

**EVALUASI TERHADAP PENGGUNAAN RUANGAN *APRON*  
*SERVICE BUILDING* DI BANDAR UDARA  
JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING***

**Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Oleh :  
**RAMADHAN PUTRA PURWANTO**  
**NIT. 30622048**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2025**

## LEMBAR PERSETUJUAN

### EVALUASI TERHADAP PENGGUNAAN RUANGAN *APRON SERVICE BUILDING* DI BANDAR UDARA JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG

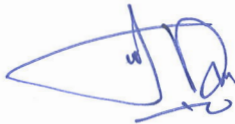
Oleh :

Ramadhan Putra Purwanto

NIT. 30622048

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

Supervisor OJT



SADDAM MUDHO PRABOWO

NIP. 20244206

Disetujui oleh :



Dosen Pembimbing



M. JATAYU, A.Md.M.Tr.U

NIP. 19921011 202012 1 005

Mengetahui,  
Airport Operation, Services, And Security Division  
Head



SISWANTO  
NIP. 20240389

## LEMBAR PENGESAHAN


Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 28 Februari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Oleh :

Ramadhan Putra Purwanto  
NIT. 30622048



Mengetahui,  
Ketua Program Studi

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

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan hidayah dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan *Onthe Job Training (OJT)* dengan judul “EVALUASI TERHADAP PENGGUNAAN RUANGAN APRON SERVICE BUILDING DI BANDAR UDARA JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG” ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

Selain itu, Laporan *On the Job Training* ini juga disusun untuk melaksanakan program studi semester V bagi Mahasiswa/i Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII. Bahan-bahan dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* ini diperoleh dari pengumpulan data di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh supervisor dan para staf Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa karena telah melimpahkan berkah dan karunia-Nya.
2. Orang tua dan keluarga saya yang selalu memberikan doa dan motivasi baik material maupun spiritual;
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T, selaku Direktur, Politeknik Penerbangan Surabaya;
4. Bapak Kolonel Cpn. Fajar Purwawidada, S.S., M.H., M.Sc., M.Tr.(Han), selaku *General Manager*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
5. Bapak Siswanto, selaku *Airport Operation Services & Security Division Head*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
6. Bapak Aristo Safety B, selaku *Airport Operations Airside Departement Head*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
7. Bapak Anak Agung Gede Parasuamba, selaku *Airport Security Derpatement Head*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
8. Ibu Nita Shobah, selaku *Human Capital Officer*, Bandar Udara Jendral Ahmad Yani Semarang;
9. Bapak Saddam Mudho Prabowo, selaku Pembimbing OJT, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
10. Ibu Lady Silk Moonlight, S.T., M.MT, selaku Ketua Program Studi, Manajemen Transportasi Udara;

11. Bapak M. Jatayu, A.Md.M.Tr.U, selaku Pembimbing OJT, Politeknik Penerbangan Surabaya; Segenap *staff* dan karyawan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
12. Rekan *On The Job Training* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun untuk penulis harapkan demi karya yang lebih baik.

Semarang, 25 Februari 2025



Ramadhan Putra Putranto



## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PERSETUJUAN.....</b>	<b>2</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN.....</b>	<b>3</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>4</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>6</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>8</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>9</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>10</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>11</b>
1.1 Latar Belakang.....	11
1.2 Maksud dan Manfaat.....	13
<b>BAB II PROFIL LOKASI OJT.....</b>	<b>15</b>
2.1 Sejarah Singkat.....	15
2.1.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia.....	15
2.1.2 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani.....	19
2.2 Data Umum.....	21
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara.....	23
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat.....	26
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	27
<b>BAB III TINJAUAN TEORI.....</b>	<b>28</b>
3.1 Airport Security (AVSEC).....	28
3.2 Commercial.....	29
3.3 Apron Movement Control (AMC).....	30
<b>BAB IV PELAKSANAAN OJT.....</b>	<b>32</b>
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	32
4.1.1 Wilayah Kerja.....	32
4.1.2 Prosedur Pelayanan.....	41
4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT.....	45



4.2 Jadwal OJT .....	49
4.3 Permasalahan.....	50
4.4 Penyelesaian Masalah.....	53
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>54</b>
5.1 Kesimpulan.....	54
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV .....	54
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT .....	54
5.2 Saran.....	55
5.2.1 Saran Terhadap Bab IV .....	55
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT .....	55
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>56</b>
<b>LAMPIRAN PENDUKUNG.....</b>	<b>57</b>



## DAFTAR GAMBAR

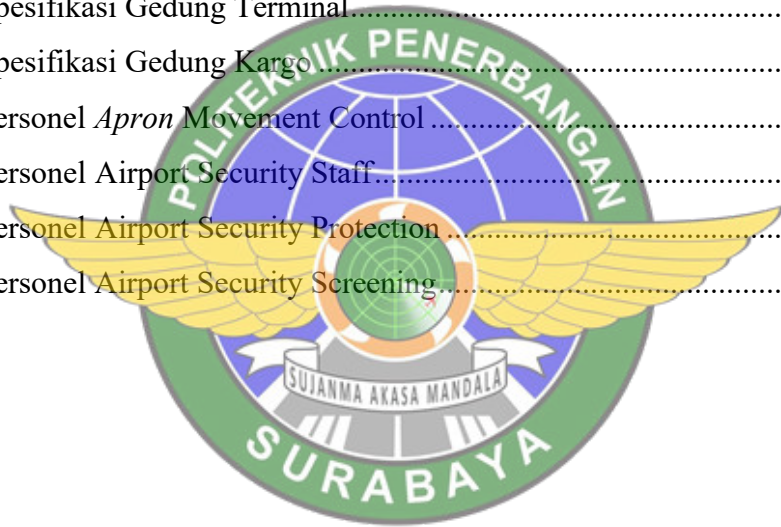
Gambar 2. 1 Logo InJourney Airports.....	5
Gambar 2. 2 Peta Region InJourney Airports.....	8
Gambar 2. 3 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani .....	9
Gambar 2. 4 Maps Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani .....	10
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani .....	19
Gambar 4. 1 Jadwal OJT Unit AMC .....	44
Gambar 4. 2 Jadwal OJT Unit AVSEC .....	44
Gambar 4. 3 Jadwal OJT Unit Komersial.....	45
Gambar 4. 4 Ruang Sewa <i>Apron Service Building</i> .....	45
Gambar 4. 5 Barang Tidak Rapi.....	45
Gambar 4. 6 Genangan Air .....	45
Gambar 4. 7 Fasilitas Yang Rusak.....	45





## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani .....	12
Tabel 2. 2 Data Spesifikasi Runway.....	14
Tabel 2. 3 Data Spesifikasi Declare Distance.....	14
Tabel 2. 4 Data Spesifikasi Taxiway .....	15
Tabel 2. 5 Data Spesifikasi <i>Apron</i> .....	15
Tabel 2. 6 Data Spesifikasi Runway Strip.....	16
Tabel 2. 7 Data Spesifikasi Runway End Safety Area .....	17
Tabel 2. 8 Data Spesifikasi Gedung Terminal.....	17
Tabel 2. 9 Data Spesifikasi Gedung Kargo.....	18
Tabel 4. 1 Data Personel <i>Apron</i> Movement Control .....	27
Tabel 4. 2 Data Personel Airport Security Staff.....	30
Tabel 4. 3 Data Personel Airport Security Protection .....	31
Tabel 4. 4 Data Personel Airport Security Screening.....	32



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Laporan OJT .....	57
--	----



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Lembaga Pendidikan negeri dibawah Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki sebuah visi yaitu menjadi lembaga pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia yang profesional dan mampu menghasilkan lulusan yang kompeten dan berdaya saing tinggi di industri jasa penerbangan nasional maupun internasional. Sehingga lulusan dari Politeknik Penerbangan Surabaya dituntut dan dididik untuk menjadi sumber daya manusia yang berkompetensi dalam dunia transportasi udara yang siap pakai karena penerapan program pendidikan khusus sesuai kejuruan untuk mendapatkan kecakapan yang bersifat operasional / praktikal dengan sertifikasi kecakapan tertentu.

Pelaksanaan *On the Job Training* atau OJT merupakan kewajiban bagi peserta OJT Program Studi Manajemen Transportasi Udara, sebagaimana tercantum dalam (Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP- 2022) tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan. OJT merupakan salah satu bagian dari kegiatan Tridharma Perguruan Tinggi yang mencakup pendidikan, penelitian, dan pengabdian kepada masyarakat. Kegiatan ini bertujuan untuk memberikan pengalaman langsung kepada mahasiswa dalam mengenal dan memahami ruang lingkup pekerjaan sesuai dengan bidangnya. Selain itu, OJT juga berperan dalam mendorong peserta agar menjadi individu yang kompeten dengan berbagai pengalaman di dunia kerja serta dalam kehidupan bermasyarakat.

Dengan adanya OJT diharapkan Mahasiswa/I dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan, serta dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman nyata di lapangan. Sehingga para Mahasiswa akan lebih terampil dan siap terjun ke dunia kerja dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran dan menganalisa serta mengambil keputusan yang tepat dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*(OJT).

Pelaksanaan OJT memiliki beberapa dasar hukum yang melandasi, di antaranya:

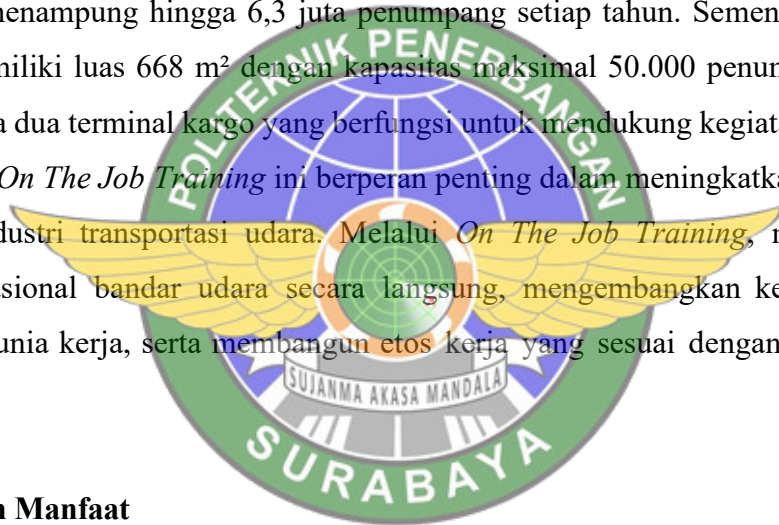
1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional;
3. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 481 Tahun 2012 tentang Lisensi Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 67 (Civil Aviation Safety Regulation Part 67) tentang Standar Kesehatan dan Sertifikasi Personel Penerbangan;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 137 Tahun 2015 tentang Program Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodromes*);
6. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 41 Tahun 2017 tentang Pedoman Teknis Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (Advisory Circular CASR Part 139-11) Lisensi Personil Bandara;
7. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Volume I Bandar Udara (*Aerodromes*);
8. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 26 Tahun 2014 tentang Lisensi Personel Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya;
9. Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan.

Pelaksanaan OJT dilakukan di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, yang berlokasi di Kota Semarang, Jawa Tengah, Indonesia. Saat ini, pengelolaan bandara tersebut berada di bawah PT Angkasa Pura Indonesia. Bandara ini terdaftar dengan kode ICAO WAHS dan kode IATA SRG. Kegiatan operasionalnya diawasi oleh Otoritas Bandar Udara Wilayah III Surabaya. Sebelumnya, bandara ini berstatus sebagai bandara internasional, hal ini sesuai dengan peraturan Keputusan

Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 31 Tahun 2024 tentang Penetapan Bandar Udara Internasional dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tatanan Bandar Udara Nasional. kini bandara ini hanya melayani penerbangan domestik dengan rute menuju beberapa kota besar seperti Jakarta (CGK, HLP), Balikpapan (BPN), Makassar (UPG), Denpasar (DPS), Pangkalan Bun (PKN), Ketapang (KTG), Banjarmasin (BDJ), dan Batam (BTH). Maskapai yang beroperasi di bandara ini antara lain Garuda Indonesia, Citilink, Batik Air, Lion Air, Super Air Jet, NAM Air, dan Wings Air.

Bandara ini memiliki fasilitas utama berupa landasan pacu dengan ukuran 2.560 x 45 meter, yang terdiri dari ujung runway 13 dan 31. Terminal domestiknya mencakup area seluas 58.652 m<sup>2</sup> dan mampu menampung hingga 6,3 juta penumpang setiap tahun. Sementara itu, terminal internasional memiliki luas 668 m<sup>2</sup> dengan kapasitas maksimal 50.000 penumpang per tahun. Selain itu, tersedia dua terminal kargo yang berfungsi untuk mendukung kegiatan logistik udara.

Pelaksanaan *On The Job Training* ini berperan penting dalam meningkatkan kesiapan kerja mahasiswa di industri transportasi udara. Melalui *On The Job Training*, mahasiswa dapat memahami operasional bandar udara secara langsung, mengembangkan keterampilan yang relevan dengan dunia kerja, serta membangun etos kerja yang sesuai dengan standar industri penerbangan.



## 1.2 Maksud dan Manfaat

Adapun maksud dari pelaksanaan dari *On The Job Training* oleh Mahasiswa Politeknik Penerbangan Surabaya ini memiliki maksud untuk memperoleh beberapa hal yang didapatkan, diantaranya yaitu :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT)
2. Mengimplementasikan dan meningkatkan kompetensi serta keterampilan yang telah dipelajari di program studi.
3. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi kerja setelah menyelesaikan studinya
4. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT)

5. Memperoleh umpan balik dari industri penerbangan untuk pemantapan pengembangan kurikulum program studi.
6. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
7. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar Udara lokasi On The Job Training terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan, dan kargo.

Adapun manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training* ini juga diharapkan mendapat beberapa manfaat yang bisa diambil untuk menunjang pengetahuan dan keterampilan Mahasiswa Politeknik Penerbangan Surabaya, diantaranya yaitu :

1. Agar mahasiswa dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
2. Mempermudah transisi dari dunia pendidikan ke dunia kerja.
3. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
4. Meningkatkan kesiapan kerja mahasiswa sebagai tenaga profesional di sektor penerbangan.
5. Menjalin hubungan dengan para praktisi di industri penerbangan yang dapat bermanfaat di masa depan
6. Membentuk kemampuan mahasiswa dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir)



## BAB II

### PROFIL LOKASI OJT

#### 2.1 Sejarah Singkat

##### 2.1.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia



Gambar 2.1 Logo InJourney Airports

Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Pada 20 Februari 1964, perusahaan ini secara resmi mengambil alih seluruh aset serta operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan. Sejak saat itu, PN Angkasa Pura Kemayoran diberikan mandat untuk mengelola bandara yang berada di wilayah tengah dan timur Indonesia (PT. Angkasa Pura Indonesia, 2024).

Pada tahun 1984, Pemerintah Indonesia mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Bandar Udara Cengkareng guna mengelola operasional Bandara Soekarno-Hatta. Kemudian, pada tahun 1986, nama perusahaan ini diubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Perubahan ini juga diikuti dengan pergantian nama Perum Angkasa Pura menjadi Perum Angkasa Pura I, yang bertanggung jawab atas pengelolaan bandara di wilayah timur Indonesia.

Selanjutnya, pada 6 September 2024, PT Angkasa Pura Indonesia didirikan di bawah naungan InJourney sebagai bagian dari strategi peningkatan konektivitas udara yang lebih efisien dan efektif. Pembentukan perusahaan ini juga bertujuan untuk mendukung ekosistem pariwisata serta mendorong pemerataan dan pertumbuhan ekonomi nasional. Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Erick Thohir, meresmikan penggabungan dua perusahaan besar pengelola bandara di Indonesia, yaitu PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II, menjadi PT Angkasa Pura Indonesia atau yang saat ini dikenal dengan InJourney Airports.



Sebagai *subholding* yang berfokus pada sektor jasa kebandarudaraan, InJourney Airports merupakan anak perusahaan dari holding BUMN Aviasi dan Pariwisata. Sejarah berdirinya InJourney Airports tidak terlepas dari gagasan Presiden Soekarno, yang menginginkan Indonesia memiliki bandara berstandar internasional setara dengan negara-negara maju. Enam dekade kemudian, cita-cita tersebut diwujudkan melalui pembentukan InJourney Airports, yang bertujuan mengelola dan mengembangkan sektor jasa kebandarudaraan serta layanan terkait lainnya.

Hingga saat ini, InJourney Airports telah mengelola sebanyak 37 bandara yang tersebar di wilayah barat, tengah, dan timur Indonesia, menjadikannya sebagai salah satu operator bandara terbesar kelima di dunia. Berikut 37 bandara yang dikelola oleh InJourney Airports hingga saat ini, diantaranya :

Region 1 :

1. Bandara Internasional Soekarno Hatta (CGK), Banten
2. Bandara Internasional Halim Perdanakusuma (HLP), Jakarta
3. Bandara Internasional Kertajati (KJT), Jawa Barat
4. Bandara Husein Sastranegara (BDO), Jawa Barat

Region 2 :

1. Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai (DPS), Bali
2. Bandara Internasional Zainuddin Abdul Majid (LOP), Nusa Tenggara Barat
3. Bandara Banyuwangi (BWX), Jawa Timur
4. Bandara El Tari (KOE), Nusa Tenggara Timur

Region 3 :

1. Bandara Internasional Hang Nadim (BTH), Batam
2. Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda (BTJ), Nanggroe Aceh Darussalam
3. Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II (PKU), Riau
4. Bandara Internasional Minangkabau (PDG), Sumatra Barat
5. Bandara Internasional Kualanamu (KNO), Sumatra Utara
6. Bandara Depati Amir (PGK), Bangka Belitung
7. Bandara H.A.S. Hanandjoeddin (TJQ), Bangka Belitung



8. Bandara Fatmawati Soekarno (BKS), Bengkulu
9. Bandara Sultan Thaha (DJB), Jambi
10. Bandara Raja Haji Fisabilillah (TNJ), Kepulauan Riau
11. Bandara Radin Inten II (TKG), Lampung
12. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (PLM), Sumatra Selatan
13. Bandara Sisingamangaraja XII (DTB), Sumatra Utara

Region 4 :

1. Bandara Internasional Juanda (SUB), Jawa Timur
2. Bandara Internasional Yogyakarta (YIA), Yogyakarta
3. Bandara Jenderal Besar Soedirman (PWL), Jawa Tengah
4. Bandara Adi Soemarmo (SOC), Jawa Tengah
5. Bandara Jenderal Ahmad Yani (SRG), Jawa Tengah
6. Bandara Dhoho (DHX), Jawa Timur
7. Bandara Adisutjipto (JOG), Yogyakarta

Region 5 :

1. Bandara Internasional Sam Ratulangi (MDC), Manado
2. Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (UPG), Makassar
3. Bandara Internasional Sentani (DJJ), Jayapura
4. Bandara Pattimura (AMQ), Ambon
5. Bandara Frans Kaisiepo (BIK), Biak

Region 6 :

1. Bandara Internasional SAMS Sepinggan (BPN), Balikpapan
2. Bandara Syamsudin Noor (BDJ), Banjarmasin
3. Bandara Tjilik Riwut (PKY), Palangkaraya
4. Bandara Supadio (PNK), Pontianak



Gambar 2. 2 Peta Region InJourney Airports

Selain pengelolaan bandara, InJourney juga memiliki unit bisnis yang menyediakan berbagai layanan penerbangan melalui InJourney Aviation Services. Layanan ini mencakup Ground Handling & Cargo Terminal Operator, Logistik, Hospitality, serta Operations Support. Dengan mengutamakan efisiensi operasional, pelayanan berkualitas, serta inovasi berbasis teknologi, InJourney Aviation Services berupaya menciptakan ekosistem layanan kebandarudaraan yang unggul dan sesuai dengan standar internasional. 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 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani



Gambar 2. 3 Terminal Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani  
Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang (ICAO: WAHS, IATA: SRG) pada awalnya merupakan pangkalan udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat (TNI AD). Seiring dengan perkembangan kebutuhan penerbangan sipil, status pangkalan udara ini mengalami perubahan menjadi pelabuhan udara bersama berdasarkan Surat Keputusan Bersama Panglima Angkatan Udara, Menteri Perhubungan, dan Menteri Angkatan Darat dengan nomor KEP- 932/9/1966.83/1966 dan S2/1/-PHB pada tanggal 31 Agustus 1966 (Kementerian Perhubungan, 2025)

Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan penerbangan, pengelolaan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang diserahkan kepada PT Angkasa Pura I (Persero) pada tanggal 1 Oktober 1995. Meskipun demikian, pembinaan teknis tetap berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Sejalan dengan meningkatnya permintaan penerbangan internasional, pemerintah melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 64 Tahun 2004 pada tanggal 10 Agustus 2004 menetapkan bahwa bandara ini dapat melayani penerbangan internasional. Keputusan ini kemudian diresmikan oleh Gubernur Jawa Tengah, pada tanggal 31 Agustus 2004.

Pada tahun 2024, dengan adanya restrukturisasi dalam pengelolaan bandara oleh pemerintah, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II resmi bergabung menjadi PT Angkasa Pura Indonesia (API) pada tanggal 9 September 2024. Penggabungan ini membawa perubahan signifikan dalam sistem pengelolaan bandara, termasuk Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang yang kini berada di bawah naungan PT Angkasa Pura Indonesia.

Namun, pada tanggal 2 April 2024, status internasional Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani resmi dihapus berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Indonesia. Keputusan ini diambil berdasarkan berbagai faktor, termasuk regulasi penerbangan, operasional bandara, dan dinamika transportasi udara nasional. Meskipun tidak lagi berstatus sebagai bandara internasional, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani tetap memiliki peran strategis sebagai salah satu bandara utama di Indonesia yang melayani penerbangan domestik dengan volume penumpang yang cukup tinggi.



Secara geografis, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani terletak pada koordinat 06.05°-07.10° LS dan 109.35°-110.50° BT. Bandara ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Kendal di sebelah barat, Kabupaten Demak di sebelah timur, Kabupaten Semarang di sebelah selatan, dan Laut Jawa di sebelah utara. Dengan lokasinya yang strategis di Kota Semarang, ibu kota Provinsi Jawa Tengah, bandara ini berperan sebagai penghubung utama antara Pulau Jawa dan Pulau Kalimantan serta menjadi titik transit dalam jalur penerbangan yang padat antara Jakarta dan Surabaya.



Gambar 2. 4 Maps Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani

## 2.2 Data Umum

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang merupakan salah satu bandara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia (API) setelah restrukturisasi pengelolaan bandara pada tahun 2024. 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 (Kementerian Perhubungan, 2025).

Dari segi lalu lintas penerbangan, berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah pergerakan pesawat domestik di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani mengalami fluktuasi dalam beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2019, tercatat sebanyak 17.628 penerbangan kedatangan dan 17.621 penerbangan keberangkatan. Namun, akibat pandemi COVID-19, jumlah penerbangan menurun drastis pada tahun 2020 dengan 8.345

penerbangan kedatangan dan 8.347 penerbangan keberangkatan. Pada tahun 2021, angka tersebut kembali mengalami penurunan dengan 5.030 penerbangan kedatangan dan 5.104 penerbangan keberangkatan.

Bandara ini dilengkapi dengan fasilitas sisi udara berupa landas pacu atau *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

<b>Bandar Udara JENDERAL AHMAD YANI</b>	
Nama Bandar Udara	JENDERAL AHMAD YANI
Status Operasi	Umum
Penggunaan	Domestik
Hierarki	Pengumpul (HUB)
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)	<a href="#">06° 58' 15.78" LS 110° 22' 24.75" BT</a>
Critical Aircraft	BOEING : 737-900ER
PKP-PK	Kategori 7
	(Kantor Cabang Semarang)
	Perum LPPNPI Kantor Cabang Semarang, Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, Jl Puad Ahmad Yani Semarang 50145
	-7622968

Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

Dari aspek regulasi dan operasional, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani berada di bawah pengawasan Otoritas Bandar Udara Wilayah III Surabaya. Status operasional bandara



saat ini adalah bandara domestik setelah status internasional-nya dicabut pada tahun 2024. Bandara ini melayani berbagai rute domestik ke kota-kota besar di Indonesia, seperti Jakarta (Bandara Soekarno-Hatta dan Halim Perdanakusuma), Balikpapan, Makassar, Denpasar, Pangkalan Bun, Ketapang, Banjarmasin, dan Batam. Maskapai yang beroperasi di bandara ini meliputi Garuda Indonesia, Citilink, Batik Air, Lion Air, Super Air Jet, NAM Air, dan Wings Air.

### 2.2.1 Fasilitas Sisi Udara

Definisi sisi udara menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara) adalah Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Lalu, untuk definisi fasilitas menurut kbki adalah sarana untuk melancarkan pelaksanaan fungsi.

Dengan demikian, fasilitas sisi udara adalah sarana penunjang di bandar udara pada salah satu area di bandara yang bukan daerah publik yang dimana setiap orang, barang, kendaraan yang akan masuk area tersebut wajib melalui standar pemeriksaan oleh pihak keamanan. Beberapa fasilitas udara beserta spesifikasinya, yaitu :

#### 1. *Runway*

*Runway* atau landasan pacu adalah fasilitas bandara yang sangat penting untuk mendarat dan lepas landasnya pesawat. Landas pacu adalah area persegi dipermukaan bandara yang disiapkan untuk take off dan landing pesawat, tanpa landas pacu yang direncanakan dan dikelola dengan baik, pesawat tidak akan dapat menggunakan bandara. Berikut merupakan data spesifikasi fasilitas sisi udara, runway, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, yaitu :

Tabel 2. 2 Data Spesifikasi Runway

<i>RUNWAY</i>	
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	PCR 510/F/C/X/U Asphalt
Azimuth	13-31

Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

Tabel 2. 3 Data Sepsifikasi *Declare Distance*

<i>DECLARE DISTANCE</i>		
	RUNWAY 13	RUNWAY 31
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 : (Kementerian Perhubungan, 2025)

## 2. Taxiway

*Taxiway* adalah landasan penghubung antara landasan pacu dengan pelataran pesawat, kandang pesawat, terminal atau fasilitas lainnya di bandar udara. Sebagian besar taxiway permukaannya keras seperti aspal dan beton. Sementara itu, untuk bandara berukuran kecil biasanya hanya menggunakan batu kerikil atau rumput. Berikut merupakan data spesifikasi fasilitas sisi udara, Taxiway, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, yaitu :

Tabel 2. 4 Data Spesifikasi Taxiway

<i>TAXIWAY</i>	
Dimensi Terverifikasi	261,00 m x 23,00 m
Dimensi Terbangun	261,00 m x 23,00 m

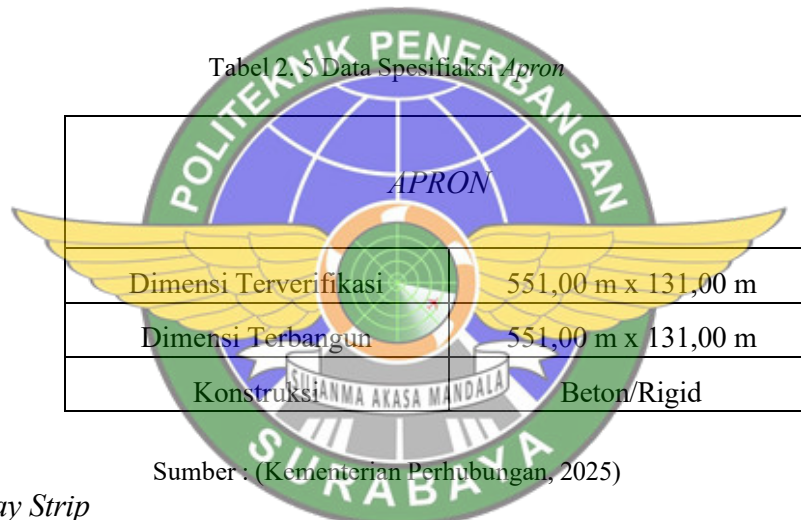
Daya Dukung	PCR 510/F/C/X/U Asphalt
-------------	-------------------------

Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

### 3. *Apron*

*Apron* adalah tempat khusus di bandara berfungsi untuk memarkirkan pesawat, mengangkut barang, dan menaikkan penumpang ke pesawat. Di luar negeri *apron* juga seringkali disebut sebagai *ramp area*, meskipun penyebutannya beda definisinya lebih kurang sama. Berikut merupakan data spesifikasi fasilitas sisi udara, *Apron*, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, yaitu :

Tabel 2. 5 Data Spesifikasi *Apron*



<i>APRON</i>	
Dimensi Terverifikasi	551,00 m x 131,00 m
Dimensi Terbangun	551,00 m x 131,00 m
Konstruksi	Beton/Rigid

Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

### 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. Berikut merupakan data spesifikasi fasilitas sisi udara, *Runway Strip*, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, yaitu :

Tabel 2. 6 Data Spesifikasi *Runway Strip*

<i>RUNWAY STRIP</i>	
Dimensi Terverifikasi	2.860,00 m x 150,00 m
Dimensi Terbangun	2.860,00 m x 150,00 m
Konstruksi	Tidak Terdefinisi

Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

#### 5. *Runway End Safety Area*

RESA (*Runway and safety area*) 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). Berikut merupakan data spesifikasi fasilitas sisi udara, *Runway End Safety Area*, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, yaitu :

Tabel 2. 7 Data Spesifikasi *Runway End Safety Area*



<i>RUNWAY END SAFETY AREA</i>	
Dimensi Terverifikasi	120,00 m x 90,00 m
Dimensi Terbangun	120,00 m x 90,00 m
Konstruksi	Tidak Terdefinisi

Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

#### 2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

Definisi sisi darat Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 (2015) adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Lalu, untuk definisi fasilitas menurut kbpi adalah sarana untuk meluncurkan pelaksanaan fungsi.

##### 1. Gedung Terminal

Berikut merupakan data spesifikasi fasilitas sisi darat, Gedung terminal, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, yaitu :

Tabel 2. 8 Data Spesifikasi Gedung Terminal

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

Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

## 2. Gedung Kargo

Berikut merupakan data spesifikasi fasilitas sisi darat, Gedung terminal, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, yaitu :

Tabel 2.9 Data Spesifikasi Gedung Kargo

GEDUNG KARGO	
Luas	675,00 m2

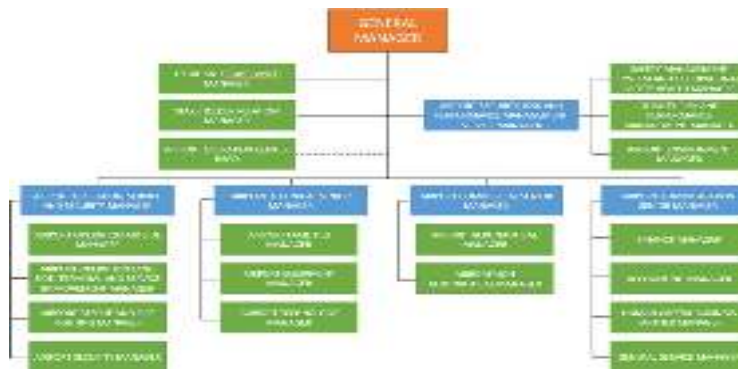
Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

## 2.3 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi adalah sistem yang digunakan untuk mendefinisikan hierarki dalam sebuah organisasi dengan tujuan menetapkan cara sebuah organisasi dapat beroperasi, dan membantu organisasi tersebut dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan di masa depan (Novi V, 2024). Adapun beberapa hal yang membuat struktur organisasi dalam perusahaan kemudian menjadi sangat penting adalah karena berbagai fungsinya, sebagai berikut :

1. Memberi Kejelasan Tanggung Jawab
2. Menjelaskan Kedudukan dan Koordinasi Masing-masing Penyusun Perusahaan
3. Menjelaskan Bagaimana Jalur Hubungan antara Masing-masing Hierarki
4. Memberikan Uraian Tugas yang Dibebankan Secara Jelas

Berikut merupakan struktur organisasi pimpinan di bandar udara jenderal ahmad yani, semarang :



Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani

Sumber : Human Capital, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang

### BAB III

#### TINJAUAN TEORI

#### 3.1 Airport Security (AVSEC)

*Airport Security* merupakan unit yang bertanggung jawab dalam menjaga keamanan di bandar udara. Unit ini memiliki peran krusial dalam memastikan keselamatan penerbangan, baik bagi penumpang, personel darat, awak kabin, maupun masyarakat yang memanfaatkan layanan transportasi udara. Tugas dan tanggung jawabnya telah diatur dalam regulasi baik di tingkat internasional maupun nasional.

Sebagai pedoman utama bagi petugas *Airport Security*, pemerintah telah menetapkan peraturan terkait Program Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN). Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, PKPN merupakan dokumen tertulis yang mencakup prosedur, langkah-langkah, serta persyaratan yang wajib dipenuhi oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara guna memastikan kepatuhan terhadap ketentuan operasional penerbangan di Indonesia.

Keamanan penerbangan sendiri didefinisikan sebagai kondisi yang menjamin perlindungan terhadap penerbangan dari tindakan melawan hukum (*Acts of Unlawful Interference*), yang dicapai melalui integrasi sumber daya manusia, fasilitas, serta prosedur yang sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Setiap penumpang maupun barang yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib untuk



diperiksa. Tugas tersebut menjadi kewenangan petugas *Airport Security* (AVSEC) sebelum penumpang memasuki daerah keamanan terbatas dan atau ruang tunggu bandar udara. Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu Bandar Udara harus memiliki :

1. Mesin *X-Ray*
2. Gawang Detector Logam (*Walk Through Metal Detector*/WTMD)
3. *Detector* Logam Genggam (*Hand Held Metal Detector*/HHMD)

Hal ini dilakukan untuk menjamin tidak ada barang terlarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum dan membahayakan keselamatan penerbangan. Jika petugas *Airport Security* (AVSEC) menemukan barang yang dianggap bisa membahayakan keselamatan penumpang dan penerbangan, petugas *Airport Security* (AVSEC) berhak untuk menyita barang tersebut.

Menurut (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Kemanan dan Keselamatan Penerbanagn) *Airport Security* (AVSEC) mencakup kegiatan pencegahan, deteksi, dan penanganan ancaman melalui serangkaian prosedur dan penggunaan teknologi canggih guna mengantisipasi risiko terhadap sistem penerbangan, Secara keseluruhan, *Airport Security* (AVSEC) memegang peranan penting dalam menjaga keamanan penerbangan di Indonesia. Melalui penerapan teknologi modern, standar operasional yang ketat, dan pelatihan berkelanjutan, *Airport Security* (AVSEC) diharapkan dapat mengantisipasi berbagai ancaman yang berpotensi mengganggu keselamatan penerbangan.

### **3.2 Commercial**

Unit Commercial atau komersial yang terletak di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani bertugas untuk mencatat seluruh pemasukan dan pengeluaran yang terkait dengan layanan kebandarudaraan setiap bulan, yang kemudian dilaporkan kepada PT Angkasa Pura Indonesia. Dalam unit ini, pengelolaan aspek pemasaran, bisnis, dan pendapatan Bandar Udara dilakukan secara menyeluruh. Unit ini berfungsi sebagai pelaksana struktural dalam organisasi yang langsung berada di bawah Executive General Manager, sehingga fokus utama unit komersial adalah mendukung perencanaan Bandar Udara melalui pengembangan usaha.



Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 232 ayat (1) menyebutkan bahwa kegiatan pengusahaan Bandar Udara terdiri atas pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait Bandar Udara. Dalam melakukan pelayanan jasa kebandarudaraan (*Aeronautical*), unit komersil bertanggung jawab atas beberapa sektor berikut:

- a. Penyedia Jasa Pelayanan Penumpang Udara (PJP2U) dan Penyedia Jasa Kargo dan Pos Udara (PJKP2U).
- b. Penyedia Jasa Pelayanan Pesawat Udara (PJP4U).
- c. Penyedia Lahan dan Bangunan Pendukung.
- d. Fasilitas Elektronika, Listrik, Air, dan Instalasi

### 3.3 Apron Movement Control (AMC)

*Apron Movement Control* (AMC) merupakan personil Bandar Udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di *apron*. Pengawasan yang dilakukan oleh *Apron Movement Control* (AMC) bertujuan salah satunya untuk menciptakan keamanan dan keselamatan pada aktivitas penerbangan serta menciptakan kedisiplinan dari pengguna jasa yang dapat berpengaruh terhadap aktivitas di sisi udara (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP038 Tahun 2017 Tentang *Apron Management Service*).

Sebagaimana yang tercantum dalam (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP038 Tahun 2017 Tentang *Apron Management Service*), *Apron Movement Control* memiliki kewenangan, antara lain :

4. Mengatur lalu lintas pergerakan guna mencegah terjadinya tabrakan (*collision*) antar pesawat udara dan antara pesawat udara dengan halang (*obstruction*) di *apron*;
5. Mengatur pergerakan pesawat udara yang masuk dan koordinasi pergerakan pesawat udara yang keluar dari *apron* dengan Penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan;
6. Memastikan keselamatan dan kelancaran pergerakan kendaraan dan/atau peralatan di *apron* dan keteraturan aktifitas lainnya;
7. Memberikan informasi yang berguna bagi penerbang terkait kondisi operasional di *apron* dan informasi relevan lainnya; dan

8. Menyampaikan informasi kepada unit terkait jika penerbangan memerlukan bantuan.

Dalam (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service), pelaksanaan *Apron Movement Control* yang dikelola oleh penyelenggara bandar udara, fasilitas yang harus dilengkapi terdiri dari :

- a. Bangunan / ruangan yang dapat memantau keseluruhan *apron*;
- b. Radio komunikasi *air to ground*;
- c. Frekuensi radio yang dilengkapi dengan Ijin Stasiun Radio (ISR);
- d. Fasilitas komunikasi *ground to ground*;
- e. CCTV (jika diperlukan);
- f. *Integrated ground communication system*;
- g. *Flight Information System (FIS)*;
- h. *Surface Movement Guidance and Control System (SMGCS)* Monitor (jika diperlukan);
- i. *Flight Progress Strip (FPS)*;
- j. Tropong (*binocular*);
- k. Alat perekam (*recorder*); dan
- l. Alat Pemadam Api Ringan (APAR).



## BAB IV

### PELAKSANAAN OJT

#### 4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Mahasiswa/i Politeknik Penerbangan Surabaya, Program studi D-III Manajemen Transportasi Udara, Angkatan VIII, berada di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, diantaranya :

1. Unit *Airport Security* (AVSEC)
2. Unit *Commercial*
3. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

##### 4.1.1 Wilayah Kerja

##### 1. Unit *Airport Security* (AVSEC) di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang personel *Airport Security* terbagi menjadi 2 section, yaitu *Airport Security Protection Section* dan *Airport Security Screening Section*. Setiap bagian mempunyai tanggung jawab masing-masing, diantaranya sebagai berikut :

##### A. *Airport Security Protection Section*

*Airport Security Protection Section* merupakan bagian yang bertugas menjaga akses ke daerah-daerah yang tergolong berisiko tinggi. Daerah yang dimaksud seperti daerah sisi udara, daerah *main gate*, area *transit*, area *kargo*, dan area kedatangan. Hal yang harus *Airport Security Protection* periksa adalah pas bandar udara, barang yang masuk, tidak ada barang yang mencurigakan, dan kendaraan. Setiap area yang dijaga memiliki prosedur pemeriksaan dan jaminan yang berbeda sesuai dengan tingkat risikonya. Berikut adalah daerah-daerah yang berada di bawah pengawasan *Airport Security Protection Section*, antara lain :

##### a. *Staff Security Check Point* (SSCP)

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, menyediakan tempat pemeriksaan keamanan orang selain penumpang *Staff Security Check Point* (SSCP) yang berfungsi untuk memeriksa orang selain penumpang dan barang

bawaannya. Tempat pemeriksaan orang selain penumpang, yaitu, *Staff Security Check Point (SSCP)*, terpisah dari tempat pemeriksaan keamanan penumpang sesuai persyaratan sistem keamanan. Jumlah personel *Airport Security* yang menjaga di area ini sebanyak 3 orang, 1 orang pengatur lalu lintas orang, 1 orang operator mesin *x-ray*, dan 1 orang pemeriksaan orang dan barang bawaan.

b. *Area Transit*

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, menyediakan tempat pemeriksaan penumpang transit. Pemeriksaan ini dilakukan oleh petugas *Airport Security* untuk memastikan bahwa penumpang tersebut benar-benar penumpang transit. Pemeriksaan yang dilakukan meliputi pengecekan *Boarding Pass* atau tiket. Area transit dijaga oleh 1 orang personel *Airport Security*.

c. *Area Kedatangan*

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, menyediakan tempat penjagaan area kedatangan. Penjagaan ini dilakukan untuk memastikan tidak ada orang yang masuk ke area kedatangan selain penumpang.

d. *Area Check-In*

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, melakukan langkah-langkah keamanan di daerah sisi darat untuk memitigasi risiko dan mencegah terjadinya tindakan melawan hukum. Daerah sisi darat pada area *check-in* dilakukan pengendalian keamanan dengan melakukan pengecekan izin masuk berupa

1. Tiket atau *boarding pass* untuk penumpang
2. Pas bandar udara untuk karyawan
3. *ID Card Crew* untuk personel pesawat meliputi penerbang, personel kabin, dan *flight engineer*.
4. Kartu tanda pengenal inspektur Direktorat Jenderal dan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III untuk Inspektur Penerbangan
5. Tanda pengenal yang diterbitkan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani

Semarang untuk pengunjung atau pengantar.

e. *Area Acces Control Point*

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, melakukan pengendalian keamanan *accses control* menuju daerah keamanan terbatas untuk mencegah orang yang tidak berkepentingan masuk. Pengendalian keamanan tersebut meliputi pemeriksaan keamanan, dan pemeriksaan izin masuk. Tempat pemeriksaan keamanan akses masuk menuju sisi udara pada Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani, Semarang memiliki jalur pemeriksaan keamanan yang dilengkapi peralatan keamanan dan peralatan pendukung.

f. *Area Kargo dan Pos*

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, memiliki langkah-langkah keamanan dalam penanganan kargo dan pos yang dilakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing adalah antara lain :

1. Pemeriksaan keamanan
2. Penerbitan dokumen GSD, seperti Pemberitahuan Tentang Isi (PTI), surat muatan udara (*airway bill*), dan dokumen lain yang di perlukan dalam pengangkutan kargo dan pos tertentu.

Dokumen lain yang dimaksud seperti :

1. *Shipper Declaration* untuk barang berbahaya
2. Surat izin kepemilikan bahan peledak dari instansi berwenang
3. Surat izin karantina dari instansi berwenang
4. Surat izin kepemilikan barang dan benda purbakala dari instansi Balai Instansi Cagar Budaya
5. Surat izin kepemilikan/pengguna nuklir, biologi, kimia dan radioaktif.

**B. *Airport Security Screening Section***

*Airport Security Screening* memiliki tugas untuk memastikan orang yang masuk ke daerah steril dalam keadaan aman dari barang dilarang (*Prohibited Item*). Untuk memastikannya maka dilakukan pemeriksaan keamanan yang diatur dalam KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.



Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, memiliki pembagian area untuk Airport Security Screening, yaitu *Passanger Security Check Point* (PSCP) dan *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP). *Security Check Point* adalah tempat pemeriksaan keamanan bagi penumpang, orang, personel pesawat udara, dan barang yang akan masuk ke daerah keamanan terbatas dan/atau ruang tunggu di gedung terminal Bandar Udara.

### C. Data Personel

Data personel dari sektor pekerjaan *Airport Security* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, antara lain :

#### 1. Data personel *Airport Security Staff*

Tabel 4. 2 Data Personel Airport Security Staff

NO	NAMA	JABATAN
1	Sugeng	Senior Organic
2	Anshory Dedi S.	Senior Organic
3	Abdul Malik M	Senior Organic
4	Walida Indah Savitri	Basic Organic

#### 2. Data personel Airport Security Protection

Tabel 4. 3 Data Personel Airport Security Protection

NO	NAMA	JABATAN
1	Tri Ary Setyoadi	Senior Organic
2	Triyanto	Senior Organic
3	Arief Boedisantoso	Senior Organic
4	Joko Wiyanto	Senior Organic
5	Hermawan Panca	Senior Organic
6	Abdul Rochim	Senior Organic
7	Rustanto	Senior Organic
8	Dhimas Farid R M	Senior Organic
9	Henricus Wijayanto	Senior Organic
10	M. Nurrosyidi	Senior Organic
11	Danang Setyo Wibowo	Senior Organic
12	Dwi Mulyono	Senior Organic
13	Gita Pratiwi	Senior Organic
14	Yuliati	Senior Organic
15	Ricky Afri N	Junior Organic
16	Adonis Corydon Epj	Junior Organic
17	Ferry Agus Rijanto	Junior Organic
18	Muhammad Mustofa	Junior APS
19	Hariyanto	Junior APS
20	Darji	Junior APS

21	Ario Prananda		Junior APS
22	Eko Tri Ariyanto		Junior APS
23	Robby Dwi M.Fauzi		Junior APS
24	Yusuf Efanto		Junior APS
25	Budi Wahyono		Junior APS
26	Aditya Dimas Noor R		Junior APS
27	Suhadi Sohih		Basic Organik
28	Bram Yudhasmoro		Basic APS
29	M.Solikin		Basic APS
30	Ryan Adystian		Basic APS
31	Agus Yulianto		Basic APS
32	Wildan		Basic APS
33	Jessy Anisa		Basic APS
34	Leni Ismawati		Basic APS
36	Dody Setiawan		Basic APS
37	Rudi Fajar Wiyanto		Basic APS
38	Oktavia Priska P		Basic APS
39	Annisa Fismawati		Basic APS
40	Fajar Setiawan		Basic APS
41	Rio Ardiyanto		Basic APS
42	M.Obey Saad Nobel		Basic APS
43	Teguh Nur Rahmadi		Basic APS
44	Muh Agus Hermawan		Basic APS
45	Edi Krisnanto		Basic APS
46	Titoal Imanu Olama R		Basic APS

### 3. Data personel *Airport Security Screening*

Tabel 4. 4 Data Personel Airport Security Screening

NO	NAMA	JABATAN
1	Ari Budi Wibowo	Senior Organic
2	Dedi Syafnel	Senior Organic
3	Saleh Suryana	Senior Organic
4	Syukron Ali	Senior Organic
5	Guruh Wicaksono	Senior Organic
6	Mujiyanto	Senior Organic
7	Nur Khosim	Senior Organic
8	Avin Hadynata	Senior Organic
9	Arifuddin	Senior Organic
10	Rinda Roesana	Senior Organic
11	Tan Deta Szahra	Senior Organic
12	Yoyok Yogianto	Senior Organic
13	Alip Aditya Nurhakim	Senior Organic
14	Rakha Prasetyo	Senior Organic
15	Yustina Sri Subekti	Junior Organic
16	Alexandra Royen A	Junior Organic



17	Dewi Rahayu	Junior Organic
18	Dwi Agustia	Junior APS
19	Eka Yuli Puspitasari	Junior APS
20	Khoirul Anam	Junior APS
21	M. Sulthon Nasir M.	Junior APS
22	Riyanto	Junior APS
23	Susanti	Junior APS
24	Widodo Budiyanto	Junior APS
25	Sita Septiwi	Junior APS

26	M. Abdur Rohman	Junior APS
27	Iwa Kusuma Sumantri	Basic Organik
28	Asri Vega Safitri	Basic APS
29	Imroq'atun Nur M	Basic APS
30	Oktavia Nurhidayati	Basic APS
31	Nadia Nazla	Basic APS
32	Anggun Rizki Dwi Jayanti	Basic APS
33	Adisty Vahreza Oktavian	Basic APS
34	Rizal Septian Hartadi	Basic APS
35	Vieta Rahayu Ningsih	Basic APS
36	Yoga Mirojta	Basic APS
37	Kepi Purwati	Basic APS
38	Hafif M	Basic APS

## 2. Komersil di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Unit komersil yang berada di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani adalah sebuah unit yang memiliki tanggung jawab mencatat segala pemasukan dan pengeluaran layanan jasa kebandarudaraan selama satu bulan yang kemudian akan diserahkan atau dilaporkan ke PT Angkasa Pura Indonesia. Di dalam unit komersil, aspek pemasaran, bisnis, dan pendapatan Bandar Udara dikelola secara keseluruhan. Unit ini berperan sebagai pelaksana struktural dalam organisasi yang langsung berada di bawah *Executive General Manager*, sehingga fokus utama unit komersil adalah untuk mendukung perencanaan Bandar Udara melalui pengembangan usaha.

Tugas dan fungsi komersil itu sendiri lebih ke memasarkan kepada mitra untuk bekerja sama di bandara baik itu untuk non-aeronautika maupun di aeronautika. Sebagai contoh non-aeronautika itu mitra yang ada di terminal yang tugasnya berniaga untuk kebutuhan pengguna jasa selama di bandara. Sedangkan untuk mitra aeronautika lebih difokuskan di sisi udara contohnya maskapai adalah mitra aeronautikanya.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal

232 ayat menyebutkan bahwa kegiatan pengusahaan Bandar Udara terdiri atas pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait Bandar Udara. Dalam melakukan pelayanan jasa kebandarudaraan (*Aeronautical*), unit komersil bertanggung jawab atas beberapa sektor berikut:

- a. Pencatatan pemasukan bandar udara seperti parkir, PJP2U, PJP4U serta kontrak dengan sebuah perusahaan.
- b. Menyerahkan/memposting hasil rekapan pendapatan selama 1 bulan kepada pihak keuangan.
- c. Pencatatan pengeluaran bandar udara.
- d. Membuat kontrak kerjasama dengan sebuah perusahaan.
- e. Pencatatan pendapatan dari penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal

### **3. Unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani**

#### **A. Struktur Apron Movement Control (AMC)**

*Apron Movement Control* Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang terdiri dari beberapa fungsi pokok, sebagai berikut:

##### **1. *Airline Operation Service Supervisor***

*Airline Operation Service Supervisor* memiliki tanggung jawab dalam pelaksanaan instruksi dan penetapan prosedur pengawasan terhadap engine jet blast/intake, pengawasan keselamatan saat pengisian bahan bakar pesawat udara, pengawasan pembersihan dan penyapuan *apron* dan membuat laporan bila terjadi insiden dan kecelakaan di *apron*.

##### **2. *Apron Movement Control Office (AMC officer)***

*Apron Movement Control Officer (AMC Officer)* memiliki fungsi pengawasan dan pelayanan di sisi udara dan memastikan kesiapan *apron* untuk digunakan. Hal-hal yang menjadi bagian pengawasan *Apron Movement Control Officer (AMC Officer)* adalah pergerakan orang, kendaraan di *service road*. Contoh pengawasan yang dilakukan seperti mengadakan *ramp check* kendaraan, pengawasan secara tidak langsung pergerakan orang di area sisi udara melalui CCTV. *Apron Movement Control Officer (AMC Officer)* melakukan pengawasan terhadap potensi ancaman

burung. Ketika ada gerombolan burung yang berpotensi mengganggu pergerakan pesawat udara maka *Apron Movement Control Officer* (AMC Officer) akan membawa *follow me car* yang telah terpasang alat pengusiran burung. Selain pengawasan fungsi lain dari *Apron Movement Control Officer* (AMC Officer) adalah pelayanan. Pelayanan yang dimaksud seperti menyediakan *follow me car* dan *marshalling*. *Marshalling* dilakukan kepada setiap pesawat atau helikopter yang mendarat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang. *Apron Movement Control Officer* (AMC Officer) melakukan pelayanan *marshalling* hanya untuk pesawat atau helikopter yang tidak memiliki *ground handling*.

3. *Data Entry Officer*

*Data Entry Officer* memiliki tanggung jawab atas pengisian data yang masuk atau keluar. Data yang dimaksud adalah seperti, pembuatan *Log Book*, pengisian data penerbangan, dan data penggunaan fasilitas.

4. *Aviobridge Operator*

*Aviobridge Operator* memiliki tanggung jawab atas pemasangan (*docking*) dan penarikan (*undocking*) *aviobridge* dan pelaporan *block on* dan *block off* pesawat udara. Untuk melakukan persiapan, *aviobridge operation* harus *stand by* di *aviobridge* 10 menit sebelum melakukan kegiatan. *Block on* dan *block off* pesawat udara dilaporkan kepada *Data Entry Officer*.

**B. Peralatan Operasional Apron Movement Control (AMC)**

1. *Follow Me Car dan Bird Strike Car*

*Follow me car* adalah kendaraan pemandu ketika ada kegiatan khusus di *air side*. Kendaraan ini juga digunakan sebagai kendaraan untuk pengusiran burung, karena di kendaraan *follow me car* ini telah difasilitasi alat digunakan untuk mengusir burung. Alat yang dimaksud mengeluarkan suara dengan frekuensi tinggi sehingga dapat mengusir burung.

2. *Alat Komunikasi*

- a. *Handy Talky*, sering juga disebut dengan alat percakapan 2 (dua) arah. Karena hanya dapat digunakan untuk berkomunikasi dengan orang yang tersambung dengan frekuensi yang sama dengan yang dituju. Alat ini digunakan AMC untuk berkomunikasi dengan seluruh *stakeholder* di Bandar

Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani, Semarang.

- b. *Radio Base*, yang terdapat di kantor AMC Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang yang di pergunakan untuk berkomunikasi dengan unit *Ground Handling* dan control tower. Komunikasi yang sering dilakukan ketika AMC meminta *clearence* untuk melakukan inspeksi kepada tower, memberitahukan posisi *parking stand* pesawat, dan menginformasikan tentang kegiatan di sisi udara.
- c. *Marshalling Bats*, AMC menggunakan *marshalling bats* ini untuk melakukan pemarkiran pesawat udara ketika ada pesawat yang *charter/unschedule*.
- d. *Marshalling Light Signal*, digunakan untuk melakukan pemanduan pesawat terbang ketika malam hari.

### C. Alat Pelindung Diri

- a. *Ear muff*, merupakan alat penutup telinga ketika sedang melakukan marshalling pesawat udara untuk terhindar dari pencemaran suara yang ada di bandar udara.
- b. *Safety vest*, merupakan rompi keselamatan yang wajib digunakan ketika personel berada di lingkungan wilayah udara (*airside*).
- c. *Safety shoes*, merupakan sepatu pelindung keselamatan yang sangat dianjurkan ketika personel berada di lingkungan wilayah udara (*airside*)

### D. Data Personel Apron Movement Control (AMC)

Data personel dari sektor pekerjaan *Apron Movement Control* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, antara lain :

Tabel 4. 1 Data Personel Apron Movement Control

NO	NAMA	JABATAN
1	Setiya Khaqqul Iman	<i>Apron Movement Control Coordinator</i>
2	Jodi Widiyanto	<i>Apron Movement Control Coordinator</i>
3	Saddam M. Prabowo	<i>Apron Movement Control Coordinator</i>
4	Fahd Ridho Azyzko	<i>Apron Movement Control Coordinator</i>
5	Rizi Maulana	<i>Apron Movement Control Coordinator</i>
6	Adi Aulia Rahman	<i>Apron Movement Control Staff</i>
7	Eric Novella	<i>Apron Movement Control Staff</i>
8	Yulis Zuroidah	<i>Apron Movement Control Staff</i>

9	Yopi Herusanto	<i>Data Entry Officer</i>
10	Prido Mustar	<i>Data Entry Officer</i>
11	Ayu Nadya	<i>Aviobridge Operator</i>
12	Kholis Fuad	<i>Aviobridge Operator</i>
13	Ilham Novandi	<i>Aviobridge Operator</i>

#### 4.1.2 Prosedur Pelayanan

##### A. Unit AMC

Berdasarkan pada beberapa kegiatan yang telah penulis lakukan, penulis akan menuliskan beberapa prosedur kegiatan yang dilakukan pada unit AMC. Beberapa diantaranya, yaitu :

- a. Prosedur Kegiatan Inspeksi sisi udara
- b. Prosedur Kegiatan Reporting Pekerjaan
- c. Prosedur Kegiatan Pengoperasian Aviobridge
- d. Prosedur Kegiatan Plotting parking stanf
- e. Prosedur Kegiatan Pengisian data penerbangan
- f. Prosedur Kegiatan *Marshalling*
- g. Prosedur Kegiatan *Ramp Check*
- h. Prosedur Kegiatan Pengawasan Ambulans dan VIP

Berikut merupakan *Standard Operational Procedure* (SOP) untuk unit *Apron Movement Control* (AMC) :

1. Manajemen Keselamatan *Apron*
  - a) *Safety Behaviour*
  - b) *Danger Area*
  - c) Perlindungan Terhadap *Jet Blast*
  - d) Pencegahan Bahaya Kebakaran
  - e) Keselamatan Saat Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara
  - f) Kebersihan *Apron*
  - g) Tumpahan Bahan bakar / bahan pelumas
2. Manajemen Pengoperasian *Apron*
  - a) Metode komunikasi
  - b) *Ground Handling Operation Procedure*



- c) *Aircraft Handling Operation Procedure*
- d) Prosedur Cuaca Buruk
- e) Pengawasan Kendaraan di Wilayah Airside
- f) *Follow-me Service*
- g) Penerbitan Tanda Izin Mengemudi

## B. Unit AVSEC

Berdasarkan pada beberapa kegiatan yang telah penulis lakukan, penulis akan menuliskan beberapa prosedur kegiatan yang dilakukan pada unit AVSEC. Beberapa kegiatan yang penulis lakukan pada unit AVSEC ini berlangsung pada beberapa tempat, yaitu tempat akses masuk orang atau disebut sektor Protection dan tempat pemeriksaan barang dan orang atau disebut sektor Screening. Kegiatan dari kedua tempat tersebut antara lain :

### a. Area Protection

#### 1. *Transit*

*Transit* merupakan pos penjagaan yang mengawasi akses masuk pegawai dari sisi darat atau *landside* menuju area sisi udara atau *airside*. Dalam prosedur ini, petugas *Airport Security* (Avsec) melakukan pemeriksaan terhadap individu yang akan memasuki area sisi udara. Pemeriksaan dilakukan dengan menggunakan *Hand-Held Metal Detector* (HHMD) untuk mendeteksi barang-barang yang dilarang masuk ke dalam area tersebut.

#### 2. *Main Gate*

*Main Gate* adalah pos penjagaan yang bertugas mengontrol akses keluar-masuk kendaraan dan orang dari luar bandara menuju area sisi udara. Dalam prosedur ini, petugas Avsec melakukan pemeriksaan terhadap individu dan kendaraan yang akan memasuki bandara. Alat yang digunakan dalam pemeriksaan ini meliputi *Hand-Held Metal Detector* (HHMD) untuk pemeriksaan orang dan *Under Vehicle Surveillance System* (UVSS) untuk mendeteksi barang yang dilarang masuk ke dalam bandara melalui kendaraan.

#### 3. *Cargo*

*Cargo Screening* merupakan pos pemeriksaan yang bertanggung jawab



mengawasi akses masuk kargo atau barang yang akan diangkut ke dalam pesawat udara. Dalam prosedur ini, petugas Avsec melakukan pemeriksaan menggunakan *X-ray scanner* untuk mendeteksi keberadaan barang yang dilarang. Barang yang telah lolos pemeriksaan akan diberikan atau ditempelkan stiker sebagai bukti bahwa barang tersebut telah diperiksa dan dinyatakan aman oleh pihak Avsec..

#### 4. *Ticketing*

*Ticketing Checkpoint* merupakan pos pemeriksaan yang mengawasi akses masuk penumpang ke area *check-in counter* guna memastikan bahwa hanya penumpang dengan tiket yang valid yang dapat memasuki area tersebut. Dalam prosedur ini, petugas Avsec akan melakukan verifikasi tiket penumpang. Individu yang tidak dapat menunjukkan tiket yang sah tidak diperkenankan masuk, sesuai dengan tujuan pemeriksaan ini, yaitu memisahkan antara penumpang dan pengantar..

#### 5. *Kedatangan*

Kedatangan atau *Arrival Area Checkpoint* adalah pos penjagaan yang bertugas mengawasi akses masuk individu ke dalam bandara. Dalam prosedur ini, petugas Avsec melakukan pemeriksaan menggunakan *Hand-Held Metal Detector* (HHMD) untuk mendeteksi barang-barang yang dilarang serta memastikan bahwa individu yang masuk memiliki tujuan yang sah..

#### b. Area Screening

##### 1. *Hold Baggage Security Check Point (HBSCP)*

*Hold Baggage Security Checkpoint* (HBSCP) merupakan area pemeriksaan barang bagasi penumpang sebelum dimasukkan ke dalam pesawat udara. Dalam prosedur ini, petugas Avsec memantau isi bagasi melalui *X-ray scanner*. Jika ditemukan barang yang dilarang, petugas akan melaporkan temuan tersebut kepada pihak maskapai guna memberitahukan informasi tersebut kepada penumpang untuk dilakukan tindakan lebih lanjut..

##### 2. *Passanger Screening Check Point (PSCP)*

*Passenger screening Checkpoint* (PSCP) adalah pos pemeriksaan bagi penumpang dan barang bawaan yang akan memasuki area sisi udara atau ruang

tunggu sebelum keberangkatan pesawat. Dalam proses ini, petugas Avsec menggunakan beberapa alat pemeriksaan, yaitu *X-ray scanner*, *Walk-Through Metal Detector* (WTMD), dan *Hand-Held Metal Detector* (HHMD), untuk memastikan bahwa tidak ada barang terlarang yang dibawa oleh penumpang ke dalam pesawat udara.

#### C. Unit Komersil

Berdasarkan pada beberapa kegiatan yang telah penulis lakukan, penulis akan menuliskan beberapa prosedur kegiatan yang dilakukan pada unit Komersil pada sektor bisnis Aeronautika. Bisnis aeronautika dibagi menjadi beberapa, yaitu :

##### a. PJP4U

Tarif yang dikenakan kepada operator airline yang berhubungan dengan aktivitas pendaratan, penempatan, dan penyimpanan pesawat udara.

##### b. PJP2U

Tarif yang dikenakan kepada penumpang pesawat udara untuk penggunaan fasilitas terminal di bandara. Adapun tarif ini dikenakan kepada penumpang yang berangkat (departing pax) dalam kategori wajib bayar

##### c. Aviobridge

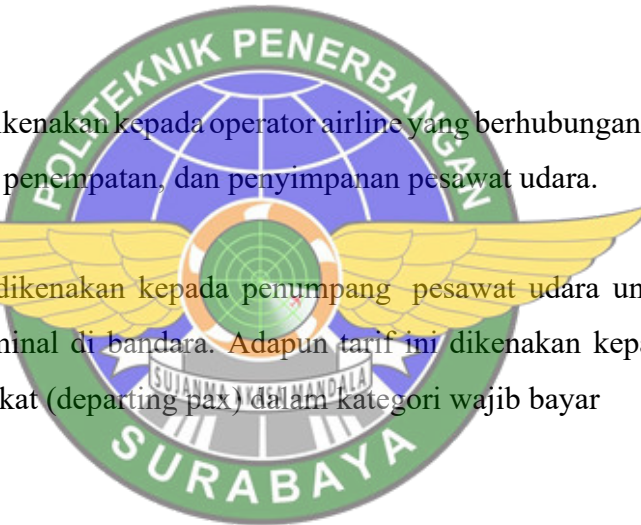
Tarif yang dikenakan kepada operator airline yang berhubungan dengan pemakaian garbarata baik arrival maupun departure.

##### d. Counter

Tarif yang dikenakan kepada operator airline untuk penggunaan fasilitas counter pelaporan (counter check in) di bandara. Adapun tarif ini dikenakan kepada penumpang yang berangkat (departing pax) dalam kategori wajib bayar.

##### e. PJKP2U

Merupakan besaran satuan biaya yang dibayarkan oleh pemilik dan penerima kargo dan pos atas pelayanan area/wilayah kargo dan pos di Bandar Udara yang dihitung selama berada dalam area/wilayah kargo Bandar Udara.



#### 4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

##### A. Jurnal Kegiatan Unit AMC

Jurnal Kegiatan merupakan sebuah catatan berisikan aktivitas yang dilakukan oleh seseorang dalam suatu kegiatan atau tujuan tertentu. Dalam bagian ini, penulis menuliskan melakukan kegiatan *On the job training* pada unit AMC. Kegiatan ini berlangsung sejak tanggal 6 Januari 2025 – 26 Januari 2025. Selama menjalani kegiatan tersebut, penulis melakukan beberapa kegiatan sesuai dengan yang telah ditentukan oleh pihak dari Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang. Beberapa kegiatan yang penulis lakukan pada unit AMC ini, yaitu :

##### 1. Inspeksi sisi udara

Kegiatan ini meliputi patroli di area *airside* untuk memastikan bahwa *apron*, *taxiway*, dan *runway* dalam kondisi aman dan layak digunakan. Inspeksi mencakup pengecekan kebersihan area, kondisi *marking* dan *signage*, serta identifikasi potensi *Foreign Object Debris* (FOD) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.. *Reporting* pekerjaanKegiatan ini bertanggung jawab dalam membuat jurnal kegiatan harian, yang mencakup pencatatan aktivitas yang telah dilakukan serta kondisi operasional di *apron*. Laporan ini menjadi bagian penting dalam dokumentasi dan evaluasi kinerja unit AMC.

##### 2. Pengoperasian Aviobridge

Selama OJT, penulis memperoleh pengalaman dalam mengoperasikan Aviobridge, termasuk melakukan proses docking dan undocking jet bridge ke pesawat yang datang dan berangkat. Operasi ini harus dilakukan dengan presisi untuk memastikan keselamatan penumpang serta efisiensi waktu turn-around pesawat..

##### 3. Plotting parking stand

Selama OJT, penulis turut serta dalam proses penentuan alokasi tempat parkir (parking stand) pesawat udara untuk penerbangan esok hari. Penentuan ini mempertimbangkan jenis pesawat, jadwal kedatangan dan keberangkatan, serta ketersediaan fasilitas pendukung di *apron* guna mengoptimalkan pergerakan pesawat di bandara.

##### 4. Pengisian data penerbangan (onblock, offblock, runway)

Selama OJT, penulis melakukan input data penerbangan, termasuk pencatatan

waktu on-block, off-block, dan penggunaan runway. Data ini mencatat waktu pesawat mendarat, bergerak ke parking stand, serta saat pesawat bersiap untuk lepas landas. Pencatatan ini sangat penting dalam monitoring lalu lintas udara dan sebagai dasar statistik penerbangan.

#### 5. Marshalling

Meskipun penulis belum mendapatkan kesempatan untuk melakukan marshalling secara langsung, penulis mengetahui dan sering mengamati petugas ground handling dalam memandu pesawat menuju tempat parkir menggunakan alat bantu visual. Aktivitas ini memerlukan koordinasi yang baik antara marshaller, pilot, dan tim ground handling untuk memastikan pergerakan pesawat berjalan dengan aman dan efisien.

#### 6. Ramp check

Selama OJT, penulis ikut serta dalam kegiatan ramp check, yaitu pemeriksaan kendaraan yang memasuki area sisi udara guna memastikan bahwa kendaraan tersebut memenuhi standar operasional dan keselamatan. Pemeriksaan ini dilakukan secara acak maupun rutin untuk menjaga keamanan di *apron* dan mencegah potensi risiko operasional.

#### 7. Pengawasan ambulans dan VIP.

Penulis juga berkesempatan untuk bertugas dalam monitoring dan pengawasan ambulans serta kendaraan VIP yang beroperasi di *airside*. Pengawasan ini bertujuan untuk memastikan bahwa kendaraan berjalan sesuai prosedur serta tidak mengganggu lalu lintas pesawat di *apron*, sehingga operasional penerbangan tetap berjalan dengan lancar.

### B. Jurnal Kegiatan Unit AVSEC

Jurnal Kegiatan merupakan sebuah catatan berisikan aktivitas yang dilakukan oleh seseorang dalam suatu kegiatan atau tujuan tertentu. Dalam bagian ini, penulis menuliskan melakukan kegiatan On the job training pada unit AVSEC. Kegiatan pada unit ini berlangsung setelah penulis melaksanakan kegiatan pada unit AMC. Pada unit ini, penulis melaksanakan kegiatan yang berlangsung pada tanggal 27 Januari 2025 – 16 Februari 2025. Selama menjalani kegiatan tersebut, penulis melakukan beberapa kegiatan sesuai dengan yang telah ditentukan oleh pihak dari Bandar Udara Jenderal

Ahmad Yani, Semarang. Beberapa kegiatan yang penulis lakukan pada unit AVSEC ini berlangsung pada beberapa tempat, yaitu tempat akses masuk orang atau disebut sektor Protection dan tempat pemeriksaan barang dan orang atau disebut sektor Screening. Kegiatan dari kedua tempat tersebut antara lain :

a. *Area Protection*

1. Transit

Pos penjagaan transit, penulis bertugas mengawasi akses masuk pegawai yang berasal dari *landside* menuju *airside*. Dalam kegiatan ini, penulis dan petugas Avsec melakukan pemeriksaan terhadap orang yang melewati pos dengan menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) untuk memastikan tidak ada barang terlarang yang dibawa ke area sisi udara.

2. Main Gate

Petugas Avsec dan penulis melakukan pemeriksaan terhadap individu dan kendaraan menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) serta *Under Vehicle Surveillance System* (UVSS) guna mendeteksi barang-barang yang dilarang masuk ke dalam bandara.

3. Cargo

Petugas Avsec dan penulis melakukan pemeriksaan menggunakan X-ray untuk mendeteksi barang-barang yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam pesawat. Barang yang telah lolos pemeriksaan akan diberikan stiker keamanan sebagai tanda telah melalui prosedur pemeriksaan oleh petugas Avsec.

4. Ticketing

Petugas Avsec dan penulis memastikan bahwa hanya penumpang yang memiliki tiket pesawat yang diperbolehkan masuk ke area tersebut. Penumpang yang tidak dapat menunjukkan tiket tidak diizinkan masuk, guna memisahkan antara penumpang dengan pengantar.

5. Kedatangan

Petugas Avsec melakukan pemeriksaan terhadap individu dengan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) untuk mendeteksi barang terlarang yang masuk ke area bandara serta memastikan keamanan di area kedatangan.

b. *Area Screening*

1. HBSCP (Hold Baggage Security Check Point)



HBSCP adalah area pemeriksaan barang penumpang yang akan masuk ke dalam bagasi pesawat. Petugas Avsec dan penulis memonitor isi barang menggunakan *X-ray* untuk mendeteksi keberadaan barang-barang yang dilarang masuk ke dalam bagasi pesawat. Jika ditemukan barang terlarang, petugas Avsec akan melaporkan kepada pihak maskapai untuk ditindaklanjuti dengan penumpang yang bersangkutan.

## 2. PPSCP (Passanger Secutity Check Point)

PSCP adalah area pemeriksaan penumpang dan barang bawaan sebelum memasuki airside, yang dalam hal ini menuju ruang tunggu (waiting room) sebelum keberangkatan pesawat. Petugas Avsec menggunakan *X-ray*, Walk Through Metal Detector (WTMD), dan Hand Held Metal Detector (HHMD) untuk memastikan tidak ada barang terlarang yang dibawa oleh penumpang ke dalam pesawat.

## C. Jurnal Kegiatan Unit Komersil

Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di unit komersial Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, penulis memperoleh pengalaman dalam berbagai aspek pengelolaan komersial di lingkungan bandara. Salah satu tugas utama yang dilakukan adalah menginput tagihan listrik ke dalam sistem komputer. Setelah data tagihan diinput, dokumen tersebut dicetak, ditandatangani, dan diserahkan kepada kasir untuk proses pembayaran.

Selain itu, penulis berkesempatan mendampingi calon mitra yang hendak membuka usaha di bandar udara dengan mengantarkan mereka meninjau *tenant* yang akan disewa. Penulis juga melakukan pemindaian (*scanning*) dokumen untuk dikonversi menjadi *soft file*, guna memastikan bahwa dokumen-dokumen penting tersimpan dalam bentuk digital dan mudah diakses. Selain itu, penulis turut serta dalam pembuatan *Google Form* yang digunakan sebagai absensi rapat.

Setiap hari Jumat, terdapat kegiatan rutin di unit komersial, yaitu keliling *tenant* dan *monitoring* kondisi *tenant* di bandar udara. Dalam kegiatan ini, penulis turut serta dalam mengecek kebersihan *tenant*, kerapian pegawai, serta memastikan ketersediaan APAR (Alat Pemadam Api Ringan) di setiap *tenant*. Selain itu, penulis juga memverifikasi bahwa *price tag* pada setiap *tenant* terlihat dengan jelas agar



memudahkan penumpang dalam berbelanja.


Tak hanya di area komersial, penulis juga berkesempatan melakukan kunjungan ke area kargo serta berpartisipasi dalam kegiatan PJP2U dengan menginput *manifest* sebagai bagian dari proses *administrasi*.

## 4.2 Jadwal OJT

Pelaksanaan *On The Job Training* yang dilaksanakan oleh Mahasiswa/i Politeknik Penerbangan Surabaya Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara terhitung dari tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025 di beberapa unit meliputi AMC, AVSEC, dan Komersil. Berikut jadwal OJT penulis per unitnya adalah sebagai berikut:

### 1. Unit AVSEC

Penulis melaksanakan OJT pada Unit AVSEC mulai dari tanggal 06 Januari – 26 Januari 2025 dengan jadwal yang terbagi menjadi dua *shift*, yaitu *shift* pagi (pukul 05.00 – 13.00 WIB) dan *shift* siang (pukul 13.00 – 21.00 WIB).



JANUARI 2025 - 13 MARET 2025		JANUARI 2025																														
No	Nama	JANUARI 2025																														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	Melaksanakan P. Penerbangan																															
2	Teknik Penerbangan																															
3	Manajemen Penerbangan																															
4	Manajemen Penerbangan																															
5	Manajemen Penerbangan																															
6	Manajemen Penerbangan																															
7	Manajemen Penerbangan																															

Gambar 4. 1 Jadwal OJT Unit AVSEC

### 2. Unit Commercial

Penulis melaksanakan OJT pada Unit *Commercial* mulai dari tanggal 27 Januari – 15 Februari 2025 dengan jadwal mengikuti jam kerja kantor (*Office Hour*)

31 Desember 2024 - 31 Maret 2025		FEBRUARI																														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
		Sub	Me	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg	Leg
No	NAMA	POLTEKSIANG SURABAYA																														
1	Melaksanakan P. Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
2	Teknik Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
3	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
4	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
5	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
6	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
7	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
8	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
9	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
10	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
11	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
12	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
13	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
14	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
15	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
16	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
17	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
18	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
19	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
20	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
21	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
22	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
23	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
24	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
25	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
26	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
27	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
28	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
29	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
30	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															
31	Manajemen Penerbangan	KIRANA															KIRANA															

Gambar 4. 2 Jadwal OJT Unit Commercial

### 3. Unit *AMC*

Penulis melaksanakan OJT pada Unit *AMC* mulai dari tanggal 17 Februari – 28 Februari 2025 dengan jadwal mengikuti jam kerja kantor (*Office Hour*) yaitu pukul 08.00 – 16.30 WIB

Gambar 4. 3 Jadwal OJT Unit *AMC*

## 4.3 Permasalahan

### A. Latar belakang

Industri penerbangan merupakan salah satu sektor yang sangat penting dalam perekonomian global, dengan peran vital dalam mobilitas manusia dan barang di seluruh dunia. Seiring dengan pertumbuhan jumlah penumpang dan volume kargo, kebutuhan akan fasilitas dan infrastruktur yang memadai juga meningkat. Salah satu elemen penting dalam industri penerbangan adalah pengelolaan area *apron*, yang berfungsi sebagai daerah penanganan pesawat, termasuk parkir, pengisian bahan bakar, dan pemuatan barang. Untuk mendukung operasional ini, gedung *Apron Service Building* menjadi salah satu fasilitas yang krusial. Gedung ini tidak hanya berfungsi sebagai pusat koordinasi dan pelayanan bagi maskapai, tetapi juga sebagai tempat penyewaan ruang bagi berbagai pemangku kepentingan dalam industri penerbangan. Penerapan regulasi yang jelas dan ketat terkait penggunaan ruang dalam gedung ini adalah kunci untuk memastikan efisiensi dan keamanan operasional.

Namun, dalam praktiknya, pelaksanaan aturan ini tidak selalu berjalan sesuai harapan. Ditemukannya berbagai permasalahan di lapangan menunjukkan adanya pelanggaran terhadap ketentuan yang telah disepakati. Salah satunya adalah penyewaan ruang yang tidak sesuai dengan kesepakatan awal, di mana meskipun perjanjian menetapkan bahwa satu penyewa hanya boleh menyewa satu ruang, kenyataannya banyak penyewa yang melanggar ketentuan tersebut. Selain itu, tata letak dan pengorganisasian barang di area penyewaan jauh dari harapan, dengan banyak barang yang tidak tertata rapi pada tempatnya. Permasalahan semakin rumit ketika kondisi cuaca, seperti hujan, menyebabkan genangan air di area gedung, yang berpotensi mengganggu aktivitas operasional. Ditambah lagi, terdapat keluhan tentang fasilitas yang tidak dapat dioperasikan dengan baik, yang semakin memperburuk

situasi ini. Dengan demikian, perlu dilakukan evaluasi dan perbaikan dalam pengelolaan gedung *Apron Service Building* agar operasional bisa berjalan lebih efektif dan sesuai dengan standar yang diharapkan.

Oleh karena itu, perlu diusulkan langkah-langkah perbaikan dan penguatan regulasi dalam pengelolaan gedung *Apron Service Building*, termasuk penegakan disiplin terhadap aturan penyewaan ruang. Langkah ini tidak hanya akan memastikan kepatuhan terhadap ketentuan yang telah disepakati, tetapi juga menciptakan lingkungan kerja yang lebih teratur, aman, dan efisien. Dengan melakukan evaluasi mendalam dan perbaikan terhadap tata letak serta kualitas fasilitas, diharapkan operasional di gedung ini bisa berjalan lebih lancar dan sesuai dengan standar yang diharapkan, sehingga memberikan kontribusi positif bagi keseluruhan industri penerbangan.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan pengalaman selama menjalani *On the Job Training* (OJT) di tiga unit tersebut, penulis mengamati beberapa permasalahan yang muncul, antara lain:

1. Pelanggaran terhadap ketentuan penyewaan yaitu banyak penyewa yang melanggar perjanjian awal yang menetapkan bahwa setiap penyewa harus menaati aturan dengan tidak menempati ruangan yang bukan miliknya agar tidak terjadi ketidakberesan dalam pengelolaan ruang.



Gambar 4. 4 Ruang Sewa *Apron Service Building*

2. Barang-barang yang seharusnya tertata rapi sesuai dengan wilayahnya tidak terorganisir dengan baik, mengganggu efisiensi operasional dan menciptakan

kebingungan di area penyewaan.



Gambar 4. 5 Barang tidak pada tempatnya

3. Kondisi cuaca buruk, seperti hujan, menyebabkan genangan air di area gedung *Apron Service Building*, yang bisa mengganggu aktivitas operasional dan membahayakan keselamatan.



Gambar 4. 6 Genangan Air

4. Fasilitas yang tidak dapat dioperasikan dengan baik, yang berdampak negatif pada kualitas layanan dan efisiensi operasional di gedung.



Gambar 4. 7 Fasilitas yang rusak

### C. Tujuan program

Program ini bertujuan mengembalikan dan meningkatkan semangat dan motivasi pada karyawan di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang. Berdasarkan latar belakang yang telah dituliskan oleh penulis, berikut beberapa tujuan dari penelitian :

1. Mengimplementasikan regulasi yang lebih ketat dan sistem pemantauan untuk memastikan bahwa semua penyewa mematuhi perjanjian penyewaan ruang dan mencegah pelanggaran di masa mendatang. Meningkatkan motivasi dan semangat kerja karyawan.
2. Mengembangkan sistem pengelolaan yang efisien untuk tata letak dan pengorganisasian barang di area penyewaan, sehingga memudahkan akses dan meningkatkan efisiensi operasional.
3. Merencanakan dan melaksanakan perbaikan infrastruktur yang diperlukan untuk mengatasi genangan air di area gedung, terutama saat cuaca buruk, demi keamanan dan kelancaran operasional.
4. Melakukan evaluasi dan pemeliharaan rutin terhadap fasilitas yang ada, untuk memastikan semua peralatan berfungsi dengan baik dan dapat mendukung operasional secara optimal, sehingga meningkatkan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa bandara

### 4.4 Penyelesaian Masalah

A. Langkah-langkah dalam penyelesaian masalah untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan yaitu, antara lain:

1. Menetapkan sanksi yang jelas bagi penyewa yang melanggar ketentuan, dan menegakkannya secara konsisten untuk memberikan efek jera.
2. Membuat SOP yang jelas, sehingga memberikan kekuatan dan landasan hukum yang sah dalam setiap langkah yang diambil.
3. Melakukan audit dengan waktu yang tidak direncanakan dan menyeluruh terhadap barang penempatan yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.
4. Memberikan kanopi agar terhindar dari genangan air di titik-titik tertentu.
5. Mengembangkan rencana pemeliharaan yang terjadwal untuk fasilitas yang ada demi memastikan semua peralatan dan sistem berfungsi baik



## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

##### 5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Berdasarkan analisis terhadap permasalahan yang dihadapi di *Apron Service Building*, dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa tantangan utama yang perlu diatasi untuk meningkatkan efisiensi operasional dan kepuasan pengguna. Pertama, kepatuhan penyewa terhadap ketentuan penyewaan masih menjadi isu yang signifikan, yang dapat mempengaruhi kestabilan dan keteraturan penggunaan ruang. Kedua, tata letak dan pengorganisasian barang yang tidak efisien dapat menyebabkan kesulitan dalam akses dan pengelolaan inventaris. Ketiga, masalah genangan air, terutama saat cuaca buruk, berpotensi mengganggu operasi dan menimbulkan risiko keselamatan. Terakhir, fasilitas yang ada memerlukan evaluasi dan perbaikan agar tetap berfungsi secara optimal dan memberikan kualitas pelayanan yang terbaik kepada pengguna.

Untuk mengatasi permasalahan ini, perlu dilakukan tindakan yang terintegrasi, seperti peningkatan kepatuhan melalui sosialisasi dan penegakan disiplin, pengorganisasian ruang yang lebih efisien, perbaikan infrastruktur untuk mengatasi genangan air, serta evaluasi dan pemeliharaan berkala terhadap fasilitas. Dengan implementasi langkah-langkah tersebut, diharapkan *Apron Service Building* dapat beroperasi dengan lebih efektif, memberikan pengalaman yang lebih baik bagi penyewa dan pengguna, serta mendukung pelayanan keseluruhan di lingkungan bandara.

##### 5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT

Dengan adanya kegiatan On the Job Training bagi penulis, diharapkan dapat mengambil informasi dan pengalaman sebanyak-banyaknya. Serta memahami mengenai situasi dan keadaan di lapangan kerja nantinya. Dengan bekal tersebut nantinya diharapkan para Mahasiswa/i mendapat bekal yang sesuai sehingga dikemudian hari ilmu yang didapat pada unit-unit terkait yaitu AVSEC, Commercial, dan AMC dapat bermanfaat sekaligus diaplikasikan dan diterapkan di dalam dunia pekerjaan nantinya.



## 5.2 Saran

### 5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Dari permasalahan selama melakukan On the Job training di unit AVSEC, Commercial, dan AMC di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, maka disarankan agar manajemen mengimplementasikan pendekatan holistik yang mencakup penyempurnaan regulasi dan sistem pemantauan penyewaan untuk meningkatkan kepatuhan, sambil menerapkan sistem pengorganisasian yang efisien untuk tata letak barang. Selanjutnya, perlunya perbaikan infrastruktur untuk mencegah genangan air, disertai dengan evaluasi dan pemeliharaan berkelanjutan terhadap fasilitas guna memastikan kualitas fungsi operasional. Selain itu, mengumpulkan umpan balik dari pengguna secara rutin akan memberikan wawasan berharga untuk perbaikan berkelanjutan, sehingga menciptakan lingkungan yang lebih mendukung bagi semua pihak yang terlibat.

### 5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal hendaknya setiap Mahasiswa/I dibekali dengan ilmu yang didapat di masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan OJT selanjutnya antara lain :

1. Waktu dalam pelaksanaan OJT diharapkan untuk lebih dari 2 bulan, karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu lapangan;
2. Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam bekerja, dan mengoperasikan sebuah peralatan untuk keamanan alat dan tentunya yang lebih penting teknisi/ orang lain;
3. Dalam pelaksanaan OJT tiap Mahasiswa/i diharapkan bisa aktif menanyakan hal yang masih perlu dipahami, selain itu setiap kali melaksanakan tugas harus ada koordinasi lapangan.

## DAFTAR PUSTAKA

Indonesia, P. A. P. (2024). *InJourney Airports*. Berita Dan Siaran Pers. [www.injourneyairports.id](http://www.injourneyairports.id)

Indonesia, R. (2001). *Presiden republik indonesia*.

Kemenuh. (2017). *Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan ( Lembaran Negara Republik 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 ( Civil Aviation Safety Regulation Part 139 ) A*.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN. (2022). *PERATURAN KEPALA BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN NOMOR PK.02/BPSDMP - 2022*.

Novi V. (2024). *Pengertian Struktur Organisasi: Fungsi, Jenis, dan Contoh*.

Gramedia

Blog.

[https://www.gramedia.com/literasi/struktur-](https://www.gramedia.com/literasi/struktur-organisasi/#1_Memberi_Kejelasan_Tanggung_Jawab)

[organisasi/#1\\_Memberi\\_Kejelasan\\_Tanggung\\_Jawab](https://www.gramedia.com/literasi/struktur-organisasi/#1_Memberi_Kejelasan_Tanggung_Jawab)

Perhubungan, K. (2025). *Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani*. Siaran Pers.

<https://hubud.kemenuh.go.id/hubud/website/bandara/228>

RI, M. P. (2015). *STANDARISASI DAN SERTIFIKASI FASILITAS BANDAR UDARA*.

Undang-Undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pub. L. No. 1 (2009).



## LAMPIRAN PENDUKUNG

### Lampiran 1 Dokumentasi Laporan OJT

