

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar merupakan salah satu pintu gerbang utama yang menghubungkan Indonesia bagian timur dengan bagian lainnya, memainkan peran strategis yang sangat penting dalam mendukung mobilitas regional dan internasional. Sebagai bandara utama di wilayah Indonesia timur, Sultan Hasanuddin Makassar melayani volume penumpang yang signifikan, dengan total kedatangan, keberangkatan, dan transit penumpang yang menunjukkan perannya sebagai hub transportasi utama.

**Tabel 2. 1 Rekapitulasi Jumlah Penumpang Periode Tahun 2023**

Bulan	Kedatangan Domestik	Kedatangan Internasional	Keberangkatan Domestik	Keberangkatan Internasional	Transit Domestik	Transit Internasional	Total Penumpang Domestik	Total Penumpang Internasional
Januari	387,510	16,756	231,757	19,133	189,447	0	808,714	35,889
Februari	359,771	19,192	201,241	19,127	179,821	0	740,833	38,319
Maret	408,029	19,364	226,679	17,729	197,172	0	831,880	37,093
April	404,548	10,091	215,526	10,730	185,710	0	805,784	20,821
Mei	463,646	10,405	269,212	13,284	225,343	0	958,201	23,689
Juni	439,561	7,524	224,500	21,416	200,812	0	864,873	28,940
Juli	470,802	23,978	290,973	8,315	220,778	0	982,553	32,293
Agustus	402,914	16,449	225,558	21,677	192,067	0	820,539	38,126
September	396,053	18,284	223,066	17,405	189,791	2	808,910	35,691
Oktober	415,463	15,204	229,951	16,554	201,105	0	846,519	31,758
November	409,117	15,500	224,744	15,734	199,110	0	832,971	31,234

**Sumber: Badan Pusat Statistik, 2021**

Tabel 2.1 yang disajikan menunjukkan data rinci mengenai volume penumpang di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sepanjang tahun 2023. Data ini meliputi kedatangan domestik dan

internasional, keberangkatan domestik dan internasional, serta transit domestik dan internasional. Tabel tersebut mengindikasikan bahwa Sultan Hasanuddin Makassar berfungsi sebagai hub penting bagi mobilitas penumpang baik secara domestik maupun internasional.

Selama tahun 2023, total penumpang domestik mencapai puncaknya pada bulan Mei dengan 958,201 orang, sementara total penumpang internasional tertinggi tercatat pada bulan Agustus dengan 38,126 orang. Volume penumpang domestik menunjukkan fluktuasi musiman yang dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti liburan atau kegiatan lokal. Misalnya, bulan Juli dan Mei menunjukkan angka kedatangan dan keberangkatan domestik yang tinggi, mencerminkan kemungkinan peningkatan perjalanan selama musim liburan atau cuti panjang. Sementara itu, penumpang internasional cenderung mengalami lonjakan pada bulan Agustus dan Juli, yang bisa dihubungkan dengan aktivitas pariwisata atau promosi internasional. Bandara ini juga mengalami fluktuasi dalam jumlah transit internasional, dengan nilai tertinggi dua orang tercatat pada bulan September. Data ini menegaskan peran strategis Sultan Hasanuddin Makassar dalam menghubungkan Indonesia bagian timur dengan destinasi global, serta kontribusinya terhadap pertumbuhan ekonomi dan industri pariwisata regional.

Secara keseluruhan, tabel ini menggarisbawahi pentingnya Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sebagai pusat transportasi yang vital, tidak hanya untuk mendukung mobilitas domestik tetapi juga untuk meningkatkan konektivitas internasional. Data ini mendukung pernyataan

bahwa bandara ini berperan krusial dalam pengembangan ekonomi dan konektivitas regional, serta mendemonstrasikan kemampuannya dalam mengelola volume penumpang yang signifikan sepanjang tahun. Salah satu aspek penting dalam pengelolaan bandara adalah pengaturan dan pengawasan pergerakan pesawat di area apron, yang dikenal dengan istilah Apron Movement Control (AMC). AMC bertanggung jawab untuk mengatur pergerakan pesawat di apron, memastikan bahwa semua kegiatan berlangsung sesuai dengan prosedur dan standar keselamatan yang berlaku. Apron, menurut Annex (2004), adalah area di daratan aerodrome yang ditujukan untuk menampung pesawat guna melakukan bongkar muat penumpang, pos, kargo, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat. Unit AMC memiliki tanggung jawab utama untuk memantau secara menyeluruh kondisi, objek, kegiatan, dan pelayanan di apron. Berdasarkan Standar Operasional Apron Movement Control Versi 1.0 PT Angkasa Pura 1 (Persero), unit ini harus memastikan bahwa fasilitas dan peralatan berfungsi dengan baik dan siap digunakan, personel terampil dan siap bertugas, serta pelayanan sesuai standar yang ditetapkan.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 mengenai persyaratan perizinan dan kualifikasi personel Apron Movement Control (AMC) di Indonesia menjadi landasan penting dalam memastikan kompetensi dan profesionalisme AMC di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Pasal 4 dari peraturan ini mewajibkan setiap personel AMC untuk memiliki izin yang sah dan/atau rating yang masih

berlaku, yang sejalan dengan peran krusial AMC dalam menjaga keamanan dan kelancaran operasional bandara. Peran ini mencakup pengaturan dan pengawasan pergerakan pesawat udara, kendaraan, dan personel di apron (Pasal 5 ayat (1)), memastikan kepatuhan terhadap prosedur dan peraturan yang berlaku (Pasal 5 ayat (2)), memberikan instruksi dan arahan yang jelas kepada semua personel di apron (Pasal 5 ayat (3)), menegakkan disiplin kerja di apron (Pasal 6), serta bekerja sama dengan unit lain di bandara untuk memastikan koordinasi dan komunikasi yang efektif (Pasal 7).

Di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, terdapat 7 orang yang bertugas dalam unit AMC. AMC bertanggung jawab atas pelayanan dan pengawasan pergerakan pesawat udara serta kendaraan di sisi udara, termasuk pemantauan kebersihan, tumpahan bahan bakar, dan fasilitas di apron. Mereka juga menangani input data penerbangan, pencatatan, pelaporan logbook, dan pelaksanaan tugas. Junior AMC mengawasi lalu lintas pergerakan, mengatur parkir pesawat, memastikan fasilitas di apron baik, dan menjaga keselamatan pergerakan di apron. Sementara itu, senior AMC memiliki kewenangan lebih luas seperti memantau seluruh kegiatan di apron, merencanakan pengaturan parkir dalam kondisi darurat, dan melakukan evaluasi serta koordinasi operasional di apron (Hermawan & Widyastuti, 2021).

Dengan trafik rata-rata 34 pergerakan pesawat per hari, pengelolaan dan pengawasan di area apron menjadi sangat padat dan menantang. Dalam praktiknya, seringkali terdapat tantangan terkait dengan kedisiplinan kerja di

area apron. Contohnya, masalah kedisiplinan yang sering terjadi meliputi keterlambatan dalam pelaksanaan tugas, pengabaian prosedur keselamatan, serta kekacauan dalam pengaturan parkir pesawat yang dapat menyebabkan gangguan operasional. Penulis juga menemukan bahwa kekurangan komunikasi antara tim AMC dan petugas darat serta pelatihan yang tidak memadai dapat memperburuk masalah ini, menyebabkan penurunan efisiensi dan risiko keselamatan yang lebih tinggi.

Oleh karena itu, penting untuk memahami bagaimana peran AMC dalam menerapkan kedisiplinan kerja karyawan dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas implementasi disiplin di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi dan menganalisis peran AMC dalam penerapan kedisiplinan kerja di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Penelitian ini juga akan mengidentifikasi tantangan yang dihadapi dalam penerapan kedisiplinan serta strategi yang diterapkan oleh AMC untuk memastikan kepatuhan terhadap prosedur dan standar operasional. Dengan pemahaman yang lebih mendalam mengenai peran AMC, diharapkan dapat ditemukan solusi untuk meningkatkan kedisiplinan kerja di area apron, yang pada gilirannya akan meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional bandara.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan konteks tersebut di atas, maka rumusan masalah penelitiannya adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran unit Apron Movement Control (AMC) dalam menerapkan kedisiplinan kerja karyawan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar?
2. Apa saja kendala yang dihadapi unit Apron Movement Control (AMC) dalam menerapkan kedisiplinan kerja karyawan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar?

### **C. Batasan Masalah**

Penelitian ini difokuskan pada peran unit Apron Movement Control (AMC) dalam menjaga kedisiplinan kerja karyawan di area apron Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Fokus ini mencakup pengawasan, penegakan disiplin, dan prosedur keselamatan yang diterapkan oleh AMC di area apron. Penelitian tidak mencakup aspek di luar area apron atau unit lain di bandara. Penekanan diberikan pada kendala yang dihadapi AMC dalam menjalankan tugasnya, seperti kurangnya pemahaman karyawan, keterbatasan peralatan, dan tantangan komunikasi. Dengan demikian, batasan masalah ini memastikan penelitian tetap terarah pada upaya AMC dalam meningkatkan disiplin dan keselamatan kerja di area apron.

### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui peran unit Apron Movement Control (AMC) dalam menerapkan kedisiplinan kerja karyawan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

2. Untuk mengetahui kendala apa saja yang dihadapi unit Apron Movement Control (AMC) dalam menerapkan kedisiplinan kerja karyawan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Dengan terselesainya tujuan – tujuan tersebut, maka proposal penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk beberapa pihak antara lain:

1. Bagi Perusahaan

Dapat menjadi bahan masukan bagi perusahaan untuk mengevaluasi unit AMC dapat mengambil langkah untuk dapat meningkatkan kedisiplinan karyawan agar tidak terjadi lagi pelanggaran atau setidaknya bisa diminimalisir.

2. Bagi Penulis

Menambahkan pengetahuan dan wawasan serta untuk melatih kemampuan penulis dalam melaksanakan penelitian ilmiah yang berkaitan dengan Apron Movement Control Khususnya mengenai kedisiplinan dalam pengawasan unit Apron Movement Control untuk menjaga keselamatan penerbangan

3. Bagi STTKD

Hasil dari penelitian ini bisa digunakan sebagai tambahan pustaka sebelum taruna/i menyusun skripsi dan sebagai bahan pertimbangan serta masukan dalam suatu pengajaran yang terkait dengan Apron Movement Control.

#### 4. Bagi Peneliti yang Mendatang

Dapat dijadikan sebagai referensi dan bahan perbandingan bagi penelitian berikutnya yang akan meneliti dengan topik yang sejenis.

### **F. Sistematika Penulisan**

Menggunakan pendekatan penulisan yang sistematis sangat penting untuk melakukan penelitian yang tetap sesuai dengan isu-isu terkini. Berikut kerangka organisasi penulisan tugas akhir ini:

#### **1. BAB I PENDAHULUAN**

Dasar yang dinyatakan oleh seseorang dalam mengangkat suatu topik bahasan dalam melakukan penelitian. Dalam hal ini, penulis mendeskripsikan secara jelas terkait alasan terhadap suatu masalah yang diangkat dalam penelitian ini. Deskripsi yang dijelaskan meliputi; latar belakang, batasan masalah, rumusan 3 masalah, tujuan penelitian, keaslian penelitian, dan sistematika penulisan.

#### **2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini mencakup bagian dari landasan teori, penelitian relevan, kerangka berfikir, dan hipotesis.

#### **3. BAB III METODE PENELITIAN**

Pada BAB III ini, penulis akan menerangkan waktu dan tempat pelaksanaan pada penelitian, deskripsi komprehensif mengenai perusahaan yang menjadi tempat pelaksanaan praktik kerja lapangan, serta alat dan bahan yang digunakan selama pelaksanaan penelitian.

#### **4. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini menjelaskan secara mendalam mengenai ringkasan hasil penelitian tentang data yang diperoleh dari Perusahaan dan selanjutnya data tersebut dianalisis.

#### **5. BAB V PENUTUP**

Pada bagian akhir penelitian, penulis menarik kesimpulan dan saran berdasarkan hasil pembahasan yang telah disusun.

#### **6. DAFTAR PUSTAKA**

Daftar pustaka berisi referensi yang digunakan dalam penyusunan penelitian.

#### **7. LAMPIRAN**

Penjelasan tambahan berupa uraian, gambar atau table yang merupakan penjelasan rincian dari apa yang disajikan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Landasan Teori**

##### **1. Bandar Udara**

Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization): Suatu wilayah tertentu di darat atau di air, termasuk bangunan, fasilitas, dan mesin, yang digunakan seluruhnya atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara disebut bandar udara.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara diartikan sebagai suatu kawasan tertentu di darat atau di perairan yang digunakan untuk berbagai keperluan seperti pendaratan dan lepas landas pesawat udara, naik dan turunnya penumpang, bongkar muat barang, keselamatan dan keamanan, serta transportasi intra dan antarmoda. serta fasilitas dasar dan fasilitas penunjang lainnya, serta keamanan penerbangan.

Pengertian bandar udara secara hukum adalah suatu kawasan di darat atau di perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat untuk melakukan perjalanan antar-jemput. dan transportasi antar moda. Kawasan tersebut dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas dasar dan fasilitas pendukung lainnya. Sedangkan PT (Persero) Angkasa Pura

mengartikan bandar udara sebagai lapangan terbang yang meliputi seluruh bangunan dan perlengkapannya yang merupakan perlengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas transportasi udara bagi masyarakat.”

(2011) Arisputranto

Berikut Fasilitas yang ada Bandar Udara

**a. Sisi Udara (Air Side)**

1) Runway adalah salah satu struktur atau simbol bandara yang paling luar biasa. Landasan pacu didefinisikan sebagai bagian persegi panjang di atas lapangan terbang yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat. Setiap bandara memiliki panjang dan lebar landasan yang berbeda berdasarkan banyak faktor seperti permintaan dan hambatan di sekitarnya. Kekuatan landasan pacu juga bervariasi; dalam jargon penerbangan, PCN (Pavement Classification Number) merupakan cara yang lebih baik untuk menggambarkan kekuatan landasan pacu dan fasilitas bandara lainnya. Selain itu, PCN dihitung menggunakan rumus berdasarkan kebutuhan bandara yang berbeda-beda, seperti jenis pesawat yang akan menggunakannya. (Setiani, 2015).

2) Apron adalah area spesifik di bandara yang dikhususkan untuk digunakan oleh pesawat terbang untuk layanan seperti penjemputan dan pengantaran penumpang, pengiriman surat, ekstraksi kargo, pengisian bahan bakar, parkir, dan pemeliharaan. Berat pesawat pada beban penuh harus

ditopang oleh apron pada saat bergerak lambat atau berhenti.

Konstruksi pelat beton atau perkerasan kaku sebaiknya digunakan untuk apron, dengan mengingat bahwa bahan tersebut tahan terhadap kebocoran minyak dan bahan bakar.

- 3) Pemandu Lalu Lintas (Air Traffic Control) adalah penyedia jasa yang mengatur lalu lintas udara, khususnya pesawat udara, agar tidak bertabrakan ketika jaraknya terlalu dekat. Tanggung jawab utama seorang pengatur lalu lintas udara, yang sering disebut ATC atau pengatur lalu lintas udara, adalah menjaga agar pesawat tidak mendekat terlalu dekat satu sama lain dan menghindari tabrakan dengan menciptakan pemisahan (Pendi, 2016).
- 4) Unit Penanggulangan Kecelakaan (Air Rescue Service) Unit pencegahan kecelakaan tersedia dalam bentuk mobil pemadam kebakaran, alat pemadam kebakaran, ambulans, peralatan penyelamat, serta peleton pemadam kebakaran dan penyelamat guna mencegah terjadinya kecelakaan (Setiani, 2015).
- 5) Juga ada fuel service untuk mengisi bahan bakar avtur.

#### **b. Sisi Darat (Land Side)**

- 1) Hub bagi penumpang yang datang atau berangkat adalah terminal bandara. Terdapat konter check-in, ruang tunggu, CIQ (Carantine - Immigration - Custom) untuk bandara luar negeri, dan fasilitas lainnya untuk kenyamanan penumpang

di dalamnya. Penumpang menaiki pesawat menggunakan aviobridge di bandara besar. Di bandara yang lebih kecil, penumpang menaiki pesawat melalui tangga yang dapat dilepas. (Atmadjati, 2014).

- 2) Curb merupakan tempat keluar masuknya pemudik gedung terminal dengan menggunakan kendaraan darat (Setiani, 2015).
- 3) Menurut Atmadjati (2014), parkir kendaraan berfungsi sebagai tempat penumpang dan petugas pengantaran/penjemputan, termasuk taksi.

## **2. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar**

Di Makassar, Sulawesi Selatan, terdapat bandara internasional bernama Bandara Internasional Hasanuddin (IATA UPG, ICAO WAAA). 20 kilometer (12 mil) sebelah timur pusat kota Makassar dan dijalankan oleh PT. Angkasa Pura 1. 20 Agustus 2008, menyaksikan pembukaan terminal saat ini. Bandara yang diberi nama Sultan Hasanuddin, seorang sultan Gowa penentang Perusahaan Hindia Timur Belanda ini, menjadi pintu masuk utama pesawat menuju wilayah timur Indonesia. Selama tahun 1660-an.

Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terletak di antara perbatasan Makassar dan Maros, pinggiran kota Sulawesi Selatan. Dibutuhkan sekitar 15 menit untuk menempuh jarak 20 km (12 mil) melalui jalan bebas hambatan/tola atau 20 menit untuk menempuh jarak 23 km (14 mil) melalui jalan raya dari kota Makassar.

#### **a. Sejarah Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar**

Sebelumnya dikenal sebagai Bandara Kadieng, Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menangani penerbangan internasional di Indonesia. Namun karena kesulitan keuangan yang dihadapi oleh banyak maskapai penerbangan yang beroperasi di rute Indonesia, bandara ini harus ditutup pada tahun 2008. Untuk pertama kalinya, Bandara Kadieng—juga dikenal sebagai Bandara Lama Sultan Hanuddin—menjalankan penerbangan komersial ke Surabaya. Pesawat ini menggunakan landasan pacu rumput berukuran 1.600 kali 45 meter yang saat ini dikenal sebagai Runway 08-26. Pesawat ini pertama kali digunakan pada tanggal 27 September 1937, oleh perusahaan penerbangan Belanda KNILM (Koningklijke Netherland Indische Luchtvaan Maatschapil), dengan Douglas D2/F6.

Landasan pacu dipulihkan dari rumput menjadi beton selama era kolonial Jepang, memperbaiki bandara. Bandara Mandai juga diubah namanya. Pada tahun 1945, sekutu menambahkan landasan pacu lain, yang diberi nama Runway 13-31, yang berukuran 1.745 meter kali 45 meter ketika dibangun. Terdapat 4.000 buruh dan mantan tawanan perang Jepang, kadang-kadang dikenal sebagai romusha, pada saat itu.

Ketika bandara ini dikembalikan ke negara tanah air pada tahun 1950, Departemen Pekerjaan Umum Bagian Bandara bertugas menjalankan dan memeliharanya. Karena menyatukan Indonesia bagian barat dan timur, bandara ini menjadi salah satu yang tersibuk saat beroperasi..

Departemen Perhubungan Udara, yang sekarang dikenal sebagai Direktorat Jenderal Penerbangan Udara, mengawasi kegiatannya pada tahun 1955. Selain itu, dimensi landasan pacu diperluas menjadi 2.345 m kali 45 m, dan Bandara Mandai diberi nama baru. Bandara ini berganti nama menjadi Sultan Hasanuddin pada tahun 1980 bersamaan dengan perluasan landasan pacu 13–31 yang awalnya berukuran 1.745 mx 45 m menjadi 2.400 mx 45 m. Setahun kemudian, bandara ini dijadikan sebagai titik embarkasi bagi calon peziarah yang hendak berangkat ke Tanah Suci. Bandara ini berganti nama menjadi Bandara Sultan Hasanuddin pada tahun 1985.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 1994 tanggal 30 Oktober 1994 mengakibatkan peningkatan jumlah penumpang dan wisatawan asing yang menggunakan Bandar Udara Sultan Hasanuddin. Bandara Sultan Hasanuddin menjadi Bandara Internasional Sultan Hasanuddin berdasarkan keputusan ini. Bandar Udara Internasional Hasanuddin dibuka pada tanggal 7 Januari 1995 oleh Bapak Zainal Basri, Gubernur Sulawesi Selatan pada saat itu.

Maskapai Malaysia Airline System (MAS) meluncurkan rute Palaguna yang menghubungkan Makassar dan Kuala Lumpur pada 28 Maret 1995. Silk Air kemudian meluncurkan rute Bandara Changi. Singapura.

Perlu diketahui, ketika Bandar Aini bertransformasi menjadi bandar udara Haji Embakasi yang melayani jalur Makassar-Jeddah, jalur internasional menuju Bandara Sultan Hasanuddin dimulai pada tahun 1985. Selain itu, kini menjadi yurisdiksi di Indonesia bagian timur dengan jalur ke Australia. dan Papua Nugini.

Di luar dugaan, sejak 28 Oktober 2006 hingga pertengahan tahun 2008, seluruh penerbangan internasional dihentikan ketika Garuda Indonesia menutup rute Makassar-Singapura karena kerugian finansial yang cukup besar. Langkah ini menyusul penghapusan rute ke Makassar oleh Malaysia Airlines dan Silk Airline. Saat itu, satu-satunya penerbangan haji yang masih berjalan adalah ke Jeddah.

Sejak relokasi Bandara Internasional Sultan Hasanuddin ke struktur terminal baru. Bangunan terminal pada dasarnya kosong. Meski awalnya manajemen Angkasa Pura III tetap menjalankan aktivitas, namun seluruhnya terhenti pada tahun 2009. Malam tanggal 14 Agustus 2016 menjadi puncaknya. Seluruh struktur ujung barat dan timur bekas bangunan terminal Bandara musnah dilalap api.

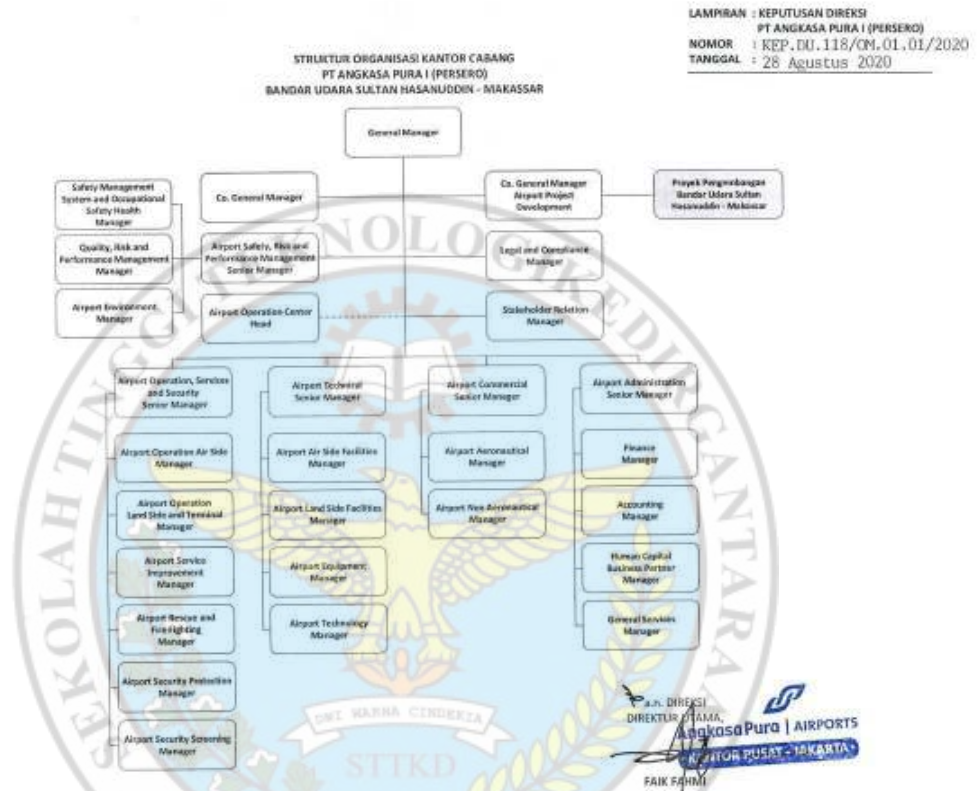
Sebelum acara berlangsung, pilot dan pesawat TNI AU kerap parkir di Bandara Alam.

Bandara Sultan Hasanuddin bertempat di terminal batu dengan struktur yang lebih khas. Replika kecil kapal Phinisi khas Sulawesi Selatan bisa ditemukan di ruang tunggu. Ada tambahan pilihan foto wisata di depan terminal. Hal pertama yang akan Anda lihat saat sampai di kawasan bandara adalah patung perunggu Sultan Hasanuddin.

Bandara ini menampilkan motif "kota bandara", area rumah sakit di sekitarnya, dan pilihan penginapan murah bagi wisatawan yang tidak perlu meninggalkan bandara untuk menunggu penerbangan. Bandara adalah pusat bisnis yang ideal karena memiliki banyak pusat makanan dan souvenir. Saat ini merupakan bandara terbesar, Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menghubungkan ke beberapa kota besar lainnya dan menawarkan penerbangan ke seluruh Indonesia. Tiket wisata ke Makassar dijual hampir oleh semua maskapai penerbangan, baik lokal maupun internasional.

Selain itu, bandara ini juga diakui memiliki pelayanan terbaik dan toilet terbersih pada tahun 2011 serta dinobatkan sebagai salah satu dari tiga bandara terbaik di Indonesia secara keseluruhan. Penghargaan Bandara Terbaik Kementerian Perhubungan tahun 2012 mendapatkan penghargaan tertinggi.

**b. Struktur Organisasi PT Angkasa Pura I Bandar Udara Sultan Hassanuddin Makassar**



**Gambar 2.1 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura I Bandar Udara Sultan Hassanuddin Makassar**

**3. Apron Movement Control (AMC)**

Apron Movement Control diartikan sebagai petugas bandar udara yang memiliki izin dan rating untuk mengawasi keselamatan, keselamatan

pergerakan lalu lintas di apron, dan menentukan parkir pesawat, sesuai Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 Pasal 2 Angka 6..

Apron Movement Control bertugas menemukan tempat parkir pesawat setelah ADC atau unit Menara memberikan perkiraan. Tujuan dari Layanan Manajemen Apron adalah untuk meminimalkan downtime pesawat di darat dan mempercepat pergerakan dan pengoperasian pesawat di apron. Unit pusat disebut Apron Movement Control (AMC). Unit AMC, juga dikenal sebagai Aprons Movement Control, bertanggung jawab atas operasi sisi udara. Unit AMC (Apron Movement Control) mempunyai kewenangan sesuai dengan kompetensinya selain fungsi utamanya (Hermawan & Widyastuti, 2021).

a. Fungsi Unit Kerja AMC yaitu:

Menurut Utami dan Endrawijaya (2018), adapun fungsi Unit AMC yang dijelaskan adalah

- 1) fungsi pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas di area Apron yang terdiri dari lalu lintas pesawat udara, kendaraan dan personil, dan
- 2) fungsi pelayanan langsung kepada pihak pengguna jasa Bandar udara seperti Airline dan Ground Handling Agent, pelayanan parking stand pesawat udara,, serta pelayanan garbarata.
- 3) Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antara pesawat udara dan antara pesawat udara dengan obstacle.

- 4) Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari apron dengan ADC.
- 5) Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya.

b. Kegiatan Pelayanan AMC

- 1) Menyiapkan aircraft parking stand allocation terlebih dahulu, untuk memudahkan pemarkiran dan handling pesawat udara bersangkutan.
- 2) Mengadakan pengaturan terhadap engine run up, aircraft towing memonitor start up clearance yang diberikan control tower untuk meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di apron.
- 3) Menyediakan marshaller dan follow me service.
- 4) Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di apron.
- 5) Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan emergency.
- 6) Membuat/mengadakan suatu pengaturan security seperti identifikasi bagasi di parking stand.
- 7) Mengadakan control terhadap disiplin di apron dengan mengeluarkan ketentuan/aturan yang berkaitan dengan pengemudi dan kendaraan yang beroperasi di apron.
- 8) Menjamin kebersihan apron dengan melaksanakan dan menetapkan suatu program inspeksi dan standar pencemaran yang ketat.

9) Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di apron selalu dalam keadaan baik setiap saat.

10) Mengoperasikan Aviobridge/Garbarata.

c. Prosedur Penanganan Parkir Pesawat Udara

Berikut ini adalah prosedur Penanganan parkir pesawat udara untuk unit apron movement control dalam melaksanakan pekerjaan sesuai dengan SOP yang ada di Bandar udara Sultan hasanuddin Makassar.

- 1) Airlines service supervisor wajib berkoordinasi dengan Supervisor untuk mendapatkan informasi yang diperlukan.
- 2) Airlines service supervisor membuat rencana alokasi parkir pesawat menggunakan Airport Operation Control System
- 3) Penentuan alokasi parkir pesawat udara.
- 4) Alokasi parkir pesawat udara yang telah dibuat, kemudian diinput ke sistem Parking Stand Management System.
- 5) Perencanaan ini didistribusikan melalui sistem web based (Airport Information System) dengan program Ramp Information Display.
- 6) Setiap pergantian shift pagi, siang dan malam, Airlines Service Supervisor harus menunjuk AMC Officer untuk melakukan apron check
- 7) Apabila terjadi perbedaan waktu yang cukup signifikan antara daily schedule AMC Officer dapat melakukan revisi atas rencana alokasi yang telah dibuat.
- 8) Perubahan alokasi parkir pesawat udara dilakukan maksimal 20 menit sebelum ETA.

- 9) Setiap permohonan Airlines dan Ground Handling untuk pemindahan atau perubahan tempat parkir pesawat, harus mendapat persetujuan dari ASS, selanjutnya perubahan tersebut disampaikan kepada petugas Air Traffic Control (ATC)
- 10) Apabila terdapat penerbangan dengan pemberitahuan + 30 menit atau irregularity flight yang disampaikan oleh Airlines dan Ground Handling atau pun ATC.

#### **4. Peran**

Makna Peran Sebagaimana dikemukakan Soekanto (dikutip dalam Lantaeda, 2017), peran seseorang merupakan bagian dinamis dari kedudukan atau statusnya. Ketika mereka memenuhi hak dan tanggung jawabnya sesuai dengan statusnya, maka mereka menjalankan perannya. Setiap individu dalam suatu organisasi mempunyai kualitas yang berbeda-beda dalam menjalankan tugas, komitmen, atau tugas yang diberikan oleh masing-masing lembaga atau organisasi. Sebaliknya, sebagaimana dikemukakan oleh Invancevich dan Donnelly (dikutip dalam Lantaeda, 2017), suatu fungsi mengharuskan seorang individu untuk berinteraksi dengan dua sistem yang berbeda, biasanya sebuah organisasi.

Kemudian peran menurut Ahmadi (dikutip dalam Jabalnur, 2020) adalah suatu pengharapan manusia yang rumit tentang bagaimana manusia harus berperilaku dan berdoa dalam keadaan tertentu tergantung pada fungsi sosial dan pangkatnya. Dalam kapasitas ini, para aktor—baik individu maupun kelompok—akan bertindak sesuai dengan norma-norma sosial atau

lingkungannya. Definisi lain dari peran adalah tuntutan struktural (norma, harapan, tabu, kewajiban, dll). Dalam suatu organisasi, fungsi pengawas dan pendukung dihubungkan oleh sejumlah tuntutan dan kemudahan. Sekelompok orang dengan ukuran berbeda menjalankan peran berbeda, dan peran adalah kumpulan perilaku.

Pada hakikatnya suatu pekerjaan juga dapat digambarkan sebagai serangkaian tindakan tertentu yang berasal dari suatu posisi tertentu. Cara memainkan suatu peran juga dipengaruhi oleh kepribadian seseorang. Pemimpin tingkat atas, menengah, dan bawah semuanya akan menjalankan tugas yang sama.

## **5. Kedisiplinan**

### **a. Pengertian**

Disiplin adalah berpegang pada norma, teratur, kooperatif, dan lain sebagainya. Menurut Gie (Imron, 2016), disiplin adalah suatu kondisi ketertiban dimana anggota suatu organisasi dengan senang hati mengikuti aturan yang telah ditetapkan. Ametembun (Darmadi, 2017) menambahkan bahwa disiplin juga dapat dipahami dari segi terminologi dan etimologi. Kata disiplin memiliki etimologi dalam kata bahasa Inggris disiplin, yang berarti pengikut atau penganut. Secara terminologis, disiplin mengacu pada 20 tahapan tatanan di mana seseorang dengan senang hati menerima bimbingan dari pemimpinnya.

Pendapat para ahli di atas membawa kita pada kesimpulan bahwa perilaku disiplin adalah perilaku seseorang yang menghormati aturan dan

menaatinnya tanpa bantuan orang lain. Perilaku disiplin juga dapat didefinisikan sebagai kemampuan menghargai waktu dan menyelesaikan tugas tanpa menyia-nyiakannya.

b. Prinsip-prinsip disiplin Kerja

Prinsip-prinsip disiplin kerja menurut Handoko (2012) sebagai berikut:

1) Memperbaiki pelanggaran-pelanggaran.

Hal ini berarti bahwa semua personel diberi informasi mengenai peraturan untuk melaksanakan peringatan. Sangat penting untuk menerapkan disiplin dengan segera agar karyawan dapat memahami hubungan antara dua insiden yang mereka temui. Peraturan ketat diterapkan untuk memperbaiki pelanggaran.

2) Menghalangi tindakan-tindakan yang serupa dari pegawai.

Hal ini mengacu pada disiplin yang efektif, yang mencakup pencegahan terjadinya pelanggaran yang sama untuk memperingatkan kemungkinan terjadinya pelanggaran serupa di masa depan.

3) Menjaga berbagai standar kelompok tetap konsisten dan efektif.

Karena konsistensi merupakan salah satu komponen keadilan, maka disiplin harus dilaksanakan secara konsisten. ketika pekerja yang melakukan pelanggaran yang sama seharusnya menerima hukuman yang sama. Karyawan yang mengalami perlakuan tidak konsisten mungkin merasa diperlakukan tidak adil atau didiskriminasi.

## B. Penelitian Relevan

**Tabel 2. 1 Penelitian yang Relevan**

No.	Penulis	Judul	Hasil Penelitian
1.	Hernawan, M. A., Akbar, F., & Sodikin, A. (2016).	Pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) dan Disiplin Pengguna Jasa di Apron Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara. Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik, 2(3), 460-468.	Berdasarkan hipotesis, temuan penelitian menunjukkan bahwa pada tingkat signifikansi 5%, nilai t hitung sebesar 6,71 dan t tabel sebesar 1,734. Ha disetujui sedangkan Ho ditolak karena t hitung > t tabel ( $6,71 > 1,734$ ). Hasil penelitian ini memvalidasi hipotesis yang menyatakan bahwa pada tahun 2014 di Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung terdapat hubungan antara kedisiplinan pengguna jasa apron dengan unit kendali Apron Movement Control (AMC).
2	RASYID, H. A. (2017).	Pengaruh Kompensasi Terhadap Disiplin Kerja Dan Kinerja Karyawan Pada Bagian Amc Pt. Angkasa Pura I Surabaya (Doctoral Dissertation, Stie Mahardhika Surabaya).	Berdasarkan temuan tersebut, terdapat hubungan langsung antara variabel kompensasi dengan disiplin kerja dan kinerja, serta terdapat hubungan langsung antara variabel disiplin kerja dengan kinerja, dengan hubungan tidak langsung sebesar 0,823. Uji Sobel menghasilkan nilai t hitung sebesar 1,896 lebih besar dari t tabel pada taraf signifikansi 0,05 sebesar 1,677 yang menunjukkan bahwa koefisien mediasi signifikan dan terdapat pengaruh mediasi.
3	Chasbullah, W. (2019).	Peran Otoritas Bandar Udara Wilayah 1 Kelas Utama Dalam Pengawasan Unit Amc (Apron Movement Control) Terhadap Ketertiban Sisi Udara Terminal 1 Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta (Doctoral Dissertation, Sekolah	Temuan penelitian ini terus menunjukkan bahwa lokasi dan penggunaan peralatan GSE menyimpang dari praktik yang berlaku, dan bahwa pengawasan unit AMC tidak memadai, sehingga sering terjadi pelanggaran di sisi udara.

		Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta).	
4	Setyawati, A., & 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.	Hasil analisis dan pembahasan menunjukkan bahwa koordinasi pemangku kepentingan diperlukan untuk melaksanakan Standar Operasional Prosedur (SOP) penggunaan jasa aerobridge. Sebanyak 44 pelanggaran di area sisi udara bermacam-macam jenisnya, dan peran kerja unit AMC dalam meningkatkan tingkat kedisiplinan paling tidak efektif jika menyangkut subvariabel tenaga kerja, mesin, dan dua subvariabel motivasi..
5	Fitriatmoko, T. F. (2022).	Analisa Penanganan Pelanggaran Disiplin Kerja GSE Di Apron Bandar Udara Yogyakarta International Airport. Jurnal Kewarganegaraan, 6(1), 1327-1332.	hasil dari pengetatan disiplin kerja GSE menyusul penerapan sanksi terhadap pelanggaran AMC di area apron. Berkat pemantauan data harian dari pemeriksaan rutin dan acak, Anda menjadi semakin sadar akan pentingnya keselamatan penerbangan baik bagi Anda maupun orang lain. Anda juga melihat adanya penurunan pada jenis pelanggaran serupa.
6	Filda Jentina BR Ginting (2019)	Analisis kinerja unit Apron Movement Control (AMC) terhadap pengawasan kedisiplinan petugas apron di Bandar Udara Internasional sultan syarif kasim II Pekanbaru	Berdasarkan temuan penelitian, pengawasan unit AMC terhadap kedisiplinan petugas yang menggunakan apron belum dilaksanakan secara efektif, hal ini disebabkan karena petugas unit AMC saat ini lebih menekankan pada fungsi pelayanan dalam menjalankan tugasnya. pekerjaannya, sedangkan fungsi pelayanan AMC dalam mendisiplinkan petugas yang menggunakan apron belum terlaksana secara efektif

			karena masih terjadi pelanggaran disiplin. petugas di dekat apron
7	Ni komang ayu trias libriyanti (2022)	Analisis Peran petugas apron movement control dalam pengawasan apron untuk meningkatkan kedisiplinan di bandar udara international sams sepinggan balikpapan	Karena masih terdapatnya pelanggaran pada apron yang tidak memiliki izin bandara yang sah, maka hasil penelitian menunjukkan bahwa peran Apron Movement Control (AMC) dalam pengawasan apron di Bandara Internasional Sams Sepinggan belum maksimal.

Sumber: Jurnal Penelitian

Penelitian yang dilakukan penulis di atas berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya, seperti yang ditunjukkan oleh penelitian yang telah dijelaskan di atas. Penelitian yang penulis beri judul “Peran Apron Movement Control (AMC) Terhadap Disiplin Kerja Pegawai Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.”, sedangkan penelitian sebelumnya membahas dengan judul tentang: 1) Pengawasan terhadap Unit Apron Movement Control (AMC) Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Disiplin Pengguna Jasa. Jurnal Manajemen Logistik dan Transportasi, 2) Pengaruh Gaji Terhadap Kinerja Karyawan Dan Disiplin Kerja Pada Departemen Amc Point. Angkasa Pura I Surabaya (disertasi doktor Stie Mahardhika Surabaya), 3) Disertasi Doktor Sekolah Tinggi Teknologi Dirgantara Yogyakarta, “Peranan Otoritas Bandara Kelas Utama Wilayah 1 Dalam Pengawasan Unit AMC (Apron Movement Control) Pada Airside Order Terminal 1 Bandara Internasional Soekarno Hatta,”, 4) Penelitian Pengawasan Apron Movement Control (Amc) Pada Apron PT Angkasa Pura I (Persero) Bandara Adi Soemarmo Surakarta Untuk Meningkatkan Disiplin Tahun 2019. Jurnal Penerbangan, Logistik, dan Transportasi, 5) Jurnal Kewarganegaraan, 6(1), 1327–

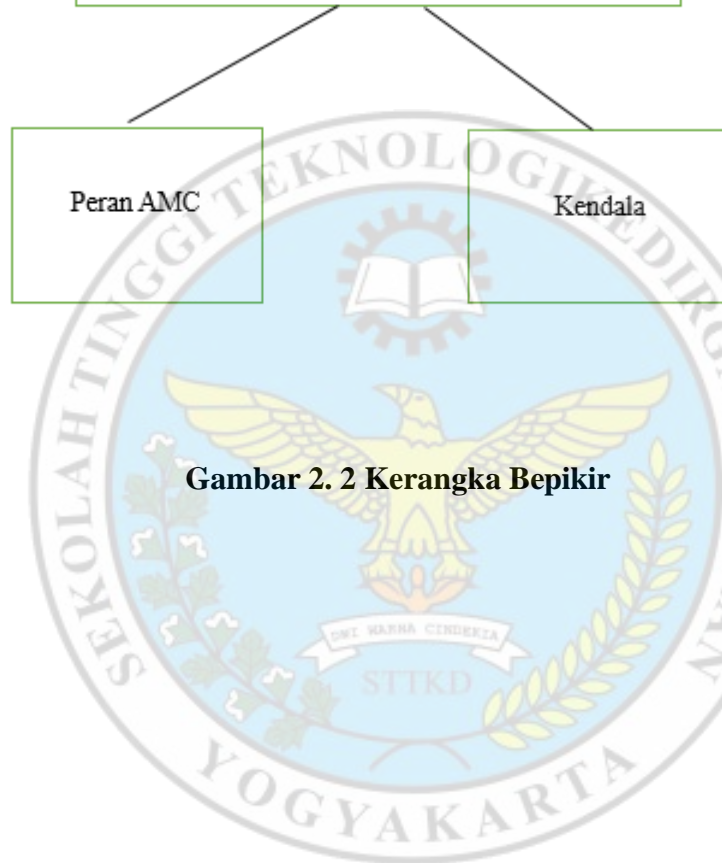
1332: Analisis Penanganan Pelanggaran Disiplin Kerja GSE di Apron Bandara Internasional Yogyakarta. 6) Evaluasi efektivitas unit Apron Movement Control (AMC) Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru dalam mengawasi perilaku petugas apron. 7) Tinjauan tentang bagaimana kontribusi petugas pengendali pergerakan apron dalam pengawasan apron di Bandara Internasional Sams Sepinggian Balikpapan dalam rangka meningkatkan kedisiplinan.

Penelitian yang diuraikan di atas menunjukkan bahwa penelitian ini berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya karena subjeknya berbeda dan teorinya berpusat pada defisit disiplin kerja karyawan. Penelitian sebelumnya belum membahas “ Peran Apron Movement Control (Amc) Dalam Kedisiplinan Kerja Karyawan Di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar”

### **C. Kerangka Bepikir**

Kerangka berfikir menurut Sugiyono (2019) merupakan : tautan antar variabel yang diteliti. Kerangka berfikir menjelaskan hubungan antara variabel independent dan variabel dependen yang selanjutnya

**PERAN *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) DALAM MENERAPKAN KEDISIPLINAN KERJA KARYAWAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR**



**Gambar 2. 2 Kerangka Bepikir**

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Salah satu aspek terpenting dalam melakukan penelitian adalah memilih metodologi penelitian, yang pada dasarnya merupakan pendekatan ilmiah untuk mengumpulkan data untuk penerapan tertentu. Metode penelitian adalah upaya untuk menerapkan prosedur ilmiah untuk penemuan, pengembangan, dan pengujian pengetahuan. Untuk itu gaya penulisannya harus sesuai..

#### **A. Desain Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2018), metode kualitatif dalam ilmu sosial berfokus pada pengumpulan dan analisis data dalam bentuk kata-kata (baik lisan maupun tulisan) serta tindakan manusia, tanpa menghitung atau menghasilkan angka-angka. Desain penelitian yang diterapkan adalah deskriptif kualitatif. Sugiyono (2018) menyebutkan bahwa penelitian kualitatif cenderung deskriptif karena data yang dikumpulkan berupa kata-kata atau gambar, dan tidak menekankan angka. Data yang diperoleh kemudian dideskripsikan agar mudah dipahami oleh orang lain.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif untuk mengeksplorasi dan mendeskripsikan peran Apron Movement Control (AMC) dalam menerapkan kedisiplinan kerja karyawan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Penelitian kualitatif ini bertujuan untuk memahami fenomena secara mendalam dan menyeluruh melalui pengumpulan data yang berbentuk kata-kata, baik lisan maupun tulisan, serta tindakan

manusia tanpa melibatkan angka-angka atau perhitungan statistik.

## **B. Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 1 Juni 2024 sampai dengan 31 juli 2024. Tempatnya di P.T Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

## **C. Jenis dan Sumber Data**

Informasi yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari penelitian itu sendiri, baik langsung dari sumber primer maupun melalui sumber sekunder seperti publikasi atau jurnal. Wawancara yang dilakukan dengan petugas AMC yang bertugas menjadi sumber informasi ini. Data primer dan sekunder dapat digunakan untuk mendeskripsikan data ini. Data primer adalah kata-kata yang peneliti kumpulkan langsung dari sumber, sedangkan data sekunder adalah data yang peneliti kumpulkan dari sumber yang sudah ada (dari tangan pertama)..

### **1. Data primer**

Data primer adalah data yang berasal langsung dari sumber asli atau lokasi dilakukannya penelitian, atau merupakan sumber data yang memberikan data langsung kepada pengumpul data (Sugiyono 2018).

Wawancara Mendalam: Data berupa jawaban naratif dari wawancara dengan pihak-pihak terkait seperti petugas AMC, manajer bandara, dan karyawan. Informasi ini dapat mencakup pengalaman, persepsi, dan pandangan mereka mengenai peran AMC dalam kedisiplinan kerja.

Observasi: Data berupa catatan observasi yang mencakup tindakan, interaksi, dan praktik yang terjadi di lapangan, termasuk bagaimana AMC beroperasi dan diterapkan dalam situasi nyata.

## **2. Data Sekunder**

Data sekunder menurut Sugiyono (2018) adalah jenis sumber data yang memberikan data kepada pengumpul data secara tidak langsung, misalnya melalui kertas atau orang lain. Data sekunder dalam penelitian ini dapat berupa : Dokumentasi yaitu Data berupa dokumen internal yang mencakup prosedur, kebijakan, dan laporan terkait AMC dan kedisiplinan kerja.

## **D. Metode Pengumpulan Data**

Pengumpulan data merupakan langkah penting dalam melakukan penelitian, oleh karena itu peneliti harus sangat berhati-hati saat mengumpulkan data agar data dapat diandalkan. Pengumpulan data merupakan suatu prosedur yang sistematis dan baku untuk mengumpulkan data yang diperlukan. Pengumpulan data penelitian ini dilakukan di P.T. Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar..

### **1. Metode Wawancara**

Menurut Sugiyono (2019, hlm.231), wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data ketika peneliti ingin melakukan studi awal untuk menemukan masalah yang perlu diteliti, atau ketika peneliti ingin memperoleh informasi yang lebih mendalam dari responden. Teknik ini mengandalkan laporan diri sendiri atau self-report, serta pengetahuan

dan keyakinan pribadi responden.

Dalam penelitian ini, wawancara dilakukan melalui metode tanya jawab langsung dengan narasumber. Peneliti menggunakan wawancara dengan pola terstruktur, di mana sebelumnya telah disiapkan pedoman instrumen wawancara untuk memastikan bahwa informasi yang diperoleh lengkap dan sesuai dengan kebutuhan penelitian.

## **2. Metode Observasi**

Menurut (Sugiyono, 2019) menjelaskan bahwa melalui observasi, peneliti dapat mempelajari perilaku serta makna yang melekat pada perilaku tersebut. Nasution (dalam Sugiyono, 2019) menambahkan bahwa observasi merupakan dasar dari semua ilmu pengetahuan. Data dikumpulkan dengan bantuan berbagai alat, sehingga fokus penelitian dapat tergambar dengan jelas.

Observasi dalam konteks penelitian ini melibatkan pengamatan langsung terhadap aktivitas Apron Movement Control (AMC) untuk memahami bagaimana mereka menerapkan dan memantau kedisiplinan kerja karyawan. Melalui observasi, peneliti dapat mengevaluasi perilaku karyawan di area apron, serta makna dan efek dari pengawasan dan penegakan kedisiplinan yang dilakukan oleh AMC. Pengumpulan data dilakukan dengan berbagai alat observasi untuk menggambarkan secara jelas bagaimana AMC mempengaruhi kedisiplinan kerja karyawan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

### **3. Metode Dokumentasi**

Dokumentasi Menurut Sugiyono (2019) dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan. Dokumentasi dalam penelitian ini berupa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2015). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 mengenai persyaratan perizinan dan kualifikasi personel Apron Movement Control (AMC) di Indonesia dan penelitian terdahulu yang hasilnya serua dengan penelitian ini.

#### **E. Teknik Analisis Data**

Bogdan (dikutip dalam Sugiyono, 2019) mengartikan analisis data sebagai proses metodis untuk mencari dan mengorganisasikan informasi dari catatan lapangan, wawancara, dan sumber lain sehingga dapat dipahami dan hasilnya dapat dibagikan kepada orang lain. Proses mengorganisasikan data, mengkarakterisasinya, mensintesisnya, menyusunnya menjadi pola, memilih apa yang penting dan apa yang akan diselidiki, dan menarik temuan yang dapat dikomunikasikan kepada orang lain, semuanya merupakan bagian dari analisis data.

Miles dan Huberman (dikutip dalam Sugiyono, 2015) menyatakan bahwa proses yang interaktif, berkesinambungan, dan end-to-end digunakan dalam analisis data kualitatif, sehingga menghasilkan data jenuh. Reduksi data, visualisasi data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi adalah contoh tugas analisis data. Berikut beberapa rincian lebih lanjut mengenai ketiga aliran

tersebut:

### **1. Reduksi Data**

Karena banyaknya data yang dikumpulkan di lapangan, maka data tersebut harus didokumentasikan dengan cermat dan menyeluruh. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, jumlah data akan semakin melimpah, kompleks, dan kompleks seiring semakin lamanya peneliti mendalami topik tersebut. Oleh karena itu, reduksi data harus digunakan untuk memulai analisis data segera. Mereduksi data berarti merangkum, memilih elemen-elemen kunci, berkonsentrasi pada hal-hal yang penting, dan mencari tren dan tema.

### **2. Penyajian Data**

Menurut Miles dan Huberman (dikutip dalam Sugiyono, 2019), teks naratif merupakan metode yang paling sering digunakan untuk mengkomunikasikan data dalam penelitian kualitatif. Akan lebih mudah untuk memahami apa yang terjadi dan merencanakan pekerjaan di masa depan berdasarkan apa yang telah dipahami ketika data ditampilkan.

### **3. Menarik Kesimpulan / verifikasi**

Menarik kesimpulan dan memvalidasinya adalah fase ketiga dalam studi data kualitatif, menurut Miles dan Huberman. Dalam penelitian kualitatif, kesimpulan merupakan penemuan-penemuan baru yang belum pernah dilakukan sebelumnya (Sugiyono, 2019). Temuannya bisa berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang tadinya tidak jelas atau gelap, namun kini menjadi jelas setelah diperiksa.

## **F. Uji Keabsahan Data**

Pemeriksaan kredibilitas terhadap data dalam penelitian kualitatif diperlukan. Untuk memverifikasi keabsahan data, penelitian ini menggunakan metode triangulasi sumber, yaitu verifikasi data dari sumber yang sama dengan menggunakan berbagai metode seperti wawancara, observasi, dan dokumentasi.

Validitas data sangat penting dalam penelitian kualitatif karena peneliti harus mampu memberikan kebenaran obyektif. Untuk mendukung penelitian kualitatif dengan bukti ilmiah, penelitian ini berupaya mengukur tingkat kepercayaan (kredibilitas) suatu karya. Untuk menilai keabsahan data penelitian digunakan triangulasi. Menurut Moleong (2018), triangulasi merupakan metode tambahan dalam penilaian keabsahan data. Selain itu, informasi tersebut digunakan untuk memverifikasi atau membedakan dengan informasi lainnya.

Menurut Sugiyono (2019), teknik triangulasi ada tiga jenis, yaitu triangulasi sumber, triangulasi teknik, dan triangulasi waktu. Teknik triangulasi sumber dipilih oleh peneliti untuk digunakan dalam penelitian. Penulis berkonsentrasi pada sumber primer karena memberikan informasi kepada penulis dan dirasa tepat untuk penelitian di Bandara Sultan Hasanudin Makassar, hal ini menjadi alasan dilakukannya triangulasi sumber. Hal ini dilakukan untuk memverifikasi keakuratan data yang dikumpulkan di lapangan. Misalnya, peneliti mengkaji temuan-temuan wawancara informan primer (utama) dan sekunder (tambahan), mengecek kembali teknik yang

digunakan dalam observasi, wawancara, dan dokumentasi, serta melakukan tinjauan pustaka sebelum menganalisis data yang dikumpulkan di lapangan. telah diklarifikasi oleh para ulama pada Bab 2.

### **G. Langkah-Langkah Penelitian**

1. Pengambilan data dari petugas unit AMC melalui wawancara.
2. Pengamatan langsung di lapangan untuk mengetahui tingkat kordinasi dan pelayanan petugas unit AMC.
3. Memahami dan melaksanakan prosedur sesuai telah dijelaskan pada panduan atau referensi.
4. Mempersiapkan alat-alat dan bahan yang diperlukan.
5. Menganalisa data dengan menggunakan metode tri angulasi data. yaitu mereduksi data, menyajikan data menganalisa data.
6. Menarik kesimpulan atas analisis data yang telah dilakukan.