

**PENGARUH SISTEM WAKTU AKSES PINTU MASUK *LOADING DOCK*
KARYAWAN TERHADAP KELANCARAN DISTRIBUSI BARANG
MARKETPLACE DI BANDAR UDARA JENDRAL AHMAD YANI
SEMARANG**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 January 2025 – 14 Maret 2025



Disusun Oleh :

JONATHAN SERGIO HEHANUSSA
NIT 30622062

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MENAJEMENT TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**PENGARUH SISTEM WAKTU AKSES PINTU MASUK *LOADING DOCK*
KARYAWAN TERHADAP KELANCARAN DISTRIBUSI BARANG
MARKETPLACE DI BANDAR UDARA JENDRAL AHMAD YANI
SEMARANG**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 06 JANUARI 2025 – 14 MARE 2025



Disusun Oleh :

JONATHAN SERGIO HEHANUSSA
NIT 30622062

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MENAJEMENT TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGARUH SISTEM WAKTU AKSES PINTU MASUK LOADING DOCK KARYAWAN
TERHADAP KELANCARAN DISTRIBUSI BARANG MARKETPLACE DI BANDAR UDARA
JENDRAL AHMAD YANI SEMARANG

Oleh :
JONATAHAN SERGIO HEHANUSSA
NIT. 30622062

Laporan *On The Job Training* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training*

Disetujui oleh :

Supervisor OJT

Dosen Pembimbing

SADDAM MUDHO PRABOWO
NIP. 20244206

M. JATAYU, A.Md.M.Tr.U
NIP. 19921011 202012 005

Mengetahui,
Airport Operation, Service and
Security Head

SISWANTO
NIP. 20240389

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 26 Februari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Oleh :

JONATHAN SERGIO HEHANUSSA
NIT : 30622062

Tim Penguji :

Ketua

Sekretaris

Anggota

ARISTO SAFETY. B
NIP. 20242027

SADDAM MUDHO PRABOWO
NIP. 20244206

M. JATAYU, A.Md.M.Tr.U
NIP. 19921011 202012 005

Mengetahui,
Ketua Program Studi

LADY SILK MOONLIGHT, S.KOM, MT.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan hidayah dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan On the Job Training (OJT) yang berjudul “PENGARUH SISTEM WAKTU AKSES PINTU MASUK *LOADING DOCK* KARYAWAN UNTUK KELANCARAN DISTRIBUSI BARANG *MARTKETPLACE* Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang” dengan baik.

Laporan ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban sekaligus gambaran atas pelaksanaan On the Job Training Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Selain itu, laporan ini juga bertujuan untuk memenuhi salah satu program studi semester V bagi Taruna/i Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII. Dalam penyusunan laporan ini, data diperoleh melalui proses pengumpulan informasi di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, serta melalui bimbingan dan bantuan aktif dari supervisor dan staf bandara. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa karena telah melimpahkan berkah dan karunia-Nya.
2. Kedua Orang Tua dan keluarga yang selalu memberikan dukungan serta doa yang diberikan demi kelancaran pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* maupun kegiatan belajar mengajar dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, SE, MT selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Kolonel Cpn Fajar Purwawidada, S.S., M.H., M.Sc., M.Tr.(Han) selaku *General Manager* PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.
5. Ibu Lady Silk Moonlight , S.Kom.,M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma III Menajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya. *Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh* Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya;
6. Para pendamping kegiatan On The Job Training (OJT) di unit Aviation Security, Apron Movement Control, Terminal Inspection Service dan komersil;
7. Teman – teman On The Job Training (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut;
8. membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan On The Job Training (OJT) dan selama membuat laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau On the Job Training (OJT) ini masih banyak kekurangan dan masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis juga berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua

Semarang, 25 Februari 2025

Jonathan Sergio Hehanussa

NIT. 30622062

DAFTAR ISI

| | |
|---|-----|
| LEMBAR PERSETUJUAN..... | ii |
| KATA PENGANTAR | 3ii |
| DAFTAR ISI..... | iv |
| DAFAR GAMBAR..... | v |
| DAFTAR TABEL..... | vi |
| BAB I | 1 |
| PENDAHULUAN..... | 1 |
| 1.1Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> | 1 |
| 1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> | 1 |
| 1.3 Maksud dan Manfaat | 2 |
| 1.3.1 <i>Maksud dan Manfaat Pelaksanaan On The Job Training</i> | 2 |
| 1.3.2 <i>Manfaat pelaksanaan Kegiatan on job traning(OJT)</i> | 3 |
| BAB II | 4 |
| PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAININ | 4 |
| 2.1 Profil Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang | 4 |
| 2.1.1 <i>Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura</i> | 5 |
| 2.1.2 <i>Logo Perusahaan PT. Angkasa Pura</i> | 7 |
| 2.1.2 <i>Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura Indonesia</i> | 9 |
| 2.1.2 <i>Logo Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia</i> | 10 |
| 22.2 <i>Data Umum</i> | 10 |
| 2.2.1 <i>Fasilitas Sisi Udara</i> | 12 |
| 1. <i>Runway</i> | 12 |
| <i>Taxiway</i> | 14 |
| <i>Runway Strip</i> | 14 |
| <i>Runway End Safety Area (RESA)</i> | 15 |
| 2.2.2 <i>Fasilitas Sisi Darat</i> | 15 |
| 2.2.1 <i>Layout Bandara</i> | 16 |
| 2.3 Struktur Organisasi..... | 16 |
| 2.3.1 <i>Struktur Organisasi Perusahaan</i> | 16 |
| BAB III | 17 |
| TINJAUAN TEORI | 17 |
| 3.1 Pengaruh..... | 17 |
| 3.2 Sistem Manajemen Akses Pintu Masuk | 17 |
| 3.3 Marketplace | 17 |

| | | |
|---|---------------------|----|
| 3.4 | Bandara udara | 18 |
| BAB IV..... | | 19 |
| PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING | | 19 |
| 4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training..... | | 19 |
| 4.1.1 <i>Terminal</i> | | 19 |
| 4.1.4 <i>Jadwal Pelaksanaan On The Job Training</i> | | 21 |
| 4.4 Permasalahan | | 22 |
| Penyelesaian masalah yang dapat di lakukan | | 23 |
| 4.4.1 <i>Evaluasi Waktu Akses Loading Dock</i> | | 23 |
| 4.4.2 <i>Kordinasi antara unit</i> | | 23 |
| BAB V..... | | 24 |
| KESIMPULAN DAN SARAN | | 24 |
| 5.1 Kesimpulan..... | | 24 |
| 5.1.1 <i>Kesimpulan Permasalahan</i> | | 24 |
| 5.2 saran | | 24 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | | 26 |
| LAMPIRAN..... | | 27 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2.1 Terminal Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang..... | 4 |
| Gambar 2.2 Logo Angkasa Pura I (Lama)..... | 8 |
| Gambar 2.3 Logo Angkasa Pura I (Baru)..... | 8 |
| Gambar 2.2 Logo Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia..... | 10 |
| Gambar 2.3 Layout Bandara..... | 16 |
| Gambar 2.4 Struktur Organisasi Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang..... | 16 |
| Gambar 4.5 Terminal..... | 20 |
| Gambar 4.6 Terminal cargo..... | 21 |
| Gambar 4.7 Gedung Administrasi..... | 22 |
| Gambar 4.8 barang marketplace lantai 2 di pintu masuk Loading dock..... | 23 |

DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani..... | 11 |
| Tabel 2. 2 Data Umum Runway..... | 13 |
| Tabel 2. 3 Data Umum Declare Distance..... | 13 |
| Tabel 2. 4 Data Umum Apron..... | 14 |
| Tabel 2. 5 Data Umum Taxiway..... | 14 |
| Tabel 2. 6 Data Umum Runway Strip..... | 15 |
| Tabel 2. 7 Data Umum Runway End Safety Area (RESA)..... | 15 |
| Tabel 4 . 1 Data Luas Gedung Terminal..... | 20 |
| Tabel 4 . 2 Data Luas Gedung Kargo..... | 20 |
| Tabel 4.3 Jadwal Bulan Februari..... | 22 |
| Tabel 4.4 Jadwal Bulan Februari..... | 22 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--------------------------|----|
| Lampiran AVSEC..... | 28 |
| Lampiran COMMERCIAL..... | 28 |
| Lampiran AMC..... | 30 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training*

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah lembaga pendidikan negeri yang berada di bawah naungan Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan. Institusi ini memiliki visi untuk menjadi lembaga pendidikan dan pelatihan penerbangan bertaraf dunia yang profesional serta mampu mencetak lulusan yang kompeten dan memiliki daya saing tinggi, baik di industri jasa penerbangan nasional maupun internasional.

Oleh karena itu, lulusan Politeknik Penerbangan Surabaya dididik dan dipersiapkan menjadi sumber daya manusia yang memiliki kompetensi di bidang transportasi udara. Pendidikan yang diterapkan berfokus pada program khusus sesuai dengan bidang kejuruan, guna membekali lulusan dengan keterampilan operasional atau praktis yang didukung dengan sertifikasi keahlian tertentu.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training*

Dasar pelaksanaan On the Job Training (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut: Undang- undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.Undang- undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 tentang penerbangan. era peraturan turunannya yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. OJT dilaksanakan sebagai bagian dari program pendidikan dan pelatihan guna meningkatkan kompetensi serta keterampilan praktis peserta melalui pengalaman langsung di lingkungan operasional bandara. Dengan demikian, kegiatan OJT ini bertujuan mempersiapkan tenaga kerja yang terampil dan memahami operasional, keamanan, serta keselamatan penerbangan secara menyeluruh, sehingga mendukung peningkatan kualitas pelayanan dan kinerja di sektor penerbangan.

Undang- undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).

Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).

Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 99 Tahun 2021 Tahun 2021 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Status Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Manfaat

1.3.1 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan On The Job Training

Maksud dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

- a. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional maupun internasional.
- b. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
- c. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan).
- d. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan laporan On the Job Training (OJT) dan Tugas Akhir.
- e. Untuk melatih kerja sama taruna dengan personil atau unit-unit yang ada. Sehingga tercipta suasana teamwork serta disiplin dan tanggung jawab yangtinggi.

1.3.2 Manfaat pelaksanaan Kegiatan *on job training*(OJT)

Adapun manfaat dalam pelaksanaan On The Job Training (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

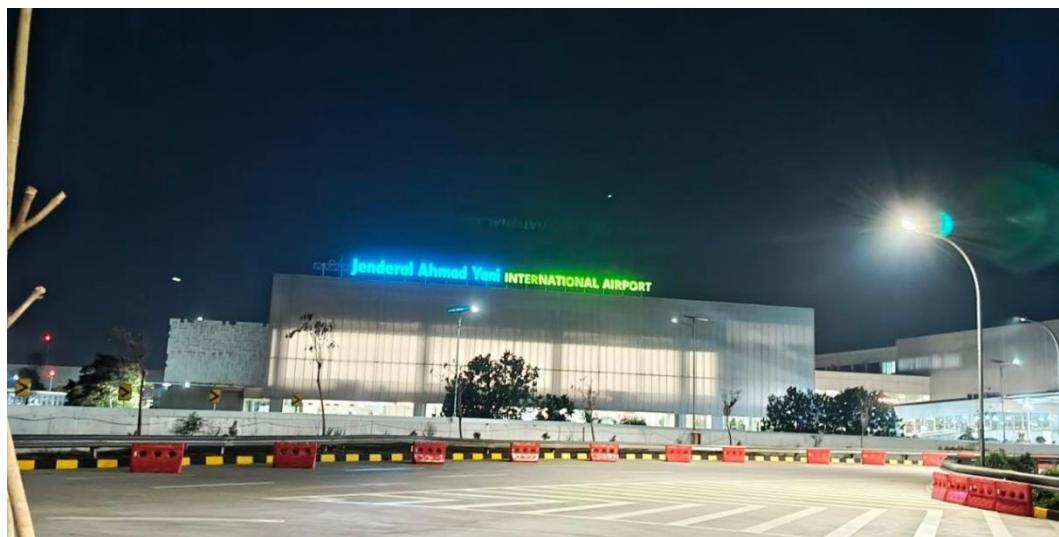
- a. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat On the JobTraining (OJT).
- b. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
- c. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga lainnya.
- d. Mengetahui atau melihat langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On the Job Training (OJT).

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAININ

2.1 Profil Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Gambar 2.1 Terminal Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang



Sumber : Dokumentasi sendiri

Bandar udara jendral ahmad yani semarang (WAHS) adalah bandar udara yang melayani Kota Semarang, Jawa Tengah, Indonesia. Nama bandara ini diambil dari Jenderal TNI (Anumerta) Ahmad Yani (1922–1965), seorang Pahlawan Nasional Indonesia. Pada tahun 2018, bandara ini tercatat sebagai salah satu yang mengalami pertumbuhan tercepat di dunia berdasarkan persentase pertumbuhan penumpang. Bandara ini mulai melayani penerbangan internasional dengan rute pertama Garuda Indonesia menuju Singapura pada Agustus 2004. Pengelolaan bandara ini berada di bawah PT Angkasa Pura, yang bertanggung jawab atas sejumlah bandara di wilayah timur Indonesia.

Bandara ini dulunya merupakan pangkalan udara militer milik Tentara Nasional Indonesia (TNI) hingga tahun 1966, ketika bandara ini dinyatakan terbuka untuk penerbangan komersial domestik, namun tetap beroperasi sebagai pangkalan udara untuk TNI. Daerah tersebut umumnya dikenal sebagai Kalibanteng, oleh karena itu bandara ini dikenal sebagai Pangkalan Udara Kalibanteng. Terminal terapung baru bandara ini secara resmi dibuka oleh Presiden Joko Widodo pada

tanggal 7 Juni 2018.

Bandara Ahmad Yani dulunya merupakan pangkalan udara militer untuk TNI Angkatan Darat. Bandara ini dibuka untuk penerbangan komersial setelah adanya keputusan bersama antara Kepala Staf Angkatan Udara, Menteri Perhubungan, dan Kepala Staf Angkatan Darat pada tanggal 31 Agustus 1966. Sejak 1 Oktober 1995, pengelolaannya dialihkan ke PT Angkasa Pura. Hal ini menandai dimulainya fungsi komersial bandara secara penuh hingga saat ini.

Perluasan dimulai pada tahun 2004, dilakukan secara bertahap dimulai dengan penambahan panjang landasan pacu untuk mengakomodasi pendaratan pesawat yang lebih besar. Bandara ini memperoleh status internasional pada bulan Agustus 2004 dengan penerbangan perdana dari Semarang ke Singapura, seperti yang disebutkan dalam Keputusan Menteri No. 64/2004 pada tanggal 10 Agustus 2004. Namun, karena resesi global, rute Semarang-Singapura yang dioperasikan oleh Garuda dihentikan. Rute ini kemudian diambil alih oleh Batavia Air pada bulan November 2009. Namun, Batavia Air menghentikan operasinya pada tanggal 31 Januari 2013 sebagai hasil dari permohonan pailit pada tanggal 30 Januari 2013.

Bandara Jenderal Ahmad Yani memiliki terminal di sebelah utara runway (mengapung di atas laut). Terminal ini memiliki luas 58.652 m² dan kapasitas penumpang mencapai 6,5-7 juta penumpang per tahun atau 20.000 orang per hari. Bandara ini juga memiliki runway 2.560 x 45 meter. Pada tanggal 7 Juni 2018 terminal baru bandara Ahmad Yani diresmikan oleh Presiden Joko Widodo. Saat ini, Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang telah kehilangan statusnya sebagai bandara Internasional, dan kini hanya melayani penerbangan domestik. Perubahan ini diresmikan melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Indonesia Tahun 2024 tentang Penetapan Bandar Udara Internasional yang dikeluarkan pada tanggal 2 April 2024.

2.1.1 Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura

Sejarah PT Angkasa Pura (Persero) atau dikenal juga dengan Angkasa Pura Airports sebagai pelopor pengusahaan kebandarudaraan secara komersial di

Indonesia bermula sejak tahun 1962. Ketika itu Presiden RI Soekarno baru kembali dari Amerika Serikat. Beliau menegaskan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum agar lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju.

Tanggal 15 November 1962 terbit Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Tugas pokoknya adalah untuk mengelola dan mengusahakan Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu-satunya bandar udara internasional yang melayani penerbangan dari dan ke luar negeri selain penerbangan domestik.

Setelah melalui masa transisi selama dua tahun, terhitung sejak 20 Februari 1964 PN Angkasa Pura Kemayoran resmi mengambil alih secara penuh aset dan operasional Pelabuhan Udara Kemayoran Jakarta dari Pemerintah RI. Tanggal 20 Februari 1964 itulah yang kemudian ditetapkan sebagai hari jadi perusahaan. Pada tanggal 17 Mei 1965, berdasarkan PP Nomor 21 tahun 1965 tentang Perubahan dan Tambahan PP Nomor 33 Tahun 1962, PN Angkasa Pura Kemayoran berubah nama menjadi PN Angkasa Pura, dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia.

Secara bertahap, Pelabuhan Udara Ngurah Rai (Denpasar), Pelabuhan Udara Halim Perdama I Gusti Ngurah (Jakarta), Pelabuhan Udara Polonia (Medan), Pelabuhan Udara Juanda (Surabaya), Pelabuhan Udara Sepinggan (Balikpapan), dan Pelabuhan Udara Hasanuddin (Ujung Pandang) kemudian berada dalam pengelolaan PN Angkasa Pura. Selanjutnya, berdasarkan PP Nomor 37 tahun 1974, status badan hukum perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum).

Dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan bandar udara, berdasarkan PP Nomor 25 Tahun 1987 tanggal 19 Mei 1987, nama Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I. Hal ini sejalan dengan dibentuknya Perum Angkasa Pura II yang sebelumnya bernama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng, secara khusus bertugas untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta Jakarta.

Kemudian, berdasarkan PP Nomor 5 Tahun 1992, bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT Angkasa Pura I (Persero). Saat ini, Angkasa Pura Airports mengelola 17 (tujuh belas) bandara di kawasan tengah dan timur Indonesia, yaitu:

- 1) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai - Denpasar
- 2) Bandar Udara Juanda – Surabaya
- 3) Bandar Udara Sultan Hasanuddin – Makassar
- 4) Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan – Balikpapan
- 5) Bandar Udara Frans Kaisiepo – Biak
- 6) Bandar Udara Sam Ratulangi – Manado
- 7) Bandar Udara Syamsudin Noor – Banjarmasin
- 8) Bandar Udara Ahmad Yani – Semarang
- 9) Bandar Udara Adisutjipto – Yogyakarta
- 10) Bandar Udara Adi Soemarmo – Surakarta
- 11) Bandar Udara Internasional Lombok – Lombok Tengah
- 12) Bandar Udara Pattimura – Ambon
- 13) Bandar Udara El Tari – Kupang
- 14) Bandar Udara Internasional Yogyakarta – Yogyakarta
- 15) Bandar Udara Sentani – Jayapura
- 16) Bandar Udara Internasional Dhoho – Kediri
- 17) Bandar Udara Internasional Hang Nadim – Batam

2.1.2 Logo Perusahaan PT. Angkasa Pura

PT. Angkasa Pura (Persero) pernah melakukan perubahan pada logo perusahaannya yang mendominasi warna merah dan biru, namun logo Angkasa Pura 1 sekarang telah menjadi hijau dan biru.



Gambar 2.1 Logo Angkasa Pura I (Lama)

Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Perubahan tersebut berdasarkan keinginan manajemen yang bertujuan untuk menjadikan 13 bandar udara yang dikelolanya menjadi Airport City, sehingga penyebutan perusahaan BUMN ini menjadi Angkasa Pura Airports. Perubahan identitas perusahaan merupakan upaya Angkasa Pura I untuk mengembangkan 46 citra perusahaan ke arah yang lebih baik dan membawa hasil yang nyata bagi pencapaian visi, misi, dan tujuan perusahaan.



Gambar 2.2 Logo Angkasa Pura I (Baru)

Sumber: Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

1. Tulisan Airports digunakan untuk memperjelas bisnis yang digeluti perusahaan.
2. Warna hijau bermakna bisnis yang membumi, berakar, tumbuh dan lestari yang dipadu dengan warna biru yang melambangkan langit atau angkasa.
3. Dua warna yang berbeda diadu secara harmonis untuk memberi pesan tentang: cita-cita yang setinggi langit dan harus dimulai dengan sinergi konsep dan kerja yang membumi, berakar, tumbuh dan lestari.
4. Simbol dua unsur “give and take” menyiratkan bahwa suatu perolehan adalah merupakan konsekuensi logis dari memberi, yang merupakan dasar prinsip kemuliaan pelayanan dan profesionalisme dalam kebersamaan “together stronger”.
5. Simbol juga menyiratkan “senyuman” yang melambangkan keramahan pelayanan yang manusiawi dan merupakan kebanggaan perusahaan.

6. Simbol dua unsur yang “inter-locking” mencerminkan safety and security concept yang merupakan faktor terpenting dalam Airport Business.
7. Penerapan simbol dengan sudut aerodinamis yang naik ke kanan mencerminkan tekad dan semangat transformasi yang progresif diupayakan demi kemajuan perusahaan.

2.1.2 Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura Indonesia

Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) InJourney dibentuk pertama kali pada tahun 2023. Fungsi ini dijalankan oleh Corporate Secretary, dengan Senior Vice President of Corporate Secretary Group Head sebagai Atasan PPID. Pada saat pertama kali dibentuk, susunan Tim PPID terdiri atas Pengarah PPID, Atasan PPID, PPID, Petugas Pelayanan Informasi Publik, dan Tim Penyedia Data dan Informasi Unit Kerja, yang merupakan seluruh pejabat sebagai pemilik informasi di perusahaan.

Dalam menyelenggarakan layanan informasi, selain mengacu pada Undang-Undang Keterbukaan Informasi Publik Nomor 14 tahun 2008 dan Peraturan Komisi Informasi Nomor 1 tahun 2021, In Journey juga telah memiliki Pedoman Pelayanan Informasi Publik Nomor: PD.INJ.11.02/06/2-23/A.0003 yang mengatur tata kelola hingga mekanisme pelaporan hasil layanan informasi publik. Penyediaan informasi mengacu pada Daftar Informasi Publik dan Informasi yang Dikecualikan telah ditetapkan perusahaan, sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Dan penambahan Tim Pertimbangan yang melibatkan pejabat dari berbagai unit kerja seperti Corporate Legal Group Head, Corporate Governance Group Head, Enterprise Risk Management Group Head, dan Stakeholder Management Division Head Angkasa Pura InJourney merupakan entitas yang dibentuk sebagai bagian dari Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II, yang masing-masing mengelola bandara di Indonesia. Pembentukan In Journey dimulai pada tahun 2021 sebagai respons terhadap kebutuhan untuk meningkatkan pengalaman penumpang dan efisiensi operasional di bandara. Dengan visi untuk menjadi perusahaan terkemuka dalam layanan transportasi udara yang berfokus pada

kepuasan pelanggan dan keberlanjutan, InJourney berkomitmen untuk meningkatkan kualitas layanan dan mengembangkan infrastruktur bandara. Saat ini mengelola 35 bandara yaitu Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Kualanamu (Medan), Supadio (Pontianak), Minangkabau (Padang), Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Husein Sastranegara (Bandung), Sultan Iskandarmuda (Banda Aceh), Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang), Sultan Thaha (Jambi), Depati Amir (Pangkal Pinang), Silangit (Tapanuli Utara), Kertajati (Majalengka), Banyuwangi (Banyuwangi), Tjilik Riwut (Palangkaraya), Radin Inten II (Lampung), H.A.S Hanandjoeddin (Tanjung Pandan), dan Fatmawati Soekarno (Bengkulu), Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga), Bandara I Gusti Ngurah Rai (Denpasar), Bandara Juanda (Surabaya), Bandara Sultan Hasanuddin (Makassar), Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan (Balikpapan), Bandara Frans Kaisiepo (Biak), Bandara Sam Ratulangi (Manado), Bandara Syamsudin Noor (Banjarmasin), Bandara Jenderal Ahmad Yani (Semarang), Bandara Adi Sutjipto (Yogyakarta), Bandara Adi Soemarmo (Surakarta), Bandara Internasional Lombok (Lombok Tengah), Bandara Pattimura (Ambon), Bandara El Tari (Kupang), Bandara Internasional Yogyakarta (Kulon Progo), dan Bandara Sentani (Jayapura).

2.1.2 Logo Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia



Gambar 2.2 Logo Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia

Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Injourney adalah nama dagang dari PT Angkasa Pura indonesia yang merupakan perusahaan pengelola bandara di indonesia.

22.2 Data Umum

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang adalah bandar udara yang terletak di Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Bandar udara ini memiliki *runway* 13 dan *runway* 31. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani memiliki kode IATA : SRG, ICAO: WAHS. Bandara ini memiliki terminal domestik dengan luas

58.652 meter persegi yang mampu menampung hingga 6.300.000 penumpang per tahun pada saat jam sibuk. Selain itu, terdapat terminal internasional dengan luas 668 meter persegi yang sebelumnya memiliki kapasitas 50.000 penumpang per tahun, namun kini telah dialihkan sepenuhnya untuk penerbangan domestik seiring dengan perubahan status bandara.

Bandara ini dilengkapi dengan fasilitas sisi udara berupa landas pacu (*runway*) dengan dimensi 2.560 x 45 meter yang memungkinkan operasional berbagai jenis pesawat komersial seperti Airbus A320, Boeing 737-900, Boeing 737-800, Boeing 737-500, dan ATR 76. *Runway* ini memiliki dua ujung, yaitu *runway* 13 dan *runway* 31. Selain itu, fasilitas sisi darat meliputi terminal penumpang, terminal kargo, serta berbagai fasilitas pendukung seperti parkir kendaraan dan area komersial.

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani

| Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani | |
|---|--|
| Nama Bandar Udara | JENDERAL AHMAD YANI |
| Status Operasi | Umum |
| Penggunaan | Domestik |
| Hierarki | PS |
| Klasifikasi | 4C |
| Pengelola | PT. Angkasa Pura Indonesia |
| Provinsi | Jawa Tengah |
| Kabupaten / Kota | Kota Semarang |
| Kecamatan | Semarang Barat |
| Kelurahan | Tambakharjo |
| Alamat Bandar Udara | Jl. BANDARA AHMAD YANI, SEMARANG - 50145 |
| Lokasi (ARP) | 06° 58' 15.78" LS 110° 22' 24.75" BT |
| Critical Aircraft | BOEING : 737-900ER |
| PKP-PK | Kategori 7 |

| | |
|------------------|--|
| Airnav Indonesia | (Kantor Cabang Semarang) |
| | Perum LPPNPI Kantor Cabang Semarang, Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, Jl Puad Ahmad Yani Semarang 50145 |
| | -7622968 |

Sumber : Kemenhub.go.id

2.2.1 Fasilitas Sisi Udara

Sisi udara menurut PM 36 Tahun 2021 adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/ atau memiliki izin khusus. Sejalan dengan hal tersebut, fasilitas sisi udara merupakan fasilitas yang berhubungan langsung dengan operasional penerbangan dan hanya dapat diakses oleh personel berwenang serta penumpang setelah melalui pemeriksaan keamanan.

1. Runway

Runway adalah landasan pacu berbentuk persegi panjang dengan ukuran tertentu di lokasi Bandar Udara (STTKD, 2023). Berikut tabel mengenai *runway* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 2 Data Umum Runway

| RUNWAY | |
|-----------------------|----------------------|
| Dimensi Terverifikasi | 2.560,00 m x 45,00 m |
| Dimensi Terbangun | 2.560,00 m x 45,00 m |
| Konstruksi | Aspal Hotmix |
| Daya Dukung | 61 F/D/X/T |

| | |
|---------|-------|
| Azimuth | 13-31 |
|---------|-------|

Sumber : Kemenhub.go.id

Tabel 2. 3 Data Umum Declare Distance

| DECLARE DISTANCE | | |
|-------------------------|------------------|------------------|
| | <i>RUNWAY 13</i> | <i>RUNWAY 31</i> |
| TORA | 2.680 m | 2.680 m |
| TODA | 2.680 m | 2.680 m |
| ASDA | 2.680 m | 2.680 m |
| LDA | 2.680 m | 2.680 m |

Sumber : Kemenhub.go.id

2. Apron

Apron merupakan suatu daerah yang telah ditentukan di suatu Bandar Udara sebagai sarana pelayanan bagi pesawat dalam menaikkan dan menurunkan penumpang, pos atau kargo, serta tempat parkir pesawat udara. Berikut tabel mengenai *apron* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 4 Data Umum Apron

| APRON | |
|-----------------------|---------------------|
| Dimensi Terverifikasi | 551,00 m x 131,00 m |
| Dimensi Terbangun | 551,00 m x 131,00 m |
| Konstruksi | Beton/Rigid |
| Daya Dukung | 70 R/D/X/T |

Sumber : Kemenhub.go.id

3. Taxiway

Taxiway adalah landasan penghubung antara landasan pacu dengan pelataran pesawat, terminal atau fasilitas lainnya di Bandar Udara (STTKD, 2023). Berikut tabel mengenai *taxiway* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 5 Data Umum *Taxiway*

| TAXIWAY | |
|-----------------------|--------------------|
| Dimensi Terverifikasi | 261,00 m x 23,00 m |
| Dimensi Terbangun | 261,00 m x 23,00 m |
| Konstruksi | Beton/Rigid |
| Daya Dukung | 70 R/D/X/T |

Sumber :

Kemenhub.go.id

4. Runway Strip

Runway strip adalah luasan bidang tanah yang diratakan dan dibersihkan tanpa benda-benda yang mengganggu yang dimensinya bergantung pada panjang *runway* dan jenis instrument pendaratan (*precision approach*) yang dilayani (STTKD, 2023). Berikut tabel mengenai *runway strip* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 6 Data Umum Runway Strip

| RUNWAY STRIP | |
|-----------------------|-----------------------|
| Dimensi Terverifikasi | 2.860,00 m x 150,00 m |

| | |
|-------------------|-----------------------|
| Dimensi Terbangun | 2.860,00 m x 150,00 m |
| Konstruksi | Tidak Terdefinisi |

Sumber : Kemenhub.go.id

Runway End Safety Area (RESA)

Runway End Safety Area (RESA) adalah suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah *runway* dan membatasi bagian ujung *runway strip* yang ditujukan untuk mengurangi risiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati *runway* saat melakukan kegiatan *take off* (lepas landas) maupun landing (pendaratan) (STTKD, 2023). Berikut tabel mengenai RESA di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 7 Data Umum Runway End Safety Area (RESA)

| RUNWAY END SAFETY AREA | |
|-------------------------------|--------------------|
| Dimensi Terverifikasi | 120,00 m x 90,00 m |
| Dimensi Terbangun | 120,00 m x 90,00 m |

Sumber : Kemenhub.go.id

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

Menurut PM 36 TAHUN 2021, Sisi darat adalah wilayah Bandar Udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Sejalan dengan hal tersebut, fasilitas sisi darat mencakup berbagai infrastruktur yang mendukung kenyamanan dan kelancaran aktivitas di Bandar Udara.

2.2.1 Layout Bandara

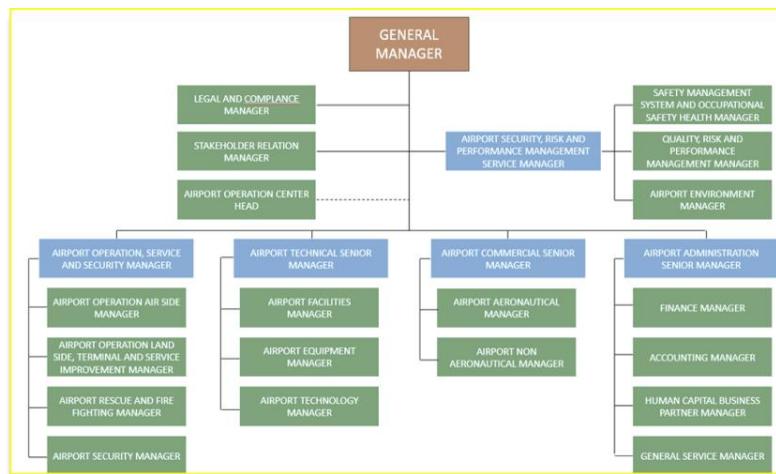


Gambar 2. 3 Layout Bandara

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yan

2.3 Struktur Organisasi

2.3.1 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Dalam setiap perkumpulan yang memiliki tujuan bersama, pasti terdapat suatu struktur yang membagi-bagi antar anggota. Struktur tersebut bertujuan untuk dasar atau kerangka dari penyusunan aktivitas usaha agar dapat bekerja secara harmonis. Begitu pula dengan sebuah perusahaan yang merupakan perkumpulan aktivitas usaha yang besar, harus ada suatu struktur organisasi agar proses management atau pengelolaan usaha dapat berjalan.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengaruh

Pengaruh adalah suatu daya yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu yang lain. Adapun menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia “Pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau beda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang. pengaruh merupakan sumber daya yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu yang lain. Sehingga dalam penelitian ini penulis meneliti mengenai seberapa besar daya yang ada atau yang ditimbulkan oleh seseorang dalam merespon suatu informasi.

3.2 Sistem Manajemen Akses Pintu Masuk

Sistem manajemen akses adalah sebuah mekanisme yang mengatur dan memantau siapa yang diizinkan untuk memasuki atau menggunakan fasilitas tertentu pada waktu yang telah ditentukan. sistem ini dapat meningkatkan efisiensi operasional dan mencegah penumpukan lalu lintas di area terminal . Implementasi kontrol waktu akses yang tepat dapat membantu mengatur aliran distribusi barang dan karyawan agar lebih terorganisir dan efisien.

Sistem Manajemen akses pintu masuk ini diterapkan supaya memberikan pengendalian pergerakan barang dari tempat asal ke tempat tujuan agar barang dan karyawan lebih terorganisir .

3.3 Marketplace

Marketplace adalah platform online yang mempertemukan penjual dan pembeli untuk melakukan transaksi jual beli produk atau jasa. Dalam marketplace, berbagai penjual dapat menawarkan produk mereka, sementara pembeli dapat mencari dan membeli barang yang dibutuhkan. Platform ini menyediakan infrastruktur, sistem pembayaran, dan dukungan lain untuk mempermudah transaksi antara kedua belah pihak.

Marketplace memiliki kebutuhan distribusi yang cepat dan akurat untuk menjaga kepuasan pelanggan. Bandar udara, seperti Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, memainkan peran strategis dalam proses distribusi, terutama dalam mengelola arus barang

masuk dan keluar melalui loading dock. Sistem akses yang terkelola dengan baik dapat meningkatkan kinerja distribusi secara keseluruhan.

3.4 Bandara udara

Menurut (Agung Widodo, 2010) Bandar udara adalah suatu tempat di darat, di laut atau di air dimana pesawat udara dapat mendarat menurunkan atau mengangkut penumpang dan barang, perbaikan atau pemeliharaan juga pengiriman bahan bakar dan kegiatan lainnya. Secara umum suatu bandar udara harus mampu melayani aktivitas perhubungan udara sesuai jam operasi (operating hours) dengan menjamin keselamatan penerbangan, kelancaran dan keteraturan penerbangan. dapat didefinisikan bandara sebagai seluruh daratan yang di dalamnya terdapat fasilitas dan landasan pacu untuk lepas landas, pendaratan, dan lalu lintas pesawat, serta pemeliharaan, pengisian bahan bakar, naik dan turun penumpang, dan lain sebagainya.

Kegiatan angkutan udara dalam negeri (domestik) seluruhnya dilakukan oleh Perusahaan Penerbangan Nasional (Perusahaan Pemerintah dan Swasta), sedangkan untuk penerbangan luar negeri (internasional) dilakukan oleh perusahaan penerbangan asing dan perusahaan penerbangan nasional.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* yang diikuti oleh Taruna/i dilaksanakan di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Secara intensif *On The Job Training* dilaksanakan pada tanggal 06 januari s.d 28 februari 2025 yang berlokasi di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit *comercial*, *AVSEC*, DAN *AMC*. Yang menjadi ruang lingkup dalam pelaksanaan *On The Job Training* adalah sebagai berikut:

4.1.1 Terminal

Terminal bandar udara adalah bangunan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan, tempat perpindahan penumpang dari transportasi darat ke udara, pembelian tiket, penitipan bagasi maupun pemeriksaan keamanan.



Gambar 4.5 Terminal

Sumber : Dokumentasi pribadi

Tabel 4.1 Data Umum Gedung Terminal

| GEDUNG TERMINAL | | |
|------------------------|--------------|---------------|
| Kategori | Domestik | Internasional |
| Luas | 58,652,00 m2 | 668,00 m2 |

Sumber : Kemenhub.go.id

4.1.2 Terminal Cargo

Cargo adalah bangunan yang digunakan sebagai proses pelayanan bongkar muat barang dalam bandara.



Gambar 4.6 Terminal Cargo
Sumber : Dokumentasi Pribadi

Tabel 4.2 Data Umum Gedung Kargo

| GEDUNG KARGO | |
|---------------------|-----------|
| Luas | 675,00 m2 |

Sumber : Kemenhub.go.id

4.1.3 Gedung Administrasi

Gedung administrasi adalah gedung yang digunakan untuk pengurusan administrasi bandar udara, serta kantor pejabat bandara dan pegawai tata usaha.



Gambar 4.7 Gedung Administrasi
Sumber : Dokumentasi Pribadi

4.1.4 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

Adapun jadwal pelaksanaan On the Job Training (OJT) taruna/i Manajemen Transportasi Udara (MTU) pada bulan januari dan februari yang berada di Bandar Udara Internasional Jendral Ahmad Yani Semarang adalah sebagai berikut:

| 02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025 | | JANUARI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| NO | NAMA | Rab | Kam | Jum | Sab | Min | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | Sab | Min | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | Sab | Min | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | Sab | Min | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum |
| POLTEKBANG SURABAYA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Rizqy Akbar Nur Pratama | B | B | B | P | P | L | L | P | P | S | B | P | L | B | B | B | B | P | L | B | S | P | S | P | L | | | | | | |
| 2 | Lufi Afriana Fadillah | P | P | S | L | L | S | S | S | P | P | L | L | G | P | P | P | L | S | P | S | P | L | S | P | S | P | L | S | | | |
| 3 | Ramadhan Putra Purwanto | N | H | S | P | P | P | L | S | P | S | S | P | L | S | P | S | P | L | S | P | S | P | L | S | P | AERONAUTICAL | | | | | |
| 4 | Altha Zulfa Vismayati | N | H | P | S | P | L | S | P | S | P | S | P | L | S | P | S | P | L | S | P | S | P | L | S | P | AERONAUTICAL | | | | | |
| 5 | Jonathan Sergio Hehanussa | N | H | L | S | P | S | P | L | S | P | S | P | L | S | P | S | P | L | S | P | S | P | L | S | P | AERONAUTICAL | | | | | |
| 6 | Imam Fajar Prasetyo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Fitra Fakhrial Davi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Tabel 4.3 Jadwal pelaksanaan *On The Job Traning* bulan januari

| 02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025 | | FEBRUARI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| NO | NAMA | Rab | Kam | Jum | Sab | Min | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | Sab | Min | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | Sab | Min | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | Sab | Min | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | |
| POLTEKBANG SURABAYA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Muhammad Ridha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Lufi Afriana Fadillah | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Ramadhan Putra Purwanto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Altha Zulfa Vismayati | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Jonathan Sergio Hehanussa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Imam Fajar Prasetyo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Fitra Fakhrial Davi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Tabel 4.4 Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* bulan februari

4.4 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* di Unit *commercil*, *AVSEC*, dan *AMC* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang ditemukan permasalahan bagi para marketplace di lantai dua terkait waktu akses masuk karyawan dan barang di pintu loading dock yang berkaitan dengan unit *commircial*. Akses waktu masuk pintu loading dock yang di batasi jam masuknya menyebabkan beberapa kendala bagi tenant di lantai dua.



Gambar 4.8 barang marketplace lantai 2 di pintu masuk *Loading dock*

Sumber : Dokumentasi sendiri

seperti Keterlambatan pengisian stok barang, yang berdampak pada kekosongan stok di marketplace, Penurunan kepuasan pelanggan, karena pelanggan tidak dapat membeli barang yang mereka butuhkan akibat stok kosong. Gangguan operasional tenant yang menyebabkan efisiensi pelayanan menurun dan bisa berpengaruh terhadap omzet bisnis tenant serta reputasi pengelola pusat perbelanjaan

1. Pentingnya Distribusi barang menurut regulasi

Undang-undang Nomor 7 Tahun 2014(Undang-Undang Republik Indonesia, 2014) tentang perdagangan Menyebutkan pentingnya kelancaran distribusi barang dan perlindungan konsumen Dalam konteks ini, manajemen pusat perbelanjaan harus memastikan tidak ada hambatan distribusi barang yang menyebabkan kekosongan stok dan merugikan pelanggan.

Menuru Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang Jika loading dock dianggap sebagai terminal barang

dalam lingkungan pusat perbelanjaan, maka fleksibilitas operasional dapat dikaji kembali agar tidak menghambat rantai pasok.(Kementerian Perhubungan, 2019)

Penyelesaian masalah yang dapat di lakukan

4.4.1 Evaluasi Waktu Akses *Loading Dock*

Berdasarkan hasil analisis di lapangan, ada beberapa solusi yang mungkin bisa diterapkan untuk akses waktu masuk di pintu loading dock yang terbatas sebagai berikut:

a) Penyesuaian Jadwal Pengiriman Barang Berdasarkan Prioritas.

Tenant yang membutuhkan pasokan barang dalam waktu cepat dapat diberikan slot waktu prioritas lebih awal.

b) Pemberian Akses Khusus bagi Tenant dengan Permintaan Tinggi.

tenant yang memiliki barang dengan tingkat rotasi tinggi agar dapat diberikan kemudahan akses lebih fleksibel.

c) Sistem Booking Waktu Akses.

Menggunakan sistem antrean digital untuk menjadwalkan akses masuk barang yang akan melewati loading dock, sehingga tidak terjadi kepadatan dalam waktu tertentu.

4.4.2 Kordinasi antara unit

Untuk menerapkan solusi ini, perlu dilakukan koordinasi dengan pihak terkait, yaitu:

a) Pengelola gedung terminal

Mengajukan permohonan resmi agar kebijakan akses barang lebih fleksibel, dengan mempertimbangkan aspek efisiensi bisnis dan kepuasan pelanggan.

b) Market place

untuk memastikan bahwa perubahan yang diusulkan benar-benar efektif dan menguntungkan bagi semua pihak.

c) Unit AVSEC

Supaya lebih terorganisir dengan baik pasokan bahan dan akses masuk melewati pintu loading dock.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Pelaksanaan On The Job Training (OJT) di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang memberikan pengalaman bagi taruna/i dalam memahami operasional bandara, khususnya di unit Commercial, AVSEC, dan AMC. Lingkup OJT mencakup berbagai area penting seperti terminal, cargo, dan gedung administrasi.

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Dalam pelaksanaannya, ditemukan permasalahan terkait akses masuk karyawan dan barang di pintu loading dock yang berdampak pada tenant di lantai dua. Pembatasan waktu akses menyebabkan keterlambatan pengisian stok barang, penurunan kepuasan pelanggan, serta gangguan operasional tenant. Regulasi terkait distribusi barang, seperti Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 60 Tahun 2019, menegaskan pentingnya kelancaran distribusi guna menjaga ketersediaan barang dan kepuasan pelanggan.

Sebagai solusi, dapat dilakukan evaluasi waktu akses loading dock melalui penyesuaian jadwal pengiriman barang berdasarkan prioritas, pemberian akses khusus bagi tenant dengan permintaan tinggi, serta penerapan sistem booking waktu akses. Selain itu, koordinasi antara unit pengelola gedung terminal, tenant, dan AVSEC sangat diperlukan untuk memastikan kelancaran operasional.

5.2 saran

Untuk mengatasi permasalahan akses loading dock yang terbatas, perlu dilakukan penyesuaian kebijakan agar lebih fleksibel, terutama bagi tenant dengan kebutuhan pasokan tinggi. Salah satu solusinya adalah memberikan prioritas akses

bagi tenant yang memiliki rotasi barang cepat guna menghindari kekosongan stok. Selain itu, penerapan sistem booking digital sangat disarankan untuk mengatur antrean dan slot waktu masuk barang sehingga kepadatan di loading dock dapat diminimalkan. Koordinasi yang lebih erat antara pengelola gedung, marketplace, dan unit AVSEC juga diperlukan agar distribusi barang berjalan lancar serta sesuai dengan kebutuhan operasional tenant.

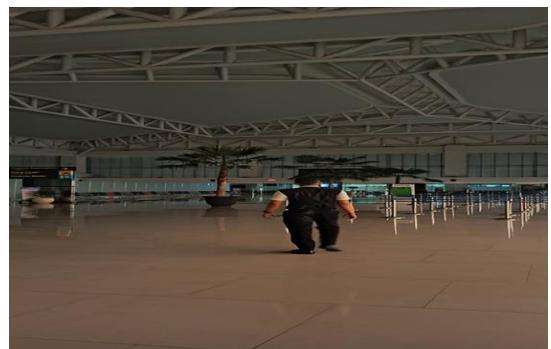
Selain itu, kebijakan yang diterapkan harus selaras dengan regulasi yang berlaku, seperti Undang-Undang No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 60 Tahun 2019, agar kelancaran distribusi barang tetap terjaga tanpa melanggar aturan. Untuk memastikan efektivitas solusi yang diterapkan, sistem pemantauan dan evaluasi berkala juga perlu dilakukan. Dengan adanya langkah-langkah ini, diharapkan akses loading dock menjadi lebih efisien, stok barang tetap terjaga, serta kepuasan pelanggan dan kinerja tenant dapat meningkat

DAFTAR PUSTAKA

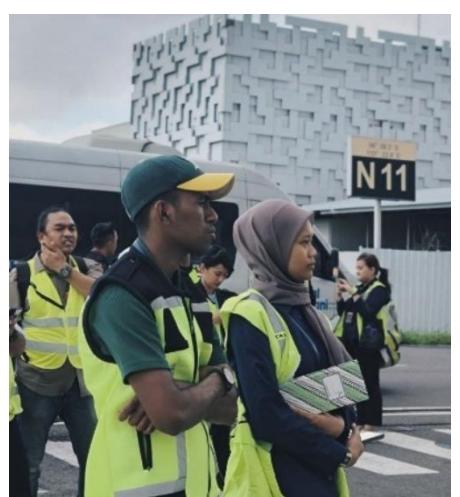
- Agung Widodo, P. H. (2010). *Analisis Desain Tebal Struktur Perkerasan Kaku Dengan Metode PCA Dan FAA Pada Apron Bandar Udara Adisumarmo Surakarta*. 1–16. <http://e-jurnal.uajy.ac.id/3218/>
- Kemenhub.go.id. (n.d.).
- Kementerian Perhubungan. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan. *Kementerian Perhubungan*, 116.
- PM 36 Tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara, Direktorat Jendral Perhubungan Udara 1 (2021).
- STTKD. (2023). *Definisi Bandar Udara Hingga Bagian-bagian Terpentingnya*.
- Undang-Undang Republik Indonesia. (2014). Undang-Undang Republik Indonesia No. 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan. *LN.2014/No. 45, TLN No. 5512, LL SETNEG: 56 HLM*, 1–56. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/38584/uu-no-7-tahun-2014>

LAMPIRAN

Lampiran 1 dokumentasi di unit avsec



lampiran 2 dokumentasi di unit commircil



Lampiran 3 dokumentasi di unit AMC

