

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan teknologi yang pesat di era Globalisasi tidak hanya memiliki dampak besar pada pembangunan industri. Perubahan ini tidak hanya terjadi pada industri produksi saja, tetapi sektor jasa juga terus tumbuh pesat misalnya seperti di sektor penerbangan. Salah satu bagian yang paling penting dalam sektor penerbangan adalah keselamatan penerbangan. Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, navigasi udara serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya (UU No. 1 Tahun 2009). Jadi untuk mencapai keselamatan penerbangan, maka dibentuklah penanggung jawab dalam kegiatan pelayanan pengawasan seluruh pergerakan di sisi udara, meliputi pergerakan pesawat, pergerakan kendaraan pelayanan penerbangan, orang dan barang, hingga kebersihan di sisi udara yang disebut *Apron Movement Control* (AMC) (A.F Alfian Wibawa, 2019).

Apron Movement Control (AMC) adalah unit kerja yang mempunyai fungsi dan tanggung jawab melaksanakan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan, kelancaran pergerakan lalu lintas di Apron, pemarkiran atau penempatan pesawat udara. Unit AMC mempunyai tugas memastikan terimplementasinya strategi, kebijakan, sistem & prosedur fungsional (proses bisnis) untuk kelancaran operasional operasi sisi udara melalui pelayanan pengawasan pergerakan pesawat, kendaraan, bongkar muat kargo dan orang guna mendukung *airline service performance* berdasarkan *Standard Operating Procedure* (SOP) yang telah ditetapkan, serta bertanggung jawab untuk memastikan pelayanan pengawasan di wilayah *Apron* bandar udara dan memastikan terlaksananya pelayanan *plotting* parkir pesawat udara.

Jika dalam kegiatan regulasi dan pengawasan tidak melalui prosedur, ini akan menyebabkan munculnya sesuatu yang tidak diinginkan. Pengawasan di sini memberi makna pada tindakan tersebut langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah tabrakan antara tiga elemen pembentuk lalu lintas dari *apron*, di mana mereka melakukan kegiatan bersama-sama untuk kontrol gerakan dan regulasi untuk kelancaran operasi dan keselamatan penerbangan terjamin.

Di sisi lain, selain keamanan pelaksanaan kinerja dan kontinuitas penerbangan yang selalu diperhatikan secara berkala, mengenai rintangan dan kelemahan yang biasanya ditemui personil *Apron Movement Control* (AMC) yaitu ;

1. Beban kerja mental

- a. Kurangnya koordinasi dengan personil *Avio Bridge* maka personil AMC sering kali tidak bisa memonitor semua pergerakan pesawat baik yang akan *block-on* maupun di saat *block-off* disaat pesawat push back oleh kendaraan ATT, sehingga tidak dapat menulis secara manual di sistem SIOPSKOM computer.
- b. Kurang cermat dalam pengawasan kamera CCTV dan kordinasi dari pihak *Avio Bridge* dalam pemantauan pesawat disaat landing maupun *airborne*.
- c. Kesalahan dalam pembuatan jadwal penerbangan, sehinggga mengakibatkan miskomunikasi antara pihak *airline* dan AMC pada shif selanjutnya. Sehingga dapat mengakibatkan terjadinya keterlambatan penerbangan.

2. Beban kerja fisik

- a. Melaksanakan patroli di sisi udara dalam pengawasan adanya puing-puing benda asing FOD (*Foreign Object Debris/Damage*) yang dapat membahayakan penerbangan.
- b. Melaksanakan *Ramp check* atau Patroli dalam pengawasan pergerakan kendaraan pelayanan penerbangan mapun kendaraan proyek, guna terciptanya keselamatan penerbangan dari hal-hal yang tidak di inginkan.

- c. Melaksanakan Uji laik dan Layak kendaraan pendukung pelayanan di sisi udara.
- d. Pemandu pesawat / Operasional *follow-me car* untuk memastikan pesawat sampai ke *parking stand* dengan aman dan selamat.

Personel AMC memainkan peran yang sangat penting di dunia penerbangan. Peran tersebut menuntut tanggung jawab untuk semua personel, jadi banyak orang memikirkannya bahwa hal ini dianggap sebagai beban kerja atau suatu tekanan. Beban kerja fisik, mentalitas dan kemampuan personel dan suatu permintaan dari pihak Angkasa Pura I. Kemahiran personil AMC merupakan sebuah kapasitas yang dimiliki serta dapat diukur dari kondisi tubuh maupun mental personel itu sendiri. Di sisi lain, kebutuhan akan pekerjaan adalah bagian dari beban kerja yang diterima di luar kemampuan personil dan bertahan untuk waktu yang relatif lama dalam situasi dan kondisi tertentu, yang meningkatkan tekanan dan menyebabkan stres. Hal tersebut menimbulkan pengaruh yang sangat penting pada stabilitas pekerjaan, karena jika pekerja melakukannya secara berlebihan, pembatasan dalam kinerja aktivitas manusia menyebabkan kelelahan fisik dan mental, dan efeknya akan mengurangi hasil kerja personil.

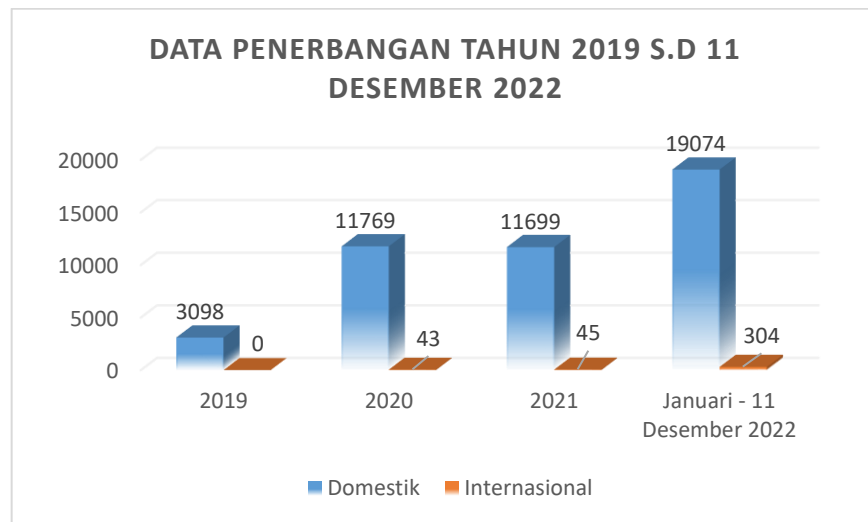
Bandara YIA beroperasi pada 6 Mei 2019 dengan kedatangan pertama, penerbangan Citilink dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta. Bandara ini beroperasi penuh pada 29 Maret 2020 dengan semua penerbangan komersial lainnya, yang dipindahkan dari bandara lama (Bandara Internasional Adisutjipto). Pada tanggal 28 Agustus 2020, Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) diresmikan oleh presiden Joko Widodo. Bandara ini dilengkapi dengan jalur kereta api sebagai jalur transportasi yang mengangkut penumpang dari dan menuju Yogyakarta. Sayang sekali dalam awal mula beroperasinya bersamaan dengan adanya COVID-19. Pada tanggal 29 Maret 2020 Bandara YIA beroperasi sekala penuh dan di sambut dengan adanya kebijakan dari pemerintah dengan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) pada tanggal 10 April-23 April 2020 hingga berlanjut sampai dengan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) level 4 tanggal 26 Juli- 2 Agustus 2021. Kebijakan tersebut membuat moda

transportasi umum khususnya transportasi udara menjadi menurun. Diantara kebijakan untuk memakai transportasi udara yaitu harus menunjukkan kartu vaksin minimal dosis 1 dan PCR berlaku 2 hari dari keberangkatan berlaku untuk penerbangan Jawa dan Bali (Inmendagri Nomor 24-26 Tahun 2021). Dengan adanya operasional di Bandara YIA kurang maksimal sehingga adanya pemotongan upah dari setiap pegawainya dan pengurangan pegawai pada akhir tahun 2021, salah satunya yaitu personel AMC juga terkena pengurangan pegawai yang semula 18 personil 2021 menjadi 13 personil. Di tahun 2022, akan tetapi dalam operasional diambilkan 2 personil yang di administrasi untuk membantu operasional di lapangan. Jadi untuk personel AMC saat ini menjadi 15 personil.

Tabel 1. 1 Jumlah Penerbangan Tahun 2019 s.d Desember 2022.

2019	Domestik	Pesawat	
		Datang	Berangkat
		1550	1548
	Internasional	0	0
2020	Domestik	Pesawat	
		Datang	Berangkat
		5884	5885
	Internasional	22	21
2021	Domestik	Pesawat	
		Datang	Berangkat
		5842	5847
	Internasional	23	22
Januari s/d 11 Desember 2022	Domestik	Pesawat	
		Datang	Berangkat
		9537	9537
	Internasional	153	151

Dari tabel diatas diketahui kondisi jumlah pesawat mengalami kenaikan pada bulan Januari sampai 11 Desember 2022 untuk pesawat domestik 9537 datang, 9537 berangkat. Untuk penerbangan Internasional 153 pesawat yang datang, 151 pesawat yang berangkat.



Gambar 1. 1 Grafik Penerbangan di Yogyakarta International Airport
(Sumber : AMC Sheet YIA)

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan, maka pokok permasalahan yang akan dirumuskan adalah sebagai berikut:?

1. Bagaimana tingkat beban kerja yang dialami personil AMC (*Apron Movement Control*) dalam melaksanakan pekerjaan di Bandara Internasional Yogyakarta?
2. Apakah ada hubungan antara hasil beban kerja dengan usia, pengalaman kerja, dan jabatan?
3. Bagaimana perbedaan hasil pengukuran beban kerja mental dan fisik menggunakan metode RSME, NASA-TLX, dan CVL ?
4. Bagaimana perbaikan yang diperlukan untuk mengurangi beban kerja personil AMC?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini bertujuan agar beban kerja fisik / mental yang ada dapat berkurang dalam pekerjaan di *Apron Movement Control* (AMC), diantaranya yaitu :

1. Mengetahui tingkat beban kerja yang dialami personel AMC (*Apron Movement Control*) dalam melaksanakan pekerjaan di Bandara Internasional Yogyakarta.
2. Mengetahui hubungan antara hasil beban kerja dengan usia, pengalaman kerja, dan jabatan
3. Mengetahui perbedaan hasil pengukuran beban kerja fisik dan mental menggunakan metode CVL, RSME dan NASA-TLX.
4. Mengetahui perbaikan yang diperlukan untuk mengurangi beban kerja personel AMC.

1.4 Batasan Masalah

Mengenai pembahasan pada tugas akhir ini, maka dibuat pembatasan masalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilakukan di *Airside Operation* bagian *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional Yogyakarta.
2. Metode yang digunakan untuk mengukur beban kerja fisik yaitu *cardiovascular load* (CVL) dan untuk mengukur beban kerja mental menggunakan *Rating Scale Mental Effort* (RSME) dan NASA-TLX.
3. Proses pengambilan data dilakukan pada tanggal 10 November s/d 12 Desember 2022.
4. Beban kerja yang akan diukur berdasarkan team kerja dalam tingkat keramaian penerbangan.
5. Tidak ada penerbangan khusus (pesawat pemerintah) atau dalam event tertentu (penerbangan kondisi normal).

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Sebagai bahan evaluasi dalam pengembangan kebijakan yang lebih baik.
2. Sebagai bahan masukan bagi perusahaan untuk mengurangi tingkat beban kerja yang tinggi pada personel AMC (*Apron Movement Control*).
3. Mengurangi resiko terjadinya kecelakaan penerbangan yang disebabkan oleh human error terutama yang disebabkan oleh pegawai AMC (*Apron Movement Control*).
4. Meningkatkan keselamatan penerbangan di Bandara Yogyakarta Internasional.
5. Mengetahui metode manakah yang baik dalam pengukuran beban kerja fisik dan mental.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang digunakan dalam Tugas Akhir ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pertama dijelaskan tentang latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab kedua berisi kajian pustaka menerangkan tentang perkembangan terkini tentang topik penelitian dan berisi teori-teori yang akan digunakan untuk membantu dalam membahas isi dari skripsi dan diharapkan penulis tidak menyimpang dari apa yang telah dibahas

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ketiga berisi tentang objek penelitian, teknik pengumpulan dan pengolahan data yang akan dilakukan sesuai dengan metode CVL, RSME dan NASA-TLX, hasil penelitian yang akan dicapai, dan bagan alir dari penelitian ini.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Pada bab keempat ini, merupakan bab yang berisi data – data yang telah dikumpulkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan akan diolah berdasarkan metode yang telah ditentukan.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab kelima, merupakan bab yang berisi pembahasan, ulasan, dan pendapat penulis tentang topik atau bidang yang diamati.

BAB VI PENUTUP

Pada bab keenam ini berisi kesimpulan dari pembahasan dan rekomendasi atau saran tentang hasil yang dicapai dan masalah yang diidentifikasi dalam penelitian ini.