

## Analisis Pengaturan *Parking Stand* oleh Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Minangkabau

Ridho Kurnia<sup>1</sup> Suprapti<sup>2</sup>

Program Studi D-IV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia<sup>1,2</sup>

Email: [ridhokurnia@gmail.com](mailto:ridhokurnia@gmail.com)<sup>1</sup>

### Abstrak

Pengaturan parking stand merupakan tanggung jawab unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam tugas pengawasan *Apron Movement Control* (AMC) harus memastikan penempatan parking stand pesawat yang mana sudah melakukan plotting parking stand sehari sebelumnya. Dengan plotting ini *Apron Movement Control* (AMC) dapat menentukan parkir pesawat dan jika plotting tidak sesuai dengan lapangan *Apron Movement Control* (AMC) juga bisa langsung menangani penempatan parkir pesawat dengan melihat ketersediaan dari parkir di bandar udara tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk pengaturan parking stand oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Penelitian ini menggunakan kualitatif yang data didapat 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 pengaturan *parking stand* dilakukan oleh unit AMC Bandar Udara Internasional Minangkabau dengan melakukan *plotting parking stand* agar parking stand teratur yang dilakukan sehari sebelumnya dan kendala yang dihadapi adalah pengaturan pesawat wide body yang rentang sayap 64 meter dan permintaan mendadak perking stand untuk penerbangan ireguler.

**Kata Kunci:** Pengaturan Parking stand, Unit AMC

### Abstract

*The parking stand arrangement is the responsibility of the Apron Movement Control (AMC) unit in the supervision task of Apron Movement Control (AMC) must ensure the placement of the aircraft parking stand which has done the parking stand plotting the day before. With this plotting Apron Movement Control (AMC) can determine aircraft parking and if the plotting is not in accordance with the field Apron Movement Control (AMC) can also directly handle the placement of aircraft parking by looking at the availability of parking at the airport. This research aims to manage parking stands by the Apron Movement Control (AMC) unit at Minangkabau International Airport. This research uses qualitative data obtained is primary data and secondary data. Primary data is obtained directly from the source such as interviews, observations, and documentation while secondary data is obtained indirectly from the original source. The results of this study indicate that the parking stand arrangement is carried out by the AMC unit of Minangkabau International Airport by plotting the parking stand so that the parking stand is organized which is done the day before and the obstacles faced are the arrangement of wide body aircraft with a wing span of 64 meters and sudden requests for perking stands for irregular flights.*

**Keywords:** *Parking stand arrangement, AMC Unit*



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

### PENDAHULUAN

Transportasi adalah sarana yang sangat berperan dalam kehidupan manusia yaitu sebagai alat untuk memudahkan kegiatan manusia dalam memindahkan barang dan manusia dari suatu tempat ketempat lain (Fatimah, 2019). Tujuan transportasi adalah untuk memfasilitasi perpindahan barang dan manusia, menjaga konektivitas antara berbagai lokasi, dan mendukung pertumbuhan ekonomi, perdagangan, dan mobilitas manusia. Transportasi

memainkan peran kunci dalam kehidupan sehari-hari, memungkinkan individu dan bisnis untuk mengakses sumber daya, layanan, dan pasar yang lebih luas, serta berkontribusi pada perkembangan sosial dan ekonomi suatu negara atau wilayah. Jenis sarana transportasi terbagi menjadi kendaraan darat, laut, dan udara. Bagi pengguna transportasi yang ingin mencapai daerah tujuan dengan lebih cepat, jalur transportasi udara selalu menjadi alternatif utama. Dengan menggunakan transportasi udara, pengguna jasa dapat menyesuaikan jadwal dan kemampuan membeli tiket keberangkatan dengan kebutuhan masing-masing para pengguna jasa. Transportasi udara melibatkan penggunaan pesawat sebagai alat transportasi di udara, dengan Bandar udara berperan sebagai fasilitas yang mendukung kegiatan ini.

Bandar udara didefinisikan sebagai suatu lokasi spesifik di darat atau di perairan yang mencakup segala struktur, fasilitas, dan peralatan yang seluruhnya atau sebagian diperlukan untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara sebagaimana tercantum dalam Annex 14 Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mendefinisikan bandar udara sebagai suatu kawasan tertentu di darat atau di perairan yang digunakan untuk berbagai keperluan, antara lain pendaratan dan lepas landas pesawat udara, naik dan turunnya penumpang, bongkar muat barang, serta intra dan antar moda angkutan. Bandar udara juga dilengkapi dengan fasilitas dasar dan fasilitas pendukung lainnya selain fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan. Bandara Internasional Minangkabau, yang terletak di provinsi Sumatera Barat, adalah salah satu dari banyak bandara internasional di Indonesia. Bandar udara internasional utama yang melayani provinsi Sumatera Barat adalah Bandar Udara Internasional Minangkabau. Bandara ini menggantikan Bandara Tabing, yang berfungsi sebagai bandara utama provinsi Sumatera Barat, dan mulai beroperasi penuh pada tanggal 22 Juli 2005. Pembangunan bandara baru dimulai pada tahun 2002. Dengan pinjaman dari Japan Bank for International Cooperation (JICB), Bandara Internasional Minangkabau dibangun dengan biaya sekitar 9,4 miliar yen (sekitar 97,6 miliar rupiah). Kontraktor Jepang dan Indonesia Shimizu dan Marubeni J.O. terlibat dalam proyek tersebut, begitu pula Adhi Karya. Saat ini Bandar udara internasional minangkabau melayani penerbangan domestic dan internasional yang mana penerbangan domestic diantaranya Jakarta, medan, batam, halim perdanakusuma dan penerbangan internasional diantaranya Malaysia dan Arab Saudi (haji dan umroh). Bandar udara internasional minangkabau berdiri di atas lahan seluas 4,27 km<sup>2</sup>, panjang *runway* 3000m dan lebar 45m, luas area apron 80.520m<sup>2</sup>, luas terminal 49.950m<sup>2</sup>, luas area kargo 3.677m<sup>2</sup>. Apron Bandar Udara Internasional Minangkabau dapat menampung berbagai macam pesawat dari yang *small body* hingga *wide body* seperti pesawat ATR 72, Airbus A300, Airbus A330, boeing B777, dan lain-lain (Angkasa Pura II).

Salah satu bagian dari Bandar Udara Internasional Minangkabau biasa disebut dengan sistem bandar udara. Keseluruhan kawasan bandara disebut sebagai sistem bandara, dan sistem inilah yang menjadi inti permasalahan yang perlu diselesaikan selama tahap perancangan bandara. Dua bagian membentuk sistem bandara: sisi darat (juga dikenal sebagai sisi darat) dan sisi udara (juga dikenal sebagai sisi udara). *Landside* (sisi darat) artinya area di bandara yg terletak di luar area penerbangan, yg bisa diakses oleh seluruh orang, termasuk penumpang, pengunjung, serta karyawan bandara. Area ini terdiri dari terminal penumpang, area parkir, stasiun kereta api, dan *curb* atau tempat penumpang naik turun dari kendaraan darat ke bangunan terminal. Di area *landside*, penumpang dapat melakukan proses *check-in*, *check-in* bagasi dan berbagai aktivitas lainnya sebelum memasuki area penerbangan. Selain itu, di area ini juga ada aneka macam fasilitas seperti restoran, toko, serta ATM. kegiatan pada sisi darat sangat krusial buat menjamin ketenangan serta keamanan penumpang dan pengunjung bandara. oleh karena itu, setiap orang yang berada pada area ini

wajib mematuhi peraturan dan mekanisme yang sudah ditetapkan, seperti pemeriksaan keamanan serta protokol kesehatan.

*Airside* (sisi udara) merupakan area pada bandara yang dipergunakan buat kegiatan penerbangan, seperti parkir pesawat, pengisian bahan bakar, dan pergerakan pesawat di landasan pacu. Area ini hanya dapat diakses oleh orang-orang yang mempunyai izin khusus, seperti kru pesawat, petugas darat, serta petugas keamanan. Beberapa fasilitas yang tersedia pada sisi udara diantaranya apron, *taxiway*, dan landasan pacu. Apron artinya area parkir pesawat yang mana area apron diawasi oleh petugas yang disebut *Apron Movement Control* (AMC), sedangkan *taxiway* merupakan jalur yg dipergunakan pesawat buat berpindah dari apron ke landasan pacu. Landasan pacu artinya jalur pendaratan dan lepas landas pesawat. Aktivitas pada sisi udara sangat krusial untuk memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan. Oleh sebab itu, setiap orang yang berada di area ini harus mematuhi peraturan serta prosedur yang telah ditetapkan. Sesuai Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2015, pegawai bandar udara yang ditunjuk sebagai petugas Apron Movement Control (AMC) wajib memiliki izin dan kualifikasi profesional, termasuk telah menyelesaikan pelatihan transportasi. mencari tahu di mana harus memarkir pesawat.

Selain merekam data penerbangan, Apron Movement Control (AMC) bertugas memberikan layanan operasional penerbangan dan mengawasi orang, kendaraan, pergerakan pesawat, serta kebersihan di wilayah sisi udara. Dalam tugas pengawasan AMC harus memastikan penempatan parkir stand pesawat yang mana sudah melakukan *plotting* parkir stand sehari sebelumnya. Dengan *plottingan* ini AMC dapat menentukan parkir pesawat dan jika *plottingan* tidak sesuai dengan dilapangan AMC juga bisa langsung menangani penempatan parkir pesawat dengan melihat ketersediaan dari parkir di bandar udara tersebut. Dalam pengamatan penulis terdapat pesawat Boeing 777-300ER (B777) parkir di *stand* 6a yang sudah parkir dari jam 4 pagi, dan pada jam 9 pesawat *narrow body* akan parkir di *stand* 5 yang bersebelahan dengan B777 yang mana B777 merupakan pesawat berbadan lebar (*wide body*) dan otomatis lebar sayapnya cukup panjang di dibandingkan dengan pesawat *narrow body* dan mengharuskan pesawat *narrow body* digeser menjauhi B777 dikarenakan jarak aman antar sayap B777 dengan pesawat *narrow body* adalah 7,5 m yang sudah diatur di Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 tahun 2019. Hal ini terjadi karena pesawat *narrow body* yang di geser tersebut seharusnya parkir di parkir stand 4 dan pada saat itu parkir stand 4 masih parkir pesawat lain yang terlambat dari jadwal yang sudah dijadwalkan jadi dipindah parkirnya ke parkir stand 5 disebelah B777 yang akibatnya digeser lah pesawat *narrow body* tersebut menjahui pesawat B777 agar terciptanya jarak aman antar sayap.

Melihat masalah ini peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul yang diangkat adalah "Analisis Pengaturan Parking Stand Oleh Unit *Apron Movement Control* (AMC) Di Bandar Udara Internasional Minangkabau." Berdasarkan batasan masalah diatas, maka rumusan masalahnya adalah sebagai berikut: Bagaimana pengaturan parking stand oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Minangkabau? Kendala apa yang dihadapi oleh petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam pengaturan parkir pesawat *wide body* terhadap pesawat *narrow body*? Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk: Mengetahui pengaturan parking stand oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Mengetahui kendala yang dihadapi oleh petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam pengaturan parkir pesawat *wide body* terhadap pesawat *narrow body*?

## Landasan Teori

### Bandar Udara

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan bandar udara sebagai suatu kawasan di darat atau di perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan untuk berbagai keperluan, antara lain untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara, naik dan turunnya penumpang, bongkar muat barang, dan lain-lain. dan pergerakan transportasi intra dan antarmoda. Bandar udara juga dilengkapi dengan prasarana dasar dan fasilitas pendukung lainnya, serta fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan. Lampiran 14 tentang Bandar Udara Jilid II Tahun 2009 mendefinisikan bandar udara sebagai suatu tempat tertentu di darat atau di laut (termasuk bangunan, fasilitas, dan mesin) yang digunakan secara eksklusif atau terutama untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara di darat. Bandara adalah lokasi tertentu di darat atau di air (bangunan, infrastruktur, dan peralatan) yang digunakan untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat di darat, menurut Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). Di sisi lain, Angkasa Pura mengartikan bandar udara sebagai suatu lapangan, fasilitas, dan perlengkapan yang beroperasi penuh untuk menjamin masyarakat mempunyai akses terhadap fasilitas transportasi udara. Bandar udara didefinisikan sebagai suatu kawasan atau wilayah tertentu, baik di darat maupun di air, yang menampung bangunan, instalasi, dan peralatan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara, naik dan turunnya penumpang, bongkar muat barang, serta intra dan antar bandara. transfer modal. Definisi ini didasarkan pada sejumlah definisi tentang bandar udara. dilengkapi dengan pelayanan dasar dan penunjang, serta fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan.

### Bandar Udara Internasional Minangkabau

Bandar udara utama yang melayani provinsi Sumatera Barat adalah Bandar Udara Internasional Minangkabau yang merupakan bandar udara internasional. Dengan bangunan khas Bagonjong atau hunian tradisional Minangkabau, bandara ini menampilkan arsitektur tradisional Minangkabau. Bandara Internasional Minangkabau menempati area seluas 4,27 km<sup>2</sup>. Apronnya mampu menangani berbagai jenis pesawat, termasuk berbadan kecil dan lebar seperti ATR 72, Airbus A300, Airbus A330, Boeing B777, dan lain-lain.

### *Apron Movement Control (AMC)*

Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan pada Pasal 312 ayat (3) tentang Pengawasan Penerbangan menyatakan "Pelaksanaan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang menyatakan bahwa pengawasan keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab menteri dalam bentuk pemantauan secara terus menerus. kegiatan pemantauan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh penyelenggara jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya yang meliputi: audit, inspeksi, observasi, dan pemantauan yang dilakukan oleh satuan kerja atau lembaga penyelenggara pelayanan publik." Pemantauan maksimal yang dilakukan unit kerja *Apron Movement Control (AMC)* diharapkan dapat mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan dengan memperkuat kedisiplinan petugas sisi udara. Petugas *Apron Movement Control (AMC)* merupakan pegawai bandar udara yang memiliki lisensi profesional dan kualifikasi untuk mengawasi ketertiban, menjamin keselamatan pergerakan lalu lintas di apron, dan menentukan parkir pesawat, sesuai Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015. Setelah mendapat perkiraan dari unit menara atau pengatur lalu lintas udara, maka unit yang bertanggung jawab dalam penetapan area parkir pesawat disebut *Apron Movement Control (AMC)*. Tujuan dari Layanan Manajemen Apron adalah untuk

mempermudah pergerakan dan pengoperasian apron bagi pesawat terbang. Petugas dari *Apron Movement Control* (AMC) dan *Air Traffic Controller* (ATC) berkolaborasi dengan baik, membangun saluran komunikasi efektif yang memungkinkan tugas diselesaikan secara efisien dan sejalan dengan hasil yang diharapkan. (Meilani dan Olin, 2022). Pengawasan terhadap seluruh pergerakan lalu lintas di wilayah apron, termasuk lalu lintas pesawat udara di apron, kendaraan, orang, dan kargo di sisi udara dikenal dengan istilah *Apron Movement Control* atau AMC. Pengawasan yang dimaksud adalah tindakan yang diperlukan untuk menjaga arus lalu lintas dan mencegah terjadinya tabrakan antara pesawat terbang, mobil, awak darat, dan barang bawaan atau kargo.

### **Parkir Pesawat**

Annex 9, Fasilitas Bab 6 Fasilitas dan Pelayanan Lalu Lintas Bandar Udara Internasional menyatakan bahwa peraturan harus ditetapkan secara jelas dan ringkas untuk menjamin parkir dan pelayanan yang baik. Semua jenis pesawat dimaksudkan untuk menggunakan parkir dan layanan terkait. Pesawat pemerintah, tidak terjadwal, dan umum semuanya termasuk. Tujuan dari layanan manajemen apron adalah untuk mempersingkat waktu yang dihabiskan pesawat untuk berhenti di darat sekaligus memfasilitasi pergerakan dan pengoperasian pesawat. Parking stand merupakan suatu area pada apron yang digunakan untuk parkir pesawat udara, sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara. Pengaturan parkir pesawat telah dimodifikasi untuk memanfaatkan tempat parkir bandara. Ketika sebuah pesawat terbang turun, melewati landasan pacu, memasuki taxiway, dan melanjutkan ke apron, penting untuk mengatur tempat parkirnya untuk mencegah tabrakan dengan pesawat lain atau dengan benda. Telah dipasang parking stand pada apron dan digunakan sebagai lokasi parkir pesawat. Pesawat yang diparkir harus sejajar dengan tempat parkir yang telah dipilih *Apron Movement Control* (AMC) berdasarkan slot waktu yang ditetapkan. *Slot time* yang dimaksud dengan alokasi ketersediaan waktu penerbangan di bandar udara dalam Pasal 1 Peraturan Menteri Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Alokasi Ketersediaan Waktu Penerbangan di Bandar Udara. Di bandara, persetujuan slot waktu (juga dikenal sebagai slot clearance) diperlukan untuk setiap pergerakan pesawat.

### **Standart Operating Procedur (SOP) petugas Apron Movement Control (AMC)**

Dalam upaya mencegah terjadinya tabrakan pesawat di Apron, petugas *Apron Movement Control* (AMC) mengawasi pergerakan pesawat, antara lain yang datang atau pergi, perjalanan menuju atau dari hanggar, berpindah dari satu parking stand ke parking stand lainnya, dan kembali ke tempat parkir. Petugas *Apron Movement Control* (AMC) akan melakukan inspeksi lapangan yang dilakukan oleh personil AMC yang harus melengkapi diri dengan alat pelindung diri dan pengawasan dilakukan dengan memonitor lewat CCTV apron dan inspeksi langsung kelapangan (Angkasa Pura II).

### **Standart Operating Procedur (SOP) Parking Stand**

*Standart Operating Procedur* (SOP) *parking stand* menjadi pedoman untuk melaksanakan pengaturan penempatan parkir pesawat. Pengaturan alokasi pesawat ini dilakukan dengan memperhatikan type pesawat, sifat penerbangan, *ground time*, kapasitas dari *parking stand* yang tersedia serta efisiensi penggunaan apron (Angkasa Pura Airport).

### **Pesawat Narrow Body Dan Wide Body Narrow Body**

Pesawat *narrow body* adalah jenis pesawat berbadan sempit dengan lebar kabin 3-4 meter. Pesawat lorong tunggal ini biasanya digunakan untuk perjalanan jarak pendek hingga menengah, domestik dan internasional dengan jarak sekitar 6.000–9.000 km. Karena biaya sewa dan operasionalnya lebih rendah jika dibandingkan dengan pesawat berbadan lebar, pesawat berbadan sempit yang berkapasitas sekitar 200 kursi ini digunakan oleh banyak maskapai penerbangan di Indonesia. Di Bandar Udara Internasional Minangkabau mengoperasikan pesawat *narrow body* dari berbagai maskapai seperti Garuda Indonesia, Citilink, Batik Air, Lion Air, Super Air Jet, Air Asia, dan Pelita Air.

### Wide Body

Pesawat *Wide Body* adalah jenis pesawat berbadan lebar dengan lebar cabin atau *fuselage*-nya mencapai 5m - 6m dengan dua lorong didalamnya. Pesawat *Wide Body* digunakan untuk penerbangan jarak jauh yang dapat menempuh jarak penerbangan kurang lebih 10.000km - 16.000km dan lama penerbangannya bisa mencapai 10jam - 18jam. Pesawat *Wide Body* dapat mengangkut penumpang kurang lebih 500-800 orang. Di Bandar Udara Internasional Minangkabau mengoperasikan pesawat *Wide Body* untuk pesawat carter yang untuk keperluan haji dan umroh.

### Penelitian yang Relevan

**Tabel 1. Penelitian yang Relevan**

No.	Nama Peneliti	Tahun	Judul Penelitian	Hasil penelitian
1	Dafiq Noor Muhammad	2022	Optimalisasi <i>Parking Stand</i> Dalam Menunjang Kelancaran Penerbangan di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang <i>Parking Stand Optimization In Support Successful Flights At The Airport</i> Rahadi Oesman Ketapang.	Penelitian ini menunjukkan bahwa kendala yang terjadi adalah alokasi biaya perencanaan setiap tahunnya untuk pencegahan dan penanggulangan Covid-19 di area bandara serta keterbatasan lahan yang membuat apron tidak dapat diperluas.
2	Fandi Adi Wiguna	2020	Analisis Pengalokasian <i>Parking Stand</i> Diterminal 2E Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta.	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa alokasi untuk parking stand terminal 2E pada bulan Februari 2020 sudah sesuai dengan NAC. Apabila terjadi diskontinuitas harus berkoordinasi dengan unit Apron Management Service (AMS), tower, AMC, dan Ground Handling Agent atau Airlines.
3	M. Firman Budi Kurnia	2022	Analisis Koordinasi Tim Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC) Dalam Penanganan Parkir Pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa petugas AMC telah melakukan koordinasi dengan unit terkait dalam penanganan parkir pesawat, namun terdapat kendala seperti tumpahan oli/bahan bakar di apron dan kurangnya koordinasi antara maskapai dengan unit AMC, serta jadwal keberangkatan dan kedatangan yang tidak sesuai dengan jadwal. Upaya yang dilakukan oleh petugas AMC antara lain dengan mengoptimalkan penggunaan parking stand pesawat, melakukan komunikasi dan koordinasi yang baik dengan pihak-pihak terkait, serta selalu melakukan inspeksi rutin di area apron.

Sumber: (Penulis)

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti ini berbeda dengan peneliti sebelumnya yang ada meneliti tentang evaluasi kinerja AMC dan analisis kinerja AMC yang dari hasil penelitiannya masih ada petugas yang tidak menjalankan tugasnya tidak sesuai dengan SOP dan melanggar peraturan. Dan pada penelitian peneliti memilih judul yang berbeda dan masalah yang berbeda, judul pada penelitian ini yaitu "Evaluasi Kinerja *Apron Movement Control* (AMC) dalam Pengaturan Parkir Pesawat di Bandar Udara Internasional Minangkabau".

## **METODE PENELITIAN**

Rancangan penelitian atau rencana penelitian adalah suatu kerangka atau garis besar yang dirancang oleh peneliti sebagai suatu rencana penelitian. Rencana penelitian yang diajukan untuk mendapat persetujuan melakukan penelitian sering disebut dengan proyek penelitian akhir. Desain penelitian mencakup sejumlah tugas yang dilakukan seorang peneliti, mulai dari identifikasi masalah, perumusan hipotesis, metode pengumpulan data hingga analisis data. Strategi melakukan penelitian yang berfokus pada peristiwa atau gejala alam disebut penelitian kualitatif. Bersifat dasar dan naturalistik, penelitian kualitatif hanya dapat dilakukan di lapangan dan bukan di laboratorium. Oleh karena itu, inkuiri naturalistik atau studi lapangan adalah istilah umum yang digunakan untuk menggambarkan jenis penelitian ini (Abdussamad, 2022). Penelitian kualitatif digunakan dalam penelitian ini. Teknik kualitatif merupakan pendekatan penelitian yang mengkaji objek-objek alam dan dilandasi oleh filosofi post-positivis (Sugiyono, 2017). Jelas dari sudut pandang para ahli di atas bahwa penelitian kualitatif adalah studi naturalistik terhadap peristiwa atau gejala yang muncul di lapangan. Pada penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena penelitian ini menggambarkan dan menguraikan tentang analisis pengaturan *parking stand* di apron oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) terhadap parkir pesawat Bandar Udara Internasional Minangkabau yang didapatkan dari wawancara, observasi, dan dokumentasi. Tempat penelitian adalah tempat yang mana peneliti mendapatkan data sesuai dengan permasalahan yang diteliti, tempat dilaksanakannya penelitian ini adalah PT Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional Minangkabau yang merupakan pengelola Bandar Udara Internasional Minangkabau. Waktu penelitian adalah periode atau jangka waktu yang digunakan peneliti untuk melakukan penelitian atau studi dalam suatu bidang atau topik. Penelitian ini dilakukan peneliti pada bulan Februari dan Maret pada tahun 2024. Jenis dan sumber daya yang dianalisis dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

1. Data primer. Data primer adalah data yang diambil langsung dari sumber aslinya (tanpa melalui perantara). Sumber data primer berupa wawancara, dimana data ini dapat diambil langsung dari sumbernya sebagai informasi penunjang. Dalam hal ini wawancara dilakukan dengan meminta waktu bertemu dengan penanggung jawab, langsung melakukan tanya jawab atau wawancara (Sugiyono, 2018). Data primer merupakan informasi yang dikumpulkan langsung dari lapangan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi yang dilakukan di Bandara Internasional Minangkabau.
2. Data Sekunder. Data sekunder adalah data yang dikumpulkan secara tidak langsung oleh peneliti melalui perantaraan atau dikumpulkan dan dicatat dari pihak lain. Data sekunder berupa dokumen-dokumen seperti foto-foto kegiatan sejarah atau berupa buku-buku pada unit yang terkait digunakan sebagai arsip (Sugiyono, 2018). Biasanya data tersebut tersedia di kantor pemerintah, biro jasa data, perusahaan swasta, dan badan lainnya yang berkaitan dengan data. Data sekunder dalam penelitian ini didapat dari dokumentasi pihak-pihak yang berkaitan dengan penelitian ini.

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini ada 3 tahap antara lain wawancara, obsevasi, dan dokumentasi.

1. Wawancara. Percakapan yang melibatkan dua orang atau lebih disebut wawancara. Dua orang melakukan percakapan: orang yang diwawancara menjawab pertanyaan pewawancara dan pewawancara menanyakannya (Moleong, 2017). Dalam kegiatan wawancara ini peneliti mewawancarai 4 orang petugas *Apron Movement Control* (AMC) yaitu petugas tersebut yang bertanggung jawab atau yang memegang kendali atas penentuan *parkir stand* yang diantara wawancaranya menanyakan tentang kenapa pesawat *narrow body* yang ada di samping Boeing 777-300 harus digeser. Dengan wawancara ini peneliti mengetahui kinerja *Apron Movement Control* (AMC) dalam menentukan parkir pesawat terutama yang terjadi terhadap pesawat Boeing 777-300ER terhadap pesawat *narrow body* di Bandar Udara Internasional Minangkabau.
2. Obsevasi. Agar permasalahan yang diteliti benar-benar terjadi, maka observasi merupakan suatu pendekatan pengumpulan data yang memerlukan pandangan langsung ke suatu wilayah untuk melihat objek yang akan diteliti (Sugiyono, 2017). Observasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dalam suatu penelitian dengan melakukan penlitian langsung kelapangan, dan digunakan untuk mengumpulkan informasi atau data berdasarkan tujuan penelitian (Rulam, 2017). Teknik observasi ini dilakukan oleh peneliti dengan mengamati kinerja *Apron Movement Control* (AMC) dalam proses penanganan penganturan parkir pesawat Boeing 777-300ER terhadap pesawat *narrow body* disampingnya.
3. Dokumentasi. Sebagai salah satu metode pengumpulan data, dokumentasi berarti memperoleh informasi untuk dipelajari dalam bentuk buku, artikel, dokumen, spreadsheet, dan foto (Sugiyono, 2018). Dokumentasi adalah teknik non interaksi yang dilakukan untuk mendapatkan data yang akan digunakan untuk penelitian agar semakin kuat. Untuk penelitian ini dilakukan dengan pengamatan berkas yang ada diruangan karyawan perusahaan tempat meneliti sebagai acuan dalam penelitian (Nugroho, 2020). Dari beberapa pendapat tentang pengambilan data dengan cara dokumentasi dapat disimpulkan bahwa pengambilan data dengan cara dukumentasi adalah pengambilan data dengan memperoleh informasi atau data yang bersumber dari arsip, buku, dokumen yang dimiliki perusahaan.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian Analisis Pengaturan *Parking Stand* oleh Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Minangkabau menjelaskan bahwa pengaturan *parking stand* oleh AMC di Bandar Udara Internasional Minangkabau sebagai berikut:

### **Pengaturan parking stand oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Minangkabau**

Melakukan *plotting parking stand* oleh AMC yang tahapannya yaitu semua maskapai harus mengirimkan jadwal penerbangan mereka pada sistem Indonesia Airport Slot Management (IASM) setelah itu AMC memplotting *parking stand* sesuai jadwal penerbangan masing-masing maskapai yang dilakukan H-1 atau sehari sebelumnya. Proses *plotting parking stand* di Bandar Udara Internasional Minangkabau masih manual melalui aplikasi microsoft excel. Reposisi atau perubahan *parking stand* di Bandar Udara Internasional Minangkabau dilakukan dengan cara langsung berkomunikasi dengan tower dan ground handling, AMC sebagai unit yang bertanggung jawab atas parkir pesawat harus sesegera mungkin menginformasikan kepada pihak-pihak terkait seperti pihak tower dan pihak ground handling.

### **Kendala yang dihadapi oleh petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam pengaturan parkir pesawat *wide body* terhadap pesawat *narrow body***

Kendala yang dihadapi oleh AMC dalam pengaturan parkir pesawat adalah pengaturan pesawat yang rentang sayapnya 64 meter yang mengharuskan digeser sejauh 3-4 meter agar tercipta wingtip clearance atau jarak aman antar sayap dan permintaan mendadak *parking stand* untuk penerbangan tidak terjadwal (ireguler). Temuan ini serupa dengan yang dipaparkan oleh Fandi Adi Wiguna (2020) tentang pengalokasian pada *parking stand* terminal 2E di bulan Februari 2020 telah sesuai dengan NAC. Jika terjadi ketidaksinambungan maka wajib berkoordinasi dengan unit *Apron Management Service* (AMS), tower, AMC, dan *Ground Handling Agent* atau *Airlines*. Dan serupa juga dengan Agnes Chichilia T Koritelu (2022) mengenai peran AMC dalam pemberian *parking stand* untuk pesawat tidak terjadwal sebagai pengawas pergerakan pesawat, pemberian parking stand.

### **KESIMPULAN**

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan yang berjudul “Analisis Pengaturan *Parking Stand* oleh Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Minangkabau” dapat disimpulkan bahwa: Pengaturan parking stand *parking stand* oleh unit AMC *plotting parking stand* oleh AMC yang tahapannya yaitu semua maskapai harus mengirimkan jadwal penerbangan mereka pada sistem Indonesia Airport Slot Management (IASM) setelah itu AMC memplotting *parking stand* sesuai jadwal penerbangan masing-masing maskapai yang dilakukan H-1 atau sehari sebelumnya dan reposisi atau perubahan *parking stand* dilakukan dengan cara langsung berkomunikasi dengan tower dan ground handling. Kendala yang dihadapi oleh unit AMC adalah pengaturan pesawat yang rentang sayapnya 64 meter dan permintaan mendadak *parking stand* untuk penerbangan tidak terjadwal (ireguler).

Saran: Bagi perusahaan; Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan unit AMC telah melakukan sesuai dengan SOP, yang pertama rencana parkir yang telah dibuat disampaikan kepada tower dan kepada *airline* atau *ground handling* dan yang kedua Apabila terjadi perbedaan waktu yang cukup signifikan maka petugas AMC merevisi rencana parkir yang sudah dibuat sebelumnya. Perubahan rencana parkir ini harus segera disampaikan kepada *airline* atau *ground handling*. Dalam melakukan pengaturan *parking stand* baik itu pesawat *wide body* maupun *narrow body* dan penerbangan reguler maupun penerbangan ireguler. Untuk kedepannya diharapkan jika ada kendala dalam pengaturan parkir pesawat *wide body* yang rentang sayapnya 64 meter sebaiknya di parkirkan di parking stand yang kosong 2 *parking stand*, agar tidak menggeser pesawat tersebut untuk wingtip clearance atau jarak aman antar sayap. Bagi peneliti selanjutnya; Saran untuk peneliti selanjutnya, sebaiknya dapat meneliti tentang kinerja unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam melakukan tugasnya di bagian *air side*, terutama di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Abdussamad, Z, 2021. *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar: Syakir Media Press
- Adha, R. N., Qomariah, N., dan Hafidzi, A. H. 2019. Pengaruh Motivasi Kerja, Lingkungan Kerja, Budaya Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Dinas Sosial Kabupaten Jember. *Jurnal Penelitian IPTEKS*, 4(1), 47. <https://doi.org/10.32528/ipteks.v4i1.2109>
- Alan, Y. P, 2021. Analisis Pelayanan Operasional Penerbangan oleh Petugas *Apron Movement Control* Terhadap Maskapai di Yogyakarta International Airport.
- Angakasa Pura II, 2020 *Bandar Udara Internasional Minangkabau*. Jakarta
- Ariesta, K. L, 2022. Peran Unit *Apron Movement Control* Untuk Meningkatkan Keselamatan di Air Side Saat Jam Sibuk di Bandar Udara Sentani Jayapura.

- Atmadjati, A, 2014. *Manajemen Operasional Bandar Udara*. Surabaya: Cipta Media Nusantara.
- Dayanti, P, 2019. Analisis Manajemen Parking Stand Terhadap Keselamatan Pergerakan Pesawat Udara Di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak.
- Irfan, dan Mutmainnah, N. 2018. Optimalisasi Kapasitas Apron Bandar Udara Internasional Minangkabau Padang. *AIRMAN: Jurnal Teknik Dan Keselamatan Transportasi*, 1(1), 17–25. <https://doi.org/10.46509/ajtk.v1i1.30>
- Jaya, M. K, Mulyadi, D, dan Sulaeman, E. 2010. Jurnal Manajemen Vol.10 No.1 Oktober 2012 1038. *Jurnal Manajemen*, 10(1), 1038–1046.
- Karim, A, 2023. *Manajemen Transportasi*. Batam: Yayasan Cendikia mulia Mandiri.
- Koritelu, A. C. T. 2022. Peran Unit AMC Dalam Penempatan *Parking Stand* Pesawat Tidak Terjadwal Di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong, Papua Barat.
- Kurnia, M. F. B. 2022 . Analisis Koordinasi Tim Unit *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Penanganan Parkir Pesawat di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar
- Mafaza, S. A. R, dan Haryati, E. S. 2022. Analisis *Safety Management System* Petugas AMC Dalam Menangani Bahaya Hewan Liar di Area Airside Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta. *Jurnal Multidisiplin Madani*, 2(5), 2533–2550. <https://doi.org/10.55927/mudima.v2i5.370>
- Maryanti, A, 2022. Analisis Kinerja Petugas Apron Movement Control (AMC) Dalam Penanganan Foreign Object Debris (FOD) di Bandar Udara Trunojoyo Sumenep Jawa Timur Jawa Timur.
- Muhammad, D. N. 2022. Optimalisasi Parking Stand Dalam Menunjang Kelancaran Penerbangan di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang Parking Stand Optimization In Support Successful Flights At The Airport Rahadi Oesman Ketapang.
- Nugroho, A. S, 2020. Evaluasi Kinerja Petugas Terminal Inspection Service Terhadap Kepuasan Customer Bandar Udara internasional Adi Sumarno.
- Nurfadillah, R. 2021. Peran AMC (*Apron Movement Control*) Dalam Menangani Penempatan Pesawat di Apron Bandar Udara Nusawiru Pangandaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 21 Tahun 2015 Tentang *Standar Keselamatan Penerbangan*. 06 Februari 2015. Jakarta.
- Sari, K. S, 2017. Optimalisasi Penanganan Parkir Pesawat Unscheduled pada Unit Apron Movement Control PT.Angkasa Pura II Bandar Udara Halim Perdana Kusuma Jakarta.
- Setyawati, A., dan Aristiyanto, F. K. 2021. Kajian Pengawasan Apron Oleh Apron Movement Control (Amc) Dalam Meningkatkan Kedisiplinan di Apron Pt Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta Tahun 2019. *Jurnal Transportasi, Logistik, Dan Aviasi*, 1(1), 1–13. <https://doi.org/10.52909/jtla.v1i1.33>
- Syukur, I. 2021. Analisis Peran Unit Apron Movement Control (AMC) Terhadap Kelancaran Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Patimura Ambon.
- Wiguna, F. A. 2020. Analisis Pengalokasian Parking Stand Diterminal 2E Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta.