

Evaluasi Kinerja Unit Apron Movement Control (AMC) Dalam Pengawasan Fasilitas di Area Apron Pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Neng Winda

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

Yunus Purnama

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

Author correspondence: nengwinda1207@gmail.com

Abstract. *The supervision carried out by AMC is for all movements on the apron during take off and landing. The purpose of this study was to determine the performance evaluation of the apron movement control (AMC) unit in monitoring facilities in the apron area, constraints on facilities in the apron area, and solutions to constraints on facilities in the apron area at PT. Angkasa Pura I Yogyakarta International Airport. This research was conducted for 1 month, namely in March 2023 which was conducted at Yogyakarta International Airport, this research is a qualitative research. Primary data obtained directly by observation and interviews. Secondary data obtained indirectly through documentation, literature and company data. Data collection techniques using observation methods, semi-structured interviews, and documentation. The results of the research were tested for the validity of the data using source, technique, and time triangulation. The result of the study is the evaluation of the performance of the AMC unit in monitoring facilities in the apron area using the MBO (Management by Objectives) method based on planning, monitoring and review. There are several problems with facilities in the apron area such as aviobridge 4C, 8A and 8C are damaged, aviobridge 4C slowdown is too slow, GSE is parked in No Parking Area (NPA), there is no Equipment Parking Area (EPA) marking, GSE is parked below fixbridge, CCTV error/connection to server fails, and CCTV is blurry if the weather is rainy. Some of the solutions for the problem facilities in the apron area are waiting for spare parts, coordinating with the mechanical unit, reprimanding and ordering groundhandling to move the GSE, reporting EPA markings to be added, and reporting to the ICT unit.*

Keywords: *Performance Evaluation, Apron Movement Control, Facility Monitoring*

Abstrak. Pengawasan yang dilakukan AMC adalah terhadap semua pergerakan yang ada di apron pada saat *take off* maupun *landing*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui evaluasi kinerja unit *apron movement control* (AMC) dalam pengawasan fasilitas di area apron, kendala fasilitas di area apron, dan solusi dari kendala fasilitas di area apron pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Penelitian ini selama 1 bulan yaitu bulan Maret 2023 yang dilakukan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Data primer diperoleh secara langsung dengan observasi dan wawancara. Data sekunder diperoleh secara tidak langsung melalui dokumentasi, studi pustaka dan data perusahaan. Teknik pengumpulan datanya menggunakan metode observasi, wawancara semi terstruktur, dan dokumentasi. Hasil penelitian di uji keabsahan datanya menggunakan triangulasi sumber, teknik, dan waktu. Hasil dari penelitian adalah evaluasi kinerja unit AMC dalam pengawasan fasilitas

di area *apron* menggunakan metode MBO (Management by Objectives) berdasarkan *planning*, *monitoring*, dan *reviewing*. Terdapat beberapa kendala fasilitas di area *apron* seperti *aviobridge* 4C, 8A, dan 8C mengalami kerusakan, *aviobridge* 4C *slowdown* terlalu lambat, GSE di parkir di *No Parking Area* (NPA), tidak terdapat marka *Equipment Parking Area* (EPA), GSE di parkir di bawah *fixbridge*, CCTV eror/*connection to server failed*, dan CCTV buram jika cuaca sedang hujan. Beberapa solusi dari kendala fasilitas di area *apron* adalah harus menunggu *sparepart*, berkoordinasi dengan unit mekanikal, menegur dan menyuruh kepada *groundhandling* untuk memindahkan GSE, melaporkan marka EPA agar ditambah, dan melaporkan ke unit ICT.

Kata Kunci: Evaluasi Kinerja, *Apron Movement Control*, Pengawasan Fasilitas

LATAR BELAKANG

Kota Yogyakarta merupakan ibu kota Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dan juga terkenal sebagai kota pelajar karena terdapat banyak perguruan tinggi. Dengan banyaknya kunjungan pelajar dan wisatawan yang datang ke DIY, maka dibutuhkan moda transportasi yang sangat cepat untuk akses ke kota Yogyakarta. Karena teknologinya yang lebih maju, transportasi udara menjadi moda transportasi yang paling cepat dan banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Bandar Udara Internasional Yogyakarta atau sering disebut juga sebagai *Yogyakarta International Airport* (YIA) merupakan salah satu bandar udara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura I.

Bandara YIA ini menggantikan Bandara Internasional Adisutjipto yang sudah tidak mampu lagi menampung penumpang dan pesawat dalam jumlah besar. Evaluasi kinerja karyawan adalah suatu kegiatan yang melakukan tinjauan dan penilaian terhadap kinerja seorang pekerja. Evaluasi kinerja biasanya dapat membantu karyawan untuk mengingat tuntutan dan harapan yang dimiliki pemimpin organisasi tentangnya. Unit *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai peran penting dalam memastikan bahwa semua perusahaan terkait bandara dan penumpang yang menggunakan layanan transportasi udara di bandara YIA menerima pengawasan dan pelayanan operasional yang aman dan nyaman. Pengawasan yang dilakukan AMC adalah terhadap semua pergerakan yang ada di apron seperti mengatur dan mengawasi *parking stand* pesawat, mengawasi *aviobridge* pada saat akan digunakan, mengawasi segala bentuk pergerakan kendaraan orang atau barang pada sisi udara dan mengawasi kebersihan *apron* agar terhindar dari *foreign object*

damage (FOD) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan baik pada saat *take off* maupun *landing*.

Menurut Giralda (2021) ditemukan bahwa tugas dan kewajiban petugas *Apron Movement Control* (AMC) sangat erat hubungannya dengan keamanan dan keselamatan pesawat udara ketika berada di area *apron*, segala perkembangan pergerakan di sisi udara harus terus berada di bawah pemantauan dan pengawasan petugas AMC. Dengan masalah kurangnya personil petugas AMC di *Yogyakarta International Airport* mengakibatkan kurang optimalnya peran pengawasan petugas AMC.

KAJIAN TEORITIS

Evaluasi Kinerja

Sadexo (2021) menyatakan bahwa metode yang paling umum digunakan oleh perusahaan atau organisasi untuk mengevaluasi kinerja karyawan adalah metode *Management by Objectives* (MBO). Metode MBO memiliki tiga tahapan yang harus dilalui mulai dari tahapan *planning*, *monitoring*, dan *reviewing*. *Planning*: Pada tahap awal ini, atasan dan pekerja akan membuat rencana yang harus mereka capai bersama. *Monitoring*: Tahap ini akan dilakukan sesekali, misalnya seperti setengah tahun sekali untuk melihat apakah performa karyawan berhasil secara positif dalam mencapai tujuan yang ditetapkan oleh organisasi. *Reviewing*: Pada tahap akhir, atasan dan karyawan akan melakukan review untuk mengetahui sejauh mana kemajuan karyawan dalam menjalankan tanggung jawabnya sesuai dengan rencana bersama

Bandar Udara

Bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat mendarat dan lepas landas pesawat udara. Wilayah di bandar udara dipisahkan menjadi dua bagian utama, yaitu sisi udara (*air side*) dan sisi darat (*land side*). Infaniferro (2018) menyatakan bahwa sisi darat (*land side*) adalah bagian dari bandar udara yang mempunyai hubungan dengan operasional penerbangan secara tidak langsung. Sisi darat terdapat area untuk umum (*public area*) dan area terbatas (*restricted area*). Fasilitas sisi darat adalah terminal, *crub* dan tempat parkir kendaraan. *Airside* adalah bagian dari bandar udara yang merupakan area *non-public* (tertutup untuk

umum) dimana setiap orang, barang, dan kendaraan harus melewati pemeriksaan *security* atau memiliki izin khusus. Fasilitas yang terdapat pada *air side* yaitu antara lain: *apron*, *runway*, *taxiway*, *air traffic control* (ATC), *air rescue service*, dan *fuel service*.

Apron

Infiniferro (2018) menyatakan bahwa apron adalah area yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat, pengisian bahan bakar, pemeliharaan pesawat, dan menaikan serta menurunkan penumpang dan barang. Untuk memfasilitasi kegiatan tersebut atau meningkatkan efisiensi, kawasan ini dibangun di samping gedung terminal.

Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah petugas bandara yang memiliki lisensi untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan pelayanan operasi penerbangan, mengamati perkembangan pergerakan pesawat terbang, lalu lintas kendaraan, penumpang dan barang, memeriksa kerapian di wilayah sisi udara dan merekam data penerbangan dan menyusun laporan tugas di wilayah apron.

Pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) terhadap Apron

Pengawasan adalah segala kegiatan yang membandingkan atau mengukur apa yang dilakukan dengan kriteria, norma, standar, atau rencana yang telah ditetapkan. Situmorang dan Juhir, dalam Nugroho (2019) menyatakan bahwa proses pengawasan biasanya dilakukan oleh staf dari administrasi dan manajemen. Pengawasan ada dua jenis teknik yaitu: pengawasan langsung (*direct control*) dan pengawasan tidak langsung (*indirect control*).

Fasilitas di Apron

Fasilitas di area apron ada 4 yaitu Ground Support Equipment (GSE), Aviobridge (Garbarata), Apron Flood Light (AFL), dan CCTV. Ground Support Equipment (GSE) adalah peralatan yang digunakan untuk melayani pesawat terbang sebelum keberangkatan maupun setelah tiba di bandara. Ground Support Equipment (GSE) terdiri dari dua kategori, yaitu: *GSE non-powered equipment* dan *GSE powered equipment*.

Garbarata adalah adalah jembatan dengan dinding dan atap untuk menghubungkan ruang tunggu penumpang ke pintu masuk pesawat terbang dan memudahkan penumpang untuk naik dan turun dari pesawat (Akbar, 2020). *Apron Flood*

Light berfungsi memberikan lampu penerangan kepada pilot yang menjalankan pesawatnya dari landasan pacu ke tempat parkir pesawat atau sebaliknya. Ubaidillah (2022) menyatakan bahwa CCTV (*Closed Circuit Television*) adalah alat perekaman yang menggunakan satu atau lebih kamera video untuk merekam audio atau video. Digunakan untuk memantau keadaan dan kondisi secara *virtual* hampir di semua wilayah di dalam terminal bandar udara dengan tujuan untuk keamanan.

METODE PENELITIAN

Desain penelitian pada penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut Sugiyono (2019) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari generalisasi. Waktu penelitian adalah selama 1 bulan mulai dari 01 Maret 2023 – 31 Maret 2023. Tempat dilaksanakannya penelitian ini adalah di PT. Angkasa Pura I cabang Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Objek dalam penelitian ini adalah area *apron* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Pada penelitian ini Unit *Apron Movement Control* (AMC) berperan sebagai subjek.

Data primer dan data sekunder adalah jenis data yang peneliti gunakan. Sugiyono (2017) mendefinisikan data primer sebagai sumber data yang memberikan data secara langsung kepada pengumpul data. Sedangkan data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Teknik Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode observasi, metode wawancara/interview, dokumentasi. Berikut deskripsi mengenai metode pengumpulan datanya: Observasi menurut Edra (2017) adalah pengamatan langsung terhadap suatu objek yang berada dalam lingkungan yang sedang berlangsung meliputi berbagai aktivitas terhadap kajian objek dengan menggunakan pengindraan (penglihatan dan pendengaran).

Jenis wawancara penelitian menggunakan wawancara semi terstruktur, yaitu terdapatnya pertanyaan terbuka yang berkaitan dengan topik ketika wawancara sedang berlangsung. Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen dapat

berupa karya tertulis, gambar, atau monumental oleh satu orang atau kelompok. Aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data, yaitu *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*. Uji kredibilitas ini, diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber, dengan berbagai cara, dan dalam berbagai waktu. Selain itu, terdapat tiga triangulasi yaitu triangulasi waktu, triangulasi teknik pengumpulan data, dan triangulasi sumber.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Pada sub bab ini peneliti akan menyajikan data hasil penelitian di unit AOA (*Airport Operation Airside*) personil AMC (*Apron Movement Control*). Peneliti melakukan penelitian yang dilakukan dari tanggal 1 Maret 2023 - 31 Maret 2023 di area *apron* pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Dari 13 kegiatan/aspek yang diamati ada 10 aspek yang sesuai dan 3 aspek yang tidak sesuai. Berikut adalah tabel dari hasil observasi antara lain:

Tabel 1. Kegiatan Yang Dilakukan Oleh AMC / Aspek Yang Sesuai

No.	Kegiatan / Aspek yang diamati	Keterangan
1.	Petugas AMC sudah memiliki STKP (Surat Tanda Kecakapan Pribadi) yang masih berlaku	Semua petugas AMC masih memiliki STKP yang masih berlaku
2.	Petugas AMC sudah melaksanakan pekerjaan sesuai prosedur SOP	Petugas AMC sudah melakukan pekerjaan sesuai prosedur SOP Nomor KEP.DU.28/OM.07/2021 dan <i>aerodrome manual</i>
3.	Kondisi kebersihan di <i>Apron</i> sudah bersih	Karena setiap hari dilakukan <i>monitoring</i> inspeksi harian maka kondisi <i>apron</i> bersih dari FOD
4.	Kondisi di <i>Apron</i> sudah aman	Kondisi <i>apron</i> aman karena semua unit mengutamakan <i>safety</i>
5.	Kondisi di <i>Apron</i> sudah tertib	Kondisi <i>apron</i> tertib karena selalu diawasi oleh AMC melalui CCTV
6.	Kondisi di <i>Apron</i> sudah lancar	Kondisi di <i>apron</i> lancar karena komunikasi yang baik antar unit
7.	Pengemudi kendaraan di <i>Apron</i> sudah memiliki SIM yang berlaku	Pengemudi kendaraan di <i>apron</i> terpantau sudah memiliki SIM yang berlaku
8.	Pengemudi kendaraan di <i>Apron</i> sudah mematuhi semua peraturan lalu lintas sesuai dengan rambu-rambu yang berlaku	Pengemudi kendaraan di <i>apron</i> sudah mematuhi semua peraturan lalu lintas karena apabila

		melanggar akan kena teguran atau sanksi dari AMC
9.	Kondisi fisik kendaraan maupun umur kendaraan <i>Ground Support Equipment</i> (GSE) sudah melakukan pembaharuan	Karena rutin melakukan <i>monitoring random check</i> maka kendaraan GSE akan lebih sering di periksa dan dipantau untuk melakukan pembaharuan
10.	Terdapat <i>display</i> CCTV di ruang AMC	Terdapat display CCTV di ruang AMC yang merekam semua area di <i>apron</i>

Sumber: Peneliti

Tabel 2. Kegiatan Yang Tidak Dilakukan / Aspek Yang Kurang Optimal

No.	Kegiatan / Aspek Yang Tidak Sesuai	Keterangan
1.	Peralatan <i>Ground Support Equipment</i> (GSE) sudah ditempatkan sesuai pada tempatnya	Tidak terdapat EPA, GSE di parkir di bawah <i>Fixbridge</i> , GSE di parkir di <i>No Parking Area</i> (NPA)
2.	Kondisi Garbarata di <i>Apron</i> dalam keadaan baik	Terdapat <i>Aviobridge</i> yang rusak, <i>Aviobridge</i> 4C <i>slowdown</i> terlalu lambat
3.	CCTV dalam keadan baik	CCTV eror/ <i>connection to server failed</i> dan CCTV buram ketika sedang hujan

Sumber: Peneliti

Pembahasan

Dari hasil penelitian dengan mewawancarai 2 orang *supervisor* AMC dan 1 orang AMC *officer* dan melakukan observasi di area *apron*, maka peneliti akan menerangkan pembahasan dalam penelitian ini yaitu:

1. Evaluasi Kinerja Unit AMC Dalam Pengawasan Fasilitas Di Area *Apron* Pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Metode untuk mengevaluasi kinerja karyawan/unit yang penulis gunakan adalah *metode Management by Objectives* (MBO). *Metode Management by Objectives* (MBO) terdapat tiga tahapan mulai dari *planning*, *monitoring*, dan *reviewing*. Berikut penjelasan dari setiap tahapan MBO, yaitu:

a) *Planning*

Planning dari petinggi PT. Angkasa Pura I yang pertama adalah bahwa di Bandar Udara Internasional Yogyakarta selalu *Zero Accident*. Cara agar *zero accident* adalah dengan bekerja sesuai dengan prosedur, personil AMC mempunyai acuannya dalam

bekerja yaitu Standar Operasional Pelayanan Sisi Udara (*Manual of Standard Airside Operation*) pada Bandar Udara yang dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.DU.28/OM.07/2021 dalam bentuk prosedur mutu dan instuksi kerja.

b) *Monitoring*

Cara agar terwujudnya *zero accident* adalah dengan rutin melakukan pengecekan atau *monitoring*. Orang yang melakukan *monitoring* di area apron adalah oleh personil AMC (apron movement control). Beberapa contoh *monitoring* adalah *sweeping TIM* (Tanda Izin Mengemudi) kepada supir yang mengemudikan kendaraan GSE (Ground Support Equipment) dan kendaraan AOV (Airport Operational Vehicle) *monitoring* ini dilakukan 1-2 kali dalam waktu 1 tahun, Selanjutnya ada pemeriksaan kendaraan dalam bentuk *random check* yang dilakukan setiap hari kamis.

c) *Reviewing*

Kegiatan evaluasi terakhir adalah *reviewing*, ada rapat harian yang dihadiri tidak hanya oleh personil AMC tetapi semua perwakilan dari unit kerja yang ada di bandara akan ikut rapat tersebut yang dilakukan biasanya pada malam hari yang di pimpin oleh AOCC (Airport Operation Control Center) jadi selama 24 jam di bandara itu, ada MOT berbasis *traffic*. Kemudian rapat sebulan sekali yang di hadiri oleh semua supervisor AMC, personil AMC, petugas kargo, dan petugas *aviobridge*. Dalam rapat sebulan sekali tersebut akan membahas permasalahan apa yang biasanya muncul dalam sebulan tersebut. Jadi, setiap ada yang keliru harus di evaluasi dan cepat tanggap jika ada permasalahan atau kecelakaan kerja sekecil apapun.

2. Kendala Fasilitas Yang Sering Terjadi Di Area Apron Pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Kendala fasilitas tersebut di bagian *Aviobridge*, GSE (*Ground Support Equipment*), dan CCTV. Beberapa kendala fasilitas di area *apron* yaitu sebagai berikut:

a) *Aviobridge 4C, 8A, dan 8C* mengalami kerusakan

Kerusakan tersebut di bagian PLC atau *motherboard* yang harus diganti *sparepartnya*. *Sparepart* tersebut harus menunggu terlebih dahulu untuk mendapatkannya.

b) *Aviobridge 4C* slowdown terlalu lambat

Aviobridge operator menghitung waktu *Docking* dan *Dedocking*. *Aviobridge 4C slowdownnya* terlalu lambat sehingga proses *docking* dan *dedocking* melebihi batas waktu yang lebih lama dari waktu standar yang telah ditentukan.

c) GSE di parkir di *No Parking Area* (NPA)

Dilarang memarkir GSE di *No Parking Area* (NPA). Ketika peneliti sedang melakukan kegiatan observasi ditemukan *passanger boarding stair* yang di parkir di *No Parking Area* oleh *groundhandling*, yang seharusnya GSE tersebut diletakan di EPA.

d) Tidak Terdapat Marka *Equipment Parking Area* (EPA)

Tidak terdapat marka *Equipment Parking Area* (EPA) di *apron* Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Seharusnya ada marka *Equipment Parking Area* (EPA) di setiap *parking stand* untuk *standby Ground Support Equipment* (GSE) atau *staging area*.

e) GSE di parkir di bawah *fixbridge*

GSE dilarang parkir di bawah *fixbridge*, di bawah *fixbridge* hanya digunakan untuk parkir sepeda. GSE seharusnya di parkir di *Equipment Parking Area* (EPA) namun karena belum ada maka beberapa kendaraan GSE di parkir di bawah *fixbridge*.

f) CCTV eror/*connection to server failed*

CCTV terkadang gagal terkoneksi ke server yang mengakibatkan ketika ingin melihat pergerakan pesawat yang *landing*, *block on*, atau ketika pesawat sedang *pushback* menjadi terganggu.

g) CCTV buram jika cuaca sedang hujan

Ketika cuaca sedang hujan maka CCTV terkadang buram itu mengganggu tugas personil AMC dalam mengawasi pergerakan pesawat sehingga dapat mengakibatkan *accident*, karena apabila CCTV buram maka di *display* CCTV tidak terlihat jelas.

3. Solusi dari Kendala Fasilitas di Area *Apron* Pada PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Berdasarkan kendala fasilitas yang ada di area *Apron*, maka peneliti akan menerangkan solusi dari kendala fasilitas adalah sebagai berikut ini:

a) *Aviobridge 4C, 8A, dan 8C* mengalami kerusakan

Solusinya adalah harus menunggu *sparepart* dan personil AMC akan mengatur parkir pesawatnya agar *aviobridge* tidak dipakai sampai *aviobridge* selesai diperbaiki.

b) *Aviobridge 4C slowdown* terlalu lambat

Solusinya adalah melaporkan hal tersebut ke unit teknik mekanikal dan berkoordinasi dengan mekanikal agar *aviobridge 4C slowdown*nya dapat diperbaiki.

c) GSE di parkir di *No Parking Area (NPA)*

Solusinya adalah AMC akan menegur dan menyuruh *groundhandling* untuk memindahkan GSE yang di parkir di NPA ke *storage area* di timur atau di barat.

d) Tidak Terdapat Marka *Equipment Parking Area (EPA)*

Solusi dari tidak terdapat marka *Equipment Parking Area (EPA)* adalah AMC akan melaporkan marka EPA tersebut agar ditambah di setiap *parking stand* yang ada di *apron*.

e) GSE di parkir di bawah *fixbridge*

Solusi adalah karena di bawah *fixbridge* hanya boleh untuk parkir sepeda maka jika ada GSE maka AMC akan melarangnya dan menyuruh untuk dipindahkan.

f) CCTV error/*connection to server failed*

Solusinya adalah melaporkan ke unit ICT untuk dilakukan perbaikan agar *display* CCTV di ruang AMC selalu lancar menampilkan kondisi *apron* dan *runway*.

g) CCTV buram ketika cuaca sedang hujan

Solusinya adalah personil AMC akan melaporkan hal tersebut ke unit ICT untuk dilap apabila CCTV masih buram ketika hujan telah berhenti.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berikut kesimpulan yang dapat ditarik dari hasil penelitian yang telah dibahas, yaitu: Evaluasi kinerja unit AMC dalam pengawasan fasilitas di area *apron* menggunakan metode MBO (*Management by Objectives*) berdasarkan *planning*, *monitoring*, dan *reviewing*. Berikut kendala fasilitas di area *apron* sekaligus solusinya yang ditemukan dari hasil observasi dan wawancara antara lain: *Aviobridge 4C*, *8A*, dan *8C* mengalami kerusakan, solusinya adalah dengan menunggu *sparepart*. *Aviobridge 4C slowdown* terlalu lambat, solusinya adalah dengan melaporkan ke unit mekanikal. GSE di parkir di *No Parking Area (NPA)*, solusinya adalah menegur dan menyuruh kepada *groundhandling* untuk memindahkan GSE. Tidak Terdapat Marka *Equipment Parking Area (EPA)*, solusinya adalah melaporkan marka EPA agar ditambah. GSE di parkir di

bawah *fixbridge*, solusinya adalah AMC akan melarangnya dan menyuruh untuk dipindahkan. CCTV error/*connection to server failed*, solusinya adalah melaporkan ke unit ICT untuk dilakukan perbaikan. CCTV buram jika cuaca sedang hujan, solusinya adalah melaporkan hal tersebut ke unit ICT untuk dilap.

Peneliti bermaksud untuk memberikan saran bagi PT. Angkasa Pura I yaitu semoga di area *apron* dapat selalu cepat dalam memperbaiki fasilitas yang rusak dan cepat mengadakan marka-marka seperti EPA (*Equipment Parking Area*) dan *passanger path* agar dapat menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi semua pegawai dan semua penumpang di bandara YIA. Bagi peneliti selanjutnya adalah penelitian ini diharapkan dapat di jadikan referensi dan dikembangkan lagi oleh peneliti selanjutnya.

DAFTAR REFERENSI

- Akbar, Muhammad. 2020. "Garbarata Produksi Indonesia Kuasai Tujuh Bandara Di India", <https://www.republika.co.id/berita/qm5ekd480/garbarata-produksi-indonesia-kuasai-tujuh-bandara-di-india>. Diakses pada 20 juli 2022.
- Annisa, Tsalis. 2022. "Cara Melakukan Evaluasi Kinerja yang Efektif di Perusahaan", <https://www.ekrut.com/media/evaluasi-kinerja>. Diakses pada 10 Januari 2023.
- Feriyanto dan Triana. 2019. Pengantar Manajemen (3 in 1). Yogyakarta: Mediatara.
- Giralda, Hawin Bey La. 2021. "Peran Pengawasan Petugas Apron Movement Control (Amc) Pt. Angkasa Pura I (Persero) Terhadap Pergerakan Kendaraan Dan Alat Proyek Pengerjaan Fuel Hydrant Pit Di Yogyakarta International Airport (Yia), <https://digilib.sttkd.ac.id/2185/>. Diakses pada 14 Juli 2022.
- Infiniferro, Maria. 2018. "Bagian-Bagian Bandara Dan Fungsinya", <https://maria.co.id/bagian-bagian-bandara-dan-fungsinya/>. Diakses pada 20 juli 2022.
- Sadexo. 2021. "5 Metode Penilaian Kinerja Karyawan yang Tepat", <https://www.sodexo.co.id/metode-penilaian-kinerja/>. Diakses pada 10 Januari 2023.
- Sugiyono. 2019. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: ALFABETA.