

Analisis Kepatuhan Penanganan Kargo *Motogp* Mandalika oleh PT. Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok

Nanda Isjwarah Tamimi¹ Nanik Rianandita Sari²

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

Email: isjwarah@gmail.com¹

Abstrak

Kepatuhan penanganan kargo *MotoGP* merupakan aspek krusial untuk memastikan kelancaran operasional dan kesuksesan acara. Penanganan kargo tersebut harus dilakukan secara hati-hati agar kargo tersebut tidak mengalami kerusakan yang mengakibatkan penundaan penyelenggaraan ajang *MotoGP*. Pembongkaran kargo *MotoGP* menjadi permasalahan dalam penanganan kargo *MotoGP*. Dengan Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kepatuhan penanganan kargo *MotoGP* mandalika dan mengetahui fasilitas apa saja yang digunakan PT. Angkasa Pura Logistik dalam menunjang penanganan kargo *MotoGP* di bandar udara internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang dimana data yang didapatkan adalah data primer dan data sekunder. Data primer didapat secara langsung dari sumbernya seperti wawancara, observasi, dan dokumentasi sedangkan data sekunder didapat secara tidak langsung dari sumber aslinya. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa analisis kepatuhan penanganan kargo *MotoGP* mandalika oleh PT. Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok mulai dari kedatangan pesawat, proses unloading sampai kargo *MotoGP* siap dibawa ke sirkuit mandalika sudah sesuai dengan SOP yaitu dengan mematuhi regulasi dan prosedur yang sudah di tentukan.

Kata Kunci: Penanganan Kargo, *MotoGP* Mandalika, Angkasa Pura Logistik

Abstract

MotoGP cargo handling compliance is a crucial aspect of ensuring smooth operations and event success. The handling of the cargo must be done carefully so that the cargo does not suffer damage that results in the postponement of the MotoGP event. Unloading MotoGP cargo is a problem in handling MotoGP cargo. This study aims to analyze the compliance of handling mandalika MotoGP cargo and find out what facilities are used by PT Angkasa Pura Logistics in supporting MotoGP cargo handling at Zainuddin Abdul Madjid international airport Lombok. This research uses a qualitative method where the data obtained is primary data and secondary data. Primary data is obtained directly from sources such as interviews, observation, and documentation while secondary data is obtained indirectly from the original source. The results of this study indicate that the compliance analysis of the handling of MotoGP mandalika cargo by PT Angkasa Pura Logistics Zainuddin Abdul Madjid International Airport Lombok starting from the arrival of the aircraft, the unloading process until the MotoGP cargo is ready to be taken to the mandalika circuit is in accordance with the SOP, namely by complying with the regulations and procedures that have been determined.

Keywords: Cargo Handling, Mandalika *MotoGP*, Angkasa Pura Logistics



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

PENDAHULUAN

MotoGP adalah ajang balap motor paling bergengsi di dunia yang menarik perhatian penggemar di seluruh dunia. pembalap-pembalap terbaik dari seluruh penjuru dunia bersaing

di lintasan dengan mengendarai motor-motor berperforma tinggi yang dirancang khusus untuk mencapai kecepatan tinggi dan menghadapi tantangan teknis dalam balapan. *MotoGP* juga melibatkan teknologi canggih dan inovasi dalam pengembangan motor dan peralatan balap. Kejuaraan ini diselenggarakan oleh *Fédération Internationale de Motocyclisme* (FIM) dan dikelola oleh *Dorna Sports*. Setiap musim, serangkaian balapan diadakan di berbagai sirkuit di seluruh dunia, dengan pembalap-pembalap yang bersaing dalam beberapa kategori kelas motor, termasuk *MotoGP* (kelas utama), *Moto2*, dan *Moto3* (Fortuna, 2020). *MotoGP* memiliki regulasi teknis yang ketat untuk menjaga keseimbangan kompetisi dan meningkatkan keselamatan pembalap. Pada awalnya, balap motor *Grand Prix* dimulai pada tahun 1949 sebagai kelas utama dalam Kejuaraan Dunia Balap Motor FIM. Seiring waktu, *MotoGP* tumbuh menjadi ajang balap motor kelas atas yang melibatkan motor-motor berperforma tinggi dan pembalap-pembalap terbaik di dunia. *MotoGP* memiliki citra prestisius sebagai ajang balap motor paling bergengsi. Kemenangan dalam *MotoGP* dianggap sebagai pencapaian tertinggi dalam karier seorang pembalap. Prestise ini juga membantu mempromosikan merek dan produsen motor yang terlibat dalam ajang ini. *MotoGP* memiliki dampak ekonomi yang signifikan pada negara-negara yang menjadi tuan rumah balapan. Acara ini menarik wisatawan, penonton, serta tim dan sponsornya, yang semuanya berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi lokal. *MotoGP* tidak hanya tentang balap motor, tetapi juga merupakan hiburan global. Siaran langsung, liputan media, dan platform digital telah mengubah *MotoGP* menjadi ajang hiburan global yang merentangkan batas-batas geografis.

Pulau Lombok menjadi salah satu tuan rumah penyelenggara ajang *MotoGP* sejak tahun 2022. Sirkuit Internasional Pertamina Mandalika, yang secara resmi dikenal sebagai *Pertamina Mandalika Circuit*, merupakan sirkuit balap yang berada di Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat. Dengan panjang lintasan 4,31 km dan 17 tikungan, sirkuit ini memperoleh homologasi kelas A dari *Fédération Internationale de Motocyclisme* (FIM). Selain menjadi lokasi penyelenggaraan *MotoGP*, sirkuit ini juga dipakai untuk berbagai acara seperti *World Superbike*, *Shell Eco-Marathon*, Kejuaraan Nasional Mandalika *Racing Series*, dan *Nasional Track Day* (Fauziah dan Maulana, 2021). Dalam mendukung event *MotoGP* banyak hal yang harus disiapkan salah satunya pengiriman kargo. Penanganan kargo *MotoGP* merupakan hal yang sangat penting dalam terselenggaranya ajang *MotoGP*. Untuk mencegah terjadinya pembongkaran kargo yang terjadi pada tahun sebelumnya perlu melakukan pemahaman kepada pihak-pihak yang terlibat dalam penanganan kargo *MotoGP*. Penggelaran *MotoGP* Mandalika ini tentu saja berpengaruh besar terhadap penanganan kargo *MotoGP* oleh PT. Angkasa Pura Logistik yang merupakan perusahaan *Ground Handling* yang akan menangani semua kargo *MotoGP* yang masuk di bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Penanganan kargo tersebut harus dilakukan secara hati-hati agar kargo tersebut tidak mengalami kerusakan yang mengakibatkan penundaan penyelenggaraan ajang *MotoGP* sehingga dapat merugikan pihak-pihak yang bersangkutan. Pada saat melakukan praktek kerja lapangan penulis menemukan khusus pembongkaran kargo pada saat proses *unloading* kargo *MotoGP* Selain itu fasilitas yang digunakan harus diperhatikan agar penanganan kargo tersebut dapat berjalan dengan lancar.

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan di atas maka perlu dilakukan penelitian berkelanjutan tentang Analisis kepatuhan Penanganan kargo *MotoGP* Mandalika Oleh PT. Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Rumusan Masalah: Bagaimana kepatuhan penanganan kargo *MotoGP* Pada PT. Angkasa Pura Logistik di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok, terhadap keamanan penanganan kargo *MotoGP* sesuai regulasi dan keselamatan penerbangan internasional? Bagaimana

ketersediaan fasilitas PT. Angkasa Pura Logistik di bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok dalam mendukung penanganan cargo *MotoGP*? Pembatasan suatu masalah digunakan untuk menghindari keluarnya pembahasan penelitian dari topik utama yang dibicarakan penanganan kargo *MotoGP* yang masuk di bandara Lombok. Berdasarkan rumusan masalah diatas peneliti memberikan batasan ruang lingkup dalam penelitian yang akan dilakukan. Beberapa batasan masalah dalam penelitian ini: Peneliti hanya membatasi permasalahan mengenai penanganan penerimaa kargo *MotoGP* Kepatuhan penanganan kargo *MotoGP* Mencakup fasilitas apa saja yang di gunakan PT. Angkasa Pura Logistik pada Bandar Udara Internasional Zainuddin Adbul Madjid Lombok. Tujuan Penelitian: Untuk mengetahui patuh atau tidak patuh petugas dalam penanganan kargo *MotoGP* pada PT.Angkasa Pura Logistik Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Untuk mengetahui ketersediaan dan kelayakan fasilitas pada PT.Angkas Pura Logistic dalam mendukung penanganan kargo *MotoGP* yang efisien.

Landasan Teori

Bandar Udara

PERATURAN MENTRI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 39 TAHUN 2019:

1. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan dan kegiatan lain bandar udara, termasuk keselamatan, mobilitas, dan ketertiban lalu lintas udara, penumpang, kargo dan/atau sural isi, suite, dan atau antar moda fungsi. Hal ini berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi bangsa dan daerah.
2. Bandar Udara adalah daratan dan/atau perairan dengan batas-batas yang ditetapkan yang digunakan sebagai tempat pendaratan dan lepas landas pesawat udara, lokasi naik dan turun penumpang, lokasi bongkar muat kargo, dan lokasi transportasi in-mode dan moda dengan penerbangan. dan peralatan dasar.
3. Bandara umum adalah bandara yang digunakan untuk kepentingan umum.
4. Dengan kata lain. Bandara Domestik adalah bandara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang menyelenggarakan penerbangan domestic
5. Bandara Internasional adalah bandara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang menyediakan penerbangan domestik dan internasional.

Kepatuhan

Wibowo (2006) merujuk pada pandangan Taylor mengenai kepatuhan, yang diartikan sebagai tindak lanjut terhadap permintaan orang lain. Menurut Taylor, kepatuhan adalah sebuah tindakan yang dilakukan berdasarkan kehendak atau instruksi dari pihak lain. Menurut Audit ICAO (2022) Kepatuhan terhadap peraturan nasional, regional dan internasional adalah hal minimum yang dapat dilakukan oleh Negara dan organisasi industri untuk melindungi penumpang, staf, infrastruktur dan reputasi bisnis.

Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok

Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok menurut (IATA: LOP, ICAO:WADL) juga dikenal sebagai Bandara Internasional Lombok (BIL) adalah bandara domestik dan internasional yang berlokasi di Praya, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat, Indonesia. Bandara ini dioperasikan oleh PT.Angkasa Pura I dan dibuka pertama kali pada tanggal 1 Oktober 2011 untuk menggantikan bandara selaparan, Kota mataram Haryadi (2022).

Kargo

Kargo menurut Peraturan Menteri No 153 Tahun 2015 adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara selain benda pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan yang dipakai, dan bagasi yang tidak ada pemiliknya atau bagasi yang salah penanganan. Menurut Warpani (2016), istilah kargo atau cargo secara umum merujuk pada semua barang yang dikirim menggunakan berbagai jenis moda transportasi, seperti udara, laut, atau darat. Setiap kategori barang memerlukan perhatian khusus selama proses pengiriman. Dari beberapa pengertian tentang kargo diatas, penulis dapat menyimpulkan bahwa kargo adalah semua barang selain benda pos yang dikirim melalui moda transportasi tertentu seperti moda transportasi udara, laut dan darat dan setiap barang harus mendapatkan penanganan khusus. Semua jenis barang yang dikirim, kecuali barang pos dan barang bawaan penumpang, baik untuk perdagangan ekspor/impur maupun tujuan non-komersial, harus disertai dengan dokumen pengangkutan seperti Surat Muatan Udara (SMU) atau *Air Way Bill*.

Cargo Handling

Cargo Handling Menurut Madjid dan Warpani (2009), *Cargo Handling* adalah proses layanan untuk menangani muatan atau barang yang masuk dan keluar dari bandara. Proses ini mencakup berbagai kegiatan seperti memuat dan membongkar barang, memindahkan barang dari pesawat ke gudang kargo, menyusun dan menyimpan barang, serta menyerahkan barang kepada pemilik atau menerima barang dari pemilik untuk disimpan di gudang kargo dan kemudian memuatnya ke dalam pesawat udara. Semua kegiatan ini dilakukan dengan keahlian dan pengetahuan yang memadai. Proses *cargo handling* melibatkan beberapa tahapan, mulai dari penerimaan (*acceptance*), penimbangan barang, pembuatan dokumen angkut, *build-up/break-down* ke dalam *pallet/container* atau gerobak, pemuatan ke pesawat dan pembongkaran dari pesawat, penyimpanan di gudang kargo, hingga pengiriman akhir (*delivery*) yang dilakukan oleh pemilik kargo masing-masing.

PT. Angkasa Pura Logistik

PT. Angkasa Pura Logistik PT. Angkasa Pura Logistik, yang sering disingkat APLog, adalah anak perusahaan dari PT Angkasa Pura I (Persero) yang bergerak dalam bidang logistik, terminal kargo, *Regulated Agent*, dan *General Sales Agent*. Didirikan pada 5 Januari 2012, APLog mulai beroperasi dan telah mengalami pertumbuhan yang pesat. Perusahaan ini terus mengembangkan bisnisnya dengan investasi dalam sumber daya manusia dan teknologi untuk menjadi penyedia layanan logistik terkemuka di Indonesia. Awalnya, APLog berfungsi sebagai *Strategic Business Unit* (SBU) yang fokus pada logistik, distribusi produk, dan agen yang diatur untuk mendukung operasional bandara, meningkatkan layanan pelanggan, serta keselamatan penerbangan. Saat ini, APLog telah mengelola 13 terminal kargo bandara di Indonesia, termasuk di Surabaya, Solo, Balikpapan, Makassar, Banjarmasin, Kupang, Ambon, Bali, Lombok, Semarang, Yogyakarta, Manado, dan Biak. Dengan dukungan agen yang bertanggung jawab, perusahaan ini menangani semua kargo melalui pemeriksaan *x-ray* untuk memastikan keamanan dan transportasi yang aman.

Fasilitas

Fasilitas merujuk pada sumber daya fisik yang harus tersedia sebelum jasa dapat diberikan kepada konsumen (Tjiptono, 2015). Sebagai salah satu elemen dalam variabel pemasaran, fasilitas memainkan peran yang sangat penting karena penyampaian jasa kepada pelanggan seringkali memerlukan dukungan fasilitas tambahan (Nirwana, 2014). Menekankan pentingnya fungsionalitas dan efisiensi dalam desain fasilitas kargo. Ini meliputi pemilihan

lokasi yang strategis, desain ruang yang optimal untuk penggunaan yang efisien, dan pengaturan alur kerja yang meminimalkan waktu tunggu dan biaya operasional. (Ballou 2004). Dari argumen di atas penulis pada dasarnya mempunyai kesimpulan yang hampir sama, penulis mengambil kesimpulan bahwa fasilitas adalah sumber daya yang harus ada pada saat melakukan pemasaran guna dapat dinikmati dan ditempati oleh konsumen baik penyedia maupun tamu.

Penelitian Relevan

Tabel 1. Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Tahun	Judul penelitian	Hasil penelitian
1	Shelia Monica Anggraini dan Desiana Rahmawati	2022	Analisis Penanganan Kargo PT. Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya Jawa Timur	Penanganan kargo ini sudah sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan oleh PT. Angkasa Pura Logistik, hambatan-hambatan dalam proses penanganan dapat diatasi oleh petugas dan sikap yang dimiliki oleh semua petugas dalam menghadapi permasalahan penanganan kargo sangat profesional.
2	Dedek Fitri Yanti	2022	Analisis Penanganan Kargo Miscellaneous Dangerous Goods Pada PT. Angkasa Pura Kargo Pontianak	Adanya upaya yang dilakukan oleh pihak PT. Angkasa Pura Kargo dalam menangani kargo Miscellaneous Dangerous Goods meliputi, penanganan administratif, yang menyangkut kegiatan penerimaan muatan dan pemeriksaan dokumen seperti kelengkapan Air Waybill, Shipper Declaration, Dangerous Goods Checklist, kemudian penanganan berupa packaging, penyimpanan warehouse, hingga loading ke pesawat.
3	Muhamad Miftahul Achir, Ryan Firdiansyah Suryawan, Evaf Maulina, Hendy Tannady,	2022	Penanganan Kargo Incoming Dalam Menunjang Kelancaran Pengiriman Barang (Tinjauan Empat Aspek)	menunjukkan ditinjau dari empat aspek berjalan dari hasil observasi, hasil ini sebagai gambaran mengenai proses penanganan kargo incoming dalam menunjang kelancaran pengiriman barang dengan objek di salah satu maskapai di Indonesia.

Sumber: Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini memiliki perbedaan dengan penelitian sebelumnya dimana penelitian sebelumnya meneliti tentang penanganan kargo *Dangrous Goods* pada spesial kargo sedangkan di penelitian ini, peneliti meneliti mengenai penanganan kargo *MotoGP* yang dimana belum banyak orang meneliti tentang judul ini sehingga pada tabel penelitian terdahulu tidak ada judul yang menyangkut dengan penanganan cargo *MotoGP* tetapi masih menyangkut dengan penanganan spesial kargo mengenai barang *Dangerous Goods*.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk mengkaji fenomena yang tidak memerlukan pengukuran kuantitatif. Menurut Sugiyono (2018:213), penelitian kualitatif berlandaskan filosofi yang digunakan untuk meneliti situasi atau eksperimen ilmiah. Metode ini mengandalkan teknik pengumpulan dan analisis data yang bersifat kualitatif, dengan penekanan pada makna dan pemahaman. Dalam penelitian kualitatif, aktivitas sosial, sikap, dan persepsi individu atau kelompok dianalisis dan dideskripsikan untuk memahami fenomena atau objek yang diteliti. Peneliti kualitatif biasanya memulai dengan asumsi tentang pengujian

teori secara deduktif, berupaya meminimalkan bias, mengontrol penjelasan alternatif, serta mengembangkan kemampuan untuk menggeneralisasi dan mereplikasi hasil penelitian.

Tempat dan Waktu

Lokasi penelitian merupakan hal yang penting bagi peneliti untuk melakukan penelitian. Peneliti melakukan penelitian pada sebuah tempat dimana terdapat objek atau fenomena yang akan diteliti untuk mendapatkan informasi yang peneliti butuhkan, penelitian ini dilakukan pada PT. Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok dan waktu penelitian September 2023 sampai Juni 2024.

Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan sumber data yaitu data primer dan sekunder:

1. Data Primer. Menurut Sugiyono (2018) menjelaskan bahwa data primer adalah sumber data langsung yang diberikan datanya kepada pengumpul data. Data dikumpulkan langsung oleh peneliti ditempat penelitian dilakukan, sumber data primer didapatkan melalui kegiatan wawancara secara langsung dan observasi atau pengamatan langsung dilapangan. Peneliti mendapatkan informasi bahwa wawancara dapat dilakukan dengan melalui *Whatsapp* dan *Zoom meeting* akan dilaksanakan sepanjang penelitian ini berlangsung.
2. Data Sekunder. Menurut Sugiyono (2018) data sekunder merupakan data yang diberikan secara tidak langsung kepada pengumpul data, misalnya dalam bentuk file dokumen atau orang lain. Data tambahan yang bisa didapatkan oleh peneliti melalui berbagai sumber, mulai dari jurnal online, artikel, buku, berita dan penelitian terdahulu sebagai penunjang data maupun pelengkap data.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian yang bertujuan untuk mendapatkan data yang valid. Untuk mengumpulkan data penulis menggunakan metode observasi, wawancara dan dokumentasi:

1. Observasi. Menurut Sugiyono (2020) observasi merupakan situasi dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung dilokasi penelitian untuk mengetahui situasi dan kondisi yang terjadi untuk membuktikan kebenaran dari sebuah desain penelitian yang sedang dilakukan. Teknik observasi dalam penelitian ini menggunakan teknik observasi partisipatif. Observasi partisipatif merupakan metode di mana peneliti terlibat dalam kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian, seperti mengikut petugas *loading master* untuk melakukan *unloading cargo MotoGP* hingga pengiriman menuju ke sirkuit mandalika. Dalam penelitian ini, observasi dilakukan dengan mengacu pada Standar Operasional Prosedur (SOP) penanganan kargo pada PT. Angkasa Pura Logistik pada bandara udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok, bidang yang peneliti amati yaitu petugas *ground handling*, dimana data yang diambil dari penelitian ini yaitu melakukan secara pengamatan secara langsung proses penanganan kargo *MotoGP*.
2. Wawancara. Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2019), wawancara merupakan metode yang digunakan untuk bertukar informasi dan ide-ide melalui tanya jawab mengenai objek yang diteliti, sehingga dikonstruksikan makna dalam topik tertentu. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan wawancara semi terstruktur, wawancara semi terstruktur merupakan wawancara yang lebih bebas dengan tujuan untuk mendapatkan informasi secara mendalam dan secara terbuka, dimana responden diminta memberikan pendapat dan ide mereka Sugiyono (2016). Wawancara ini dilakukan secara langsung, terdapat tiga

orang yang akan di wawancarai yaitu kepada Supervisor Gapura, *Loading Master* dan Supervisor Kargo, sebelumnya peneliti sudah menyiapkan pedoman wawancara berupa pertanyaan-pertanyaan untuk ditanyakan kepada narasumber.

3. Dokumentasi. Menurut Sugiyono (2018) dokumentasi adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh data dan informasi berupa buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian. Studi dokumen dapat digunakan sebagai pelengkap metode observasi dan wawancara, sehingga beberapa dokumen akan lebih dapat dipercaya atau mempunyai kredibilitas yang tinggi jika didukung oleh foto-foto atau karya tulis akademik yang sudah ada. Dalam penelitian ini peneliti akan mengumpulkan data berupa foto kegiatan petugas *ground handling* dalam menangani kargo *MotoGP*.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian tentang kepatuhan penanganan kargo *MotoGP* Mandalika Oleh PT.Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok peneliti melakukan wawancara dengan 3 karyawan PT. Gapura Angkasa dengan 1 supervisor Garpura Angkasa, 1 supervisor kargo dan 1 *Loading Master* yang dilakukan pada bulan Agustus sampai Oktober 2023.

Kepatuhan Penanganan Kargo *Motogp* Mandalika Oleh PT. Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok

Petugas PT.Angkasa Pura Logistik yang bekerja sama dengan PT.Gapura Angkasa dalam menangani cargo *MotoGP*, Penanganan kargo *MotoGP* merupakan aspek krusial yang membutuhkan tingkat kepatuhan dan koordinasi yang tinggi untuk memastikan semua komponen dan peralatan sampai tepat waktu dan dalam kondisi yang aman. Penanganan kargo *MotoGP* mengacu pada serangkaian proses yang sangat ketat untuk memastikan bahwa semua barang-barang yang diperlukan oleh setiap tim tiba tepat waktu dan dalam kondisi optimal di setiap lintasan balapan. Untuk mengetahui kepatuhan terhadap penanganan kargo *MotoGP* dapat dilihat dari beberapa aspek diantaranya:

1. Regulasi penanganan kargo *MotoGP*. Regulasi penanganan kargo *MotoGP* Mencakup pada Prosedur yang ketat untuk mengelola dan mengangkut peralatan dan barang-barang penting dari satu lokasi ke lokasi lain diseluruh dunia selama musim balap, etiap paket kargo harus mematuhi aturan penerbangan internasional yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan dan keamanan, serta kebijakan khusus yang diterapkan oleh penyelenggara *MotoGP* dan tim-tim peserta. Berikut regulasi penanganan kargo *MotoGP*:
 - a. Setiap kargo *MotoGP* yang tiba di bandara harus diidentifikasi dengan jelas dan didokumentasikan secara akurat sesuai dengan peraturan keamanan penerbangan. Ini termasuk pemeriksaan dokumen yang lengkap untuk memastikan bahwa semua izin dan persetujuan yang diperlukan telah diperoleh sebelum pengiriman. Dokumentasi yang tepat sangat penting untuk memfasilitasi proses penerimaan dan penanganan kargo di bandara dengan efisiensi.
 - b. Kargo *MotoGP* harus melalui proses pemeriksaan keamanan yang ketat sesuai dengan protokol yang ditetapkan oleh pihak berwenang. Ini mencakup pemeriksaan fisik dan pemindaian untuk memastikan tidak ada benda berbahaya atau materi terlarang lainnya yang masuk ke wilayah indonesia.
 - c. Prosedur pengklasifikasian dan penanganan kargo berdasarkan prioritas dan jenisnya. Barang-barang yang paling penting seperti mesin, ban, dan komponen kritis lainnya

untuk balapan diprioritaskan untuk pengiriman yang cepat ke lokasi balapan, sementara barang-barang lain yang lebih umum dapat diatur untuk pengiriman yang lebih lambat atau sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

- d. Koordinasi yang baik antara tim-tim *MotoGP*, penyelenggara balapan, dan otoritas bandara sangat penting untuk memastikan bahwa semua kargo tiba dan diurus dengan baik. Ini mencakup perencanaan logistik yang matang, komunikasi yang jelas tentang jadwal pengiriman, dan pemantauan terus-menerus terhadap status setiap pengiriman untuk meminimalkan risiko keterlambatan atau masalah lainnya yang dapat mempengaruhi persiapan tim untuk akhir pekan balapan.
2. Prosedur penanganan kargo *MotoGP*. Prosedur penanganan kargo *MotoGP* ketika tiba di bandara melibatkan serangkaian langkah yang ketat dan terkoordinasi untuk memastikan semua barang sampai tepat waktu dan dalam kondisi optimal ke lokasi balapan. Berikut adalah beberapa langkah utama dalam prosedur ini:
 - a. Setiap kargo yang tiba di bandara harus memiliki dokumentasi yang lengkap dan akurat. Ini mencakup manifest kargo yang jelas mengenai isi dari setiap paket yang diangkut, serta semua dokumen izin dan persetujuan yang diperlukan untuk memenuhi aturan penerbangan internasional dan keamanan bandara. Dokumentasi yang tepat sangat penting untuk memastikan bahwa pengiriman tidak terhambat oleh masalah administratif atau perizinan.
 - b. Kargo *MotoGP* harus melewati proses pemeriksaan keamanan yang ketat. Ini dilakukan oleh otoritas keamanan bandara untuk memastikan bahwa tidak ada benda berbahaya atau materi terlarang lainnya yang masuk ke dalam lingkungan bandara atau ke negara tujuan. Pemeriksaan ini mencakup pemindaian dan pemeriksaan fisik secara rinci terhadap setiap kargo.
 - c. Kargo *MotoGP* kemudian disortir dan diklasifikasikan berdasarkan prioritas dan jenisnya. Barang-barang yang paling penting seperti mesin balap, ban, dan komponen elektronik kritis lainnya biasanya diprioritaskan untuk pengiriman cepat ke lintasan balapan, sementara barang-barang lain yang lebih umum atau kurang mendesak dapat diatur untuk pengiriman berikutnya sesuai jadwal yang telah ditetapkan.
 - d. Tim-tim *MotoGP* dan penyedia logistik bekerja sama untuk mengkoordinasikan pengambilan dan pengiriman kargo ke lokasi balapan. Ini melibatkan pengaturan transportasi darat yang efisien dari bandara ke paddock atau pit lane, termasuk perencanaan rute dan waktu yang optimal untuk memastikan barang tiba tepat waktu dan dalam kondisi yang baik.
 3. Tantangan utama yang dihadapi. Tantangan utama yang dihadapi dalam menangani kargo *MotoGP* seperti:
 - a. jadwal yang ketat. Kalender *MotoGP* sangat padat dengan balapan di seluruh dunia. Hal ini menuntut penanganan kargo yang efisien dan tepat waktu agar tim memiliki akses tepat pada waktu yang ditentukan.
 - b. Keamanan. Barang berharga seperti motor *MotoGP* dan peralatan tim memerlukan perlindungan tingkat tinggi terhadap pencurian dan kerusakan. Pengamanan yang ketat selama pengiriman dan di tempat penyimpanan sangat penting.
 - c. Pemeliharaan kualitas. Pemeliharaan kualitas dalam penanganan kargo *MotoGP* merupakan proses penting yang bertujuan untuk memastikan bahwa semua komponen, motor, dan peralatan tim tetap dalam kondisi optimal selama transportasi dan penyimpanan.

- d. Manajemen risiko. Manajemen risiko dalam penanganan kargo *MotoGP* melibatkan proses identifikasi, evaluasi, dan penanganan risiko yang dapat mempengaruhi keberhasilan dan keamanan dalam proses pengangkutan dan penyimpanan barang berharga.
- e. kerentanan barang. Karena sifatnya yang kompleks dan spesifik, barang-barang *MotoGP* rentan terhadap kerusakan fisik selama proses pengangkutan. Benturan, gesekan, atau penanganan yang tidak hati-hati dapat merusak bagian-bagian sensitif dari motor atau peralatan lainnya, yang dapat mengganggu kinerja atau bahkan membuatnya tidak dapat digunakan.

Dalam mengatasi masalah ini memerlukan kerjasama yang erat antar tim *MotoGP*, penyedia logistik, dan pihak-pihak terkait lainnya untuk memastikan bahwa semua peralatan tiba dengan aman, tepat waktu, dan sesuai dengan regulasi yang berlaku.

4. Menjamin kepatuhan terhadap penanganan kargo *MotoGP*. Perusahaan menjamin akan kepatuhan terhadap kargo *MotoGP* untuk memastikan bahwa semua barang dan peralatan tim sampai dengan aman, tepat waktu, dan dalam kondisi optimal di lokasi balapan. Dengan ini bisa dilihat dari kepatuhan terhadap regulasi dan prosedur seperti pengamana kargo setelah tiba di bandara yang diawasi oleh pihak keamanan bandara, proses *unloading* kargo *MotoGP* ditangani oleh petugas yang memiliki sertifikat atau lisensi, dengan ini dapat memastikan bahwa pengiriman kargo terlaksana dengan aman sesuai dengan standar keamanan tinggi.
5. Menghadapi situasi dimana kepatuhan penanganan kargo *MotoGP* dipertanyakan. Dalam menghadapi situasi dimana kepatuhan penanganan kargo *MotoGP* dipertanyakan, hal ini dapat dilihat ketika penanganan kargo *MotoGP* dilakukan sesuai dengan regulasi atau SOP maka tidak ada yang mau dipertanyakan karena sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku, jika ada langka pertama yang di ambil yaitu evaluasi dan peninjauan dengan melakukan langkah ini dapat memastikan bahwa kepatuhan dalam penanganan kargo *MotoGP* dipertanyakan dapat ditangani dengan efektif, memastikan bahwa semua pihak terlibat merasa dipenuhi kebutuhan mereka secara adil dan sesuai dengan aturan yang berlaku.
6. Integrasi prinsip kepatuhan. Integrasi prinsip kepatuhan dalam penanganan kargo *MotoGP* adalah kunci untuk memastikan bahwa semua operasi terkait kargo berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan dan meminimalkan risiko yang terkait. Langkah-langka yang dapat diambil yaitu:
 - a. Pemahaman terhadap regulasi. Petugas harus memahami dan mematuhi regulasi internasional yang berlaku untuk transportasi dan keamanan kargo. Ini termasuk persyaratan impor, ekspor, dan keamanan yang diterapkan di berbagai negara tujuan balapan. Dengan memastikan bahwa semua dokumen dan prosedur keamanan terpenuhi, tim dapat menghindari masalah hukum dan administratif yang dapat mempengaruhi operasional mereka.
 - b. Implementasi standar operasinal. Mengadopsi dan mengimplementasikan standar transportasi yang tinggi merupakan bagian penting dari prinsip kepatuhan. Ini mencakup pengemasan yang aman, penanganan yang hati-hati selama pengangkutan, dan perlindungan terhadap barang dari kerusakan atau pencurian. Tim harus bekerja sama dengan penyedia jasa logistik yang terpercaya yang mematuhi standar tertinggi dalam penanganan kargo.
 - c. Pelatihan dan pendidikan. Penting untuk melatih dan meningkatkan pendidikan petugas tentang pentingnya kepatuhan dalam penanganan kargo. Semua anggota tim yang terlibat

dalam proses penanganan kargo harus diberikan pelatihan yang memadai tentang prosedur kepatuhan, standar keamanan, dan pentingnya melaporkan kejadian atau ketidaksesuaian yang mereka temui.

- d. Audit dan evaluasi rutin. Melakukan audit rutin terhadap proses penanganan kargo adalah langkah kritis dalam memastikan kepatuhan terus dipertahankan. Audit ini harus mencakup peninjauan terhadap kepatuhan terhadap regulasi, efektivitas sistem pengawasan, dan identifikasi area-area untuk perbaikan atau peningkatan dalam implementasi prinsip kepatuhan.
7. Pelatihan staf. Dalam penanganan kargo *MotoGP* pelatihan terhadap staf sangat diperhatikan untuk memastikan semua petugas memiliki pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan dalam menangani kargo *MotoGP*. Pelatihan yang dilakukan seperti mengidentifikasi kebutuhan pelatihan, sertifikat dan pelatihan, kesempatan pengembangan karir. Dengan mengambil langkah ini dapat memastikan bahwa petugas memiliki pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan dalam menangani kargo *MotoGP* dengan efisien, aman dan sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Ketersediaan Fasilitas PT. Angkasa Pura Logistik Di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok

Ketersediaan fasilitas PT. Angkasa Pura Logistik dalam menunjang penanganan *MotoGP* dalam proses *loading unloading* kargo *MotoGP* seperti *Pushback Car*, *Hight Lift Loader (HLL)*, *Mobile Baggage Loader (MDL)*, *Baggage Towing Traktor (BTT)*, dan *dollies* bisa dikatakan belum memadai maka dengan ini PT. Angkasa Pura Logistik bekerja sama dengan PT. Gapura Angkasa yang memiliki fasilitas yang lebih mumpuni sehingga dapat menangani kargo *MotoGP* dengan aman dan efisien

Tabel 2. Ketersediaan Fasilitas

No	Fasilitas	Item	Keterangan
1.	<i>Hight Lift Loader (HLL)</i>	2	1 <i>Hight Lift Loader</i> berfungsi dengan baik, 1 <i>Hight Lift Loader</i> tidak berfungsi atau rusak
2.	<i>Mobile Baggage Loader (MDL)</i> ,	1	Berfungsi dengan baik
3.	<i>Baggage Towing Traktor (BTT)</i>	2	Dua-duanya berfungsi dengan baik
4.	<i>Dollies</i>	9	Semuanya berfungsi dengan baik
5.	<i>Pushback Car</i>	3	Semua berfungsi dengan baik

Sumber: (Gapura Angkasa Bandara BIL, 2023)

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan dengan judul “Analisis Kepatuhan Penanganan Kargo *MotoGP* Oleh PT. Angkasa Pura Logistik Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok” dapat disimpulkan bahwa:

1. Kepatuhan penanganan kargo *MotoGP* oleh PT. Angkasa Pura Logistik yang bekerja sama dengan PT. Gapura Angkasa dalam menangani kargo *MotoGP* mulai dari kedatangan pesawat, keamanan, efisiensi, kepatuhan terhadap regulasi, koordinasi, proses *unloading* kargo *MotoGP*, pengangkutan kargo dari *dollies* ke mobil kontainer, pemeriksaan dokumen oleh petugas Bea Cukai selain itu juga petugas melakukan pemeriksaan fisik terhadap kargo untuk memastikan bahwa barang yang dinyatakan dalam dokumen sesuai dengan yang sebenarnya, dan untuk memastikan tidak adanya barang terlarang atau berbahaya selanjutnya kargo *MotoGP* siap dibawa ke sirkuit mandalika. Penanganan kargo *MotoGP* dari awal sampai akhir sudah sesuai dengan regulasi atau SOP yang berlaku di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.

2. Ketersediaan fasilitas PT. Angkasa Pura Logistik di Bandara Internasional Zainuddin Abdum Madjid Lombok dalam menangani kargo *MotoGP* masih belum mempunyai sehingga PT. Angkasa Pura Logistik bekerja sama dengan PT. Gapura Angkasa yang mempunyai fasilitas yang lebih lengkap dalam menangani kargo *MotoGP*.

Saran

1. Bagi perusahaan. Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan, penanganan kargo *MotoGP* telah dilakukan sesuai dengan SOP yang berlaku. Penanganan kargo yang efisien tidak hanya bergantung pada proses dan teknologi, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh fasilitas atau alat-alat yang digunakan. Salah satu saran utama adalah untuk perusahaan menyediakan fasilitas penyimpanan dan pengelolaan kargo yang modern dan sesuai dengan standar terkini. Selain itu, perusahaan perlu mempertimbangkan investasi dalam alat-alat bantu yang dapat meningkatkan efisiensi operasional. Contohnya termasuk penggunaan *High Lift Loader* (HLL) yang dapat membantu dalam menurunkan kargo *MotoGP* dari pesawat dengan cepat dan aman.
2. Bagi penelitian selanjutnya. Saran untuk peneliti selanjutnya, diharapkan dapat meneliti tentang komponen-komponen apa saja yang terdapat dalam kargo *MotoGP* yang masuk di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok apakah terdapat barang-barang berbahaya dan bagaimana penanganannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Annex 14 Aerodrome, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.*
- Arikunto, Suharsimi. (2016). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta Logistic,
- Asalog (2018) "Cargo Handling" diakses dari <https://www.asalogistik.co.id/cargohandling/> diakses pada 13 April 2022 .
- Dedek Fitri Yanti Analysis of Miscellaneous Dangerous Goods Kargo Handling at PT. Angkasa Pura Kargo Pontianak.
- Eko Putro Widiyoko. 2013. *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Hasanah, A. 2020. *Penanganan Kargo Udara (Studi Deskriptif Upaya Penanganan Kargo Miscellaneous Dangerous Goods Pada PT. Jasa Angkasa Semesta Di Bandara Internasional Juanda Surabaya)* (Doctoral dissertation, Universitas Airlangga).
- Kartini Benga Wuan, Zenita Kurniasari Analisia Penanganan Kargo Miscellaneous Dangerous Goods Pada Regulated Agent di PT. Buana Citradjaya Dirgantara Lombok International Airport. (Official Website). Available at: <https://lombok-airport.co.id/>.
- Muhamad Miftahul Achir, Ryan Firdiansyah Suryawan, Evaf Maulina dan Hendy Tannady Penanganan Kargo Incoming Dalam Menunjang Kelancaran Pengiriman Barang (Tinjauan Empat Aspek).
- Nanda Purwanti, Abdul Amin (2016) *Kepatuhan Ditinjau Dari Kepribadian Ekstrovert-Introvert*
- Ni Luh Komang Ayu Ambalani Penanganan Dangerous Goods Kelas 9 (Miscellaneous) Unit Kerja Regulated Agent Pada PT. Angkasa Pura Logistik Cabang Bali.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 153 Tahun 2015. *penanganan Kargo Dan Pos Serta Rantai Pasok (Supply Chain) Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara*. Jakarta.



- Purnama, Yolanda Priska(2022) "Cargo" diakses dari <https://www.academia.edu/9200232/Cargo> diakses pada 06 Mei 2022
- Rudy Max Damara Gugat, Devi Widia Putri dan Tjetjep Karsafman Penerapan Konvensi Imdg Code Dalam Penanganan Barang Pada Peti Kemas Dangerous Good Kelas 1 Dan Kelas 7 Di Pt Jakarta Internasional Terminal
- Sheila Monica Anggraeni, & Desiana Rachmawati. (2022). Analisis Penanganan Kargo Pt. Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya Jawa Timur
- Sugiyono. (2018). "*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.*" Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Data Primer, Metode Penelitian Kualitatif.* Bandung: Alfabeta, 213.
- Sukandarrumidi. 2012. Dasar-dasar Penulisan Proposal Penelitian: Petunjuk Praktis Untuk Peneliti Pemula. Yogyakarta
- Sutanto, H., & Setiawan, A. (2019). "*The Impact of MotoGP's Popularity on Motorsport Tourism in Indonesia.*" Journal of Sport Tourism, 24(4), 281-297.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- Wibowo, T., & Setiawan, A. (2020). "*Analyzing the Economic Impacts of Hosting a MotoGP Event in Indonesia.*" International Journal of Event and Festival Management, 11(4), 435-452.