

Analisis Operasional Bandar Udara Ngloram Sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara di Kabupaten Blora

Muhamad Muqsith Ferdianto¹, Djoko Widagdo²

^{1,2}Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

190209086@students.sttkd.ac.id¹, djoko.widagdo@sttkd.ac.id²

ABSTRACT

Airport Service Unit, hereinafter abbreviated as SATPEL BU, is an airport service implementation unit that is under and responsible to the Head of Airport Operations Unit Office. In this study the Ngloram Airport Service Unit is under and responsible to the Head of the Dewadaru Airport Implementation Unit Office. This study is intended to find out how the Ngloram Airport Implementation Unit operates. Operations focus on policies, structure and work assignments, as well as technical standards and operations that exist in SATPEL BU Ngloram. This research was conducted using a descriptive qualitative approach and data collection techniques through observation, interviews, documents, literature study. This study uses primary and secondary data sources. Primary data sources were obtained from civil servants and honorary staff who served in SATPEL BU, while secondary data were in the form of statutory documents, books, journals and articles related to research topics. Based on the conclusions, the results show that the operations of SATPEL BU Ngloram have been running as they should according to the regulations in charge. It's just that there is a slight inequality in terms of division of work units. According to the researcher's analysis, if the restructuring process is carried out optimally, Ngloram Airport will experience an increase in classification from SATPEL BU to become Airport Operations Unit.

Keywords: *Airport Service Unit (SATPEL BU), operations, policies, structure and work assignments, technical standards and operations.*

ABSTRAK

Satuan Pelayanan Bandar Udara yang selanjutnya dalam Peraturan Menteri disebut SATPEL BU merupakan satuan pelaksana pelayanan Bandar Udara yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Dalam penelitian ini, Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewadaru. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang bagaimana operasional Satuan Pelaksana Bandar Udara Ngloram berjalan. Operasional berfokus pada kebijakan, struktur dan tugas kerja, serta standar teknis dan operasi yang berada di SATPEL BU Ngloram. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode pendekatan kualitatif deskriptif dan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dokumen, studi kepustakaan. Penelitian ini menggunakan sumber data primer dan sekunder. Sumber data primer didapatkan dari Pegawai Negeri Sipil dan para tenaga honorer yang bertugas di SATPEL BU, sedangkan data sekunder meliputi dokumen peraturan hukum, buku, jurnal dan artikel terkait topik penelitian. Berdasarkan kesimpulan, diperoleh hasil bahwa operasional SATPEL BU Ngloram telah berjalan sebagaimana mestinya sesuai peraturan yang membawahi. Hanya saja terdapat sedikit ketimpangan dalam hal pembagian unit kerja. Menurut analisa peneliti, jika dalam proses

penataannya dilakukan secara maksimal, Bandar Udara Ngloram akan mengalami kenaikan klasifikasi dari SATPEL BU menjadi Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Kata kunci: Satuan Pelayanan Bandar Udara (SATPEL BU), operasional, kebijakan, struktur dan tugas kerja, standar teknis dan operasi.

PENDAHULUAN

Saat ini, seiring perkembangan di era globalisasi menciptakan kemudahan dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. Adanya perkembangan globalisasi meningkatkan mobilitas gaya hidup setiap orang. Dengan adanya mobilitas gaya hidup yang meningkat menuntut semua aktivitas agar bergerak cepat dan praktis. Dalam bidang transportasi pasti dibutuhkan pula moda yang bisa menunjang jalannya aktivitas dengan mobilitas yang tinggi. Salah satu moda transportasi yang bisa menunjang aktivitas tersebut yaitu moda transportasi udara. Transportasi udara merupakan salah satu moda yang bisa diandalkan dalam kebutuhan di era globalisasi dengan mobilitas yang tinggi karena selain praktis dan cepat juga efisien.

Ditambah lagi, pada akhir tahun 2022 ini, Indonesia diberikan kesempatan untuk menjadi tuan rumah sebuah *event global* yaitu KTT (Konferensi Tingkat Tinggi) G20. Hal ini tentu menjadi momen yang sangat tepat, karena setelah kurang lebih 2 tahun Indonesia berjuang menghadapi pandemi global *Covid-19*. KTT G20 merupakan sesuatu yang istimewa untuk negara Indonesia, karena dengan dipilihnya Indonesia sebagai tuan rumah, Pemerintah berkesempatan untuk mendorong perwujudan kebijakan yang mampu memicu pemulihan ekonomi dunia serta mampu memberikan manfaat ekonomi, sosial, dan politik yang cukup signifikan bagi seluruh daerah di tanah air tidak terkecuali di daerah Kabupaten Bora yang terkenal dengan potensi eksplorasi MIGAS di Kecamatan Cepu.

Secara administratif, Cepu merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Bora yang memiliki prospek perkembangan untuk menjadi pusat pengelolaan minyak dan gas. Selain memiliki potensi untuk menjadi pusat pengelolaan minyak dan gas, di Kabupaten Bora juga terdapat industri kerajinan kayu jati dan juga industri kecil lainnya yang bisa dioptimalisasikan.

Untuk mendukung hal itu tentu diperlukan adanya peningkatan pembangunan. Salah satu pembangunan yang harus dioptimalisasikan yaitu dalam bidang transportasi, terutama pada moda transportasi udara. Mengingat mobilitas hidup yang semakin tinggi dan juga kontribusi di sektor MIGAS, pertambangan dan industri kerajinan kayu jati merupakan pendapatan yang tinggi terhadap perekonomian di Kabupaten ini.

Dalam moda transportasi udara, satu-satunya Bandar udara yang ada di Kabupaten Bora yaitu Bandar Udara Ngloram yang berada di Kecamatan Cepu. Bandar udara tersebut tidak aktif, namun pada saat beroperasi pernah didarati oleh pesawat terbang yang mengangkut sejumlah dosen di Pusat Pengembangan Tenaga Perminyakan dan Gas Bumi (A. Nugroho, 2009).

Setelah lama tidak digunakan, pengoperasian kembali direncanakan tahun 2021 dengan pembangunan kembali (revitalisasi) untuk keperluan umum oleh Kementerian Perhubungan. Untuk itu sejak tahun 2018-2021 melalui APBN

dilakukan pengembangan diantaranya perpanjangan *runway*, pelapisan, pembuatan *taxiway*, *apron*, pagar pengaman dan fasilitas sisi darat senilai 132 Milyar.

Setelah selesai pembangunan kembali (revitalisasi) akhirnya Bandara Ngloram diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 17 Desember 2021. Sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 170 Tahun 2019 menetapkan bahwa organisasi pembangunan dan pengoperasian Bandar Udara Ngloram sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram di Kabupaten Blora Provinsi Jawa Tengah yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewa Daru.

Jika dilihat dari bunyi surat keputusan tersebut, sebagai Bandar Udara baru, maka operasional Bandar Udara masih berstatus sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara di Kabupaten Blora yang bertanggung jawab kepada Kepala Bandar Udara Dewa Daru.

TINJAUAN LITERATUR

Bandar Udara Ngloram

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (UU No.1 Tahun 2009 & PM 83 Tahun 2017).

Bandar Udara Ngloram merupakan Bandar Udara yang terletak di Kecamatan Cepu, Kabupaten Blora. Bandar Udara ini dibangun pada tahun 1971 dan selesai pada pertengahan tahun 1973. Pada awalnya Bandara Ngloram merupakan Bandara khusus yang beroperasi untuk menunjang operasional PT Pertamina hingga akhirnya pada tahun 1984 terakhir kali Bandara Ngloram dioperasikan. Bandar udara khusus adalah Bandar Udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya (UU No.1 Tahun 2009).

Menurut A. Nugroho dan D. Nuramadhan (2009) Bandara Ngloram lantas dialihkan kepemilikannya dari PT Pertamina ke Departemen Pertambangan dan Energi pada tahun 1988. Pemerintah Provinsi Jawa Tengah pada Agustus 2007 mengirim surat kepada Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) agar Bandar Udara Ngloram, yang merupakan aset departemen, dilimpahkan kepada Departemen Perhubungan agar dapat diaktifkan. Akhirnya atas dasar pertimbangan tersebut, Pemerintah Pusat memberikan kebijaksanaan pengalihan pengelolaan pembangunan Bandar Udara Ngloram kepada Pemerintah Provinsi Jawa Tengah. Pengelolaan pembangunan Bandar Udara ini ditunjukan untuk melayani penumpang secara umum. Hal ini menjadikan fungsi Bandar Udara Ngloram dari Bandar Udara Khusus menjadi Bandar Udara Umum atau Komersial.

Setelah lama tidak digunakan, pengoperasian kembali direncanakan pada Tahun 2021 untuk kepentingan umum oleh Kementrian Perhubungan. Untuk itu sejak tahun 2018 hingga tahun 2021 melalui APBN dilakukan pengembangan diantaranya perpanjangan Runway, pelapisan, pembuatan Taxiway, Apron, pagar

pengaman dan fasilitas sisi darat senilai 132 Milyar. Pada tanggal 17 Desember 2021, akhirnya Bandar Udara Ngloram diresmikan oleh Presiden Joko Widodo sebagai Bandar Udara Komersial dengan status yaitu Satuan Pelayanan Bandar Udara. Hal ini dijelaskan pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara (KP. 170 Tahun 2019) menetapkan organisasi pembangunan dan pengoperasian Bandar Udara Ngloram sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram di Kabupaten Blora Provinsi Jawa Tengah.

Operasional Bandar Udara

Menurut Widjono Hs (sebagaimana dikutip dalam F. Muharam, 2019) Pengertian operasional merupakan batasan pengertian yang dijadikan sebagai pedoman untuk melakukan suatu kegiatan ataupun pekerjaan. Sedangkan Bandar Udara sendiri merupakan kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (UU No.1 Tahun 2009 & PM 83 Tahun 2017).

Secara umum operasional Bandar Udara atau *Airport Operation* merupakan semua kegiatan yang ada di Bandar Udara dengan pelaksanaannya berdasarkan batasan-batasan pengertian tertentu yang digunakan sebagai pedoman. Batasan-batasan yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu kebijakan, struktur dan tugas kerja, serta standar teknis dan operasional Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram.

1. Kebijakan Satuan Pelayanan Bandar Udara

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak. Menurut Carl J Federick sebagaimana dikutip Leo Agustino (2016) mendefinisikan kebijakan sebagai serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijaksanaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu.

Sedangkan Satuan Pelayanan Bandar Udara menurut PM 40 Tahun 2014 merupakan satuan pelaksana pelayanan bandar udara yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan Satuan Pelayanan Bandar Udara merupakan suatu dasar atau pedoman dalam mencapai tujuan tertentu yang dilakukan oleh satuan pelaksana pelayanan bandar udara yang berada di bawah naungan dan bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Fokus penelitian ini, kebijakan Satuan Pelayanan Bandar Udara hanya dibatasi meliputi pelaksanaan administrasi dan implementasi kebijakan, diantaranya pelaksanaan administrasi dan implementasi kebijakan.

2. Stuktur dan Tugas Kerja Satuan Pelayanan Bandar Udara

Struktur memiliki arti secara umum sebagai satu kesatuan kerangka. Struktur erat kaitannya dengan organisasi, karena didalam suatu organisasi pasti terdapat sekumpulan kerangka yang terintegrasi untuk mencapai suatu target tertentu. Menurut Robbins dan Judge (2013) mendefinisikan struktur organisasi adalah sebagai berikut: *“An organizational structure defines how job tasks are formally divided, grouped, and coordinated.”*

Menurut Hasibuan (2011) definisi struktur organisasi adalah Suatu gambar yang menggambarkan tipe organisasi, pendepartemenan organisasi kedudukan dan jenis wewenang pejabat, bidang dan hubungan pekerjaan, garis perintah dan tanggung jawab, rentang kendali dan sistem pimpinan organisasi. Sedangkan tugas kerja merupakan suatu tanggung jawab yang diberikan untuk melakukan suatu aktivitas kegiatan. Tugas kerja juga berkaitan dengan adanya struktur organisasi. Dengan adanya struktur organisasi maka didalam suatu organisasi pasti akan diberikan tugas kerja sesuai dengan bidang atau keahlian masing-masing.

Tugas kerja didalam suatu organisasi biasa juga disebut dengan istilah “TUPOKSI” atau singkatan dari Tugas Pokok dan Fungsi. Tugas Pokok dan Fungsi secara umum merupakan hal-hal yang harus bahkan wajib dikerjakan oleh seorang anggota organisasi atau pegawai dalam suatu instansi secara rutin sesuai dengan kemampuan yang dimilikinya untuk menyelesaikan program kerja yang telah dibuat berdasarkan tujuan, visi dan misi suatu organisasi. Tugas Pokok dan Fungsi sendiri adalah sasaran utama atau pekerjaan yang dibebankan kepada organisasi untuk dicapai dan dilakukan.

Dalam penelitian ini, organisasi yang dimaksud adalah Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram. Dimana terdapat mekanisme organisasi Satuan Pelayanan Bandar Udara dijelaskan sesuai dengan KP 170 Tahun 2019 mengenai Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram di Kabupaten Blora dan pembagian unit kerja di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 36 Tahun 2017 mengenai Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, untuk memperjelas pembagian unit kerja di Satuan Pelayanan Bandar Udara, terdapat Peraturan Menteri selanjutnya yaitu PM 40 Tahun 2014 yang lebih detail menerangkan mengenai Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

3. Standar Teknid dan Operasional

Standar teknis dan operasi merupakan pedoman yang dibuat bagi suatu kelompok, organisasi, lembaga/institusi pemerintahan yang digunakan untuk melakukan aktivitas sesuai standarisasi yang telah ditetapkan. Di dalam ruang lingkup Kebandarudaraan, standar teknis dan operasional telah dijelaskan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 (KP 326 Tahun 2019) tentang “Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR- part 139*)

Volume 1 Bandar Udara (*Aerodrome*).

Peraturan tersebut menjelaskan bahwa maksud dari Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*) merupakan pedoman bagi penyelenggara Bandar Udara agar setiap pembangunan dan pengoperasian Bandar Udara dapat memenuhi standar teknis dan operasional bandar udara yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta sebagai upaya mewujudkan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Pada penelitian ini, standar teknis dan operasional yang akan dibahas yaitu mengenai kelayakan fasilitas sisi darat (*Landside*) dan fasilitas sisi udara (*Airside*). Dimana kelayakan fasilitas sisi darat (*landside*) dan sisi udara (*airside*) diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 92 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, menjelaskan bahwa Fasilitas Bandar Udara adalah semua fasilitas yang dipergunakan untuk keperluan operasional bandar udara dan penerbangan yang terdiri dari prasarana dan peralatan dan utilitas bandar udara.

Satuan Pelayanan Bandar Udara

Peraturan yang mendasari Satuan Pelayanan Bandar Udara dijelaskan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor : PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini, pendekatan yang diambil adalah pendekatan penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan suatu proses penemuan dan pengumpulan, analisis, dan interpretasi data visual dan naratif yang komprehensif untuk mendapatkan pemahaman tentang suatu fenomena atau masalah yang menarik perhatian (A. Muri Yusuf, 2017).

Peneliti menggunakan pendekatan ini karena untuk memperoleh informasi (berdasarkan data dari hasil wawancara dan penggalan dokumen-dokumen) yang mendalam dan akurat guna mengetahui secara komprehensif tentang bagaimana operasional Bandar Udara yang terdapat di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram, Cepu.

Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan jenis dan strategi studi kasus (*case studies*). Penelitian kasus adalah suatu proses pengumpulan data dan informasi secara mendalam, mendetail, intensif, holistik, dan sistematis tentang orang, kejadian, *social setting* (latar sosial), atau kelompok dengan menggunakan berbagai metode dan teknik serta banyak sumber informasi untuk memahami secara efektif bagaimana orang, kejadian, latar alami (*social setting*) itu beroperasi atau berfungsi sesuai dengan konteksnya.

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Bandar Udara Ngloram, Cepu, Kabupaten Blora, dan penelitian ini dilaksanakan di bulan Agustus sampai dengan bulan September 2022

Objek dan Subjek Penelitian

Dalam penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif, tidak dikenal populasi dan sampel seperti dalam penelitian kuantitatif. Terdapat perbedaan yang mendasar dalam pengertian antara pengertian “populasi dan sampel” dalam penelitian kuantitatif dan kualitatif, populasi diartikan sebagai wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Sedangkan sampel adalah sebagian dari populasi itu (Sugiyono, 2022).

Dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi, tetapi, karena penelitian kualitatif berangkat dari kasus tertentu yang ada pada situasi sosial tertentu dan hasil kajiannya tidak akan diberlakukan ke populasi, tetapi ditransferkan ke tempat lain pada situasi sosial yang memiliki kesamaan dengan situasi sosial pada kasus yang dipelajari. Menurut Spradley (sebagaimana dikutip dalam Sugiyono, 2022) mengungkapkan bahwa dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi, tetapi dinamakan *social situation* atau situasi sosial yang terdiri dari tiga elemen, yaitu tempat (*place*), pelaku (*actors*), dan aktivitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergis.

Objek dalam penelitian ini adalah operasional Bandar udara Ngloram yang masih berstatus sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara di Kabupaten Blora. Sedangkan subjek dalam penelitian ini yaitu para Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang menjabat sebagai pimpinan dalam masing-masing unit di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram yang merupakan informan utama. Sebagai triangulasi, peneliti memanfaatkan para tenaga honorer atau outsourcing yang bekerja di masing-masing unit Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram.

Sumber Data Penelitian

Sumber data adalah segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian terkait. Sumber data yang dimaksud dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh (Suharsimi Arikunto, 2013). Sumber data merupakan faktor penting yang menjadi pertimbangan dalam penentuan metode pengumpulan data di suatu penelitian.

Data primer

Menurut Sugiyono (2018) Data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Adapun dalam penelitian ini, sumber data primer yaitu para Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang menjabat sebagai pimpinan dalam masing-masing unit di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram yang merupakan informan utama dan para tenaga honorer atau outsourcing yang bekerja di masing-masing unit Satuan Pelayanan Bandar Udara

Ngloram sebagai informan pendukung.

Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2018) data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Sumber data sekunder ini akan mempermudah peneliti untuk mengumpulkan data-data dan menganalisis hasil dari penelitian ini yang nantinya dapat memperkuat temuan dan menghasilkan penelitian yang mempunyai tingkat validitas yang tinggi. Adapun dalam penelitian ini, sumber data sekunder yaitu dokumen peraturan hukum, buku, jurnal, artikel yang berkaitan dengan topik operasional Bandar Udara Ngloram yang masih berstatus sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara di Kabupaten Blora.

Teknik Pengumpulan Data

Menurut A. Muri Yusuf (2017) mengemukakan bahwa dalam penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif peneliti ialah instrumen penelitian. Keberhasilan dalam pengumpulan data banyak ditentukan oleh kemampuan peneliti menghayati situasi sosial yang dijadikan fokus penelitian. Pada penelitian ini, data diperoleh dari berbagai sumber, dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang bermacam-macam dan dilakukan secara terus menerus sampai datanya jenuh. Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan (Sugiyono, 2022).

Observasi

Observasi atau disebut juga dengan pengamatan merupakan teknik yang mendasar dalam penelitian tanpa tes. Observasi dilakukan dengan pengamatan yang jelas, rinci, lengkap, dan sadar tentang perilaku individu yang sebenarnya di dalam keadaan tertentu. Menurut Marshall (sebagaimana dikutip dalam Sugiyono, 2022) menyatakan bahwa "*through observation, the researcher learn about behavior and the meaning attached to those behavior*". Jadi melalui observasi, peneliti belajar tentang perilaku, dan makna dari perilaku tersebut. Kunci keberhasilan observasi sebagai teknik pengumpulan data sangat banyak ditentukan pengamat sendiri, sebab pengamat melihat, mendengar, mengetahui suatu objek penelitian dan kemudian menyimpulkan dari apa yang diamati.

Menurut Sanafiah Faisal (sebagaimana dikutip dalam Sugiyono, 2022) mengklasifikasikan observasi menjadi observasi berpartisipasi (*participant observation*), observasi yang secara terang-terangan dan tersamar (*overt observation and covert observation*), dan observasi yang tak berstruktur (*unstructured observation*). Selanjutnya Spradley, dalam Susan Stainback (sebagaimana dikutip dalam Sugiyono, 2022) membagi observasi berpartisipasi menjadi empat, yaitu *passive participation, moderate participation, and complete participation*.

Dalam penelitian ini, peneliti termasuk ke dalam klasifikasi observasi berpartisipasi (*participant observation*) dengan menjadi partisipasi moderat (*moderate participation*) karena peneliti dalam mengumpulkan data ikut observasi partisipatif dalam beberapa kegiatan, tetapi tidak semuanya..

Wawancara

Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil menatap muka antara penanya atau pewawancara dengan penjawab atau responden dengan menggunakan panduan wawancara. Menurut A. Muri Yusuf (2017) menjelaskan bahwa wawancara (*interview*) merupakan percakapan tatap muka (*face to face*) antara pewawancara dengan sumber informasi, di mana pewawancara bertanya langsung tentang suatu objek yang diteliti dan telah dirancang sebelumnya.

Dalam penelitian ini, peneliti mencatat semua jawaban dari responden sebagaimana adanya. Pewawancara sesekali menyelengi jawaban responden, baik untuk meminta penjelasan maupun untuk meluruskan bilamana ada jawaban yang menyimpang dari pertanyaan. Esterberg (sebagaimana dikutip dalam Sugiyono, 2022) mengemukakan beberapa macam wawancara, yaitu wawancara terstruktur, semi terstruktur, dan tidak terstruktur.

Jenis wawancara dalam penelitian ini menggunakan wawancara terstruktur (*structured interview*) karena pada saat melakukan proses wawancara peneliti telah mengetahui dengan pasti tentang informasi apa yang akan diperoleh. Oleh karena itu, peneliti dalam melakukan wawancara telah menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis yang alternatif jawabannya pun telah disiapkan. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara terhadap para Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang menjabat sebagai pimpinan dalam masing-masing unit di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram yang dianggap dapat memberikan informasi yang dibutuhkan..

Dokumen

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan, ceritera, biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar, misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. dokumen yang berbentuk karya misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film, dan lain-lain. studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif (Sugiyono, 2022).

Bogdan (sebagaimana dikutip dalam Sugiyono, 2022) menyatakan "*publish autobiographies provide a readily available source of data for the discerning qualitative research*". Hasil penelitian juga akan semakin kredibel apabila didukung oleh foto-foto atau karya tulis akademik dan seni yang telah ada.

Dokumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah foto dari hasil pelaksanaan observasi dan wawancara di setiap unit Satuan Pelayanan Bandar Udara

Ngloram, dokumen peraturan hukum yang menjelaskan terkait operasional Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram.

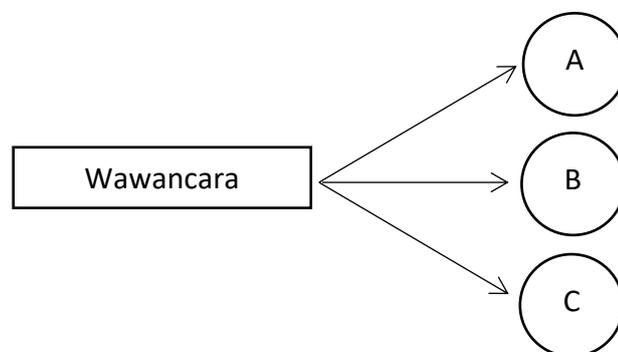
Kepustakaan

Kepustakaan merupakan data yang diperoleh melalui kajian literatur seperti karya ilmiah, skripsi dan hal lain-lain untuk memperoleh teori maupun konsep yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini. Kegiatan ini dilakukan untuk mencari sumber data sekunder yang mendukung penelitian dengan menggunakan bahan dokumen. Kepustakaan dalam penelitian ini adalah dokumen peraturan hukum yang hanya dapat diakses melalui internet, buku, jurnal, artikel yang berkaitan dengan topik operasional Bandar Udara Ngloram yang masih berstatus sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara di Kabupaten Blora.

Uji Keabsahan Data

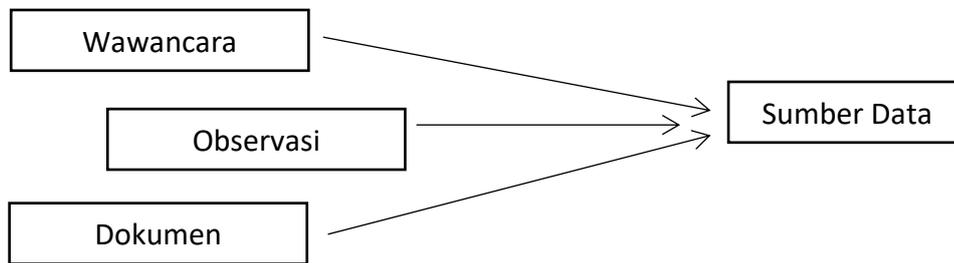
Dalam pengujian keabsahan data, metode penelitian kualitatif menggunakan istilah yang berbeda dengan penelitian kuantitatif. Pelaksanaan uji keabsahan data dalam penelitian ini didasarkan pada kriteria tertentu. Menurut Sugiyono (2022) menjelaskan bahwa uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi uji *credibility* (validitas interval), *transferability* (validitas eksternal), *dependability* (reliabilitas), dan *confirmability* (obyektivitas).

Dalam penelitian ini, uji keabsahan yang dilakukan yaitu dengan cara uji kredibilitas data menggunakan teknik triangulasi. Menurut A. Muri Yusuf (2017) menjelaskan bahwa triangulasi merupakan salah satu teknik dalam pengumpulan data untuk mendapatkan temuan dan interpretasi data yang lebih akurat dan kredibel. William Wiersma (sebagaimana dikutip dalam Sugiyono, 2022) menerangkan "*Triangulation is qualitative cross-validation. It assesses the sufficiency of the data according to the convergence of multiple data sources or multiple data collection procedures*". Triangulasi dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara, dan berbagai waktu. Dengan demikian terdapat triangulasi sumber, triangulasi teknik, dan triangulasi waktu. Sebagaimana dijelaskan pada gambar berikut:



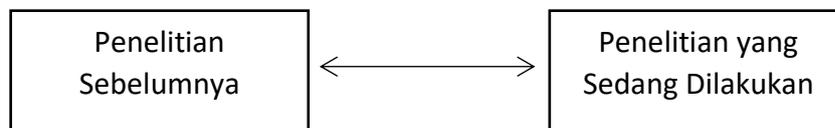
Gambar 1 Triangulasi "Sumber"

Sumber: Sugiyono, 2022



Gambar 2 Triangulasi “Teknik”

Sumber: Sugiyono, 2022



Gambar 3 Triangulasi “Waktu”

Sumber: Sugiyono, 2022

Triangulasi sumber pada penelitian ini digunakan oleh peneliti untuk mengecek data yang diperoleh dari para Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang menjabat sebagai pimpinan dalam masing-masing unit di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram yang dianggap dapat memberikan informasi yang dibutuhkan. Sedangkan triangulasi teknik yaitu untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Triangulasi teknik ini digunakan oleh peneliti setelah hasil wawancara yang kemudian dicek dengan hasil observasi dan dokumen. Kemudian triangulasi waktu ini digunakan oleh peneliti untuk membandingkan data pada penelitian sebelumnya dan pada saat penelitian ini berlangsung yang akan mempengaruhi validitas data.

Teknik Analisa Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini mengacu pada analisis data yang dikembangkan dalam model Miles dan Huberman. Menurut Miles dan Huberman (sebagaimana dikutip dalam Sugiyono, 2022) mengemukakan bahwa analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu.

Untuk lebih detailnya, maka dijelaskan pada model interaktif dalam analisis data menurut Miles dan Huberman (1984) dengan penjelasan sebagai berikut:

Data Collection (Pengumpulan Data)

Kegiatan utama pada setiap penelitian. Dalam penelitian kualitatif pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara mendalam, dan dokumen atau gabungan ketiganya (triangulasi). Pada tahap ini, peneliti melakukan penjelajahan secara umum terhadap situasi sosial/objek yang diteliti, semua yang

dilihat dan diamati. Dengan demikian peneliti akan memperoleh data yang sangat banyak dan sangat bervariasi.

Data Reduction (Reduksi Data)

Suatu proses pemilihan, pemokusan, penyederhanaan, pemisahan, dan pentransformasian data “mentah” yang terlihat dalam catatan-catatan tertulis lapangan. Secara fungsinya, reduksi data adalah suatu bentuk analisis yang mempertajam, memilih, memfokuskan, membuang, dan mengorganisasikan data dalam satu cara, dimana kesimpulan akhir dapat digambarkan dan verifikasi.

Data Display (Penyajian Data)

Penyajian data dilakukan setelah data direduksi. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart*, dan sejenisnya. Dengan mendisplaykan data, maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang dipahami tersebut. Selanjutnya disarankan, dalam melakukan display data, selain dengan teks yang naratif, juga dapat berupa grafik, matrik, *network* (jejaring kerja), dan *chart*.

Conclusion (Kesimpulan)

Langkah ke empat dalam melakukan analisis data kualitatif. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat dan mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis data dengan menggunakan teknik pengumpulan data observasi, wawancara, dokumen, dan studi kepustakaan didapatkan hasil temuan bahwa Bandar Udara Ngloram merupakan salah satu Bandar Udara di Indonesia yang saat ini masih berstatus sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara. Hal ini dikarenakan dahulunya Bandar Udara Ngloram beroperasi sebagai Bandar Udara Khusus yang dikelola oleh PT Pertamina. PT Pertamina mengelola Bandar Udara Ngloram untuk keperluan penunjang operasional perusahaan hingga pada akhirnya beroperasi pada akhir tahun 1984.

Sebuah penelitian yang dilakukan oleh Agung Nugroho dan Dika Nuramadhan Ankanegara Tahun 2009. Dengan judul “Peningkatan Fungsi Bandara Ngloram, Cepu Sebagai Bandara Komersial”. Didapatkan data bahwa Bandara Ngloram dialihkan kepemilikannya dari PT Pertamina ke Departemen Pertambangan dan Energi pada tahun 1988. Pemerintah Provinsi Jawa Tengah pada Agustus 2007 mengirim surat kepada Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) agar Bandar Udara Ngloram, yang merupakan aset departemen, dilimpahkan kepada Departemen Perhubungan agar dapat diaktifkan. Akhirnya setelah lama tidak diaktifkan,

pengoperasian kembali direncanakan tahun 2021 untuk keperluan umum oleh Kementerian Perhubungan berkolaborasi dengan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah melalui APBN dilakukan pengembangan dengan menghabiskan dana senilai 132 miliar. Pada tanggal 17 Desember 2021 akhirnya Bandar Udara Ngloram diresmikan oleh Presiden Joko Widodo sebagai Bandar Udara Komersial dengan Status Satuan Pelayanan Bandar Udara.

Status Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram didasarkan pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 70 Tahun 2019 yang menetapkan bahwa organisasi pembangunan dan pengoperasian Bandar Udara Ngloram sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara yang bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewadaru Karimunjawa. Hal ini dikarenakan Bandar Udara Ngloram baru beroperasi dan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara masih satu ruang lingkup kawasan terdekat dengan Bandar Udara Dewadaru yang sudah berstatus sebagai Unit Penyelenggara (UPBU) kelas III.

Sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara, Operasional Bandar Udara Ngloram masih sangat terbatas. Operasional Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram hanya didasarkan pada Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2014 dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 170 Tahun 2019 yang menjelaskan bahwa Satuan Pelayanan Bandar Udara berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Hal tersebut disimpulkan bahwa Operasional Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewadaru. Dalam penelitian ini, operasional yang dimaksud hanya mencakup kebijakan, struktur dan tugas kerja, serta standar teknis dan operasional Satuan Pelayanan Bandar Udara.



Gambar 4 Struktur Organisasi SATPEL BU Ngloram

Sumber: Struktur Organisasi SATPEL Ngloram 2022

Pada kebijakan di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram, pelaksanaan

administrasi kantor masih mengikuti rancangan dan keputusan dari Bandar Udara induk yaitu Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewadaru. Kata administrasi sendiri menurut W. Wijaya (sebagaimana dikutip dalam Habirullah, 2014) berarti segala upaya mendukung segala proses pelaksanaan kerjasama kelompok manusia untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan. Itu artinya, pelaksanaan dari segala proses, upaya mendukung mengenai rancangan dan keputusan di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram masih mengikat pada kebijakan dari Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewadaru walaupun Bandar udara Ngloram memiliki Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara. Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram hanya menjadi penanggung jawab dari unit-unit kerja dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya yang dipimpin oleh Kepala Unit. Sedangkan segala rancangan dan keputusan mengenai pelaksanaan administrasi langsung berasal dari Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewadaru.

Mengenai implementasi kebijakan pada Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram didapatkan temuan dari hasil observasi dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti bahwa masing-masing dari setiap unit kerja diberikan kewenangan atau otoritas terhadap hasil dari rancangan dan keputusan yang telah ditetapkan oleh Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewadaru melalui Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram. Setiap masing-masing unit kerja melalui Kepala Unit diberikan keleluasaan atau otoritas dalam membuat program atau kegiatan secara dinamis sesuai kebutuhan berdasarkan acuan dari rancangan dan keputusan yang sudah ditetapkan oleh atasan. Walaupun demikian, program atau kegiatan yang akan dilaksanakan tetap harus melalui persetujuan pimpinan dalam hal ini yaitu persetujuan dari Kepala Kantor Unit penyelenggara Dewadaru melalui Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara sebagai penanggung jawab kantor Bandar Udara Ngloram.

Proses implementasi kebijakan tersebut sesuai dengan gagasan yang dikemukakan oleh Leo Agustino (2006) yang mengatakan bahwa implementasi merupakan suatu proses yang dinamis, dimana pelaksanaan kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri.

Pada struktur dan tugas kerja di Satuan Pelayanan Bandar Udara, mekanisme organisasi yang berjalan didasarkan pada aturan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2018 tentang perubahan ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 yang menjelaskan mengenai posisi organisasi Satuan Pelayanan Bandar Udara dan pada Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Nomor KP 170 Tahun 2019 mengenai penjelasan mekanisme organisasi pada Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram.

Dua aturan tersebut memaparkan bahwa organisasi Satuan Pelayanan Bandar Udara dipimpin oleh Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara dengan pembinaan administrasi kepegawaian tenaga fungsional pada Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram dilakukan oleh Kepala Unit Kerja yang menangani fungsi Kepegawaian pada Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang membawahnya dalam hal ini yaitu Bandar Udara Dewadaru. Organisasi Satuan Pelayanan Bandar

Udara memiliki 5 unit kerja sesuai kebutuhan fungsionalnya yang kemudian 5 unit kerja tersebut dipimpin oleh Kanit dan pertanggungjawabannya melalui Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara yang kemudian disampaikan ke Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewadaru.

Mengenai pembagian unit kerja di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram seperti penjelasan sebelumnya, bahwa pembagian unit kerja di Bandar Udara berstatus sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara tidak didasarkan pada suatu peraturan mengikat, melainkan disesuaikan dengan fungsi dan kebutuhan dari pelayanan yang diberikan di suatu Bandar Udara yang masih berstatus sebagai Satuan Pelayanan tersebut. Dalam organisasi Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram memiliki 5 unit kerja, pembagian 5 unit kerja tersebut meliputi Unit Tata Usaha, Unit Teknik, Unit PKP-PK, Unit *Aviation Security*, Unit Sanitasi, *Landscape* dan Perawatan Strip.

Namun, menurut peneliti sendiri 5 unit kerja tersebut dirasa kurang efisien. Dikarenakan pekerja yang terdapat di setiap unit mengalami adanya ketimpangan. Seperti pada Unit Teknik hanya terdapat 7-8 pekerja (itu sudah termasuk pekerja PNS dan tenaga Honorer). Unit Teknik pada Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram memiliki tugas yang cukup berat, dikarenakan salah satu tugasnya yaitu melakukan pemeliharaan fasilitas Bandar Udara. Terlebih lagi jika pada satu hari terdapat adanya penerbangan berjadwal, sehingga Unit Teknik ini juga harus melayani maskapai dalam melakukan pendaratan maupun penerbangan. Selain itu, pada Unit *Aviation Security* memiliki jumlah pekerja yang terbilang sangat banyak yaitu 15 pekerja (termasuk pekerja PNS dan Tenaga Honorer). Hal inilah yang dirasa masih perlu pertimbangan yang harus dilakukan oleh pimpinan dalam menentukan jumlah pekerja yang terdapat di setiap Unit Kerja nya yang dikhawatirkan akan terjadinya ketimpangan pekerja dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, hal ini sesuai dengan penjelasan dari Nurruli Fatur Rohmah (2019).

Yang terakhir, pada standar teknis dan operasional di Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram ditinjau dari aturan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 mengenai Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 yang kemudian didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara dalam penelitian ini berfokus terhadap kelayakan Fasilitas Sisi Darat (*Landside*) dan Fasilitas Sisi Udara (*Airside*) pada Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram.

Kelayakan fasilitas sisi darat (*landside*) dan fasilitas sisi udara (*airside*) berdasarkan hasil penelitian didapatkan data bahwa Bandar Udara Ngloram dengan statusnya yang masih sebagai Satuan Pelayanan memiliki fasilitas yang cukup lengkap dan memadai. Hal ini dibuktikan dengan adanya hasil lembar observasi peneliti yang menganut pada acuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2015 didapatkan prasarana di sisi darat dan sisi udara yang telah memenuhi standar, bahkan terdapat beberapa prasarana yang dinilai telah lebih dari memenuhi standar jika dilihat dari klasifikasi Bandar Udara Ngloram yang saat ini masih berstatus sebagai Satuan Pelayanan Bandar Udara. Salah satu prasarana yang dinilai

peneliti telah lebih dari memenuhi standar yaitu terminal pada Bandar Udara Ngloram seluas 3526 m². Jika ditinjau dari luas terminal nya, Bandar Udara Ngloram dinilai sangat layak jika dibandingkan dengan luas terminal Bandar Udara induknya yaitu Bandar Udara Dewadaru yang hanya memiliki luas terminal penumpang eksisting seluas 132 m². Kemudian Terminal Bandar Udara Ngloram juga telah mengusung pendekatan Eco Airport terhadap pencahayaan yang ada untuk menghemat penggunaan lampu listrik pada siang hari. Jika ditinjau dari kelayakan fasilitas Bandar Udara nya yang telah memadahi, dalam kurun waktu 2-3 tahun, Bandar Udara Ngloram akan berubah klasifikasi nya dari Satuan Pelayanan Bandar Udara menjadi Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Meskipun demikian, Bandar Udara Ngloram saat ini baru aktif beroperasi sekitar 2-3 tahun dari awal peresmiannya. Masih banyak hal lain yang harus dipertimbangkan untuk Bandar Udara Ngloram bisa naik klasifikasi nya dari Satuan Pelayanan Bandar Udara menjadi Unit Penyelenggara Bandar Udara. Namun, jika proses penataannya baik dengan memiliki beberapa keunggulan terutama di dalam kelayakan Fasilitas Bandar Udara, kemudian banyak maskapai yang memiliki ketertarikan untuk membuka rute pada tujuan Ngloram, Blora sehingga terjadinya eskalasi atau peningkatan jumlah penumpang, maka pertumbuhan yang signifikan akan terlihat pada Bandar Udara ini.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka kesimpulan yang diperoleh adalah sebagai berikut:

Kebijakan Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram dapat disimpulkan hasil bahwa kebijakan yang terdapat di Satuan Pelayanan Bandar Udara mengenai pelaksanaan administrasi dan implementasi kebijakan telah dilaksanakan berdasarkan peraturan terkait yaitu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 dan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Nomor KP 170 Tahun 2019.

Struktur dan Tugas Kerja Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram dapat disimpulkan mengenai mekanisme organisasi dan pembagian unit kerja bahwa Satuan Pelayanan Bandar Udara memiliki 5 unit kerja yang dipimpin oleh Kepala Unit. 5 unit kerja tersebut dibawah oleh Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara yang selanjutnya bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dewadaru. Namun, 5 unit kerja tersebut dinilai masih terjadinya ketimpangan pada jumlah pekerja di dalam unit nya sehingga mekanisme organisasi kurang begitu berjalan terutama pada tugas dan tanggung jawab pekerja di masing-masing unit.

Standar Teknis dan Operasional Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram dapat disimpulkan mengenai kelayakan fasilitas sisi darat (*landside*) dan sisi darat (*airside*) bahwa prasarana, peralatan, dan utilitas berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2015 telah memenuhi standar minimum sesuai dengan klasifikasi Bandar Udara Ngloram sebagai Satuan Pelayanan. Bahkan, terdapat beberapa prasarana yang dianggap melebihi standar minimum yang ada dan dalam keadaan layak.

Secara keseluruhan operasional Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram telah berjalan sebagaimana mestinya sesuai peraturan yang mendasarinya. Bahkan jika dalam proses penataannya dilakukan secara maksimal, Bandar Udara Ngloram akan mengalami kenaikan klasifikasinya dari Satuan Pelayanan Bandar Udara menjadi Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas maka terdapat beberapa saran yang penulis harapkan dapat membangun efek positif dan diharapkan dapat membawa perubahan yang baik ke depannya antara lain:

1. Bagi Perusahaan

Bagi pihak instansi dalam hal ini Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram untuk mempertahankan operasional kerjanya yang sudah sesuai dengan peraturan yang mendasarinya. Kemudian perlu diperhatikan juga mengenai jumlah pekerja yang terdapat di masing-masing unit kerja supaya tidak terjadi ketimpangan dalam tugas dan tanggung jawabnya di dalam unit kerja. Pembagian jumlah pekerja didalam unit kerja bisa didasarkan kepada tugas dan fungsi yang terdapat dalam masing-masing unit kerja. Dengan adanya keseimbangan pekerja dalam unit kerja bisa membuat proses penataan Bandar Udara Ngloram semakin tertata sehingga tujuan dari Satuan Pelayanan Bandar Udara bisa tercapai dengan memiliki keunggulan pada kelayakan fasilitas Bandar Udara.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya yang berminat melakukan penelitian yang sama, diharapkan dapat mengetahui secara pasti mengenai topik yang akan dibahas terutama mengenai operasional Bandar Udara. Dikarenakan operasional Bandar Udara merupakan suatu topik kompleks yang perlu dikembangkan setiap permasalahannya di suatu objek penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- A. Muri Yusuf. 2017. *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, Dan Penelitian Gabungan*. Kencana. Jakarta.
- Agustino L. 2016. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Alfabeta. Bandung.
- Arikunto, Suharsimi. 2013. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Arif, B. M. 2021. Studi Kelayakan Perencanaan Runway, Taxiway dan Apron Bandara Dewadaru Karimunjawa Jepara. *Skripsi*. Universitas Islam Nahdlatul Ulama Jepara. Jepara.
- Habirullah. 2014. Analisis Pelaksanaan Penyelenggara Administrasi Pemerintahan Desa Di Desa Lubuk Keranji Kecamatan Bandar Petalangan Kabupaten Pelalawan. *Skripsi*. Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau Pekanbaru. Pekanbaru.

- Irvan, Sujianto, H. As'ari. 2022. Evaluasi Kebijakan Kerjasama Operasional Pengoperasian Bandar Udara Pinang Kampai Kota Dumai. *Jurnal Pendidikan Tambusai* 6 (2): 12154-12161.
- KBBI. 2003. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. [Online, diakses tanggal 14 September 2022].
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 170 Tahun 2019 Satuan Pelayanan Bandar Udara Ngloram di Kabupaten Blora. 19 Juni 2019. Pusat Data dan Informasi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Tahun 2019. Jakarta.
- Miles, M.B dan Huberman A.M. 1984. *Analisis Data Kualitatif*. Terjemahan oleh Tjejep Rohendi Rohidi. 1992. Penerbit Universitas Indonesia. Jakarta.
- Muharam F. 2019. Pengaruh Pendidikan Kewirausahaan Dan Lingkungan Keluarga Terhadap Sikap Kewirausahaan Siswa Kelas XI SMK Negeri 2 Kota Tasikmalaya. *Skripsi*. Universitas Siliwangi. Tasikmalaya.
- Nugroho, A. 2009. Peningkatan Fungsi Bandara Ngloram, Cepu Sebagai Bandara Komersial. *Skripsi*. Universitas Diponegoro. Semarang.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. 19 September 2014. Pusat Data dan Informasi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Tahun 2014. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 83 Tahun 2017 Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodrome*). 20 September 2017. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1295. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2017 Peta Jabatan Dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan. 10 Mei 2017. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 679. Jakarta.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*). 12 Desember 2019. Pusat Data dan Informasi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Tahun 2019. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 92 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara. 5 Agustus 2016. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1070. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara. 30 April 2015. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 663. Jakarta.
- Purwaningtyas, I. A. 2015. Implementasi Peraturan Daerah Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Pelayanan Dan Pemanfaatan Fasilitas Bandar Udara Blimbingsari. *Jurnal Administrasi Publik*. 3 (9): 1758-1764.

Al-Kharaj: Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah

Volume 6 Nomor 2 (2024) 753-771 P-ISSN 2656-2871 E-ISSN 2656-4351

DOI: 10.47467/alkharaj.v6i2.3590

Robbins, Stephen P & Judge, Timothy A. 2013. *Organizational Behavior Edition 15*. New Jersey. Pearson Education. Terjemahan Ratna Saraswati dan Fabriella Sirait, Edition 16. Salemba Empat. Jakarta.

Rohmah, N, F. 2019. Struktur dan Desain Organisasi. *Jurnal Manajemen Pendidikan Islam* 3 (1): 1-13.

Sugiyono. 2022. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. 12 Januari 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 4956. Jakarta.