi dampak pergerakan pesawat terhadap angin dan hujan, *Baggage Towing Tractor*, dan *safety cone*. Dan sangat penting berkoordinasi dengan pihak operator *Ground Handling* mengenai *schedule flight*, dan pesawat yang sering digunakan.
2. Petugas AMC mampu melakukan pengotimalisasian *parking stand* yang tersedia pada *parking stand* utama terkait banyaknya *contact stand* yang tertutup, dan sejauh yang dilakukan sudah sangat efektif dalam mengurangi dampak buruk terhadap operasional Bandar Udara, tentu dengan melakukan koordinasi Bersama pihak *Ground Handling*.

Saran

1. Bagi Perusahaan. Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan, terdapat SOP dalam pengaturan *plotting* pesawat pada hari biasa,, tetapi untuk prosedur dalam pengaturan *plotting* pesawat pada saat acara kenegaraan terkait penutupan *South Apron* belum tersedia atau tidak ada SOP resmi yang dibuat dalam bentuk tulisan. Hal tersebut patut diperhatikan oleh Perusahaan atau pimpinan AMC bahwasannya harus terdapat prosedur resmi bagaimana cara pengaturan pesawat pada *parking stand* pada saat *apron* Selatan ditutup, guna jika terdapat karyawan baru atau karyawan tambahan tidak kesulitan dalam beradaptasi atau memahami apa yang harus dilakukan.
2. Bagi peneliti selanjutnya. Diharapkan penelitian ini sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya dibidang yang sama yaitu strategi unit AMC dalam menangani *parking stand*, termasuk analisis prosedur, penanganan darurat, dan koordinasi untuk meningkatkan efisiensi dan keamanan. Di Bandar Udara.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, M.A., 2014, *Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen Berdasarkan Teori Antrian pada Kaltimgps.Com di Samarinda*, Ejournal Ilmu Administrasi Bisnis.
- Bladen, C., Kennell, J., Abson, E., & Wilde, N. (2012). *Events Management: An Introduction*. Routledge.
- Chichilia T. Koritelu, Agnes (2022). Peran Unit AMC Dalam Penempatan Parking Stand Pesawat Tidak Terjadwal di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong, Papua Barat. (Skripsi Sarjana, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta).
- Dayanti Priska, 2019. Analisis Manajemen Parking Stand Terhadap Keselamatan Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak. (Skripsi Sarjana, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta).
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 *tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara*
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005 *Tentang persyaratan teknis pengoprasian fasilitas teknik Bandar Udara*
- Getz, D. (2007). *Event Studies: Theory, Research, and Policy for Planned Events*. Elsevier.
- Henryadi, Tricahyadinata, I., Zannati, R. (2019). *Metode Penelitian: Pedoman Penelitian Bisnis dan Akademik*. Jakarta: Lembaga Pengembangan Manajemen dan Publikasi Imperium (LPMP Imperium)
- Hermawan, I. G. N. W., & Widyastuti, D. D. (2021). *Peranan Apron Movement Control Dalam Melayani Pergerakan Pesawat Udara Charter Di Bandara Halim Perdanakusuma*. *Jurnal Mitra Manajemen*, 12(1), 61-70.
- Hunger, J David dan Thomas L Wheelen.2003. *Management Strategis.Terjemhan*. Agung. Ed.2.Andi. Yogyakarta.
- Islami,MuhammadIqbal, 2018.Tingkat Kepadatan Penggunaan Parking Stand Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Dari Sudut Pandang AMC Periode Oktober –Desember 2016. (Skripsi Sarjana, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta).
- Miles,M.B, Huberman,A.M, dan Saldana,J. 2014. *Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook, Edition 3. USA: Sage Publications. Terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi, UI-Pres. Moleong, L. J., 2007. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: Remaja Rosdakarya*.
- Moleong, Lexy J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*, cetakan ke-36, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset
- Napitupulu, T. A. P., & Syaputra, A. (2024). *Analisis Kolaborasi Dan Team Kerja Apron Movement Control Dalam Management Parking Stand Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta*. *Jurnal Kajian dan Penelitian Umum*, 2(1), 128-141.
- Nugraha, A. A. (2015). *Optimalisasi Parking Stand Terhadap Kapasitas Apron Pada Saat Jam Sibuk di Bandar Udara Halim Perdana Kusuma* PT. Angkasa Pura II (Persero) Pada Tahun 2015. *Jurnal Manajemen Transpotasi dan Logistik*
- Peraturan perundang-undangan Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 *Tentang Penerbangan*. 12 Januari 2009.
- Peraturan Perundang-undangan: Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek). *Indonesia. Undang-Undang Keprotokolan. UU No.9 Tahun 2010*
- Sugiyono. (2019). *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*. Bandung: ALFABETA.
- Sujarweni V.Wiratna. 2018. *Metodologi Penelitian Bisnis dan Ekonomi Pendekatan Kuantitatif*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press



Tussa'diah Hakim, Wamaisaro. (2020). *Optimalisasi parking stand terhadap kapasitas apron pada saat jam sibuk di Bandar Udara Pattimura AMBON Pt. Angkasa Pura I (PERSERO)* (Doctoral dissertation, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta).