

## KAJIAN KEGIATAN DI AREA GUDANG KARGO PADA BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA

**Dimas Pandhiega Wiguna<sup>(1)</sup>, Ika Endrawijaya<sup>(2)</sup>, Sundoro<sup>(3)</sup>**

Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Tangerang.

**Abstrak:** Keselamatan adalah salah satu kunci utama pada kegiatan pelayanan penerbangan, agar tercapai tujuan keselamatan penerbangan, dibutuhkan suatu kinerja yang profesional dari setiap personil yang bertugas, yaitu personil yang taat pada peraturan, serta didukung oleh fasilitas yang memadai sesuai standar. Dalam hal ini adalah pelayanan barang kargo di bandara udara. Akibatnya adalah berkurangnya keselamatan dan kenyamanan dari area penyimpanan gudang kargo domestik di akibatkan dari kendaraan *GSE* yang sering membentur pilar & *Pillar Protection* di dalam gudang kargo domestik dan menyebabkan berkurangnya area penyimpanan untuk menaruh barang akibat pemarkiran dan pergerakan *GSE* untuk kegiatan *Rebuild Up* di area penyimpanan. Dengan pembuatan *build up area* keadaan gudang kargo domestik (*outgoing*) akan sesuai dengan Keputusan Menteri Nomer 29 tahun 2005 dan peralatan *GSE* yang akan melakukan *Rebuild Up* tidak lagi perlu masuk ke dalam area penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*) untuk melaksanakan kegiatan *Rebuild Up*. Sehingga kondisi di area penyimpanan di dalam gudang kargo domestik terbebas dari pergerakan peralatan *GSE* yang dapat membahayakan dan mengganggu petugas dan barang kargo.

**Kata Kunci:** Pergerakan Darat, Peralatan Pendukung

**Abstract:** *Safety is one of the main keys in aviation service activities, in order to achieve the objectives of flight safety, it requires a professional performance of each personnel on duty, namely personnel who obey the rules, and supported by adequate facilities according to standards. In this case cargo service at the airport. The result is the reduced safety and comfort of the domestic cargo warehouse storage area resulting from GSE vehicles that often hit pillars & Pillar Protection in the domestic cargo warehouse and caused the reduced storage area to place goods due to parking and movement of GSE for Rebuild Up activities in the storage area. With the creation of a build up area, the state of the domestic cargo warehouse (outgoing) will be in accordance with Ministerial Decree No. 29 of 2005 and GSE equipment that will carry out Rebuild Up no longer needs to enter the domestic cargo warehouse storage area (outgoing) to carry out Rebuild Up activities. So that the conditions in the storage area in the domestic cargo warehouse are free from the movement of GSE equipment which can endanger and disturb cargo officers and cargo.*

**Keyword:** *Ground Moving, Ground Support Equipment*

## Pendahuluan

Bandar udara merupakan pintu gerbang suatu daerah yang menghubungkan daerah satu dengan daerah lain, baik untuk hubungan daerah dalam wilayah provinsi itu sendiri, hubungan antar provinsi maupun antar negara. Bandara adalah pintu gerbang keluar masuknya penumpang pesawat udara, kargo dan pos baik domestik maupun internasional.

Pertumbuhan ekonomi sangat berpengaruh terhadap jasa angkutan, khususnya transportasi udara. Tumbuh kembangnya industri jasa transportasi udara di tanah air terbukti sangat pesat dalam kurun waktu 5 tahun terakhir maka perlu dilakukan antisipasi untuk menghadapi perkembangan jasa tersebut. Melihat dari sisi pelayanan bandar udara, perlu kiranya dilakukan penyempurnaan atau perbaikan di setiap bidang kegiatan operasional secara terus-menerus.

Penyempurnaan pelayanan bandar udara, bertujuan untuk meningkatkan keamanan, keselamatan dan kelancaran jasa penerbangan, serta kenyamanan pengguna jasa bandar udara secara keseluruhan.

Bandar udara Internasional Juanda Surabaya adalah salah satu bandar udara Internasional yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I dan mempunyai 2 (dua) terminal penumpang, yaitu terminal 1 (satu) untuk melayani penerbangan domestik dan terminal 2 (dua) untuk melayani penerbangan internasional. Seiring dengan berkembangnya zaman, bandar udara bukan lagi hanya sebagai tempat mendarat dan lepas landasnya pesawat udara, namun dapat menjadi tempat bisnis. Bisnis pengiriman atau

pengangkutan barang memiliki prospek usaha yang sangat strategis termasuk bisnis pengiriman barang melalui angkutan udara (kargo). Peluang bisnis yang strategis ini, dimanfaatkan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) dengan mengoperasikan terminal kargo, dengan memberikan pelayanan kargo disetiap bandara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I (Persero).

Terminal kargo bandar udara Internasional Juanda Surabaya terdiri dari terminal keberangkatan (*outgoing*) dan kedatangan (*incoming*) kargo internasional dan domestik. Sejalan dengan kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi udara dalam rangka mobilitas perekonomian yang semakin tinggi, produksi kargo pada terminal kargo di Bandar udara Internasional.

Berdasarkan Berdasarkan latar belakang di atas, penuli uraian latar belakang tersebut, maka dapat disusun identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Ketersediaan *Build Up Area*.
2. Penerapan SOP yang ada pada saat ini.
3. Peralatan yang digunakan pada *Build Up Area*.
4. Ketersediaan kerangkeng barang di area penyimpanan sudah terlaksana secara optimal?

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah serta pembatasan masalah diatas, maka penulis merumuskan masalah yang terjadi : “Bagaimana upaya agar Uraian Tugas Unit *Apron Movement Control* Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dapat terlaksana secara optimal?”

## Landasan Teori

### Teori Manajemen

Menurut H. Malayu S. P. Hasibuan dalam buku Manajemen Sumber Daya Manusia, dijelaskan bahwa “Manajemen berasal dari kata *to manage* yang artinya mengatur dan mengelola”. Pengaturan atau pengelolaan dilakukan melalui proses dan diatur berdasarkan urutan dan fungsi-fungsi manajemen untuk mencapai tujuan yang ditentukan.

Dalam suatu proses kerja ada banyak unsur yang saling terkait. dalam ilmu manajemen unsur-unsur tersebut diistilahkan dengan 6M (Siagian, 2005), yang terdiri dari :

1. *Man* (Sumber Daya Manusia), *man* atau manusia yang dimaksud dalam konteks ini adalah seseorang yang melaksanakan kegiatan sesuai dengan posisinya dan saling berkoordinasi sehingga terbentuk sistem kerjasama yang baik dalam mencapai tujuan Bersama.
2. *Money* (Uang yang diperlukan untuk mencapai tujuan), dalam setiap kegiatan usaha memerlukan uang untuk membiayai kebutuhan agar proses kerja dapat tetap terlaksana dengan baik.
3. *Materials* (Bahan-bahan yang diperlukan), manusia dan uang tanpa materi yang lain seperti bahan-bahan yang tersedia oleh alam maupun barang-barang setengah jadi tidak akan dapat mencapai tujuan yang dikehendaki. Manajemen ada karena adanya kegiatan manusia untuk mengurus dan mencari materi.
4. *Methods* (Cara/ prosedur untuk mencapai tujuan), metode

merupakan suatu cara untuk melaksanakan pekerjaan dalam mencapai tujuan.

5. *Machines* (mesin-mesin atau peralatan yang diperlukan), sejalan dengan perkembangan teknologi, mesin pun mengalami kemajuan sehingga dapat semakin mempermudah kerja manusia dan meningkatkan hasil kerja.
6. *Market* (sasaran pemasaran), pemasaran barang-barang produksi sangat menentukan kelangsungan proses produksi, tanpa adanya pasar proses produksi akan berhenti.

Dari pengertian-pengertian 6M tersebut dapat dipahami bahwa unsur-unsur manajemen saling berkaitan satu sama lain. Untuk meningkatkan kualitas pelayanan kargo.

### Fungsi Management

Menurut G.R. Terry dalam buku Principles of Management., Pengertian dan Masalah, edisi revisi, cetakan 1, Penerbit Bumi Aksara tahun 2001, Jakarta, halaman 85, “manajemen mempunyai 4 fungsi yaitu perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pengarahan (*actuating*), pengawasan/pengendalian (*controlling*) atau yang lebih dikenal dengan singkatan POAC”.

### Pengertian Kajian

Kajian dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi IV Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta (2008) adalah hasil dari kegiatan memeriksa; menyelidiki; memikirkan; menguji; menelaah. Sehingga kajian dalam penelitian ini dimaksudkan adalah hasil dari mengkaji kegiatan

penumpang dan fasilitas terminal dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada penumpang.

#### Pengertian Bandar Udara

Bandar Udara adalah Area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

#### Kargo

Pengertian Kargo Udara (*Air Cargo*) menurut *International Air Transport Association* (IATA, 2005) adalah semua barang-barang yang diangkut atau yang akan diangkut dengan pesawat udara dan dikirimkan berdasarkan catatan pengiriman kargo udara dengan menggunakan Surat Muatan Udara (*Airway Bill*) tetapi tidak termasuk surat-surat pos, atau barang lain yang dimuat dalam perjanjian konvensi pos internasional dan bagasi yang dibawa oleh penumpang yang jumlahnya termasuk dalam tiket atau *check baggage*.

#### Klasifikasi Kargo

Berdasarkan cara penanganannya, kargo dibagi kedalam dua golongan besar yaitu *general cargo* dan *special cargo*. Menurut *International Air Transport Association* (IATA), kargo dibagi menjadi *general cargo*, *special shipment* dan *special cargo products*.

#### Terminal Kargo

Terminal kargo adalah salah satu fasilitas pokok pelayanan di dalam bandar udara untuk memproses

pengiriman dan penerimaan muatan udara domestik maupun internasional yang bertujuan untuk kelancaran proses kargo serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan. Terminal kargo juga mempunyai fasilitas penyimpanan khusus yang diperuntukkan untuk barang-barang berharga, barang-barang yang berbahaya (B3) dan lainnya. Ruang pemeriksaan terminal kargo digunakan untuk menampung fungsi pemeriksaan.

#### Pengertian Fasilitas

Menurut Zakiah Daradjat di dalam Arianto Sam (2008), fasilitas adalah segala sesuatu yang dapat mempermudah upaya dan memperlancar kerja dalam rangka mencapai suatu tujuan.

#### Keselamatan Penerbangan

Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

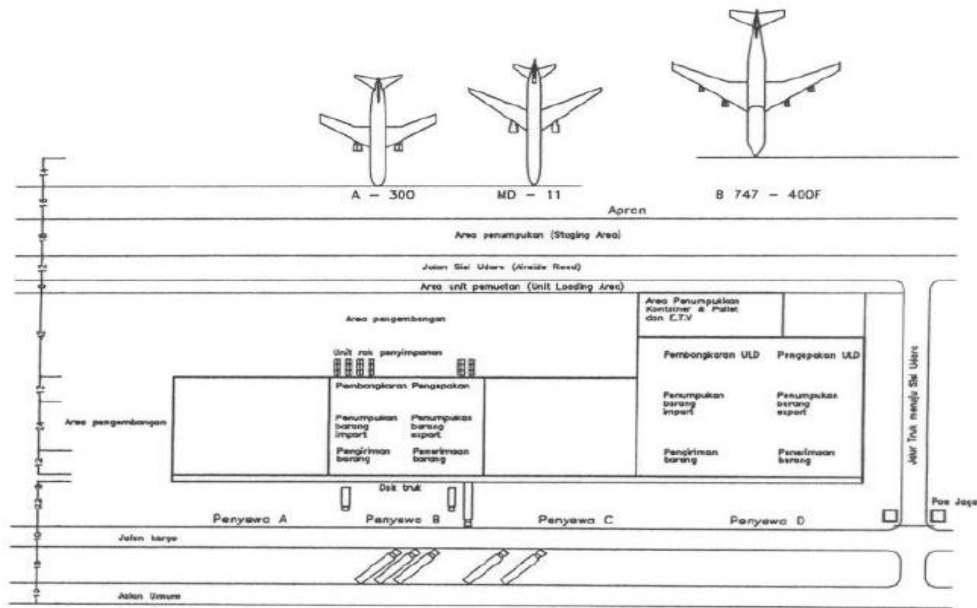
#### Marka

Jenis-jenis marka menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: KP 262 Tahun 2017:

1. Marka *runway* dan *taxiway*
2. Marka apron

#### Konsep Bangunan Terminal Kargo

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 29 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7047-2004



tentang Terminal kargo Bandar Udara. Gambar di atas adalah konsep bangunan terminal kargo:

**Kerangka Berfikir**

Berdasarkan kondisi yang terjadi pada terminal kargo domestik Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, yakni kegiatan pemuatan barang kargo ke *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart (rebuild up)* yang masih dilakukan didalam gudang kargo, menyebabkan kepadatan dan terganggunya aktivitas petugas yang bekerja di dalam area gudang kargo.

Ada beberapa hal yang perlu ditingkatkan berkaitan dengan kondisi di dalam gudang kargo (*outgoing*) pada terminal kargo domestik ini. Seperti disediakan *Build Up Area* untuk melakukan proses *Rebuild Up*, agar kondisi gudang kargo lebih memadai dalam menaruh barang kargo yang akan di kirim menggunakan pesawat udara serta untuk menjaga kenyamanan dan keselamatan yang ada.

**Gambaran Umum**

**Profil Terminal Kargo**

Unit Bisnis Gudang Kargo (UBGK) Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya mempunyai Gudang Kargo terdiri dari dua terminal yaitu terminal kargo domestik dan internasional. Berikut spesifikasi terminal Kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

Kapasitas	
Luas Bangunan Total	12.315,2 m <sup>2</sup>
Luas Terminal Kargo Domestik	6.592,5 m <sup>2</sup>
Luas Terminal Kargo Internasional	5.109,88 m <sup>2</sup>
Area Parkir Kendaraan	39.611 m <sup>2</sup>
Luas Penyimpanan Internasional ( <i>outgoing</i> )	1.070,04 m <sup>2</sup>
Luas Penyimpanan Internasional ( <i>incoming</i> )	1.358,04 m <sup>2</sup>
Luas Penyimpanan Domestik ( <i>outgoing</i> )	2.057,15 m <sup>2</sup>
Luas Penyimpanan Domestik ( <i>incoming</i> )	2.073,33 m <sup>2</sup>

Gudang kargo domestik (*outgoing*) Angkasa Pura I berada di sebelah barat dari main apron bersebelahan dengan Gudang kargo Internasional letaknya berada di terminal kargo domestik sebagaimana yang dapat dilihat dari gambar di bawah ini



#### Gudang Kargo Domestik

Bertambahnya jumlah penerbangan dan meningkatnya jumlah produksi kargo yang datang dalam tiga tahun terakhir di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, memberikan pengaruh berupa peningkatan jumlah pengoperasian *Ground Support Equipment (GSE)* terutama pada kawasan terminal kargo. Apabila disesuaikan dengan keadaan gudang kargo domestik (*outgoing*) pada saat ini, maka akan memberikan pengaruh berupa banyaknya peralatan *GSE* yang melakukan aktivitas di dalam gudang kargo domestik (*outgoing*) berupa proses pemuatan barang ke dalam *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart (rebuild up)*.

Tempat yang digunakan untuk kegiatan *Rebuild up* pada saat ini

Pada saat ini area gudang kargo domestik (*outgoing*) belum mempunyai *Build Up Area* untuk melaksanakan

kegiatan *Rebuild Up*. Kegiatan *Rebuild Up* yang seharusnya di lakukan di *Build Up Area* masih belum terlaksanakan.

Data Jumlah *GSE* serta Jumlah Keberangkatan Pesawat

Jumlah keberangkatan pesawat di Bandar Udara Juanda Surabaya cukup tinggi. Hal ini juga mempengaruhi peningkatan jumlah *GSE* yang beroperasi di sisi udara. Berikut dapat dilihat jumlah keberangkatan pesawat dan jumlah *GSE* yang beroperasi di sisi udara Bandar Udara Juanda Surabaya.

Bulan	Status Penerbangan		Rata-rata per hari
	Keterangan	Jumlah Pergerakan	
Januari	Keberangkatan	5050	168
Februari	Keberangkatan	4428	147
Maret	Keberangkatan	4913	163
April	Keberangkatan	4912	163
Rata-rata			160

#### Pembahasan

##### Analisis Masalah

Dalam hal ini adalah proses pelayanan terhadap barang kargo yang ada di Terminal kargo Bandar Udara Juanda Surabaya. Dalam proses pelayanan kargo udara, perusahaan *Airline* akan berusaha memenuhi kebutuhan dirinya sendiri untuk proses pelayanan kargo dengan cara memiliki peralatan *Ground Support Equipment (GSE)* sendiri. Sehingga perusahaan tersebut dapat melakukan pelayanan tanpa ketergantungan perusahaan lain. Tetapi ada juga perusahaan *Airline* yang tidak memiliki peralatan *GSE* tertentu untuk melakukan pelayanan kargo, sehingga perusahaan *Airline* perlu

menyewa *GSE* dari perusahaan lain untuk pelayanan barang kargo miliknya.

Barang kargo yang akan dikirim dari Bandar Udara Juanda Surabaya menuju bandara tujuan lainnya akan dikumpulkan pada sebuah tempat di terminal kargo. Jika tujuan pengiriman barang tersebut menuju bandara internasional maka barang akan diletakan di gudang kargo internasional (*outgoing*) namun jika tujuan pengiriman barang tersebut menuju bandara domestik maka akan diletakan di dalam gudang kargo domestik (*outgoing*).

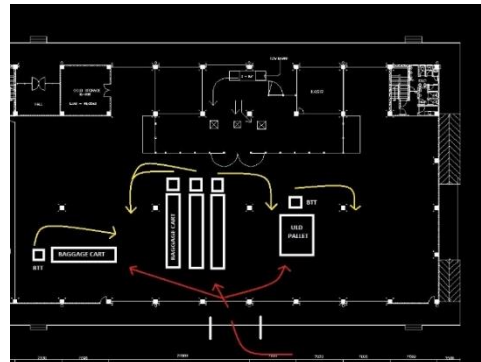
Barang yang memasuki area penyimpanan akan disusun berdasarkan kota tujuannya, lalu barang kargo yang sudah disusun akan dilakukan pengecekan lagi sebelum dilakukan pemuatan ke *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart (rebuild up)*. Petugas *Build Up Area* lalu akan memanggil petugas *Ground handling / Airline* untuk membawa *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* ke dalam area penyimpanan setelah itu petugas transporter menaikan barang kargo ke atas *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart (rebuild up)* yang ada.

Melihat jumlah penerbangan yang ada saat ini maka akan berdampak pada banyaknya pergerakan *GSE* yang memasuki gudang kargo domestik (*outgoing*) untuk melakukan kegiatan *Rebuild Up* di dalam gudang kargo. Hal ini dapat berpengaruh pada berkurangnya ruang penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*) serta keselamatan dan kenyamanan petugas maupun barang yang ada di dalam gudang kargo domestik (*outgoing*).

Gudang Kargo Domestik (*outgoing*)  
Alur pergerakan kendaraan *GSE* di dalam gudang kargo domestik (*outgoing*) area penyimpanan

Kegiatan *Rebuild up* yang saat ini berlangsung di area penyimpanan gudang kargo domestik *outgoing*, membuat peralatan *GSE Baggage Towing Tractor* yang menarik *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* melakukan aktivitas ke luar masuk area penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*) untuk melakukan *Rebuild Up*. Dari hasil pengamatan penulis saat *BTT* memasuki area penyimpanan hingga memarkirkan *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* peralatan *GSE* menggunakan 2 konsep alur pergerakan di area penyimpanan.

Berikut adalah gambar dari konsep alur pergerakan *GSE* di area penyimpanan:



Gambar (Konsep 1) Alur pergerakan *GSE* di area penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*)

Kendaraan *BTT* yang memasuki area penyimpanan dengan menarik *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* seperti yang di tunjukan dengan anah panah berwarna merah akan langsung memarkirkan *ULD (pallet dollys)/Baggage Cart* di area penyimpanan tersebut. Setelah

memarkirkan *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* selanjutnya kendaraan *BTT* akan keluar dari gudang kargo domestik dengan cara berputar seperti yang di tunjukan dengan anak panah berwarna kuning.

Berikut adalah gambar dari konsep 2 alur pergerakan *GSE* di area penyimpanan:



Gambar (Konsep 2) Alur pergerakan *GSE* di area penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*)

Kendaraan *BTT* yang memasuki area penyimpanan dengan menarik *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* seperti yang di tunjukan dengan anak panah berwarna merah. Akan melakukan perputaran lebih dahulu sebelum memarkirkan *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* di area penyimpanan. Setelah memarkirkan *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* selanjutnya kendaraan *BTT* akan keluar dari gudang kargo domestik tanpa berputar lagi seperti yang ditunjukan dengan anak panah berwarna kuning.

Dari gambar konsep 1 dan 2 dapat dilihat bahwa pada dua (2) konsep alur pergerakan *GSE* di dalam area penyimpanan, untuk kegiatan pemarkiran ataupun perputaran *BTT* di dalam gudang kargo domestik area

penyimpanan bukanlah sesuatu hal yang mudah karena kondisi ruangan yang sempit dan berdekatan dengan barang sehingga pengemudi harus memastikan bahwa *BTT* yang dikendarai serta *ULD (pallet dollys)/Baggage Cart* yang ditariknya tidak membentur barang kargo, petugas serta fasilitas lainnya di dalam gudang kargo.

Berkurangnya ruang penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*)

Dengan kondisi pada saat ini membuat pengoperasian kendaraan *BTT* yang menarik *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* memasuki area penyimpanan gudang kargo untuk melakukan kegiatan *Rebuild Up*. Kendaraan *BTT* dan *ULD (pallet dollys) /Baggage Cart* yang sudah ada di dalam gudang kargo akan melakukan pergerakan dan pemarkiran di area penyimpanan. sehingga hal ini akan mengurangi luas area penyimpanan untuk menaruh barang di dalam gudang kargo domestik (*outgoing*).

Berikut adalah ukuran dari kendaraan yang digunakan di dalam gudang kargo domestik untuk melaksanakan *Rebuild Up*:

Tabel Data ukuran dan ruang gerak *GSE*

NO.	NAMA PERALATAN	UKURAN (Meter)			UKURAN + SPACE RUANG GERAK		
		PANJANG	LEBAR	LUAS	PANJANG	LEBAR	LUAS
					0,2	0,5	
1	BTT	3,00 m	1,50 m	4,50 m <sup>2</sup>	3,20 m	2,00 m	6,40 m <sup>2</sup>
2	Baggage Chart	3,40 m	1,60 m	5,44 m <sup>2</sup>	3,60 m	2,10 m	7,56 m <sup>2</sup>
3	Pallet Dollys	4,10 m	3,60 m	14,76 m <sup>2</sup>	4,30 m	4,10 m	17,63 m <sup>2</sup>

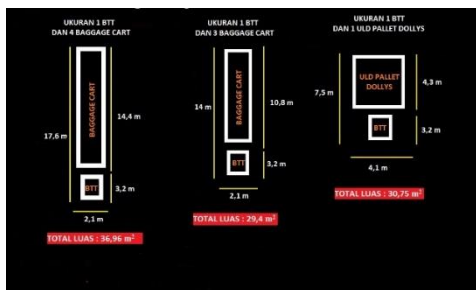
(Sumber : Unit Bisnis Gudang Kargo Bandar Udara Juanda Surabaya, 2018)

Hasil dari pengamatan penulis, *BTT* yang ada di Bandar Udara Juanda Surabaya umumnya menarik 3 sampai 4



buah *Baggage Cart* atau 1 buah *Pallet Dollies* dalam sekali pelayanan. Sehingga apabila disesuaikan dengan konsep pergerakan *GSE* di dalam gudang kargo, dapat dibuat data perhitungan luas area yang dibutuhkan untuk pergerakan *GSE* serta luas area yang berkurang saat peralatan *GSE* di parkir di area penyimpanan gudang kargo domestik.

Berikut adalah gambar luas yang digunakan peralatan *GSE* untuk melakukan pergerakan di terminal kargo:



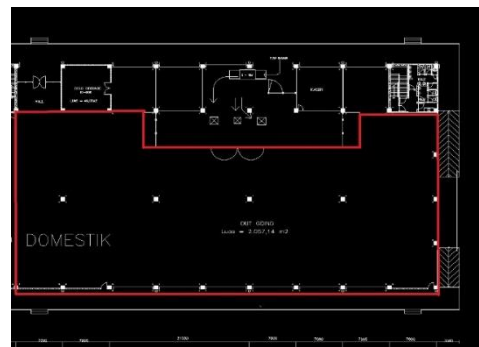
Gambar Luas yang diperlukan peralatan *GSE* untuk melakukan pergerakan

Pilar *Protection* di dalam gudang kargo domestik (*Outgoing*)

Pilar *Protection* adalah salah satu fasilitas yang digunakan untuk menjaga pilar penopang bangunan dari benturan kendaraan atau peralatan berat. Keadaan *Pilar Protection* di dalam gudang kargo domestik (*outgoing*) sangatlah mengkhawatirkan karena banyak yang rusak dan sudah terlepas.

Hal ini disebabkan oleh kendaraan *GSE* yang sering membentur *Pilar Protection* saat ke luar masuk ke dalam gudang kargo untuk melaksanakan kegiatan *Rebuild Up*. Keadaan tersebut sangatlah membahayakan karena tanpa adanya *Pilar Protection*, pilar gudang kargo dapat langsung terbentur dengan

peralatan *GSE* yang beroperasi di dalam gudang sehingga dapat memberikan kerusakan pada pilar dan memungkinkan robohnya pilar sehingga dapat mengakibatkan bangunan runtuh dan membahayakan petugas dan barang-barang di dalamnya. Berikut adalah denah pilar dan *Pilar Protection* gudang kargo *outgoing* Bandar Udara Juanda Surabaya.



Gambar Denah pilar & *Pilar Protection* di dalam gudang kargo domestik (*outgoing*) area penyimpanan

Berdasarkan dari pengamatan penulis dan denah gudang kargo domestik (*outgoing*) maka dapat disajikan tabel seperti berikut:

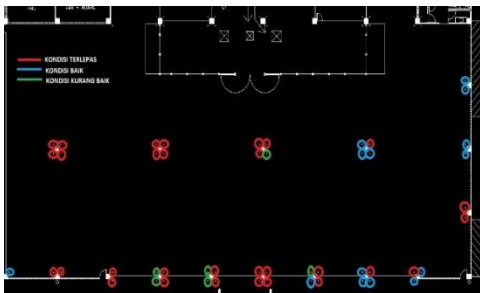
Tabel Data pilar dan *Pilar Protection* berdasarkan denah yang ada pada gudang kargo domestik (*outgoing*)

Pilar	17 Pillar
<i>Pilar Protection</i>	50 buah

Tabel Kondisi *Pilar Protection* pada gudang domestik (*outgoing*)

No	Kondisi <i>Pilar Protection</i>	Jumlah
1	Baik	16 buah
2	Kurang baik	5 buah
3	Terlepas	29 buah

Berdasarkan data kondisi pilar di dalam gudang kargo domestik, bahwa 29 buah *Pilar Protection* sudah terlepas dan 5 *Pilar Protection* dalam keadaan kurang baik yang artinya sudah pernah tebentur atau hampir lepas, dan 16 lainnya dalam keadaan baik yaitu masih dapat berdiri dengan tegak dan belum pernah terbentur. Berikut adalah denah letak *Pilar Protection* yang sesuai dengan data dan denah yang ada



Gambar Alur penyusunan barang di dalam gudang kargo domestik (*outgoing*)

Berikut adalah gambar *Baggage Cart* yang di parkirkan di area penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*):



Gambar *Baggage Cart* yang diparkirkan di area penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*)

Setelah itu petugas checker menerima *ULD (pallet dollys)/Baggage Cart* tersebut dan dokumen *ready for carrier* dari petugas *Build Up Area* kemudian melakukan pemeriksaan terakhir dan diserahkan ke pada *Ground Handling / Airlines*. Lalu petugas *BTT* akan datang dan masuk kembali ke dalam gudang kargo untuk menarik *Baggage Cart* atau *ULD* yang sudah dimuat dengan kargo, lalu *BTT* yang sedang menarik *ULD (pallet dollys) / Baggage Cart* pergi meninggalkan gudang kargo untuk mengantarkan kargo ke pesawat.

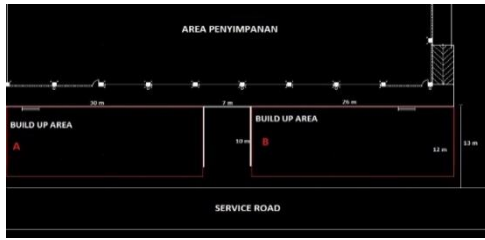
### Pemecahan Masalah

Pembuatan *Build Up Area* untuk Kegiatan Rebuild Up di Area Gudang Kargo Domestik (*outgoing*)

Bila di disesuaikan dengan Keputusan Menteri Nomer 29 tahun 2005 tentang konsep gudang kargo maka perlu adanya 3 area di dalam gudang kargo yaitu area penerimaan, area penyimpanan, dan *Build Up Area*. Sedangkan yang ada di terminal kargo domestik (*outgoing*) saat ini hanyalah 2 area yaitu area penerimaan dan area penyimpanan. Maka penulis mengusulkan untuk pembuatan *Build Up*



Gambar Area di gudang kargo domestik (*outgoing*)



Gambar Ukuran dan Luas untuk area yang akan dibangun pada *Build Up Area*

Berdasarkan pada gambar 4.11 huruf A dan B adalah tempat yang akan digunakan untuk *Build Up Area* yang baru, dimana tempat tersebut akan digunakan untuk pergerakan dan pemarkiran *BTT* dan peralatan *ULD (pallet dollies) / Baggage Cart*. Berikut adalah perencanaan pembagian luas area untuk dipergunakan sebagai *Build Up Area*:

Penerapan Proses *Rebuild Up* pada *Build Up Area* yang baru

Dalam prosesnya kegiatan *Rebuild Up* tidak lagi dilakukan di area penyimpanan, barang yang telah dicek dan disusun di area penyimpanan selanjutnya akan diangkat kembali dari area penyimpanan dengan *Hand Trolley* menuju *Build up area*.

Dengan dibuatnya *Build Up Area* khusus maka akan lebih baik apabila proses perpindahan barang dari area penyimpanan dalam gudang kargo tidak hanya menggunakan *Hand Trolley* tetapi juga menggunakan peralatan pelayanan kargo tambahan berupa *Forklift* sehingga proses aktivitas pemindahan barang dari area penyimpanan menuju *Build Up Area* akan menjadi lebih cepat.

## Kesimpulan dan Saran

### Kesimpulan

Belum tersedianya *Build Up Area* khusus setelah area penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*) pada Terminal Kargo Bandara Juanda Surabaya menyebabkan peralatan pelayanan kargo *BTT* dan *ULD (pallet dollies) / Baggage Cart* yang dipergunakan untuk kegiatan *rebuild up*, masuk ke dalam area penyimpanan kargo.

### Saran

Membuat *Build Up Area* setelah area penyimpanan gudang kargo domestik (*outgoing*) untuk kegiatan *Rebuild Up* kargo yang sudah di pindahkan dari area penyimpanan ke *Build Up Area*. Dan juga untuk tempat parkir sementara peralatan pelayanan kargo *BTT* dan *ULD (pallet dollies) / Baggage Cart*.

## Daftar Pustaka

- G. R. Terry, **Principle of Manajemen**, Jakarta, edisi revisi, cetakan 1, halaman 242, PT. Bumi Aksara : 2001
- Hasibuan, Malayu, **Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah**, Jakarta, edisi revisi, cetakan 1, halaman 72, PT. Bumi Aksara :2001
- International Civil Aviation Organization, Annex 14, **Vol I Aerodrome Design and Operation**, Fourth Edition, Montreal : 2004
- Koontz Harold dan O'Donnel Cyril, **Manajemen Dasar, Pengertian**

- dan Masalah**, Jakarta, edisi revisi, cetakan 1, halaman 92, PT. Bumi Aksara : 2001
- Keputusan Menteri Nomor : KM 29 Tahun 2005, tentang **Pemberlakuan Standart Nasional Indonesia (SNI) 03-7047-2004 Mengenai Terminal Kargo Bandar Udara Sebagai Standar Wajib**, Jakarta : 2005
- PT. Angkasa Pura I (Persero), **Standart Operating Procedure Penanganan Kargo Keluar (outgoing)** Surabaya: 2017
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009, Tentang **Penerbangan**, Jakarta : 2009
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/100/XI/1985 tentang **Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara**, Jakarta : 1985
- Keputusan Pemerintah Nomor 262 Tahun 2017 tentang **Keamanan dan Keselamatan Penerbangan**, Jakarta : 2017
- R. Terry, **Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah**, Edisi Revisi, Cetakan 1, PT. Bumi Aksara, Jakarta, 2001
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, tanggal 12 Januari 2009, tentang **Penerbangan**, Jakarta, 2009