

**IMPLEMENTASI PROGRAM *EMPLOYEE ENGAGEMENT*  
SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI BANDAR UDARA  
JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG : STUDI  
KASUS DARI ON THE JOB TRAINING  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING***

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



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

## LEMBAR PERSETUJUAN

### IMPLEMENTASI PROGRAM *EMPLOYEE ENGAGEMENT* SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI BANDAR UDARA JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG : STUDI KASUS DARI *ON THE JOB TRAINING*

Oleh :

MUHAMMAD RIDHA  
NIT. 30622020

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

Disetujui oleh :

Supervisor OJT



SADDAM MUDHO PRABOWO  
NIP. 20244206

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

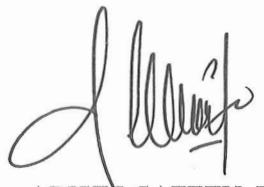
Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 28 Februari 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Oleh :

MUHAMMAD RIDHA  
NIT. 30622020

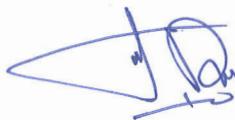
Tim Penguji :

Ketua



ARISTO SAFETY. B  
NIP. 20242027

Sekretaris



SADDAM. M. PRABOWO  
NIP. 20244206

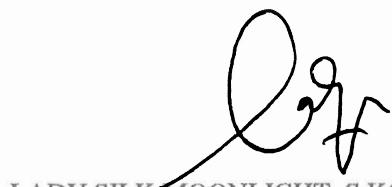
Anggota



M. JATAYU, A.Md.M.Tr.U  
NIP. 19921011 202012 1 005

Mengetahui,

Ketua Program Studi



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

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat serta hidayah-Nya, Laporan *On The Job Training* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggungjawabnya selama melaksanakan OJT yang wajib disusun oleh siswa yang melaksanakan OJT dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi sebelum pelaksanaan *performance check*.

Selama Proses penyusunan laporan *On The Job Training*, penulis banyak menerima bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini, penulis mengucapkan Terima Kasih kepada :

1. Orang tua dan keluarga penulis yang selalu memberikan doa dan motivasi baik material maupun spiritual;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T, selaku Direktur, Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Kolonel Cpn. Fajar Purwawidada, S.S., M.H., M.Sc., M.Tr.(Han), selaku *General Manager*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
4. Bapak Siswanto, selaku *Airport Operation Services & Security Division Head*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
5. Bapak Aristo Safety B, selaku *Airport Operations Airside Departement Head*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
6. Bapak Anak Agung Gede Parasuamba, selaku *Airport Security Derpatement Head*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
7. Ibu Nita Shobah, selaku *Human Capital Officer*, Bandar Udara Jendral Ahmad Yani Semarang;
8. Bapak Saddam Mudho Prabowo, selaku Pembimbing OJT, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang;
9. Ibu Lady Silk Moonlight, S.T., M.MT, selaku Ketua Program Studi, Manajemen Transportasi Udara;
10. Bapak M. Jatayu, A.Md.M.Tr.U, selaku Pembimbing OJT, Politeknik Penerbangan Surabaya;
11. 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, 28 Februari 2025



## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PERSETUJUAN .....</b>	ii
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	ii
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	iv
<b>DAFTAR ISI.....</b>	vi
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	viii
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	ix
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	x
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	0
1.1 Latar Belakang.....	0
1.2 Maksud dan Manfaat .....	3
<b>BAB II PROFIL LOKASI OJT .....</b>	5
2.1 Sejarah Singkat .....	5
2.1.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia.....	5
2.1.2 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani .....	8
2.2 Data Umum .....	10
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara .....	12
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat .....	16
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	17
<b>BAB III TINJAUAN TEORI .....</b>	18
3.1 <i>Apron Movement Control (AMC)</i> .....	18
3.2 <i>Airport Security (AVSEC)</i> .....	19
3.3 Komersil .....	21
3.4 <i>Employee Engagement</i> .....	22
3.5 Kinerja Karyawan .....	23
<b>BAB IV PELAKSANAAN OJT .....</b>	25
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT .....	25
4.1.1 Wilayah Kerja.....	25

4.1.2	Prosedur Pelayanan .....	36
4.1.3	Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT .....	42
4.2	Jadwal .....	47
4.3	Permasalahan .....	48
4.4	Penyelesaian Masalah.....	51
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP .....</b>	<b>62</b>
5.1	Kesimpulan .....	62
5.1.1	Kesimpulan Terhadap Bab IV .....	62
5.1.2	Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT.....	62
5.2	Saran .....	63
5.2.1	Saran Terhadap Bab IV .....	63
5.2.2	Saran Terhadap Pelaksanaan OJT .....	63
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	.....	65
<b>LAMPIRAN</b>	.....	67

## **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 .....	17
Gambar 4. 1 Jadwal OJT Unit AMC .....	47
Gambar 4. 2 Jadwal OJT Unit AVSEC.....	48
Gambar 4. 3 Jadwal OJT Unit Komersil.....	48
Gambar 4. 4 Rencana Jadwal Program dalam setahun .....	61



## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani.....	11
Tabel 2. 2 Data Spesifikasi <i>Runway</i> .....	13
Tabel 2. 3 Data Sepsifikasi <i>Declare Distance</i> .....	13
Tabel 2. 4 Data Spesifikasi <i>Taxiway</i> .....	14
Tabel 2. 5 Data Spesiaksi <i>Apron</i> .....	14
Tabel 2. 6 Data Spesifikasi <i>Runway Strip</i> .....	15
Tabel 2. 7 Data Spesifikasi <i>Runway End Safety Area</i> .....	15
Tabel 2. 8 Data Spesifikasi Gedung Terminal .....	16
Tabel 2. 9 Data Spesifikasi Gedung Kargo .....	16
Tabel 4. 1 Data Personel <i>Apron Movement Control</i> .....	29
Tabel 4. 2 Data Personel <i>Airport Security Staff</i> .....	33
Tabel 4. 3 Data Personel <i>Airport Security Protection</i> .....	33
Tabel 4. 4 Data Personel <i>Airport Security Screening</i> .....	34
Tabel 4. 5 Jadwal Kegiatan <i>Voice of Employee</i> .....	52
Tabel 4. 6 Jadwal Kegiatan <i>Employee Innovation Challange</i> .....	54
Tabel 4. 7 Jadwal Kegiatan <i>Employee of the Month</i> .....	55
Tabel 4. 8 Jadwal Kegiatan <i>Team Building</i> .....	58
Tabel 4. 9 Jadwal Kegiatan <i>Skill Refreshment Session</i> .....	59

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Dokumentasi <i>Log Book OJT</i> .....	67
Lampiran 2 Dokumentasi kegiatan OJT .....	67
Lampiran 3 Dokumentasi tambahan .....	68



## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

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 Tridarma 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.

Pelaksanaan OJT memiliki beberapa dasar hukum yang melandasi, diantaranya:

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 Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan;

- 
6. 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*);
  7. 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;
  8. 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*);
  9. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 26 Tahun 2014 tentang Lisensi Personel Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya;
  10. Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan.

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani dipilih sebagai lokasi pelaksanaan OJT. Bandar udara ini berada di Kota Semarang, Jawa Tengah, Indonesia dan saat ini dikelola oleh PT. Angkasa Pura Indonesia. Bandara ini memiliki kode ICAO, yaitu WAHS dan kode IATA, yaitu SRG. Otoritas yang mengawasi operasional bandara ini adalah Otoritas Bandar Udara Wilayah III Surabaya. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang ini memiliki status internasional sebelum akhirnya terdapat kebijakan yang mengubah status bandara tersebut, kebijakan tersebut tertuang dalam 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 Tatatan 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.

Fasilitas utama bandara ini meliputi *runway* sepanjang 2.560 x 45 meter dengan ujung *runway* 13 dan 31. Terminal domestik memiliki luas 58.652 m<sup>2</sup> dengan kapasitas 6.300.000 penumpang per tahun, sedangkan terminal internasional memiliki luas 668 m<sup>2</sup> dengan kapasitas 50.000 penumpang per tahun. Selain itu, terdapat dua terminal kargo untuk mendukung operasional logistik udara.

Dalam pelaksanaan OJT, mahasiswa ditempatkan pada beberapa unit kerja di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani dan juga memiliki beberapa tugas dan tanggung jawab, yaitu:

1. *Apron Movement Control (AMC)* :
  - a. Inspeksi sisi udara
  - b. *reporting* pekerjaan
  - c. pengoperasian Aviobridge
  - d. *plotting parking stand*
  - e. pengisian data penerbangan (*onblock*, *offblock*, *runway*)
  - f. *marshalling*
  - g. *ramp check*
  - h. pengawalan *ambulans* dan VIP.
2. *Aviation Security (AVSEC)* :
  - a. Kegiatan di area *screening*
    1. *Staff Security Check Point (SSCP)*
    2. *Hold Baggage Security Check Point (HBSCP)*
    3. *Passenger Security Check Point (PPSCP)*
  - b. Kegiatan di area protection (terminal penumpang, kargo, *main gate*).
3. Komersil :

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

Pelaksanaan *On The Job Training* ini berperan penting dalam meningkatkan kesiapan kerja mahasiswa di industri transportasi udara. Melalui OJT, 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 Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya ini memiliki maksud untuk memperoleh beberapa hal yang didapatkan, diantaranya yaitu :

1. Memperoleh pengalaman kerja nyata di lokasi OJT.
2. Menerapkan dan meningkatkan kompetensi serta keterampilan yang telah dipelajari di program studi.
3. Memantapkan disiplin dan tanggung jawab dalam melaksanakan tugas.
4. Memperluas wawasan sebagai calon tenaga kerja di industri penerbangan.
5. Mengenal manajemen dan budaya kerja di industri penerbangan.
6. Memperoleh umpan balik dari industri penerbangan untuk pemantapan pengembangan kurikulum program studi.

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

1. Mahasiswa mendapatkan manfaat dari pengalaman langsung di industri penerbangan.

2. Mempermudah transisi dari dunia pendidikan ke dunia kerja.
3. Memperkuat keterampilan teknis dan non-teknis yang dibutuhkan di industri penerbangan.
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



## 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 Madjid (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 :

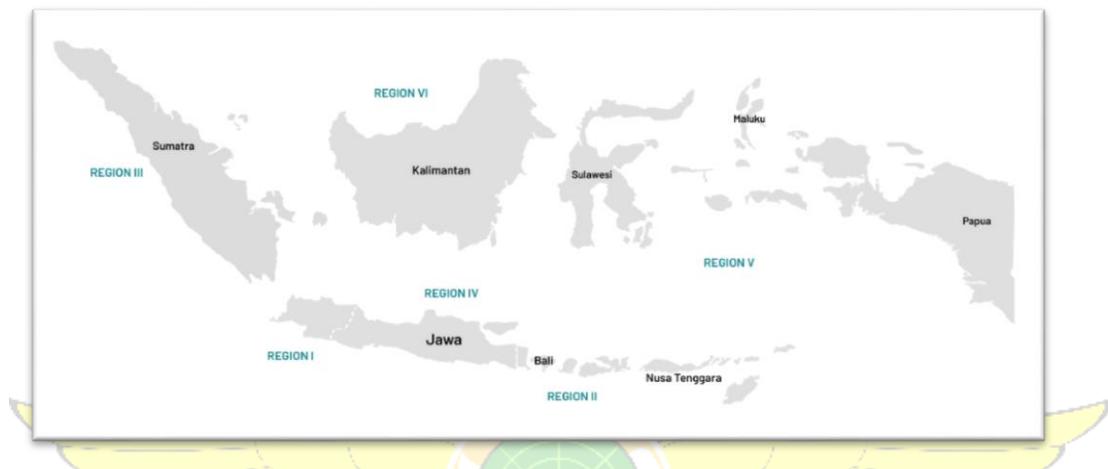
1. Bandara Internasional Juanda (SUB), Jawa Timur
2. Bandara Internasional Yogyakarta (YIA), Yogyakarta
3. Bandara Jenderal Besar Soedirman (PWL), Jawa Tengah
4. Bandara Adi Soemarmo (SOC) , Jawa Tengah
5. Bandara Jenderal Ahmad Yani (SRG) , Jawa Tengah
6. Bandara Dhoho (DHX), Jawa Timur
7. Bandara Adisutjipto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

### 2.1.2 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani



Gambar 2. 3 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani

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)

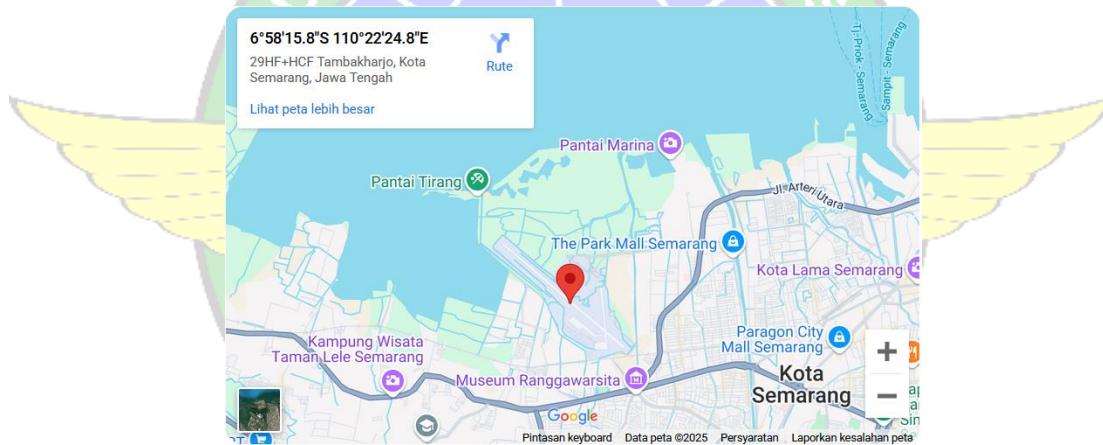
Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan penerbangan, pengelolaan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang diserahkan kepada PT Angkasa Pura I (Persero) pada tanggal 1 Oktober 1995. Meskipun demikian, pembinaan teknis tetap berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Sejalan dengan meningkatnya 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  $06.05^{\circ}$ - $07.10^{\circ}$  LS dan  $109.35^{\circ}$ - $110.50^{\circ}$  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.

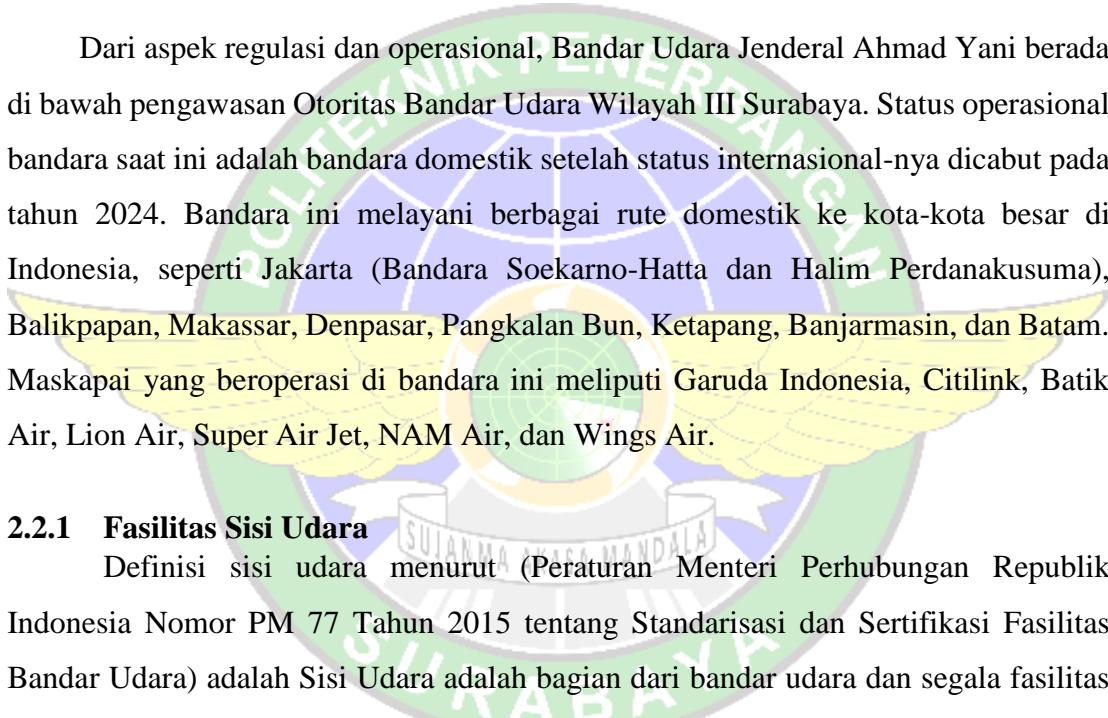
Bandara ini dilengkapi dengan fasilitas sisi udara berupa landas pacu atau *runway* dengan dimensi 2.560 x 45 meter yang memungkinkan operasional berbagai jenis pesawat komersial seperti Airbus A320, Boeing 737-900, Boeing 737-800, Boeing 737-500, dan ATR 76. *Runway* ini memiliki dua ujung, yaitu *Runway* 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

Bandar Udara JENDERAL AHMAD YANI	
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 internasionalnya 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 KBBI 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

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	PCR 520/F/D/X/U Asphalt
Azimuth	13-31

Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

Tabel 2. 3 Data Sepsifikasi *Declare Distance*

DECLARE DISTANCE		
	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

TAXIWAY	
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

APRON	
Dimensi Terverifikasi	551,00 m x 131,00 m
Dimensi Terbangun	551,00 m x 131,00 m

Daya Dukung	PCR 510/F/R/D/X/U Concrete
-------------	-------------------------------

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*

RUNWAY END SAFETYA AREA	
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 KBBI adalah sarana untuk melancarkan 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 m <sup>2</sup>	668,00 m <sup>2</sup>

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 m <sup>2</sup>

Sumber : (Kementerian Perhubungan, 2025)

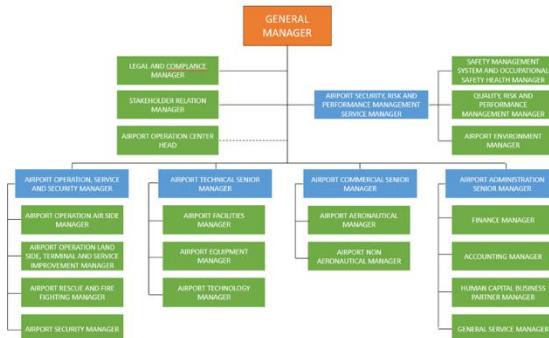
### 2.3 Struktur Organisasi Perusahaan

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 *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 : KP 038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service).

Sebagaimana yang tercantum dalam (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service), *Apron Movement Control* memiliki kewenangan, antara lain :

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

Dalam (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 038 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).

### 3.2 *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.

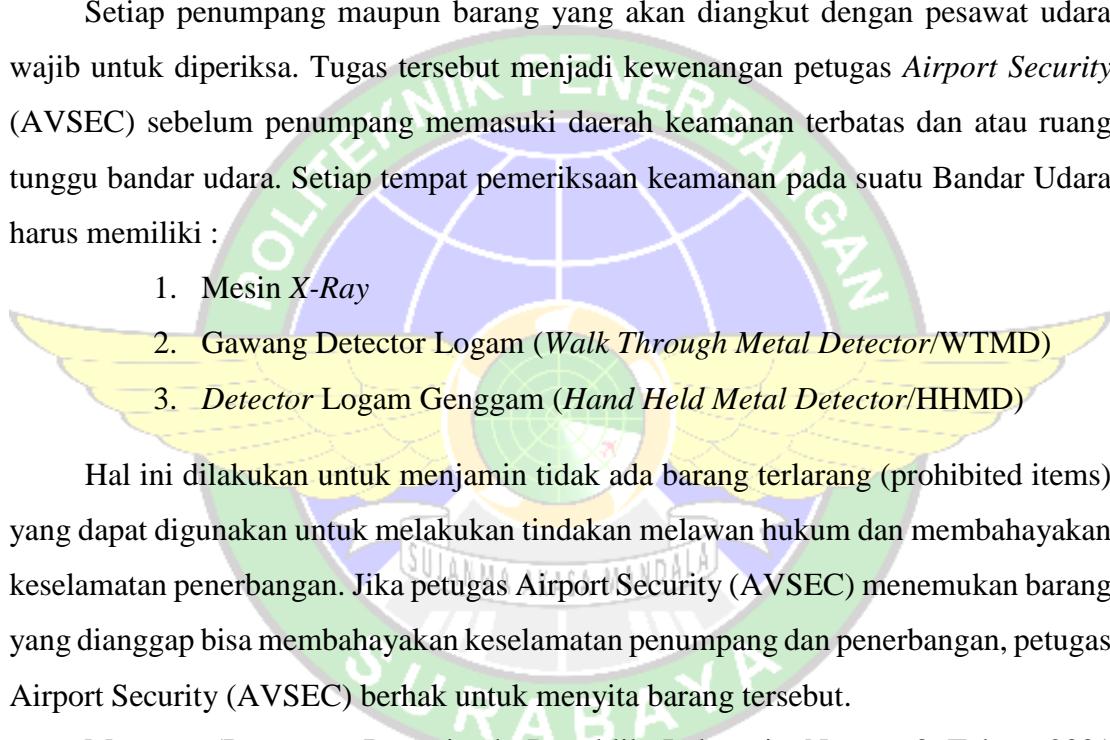
Sebagai pedoman utama bagi petugas *Airport Security*, pemerintah telah menetapkan peraturan terkait Program Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN). Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, PKPN merupakan dokumen tertulis yang mencakup 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.

### 3.3 Komersil

Unit komersil merupakan bagian dari pengelolaan bandara yang bertanggung jawab terhadap pengembangan dan pengelolaan sumber pendapatan baik aeronautika maupun non-aeronautika. Pendapatan aeronautika mencakup biaya terkait operasional penerbangan seperti *landing fee*, *passenger service charge* (PSC), dan *parking fee* untuk pesawat. Sementara itu, pendapatan non-aeronautika berasal dari layanan yang diberikan kepada pengguna bandara di luar aspek operasional penerbangan, seperti penyewaan *tenant* dan periklanan.

Unit komersil memiliki peran strategis dalam meningkatkan profitabilitas dan daya saing bandara. Dengan semakin meningkatnya persaingan antarbandara, optimalisasi pendapatan dari sektor aeronautika dan non-aeronautika menjadi faktor penting dalam keberlanjutan operasional bandara.

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

Pengelolaan unit komersil di bandara harus mematuhi berbagai regulasi dan standar yang berlaku. Beberapa regulasi yang berperan dalam mengatur aspek komersial di bandara, antara lain:

1. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengatur aspek komersial dalam pengelolaan bandara.

2. Peraturan Menteri Perhubungan terkait pengelolaan bandara, yang mencakup izin usaha, hak penggunaan lahan, dan tarif layanan non-aeronautika.
3. Standar internasional dari ICAO, terutama dalam pengelolaan fasilitas dan layanan bagi penumpang.

### **3.4 Employee Engagement**

*Employee engagement* merupakan tingkat keterlibatan, komitmen, dan antusiasme karyawan terhadap pekerjaan serta organisasi tempat mereka bekerja. Menurut Kahn (1990), *employee engagement* terjadi ketika karyawan secara fisik, kognitif, dan emosional terhubung dengan pekerjaannya. Karyawan yang memiliki tingkat engagement tinggi cenderung lebih produktif, inovatif, dan berkontribusi terhadap pencapaian tujuan organisasi (Kahn 1990).

Schaufeli et al (2002) menambahkan bahwa *employee engagement* ditandai oleh tiga elemen utama, yaitu *vigor* (semangat dan energi dalam bekerja), *dedication* (rasa memiliki terhadap pekerjaan), dan *absorption* (keterlibatan penuh dalam tugas yang diberikan).

Dalam konteks pengelolaan bandara, *employee engagement* menjadi faktor penting dalam menciptakan layanan yang berkualitas, mengingat industri penerbangan memiliki standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan yang tinggi.

Menurut Gallup (2021), terdapat beberapa faktor utama yang dapat meningkatkan *employee engagement*, di antaranya:

1. Lingkungan Kerja yang Mendukung
  - a. Ketersediaan fasilitas yang nyaman bagi karyawan.
  - b. Hubungan kerja yang harmonis antara karyawan dan manajemen.
2. Kepemimpinan yang Efektif
  - a. Pemimpin yang memberikan arahan dan motivasi kepada karyawan.
  - b. Transparansi dalam komunikasi organisasi.
3. Peluang Pengembangan Karier
  - a. Program pelatihan dan pengembangan keterampilan.
  - b. Kesempatan promosi dan peningkatan jenjang karier.

4. Penghargaan dan Pengakuan
  - a. Insentif bagi karyawan berprestasi.
  - b. Apresiasi atas kontribusi dan dedikasi karyawan
5. Keseimbangan Kehidupan Kerja dan Pribadi (Work-Life Balance)
  - a. Pengaturan jadwal kerja yang fleksibel.
  - b. Program kesejahteraan karyawan, seperti fasilitas kesehatan dan rekreasi

### 3.5 Kinerja Karyawan

Kinerja karyawan (*employee performance*) mengacu pada pencapaian individu dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh organisasi. Menurut Mangkunegara (2017), kinerja karyawan merupakan hasil kerja seseorang yang dipengaruhi oleh kemampuan, pengalaman, dan motivasi dalam menyelesaikan tugasnya.

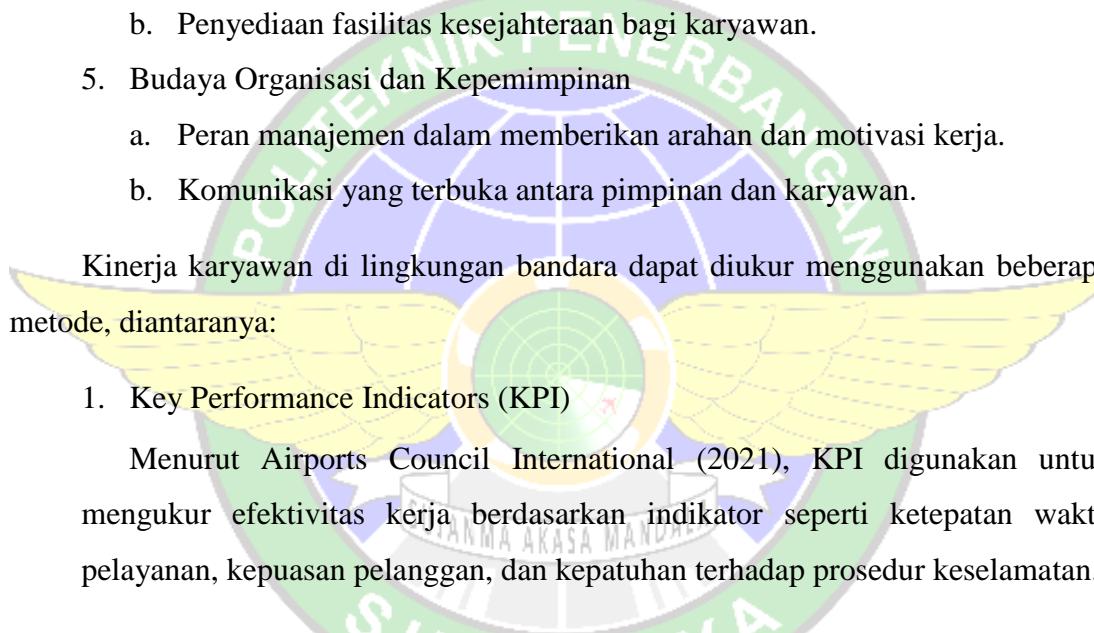
Robbins & Judge (2019) menjelaskan bahwa kinerja karyawan dipengaruhi oleh tiga faktor utama:

1. Kemampuan (*Ability*) – Keterampilan dan pengetahuan yang dimiliki individu untuk menyelesaikan pekerjaan dengan baik.
2. Motivasi (*Motivation*) – Faktor internal maupun eksternal yang mendorong karyawan untuk bekerja secara optimal.
3. Kesempatan (*Opportunity*) – Kondisi lingkungan kerja yang memungkinkan karyawan bekerja secara maksimal.

Dalam konteks industri penerbangan, International Civil Aviation Organization (ICAO) menekankan bahwa kinerja karyawan di bandara memiliki dampak signifikan terhadap keselamatan penerbangan, efisiensi operasional, dan kepuasan pengguna jasa.

Menurut Armstrong & Taylor (2020), beberapa faktor utama yang mempengaruhi kinerja karyawan meliputi:

1. Lingkungan Kerja
  - a. Sarana dan prasarana yang mendukung kenyamanan dan keamanan kerja.
  - b. Hubungan kerja yang baik antar karyawan dan pimpinan.

- 
2. Beban Kerja dan Stres Kerja
    - a. Distribusi tugas yang seimbang sesuai kapasitas karyawan.
    - b. Strategi manajemen stres yang diterapkan oleh organisasi.
  3. Pelatihan dan Pengembangan Karyawan
    - a. Program pelatihan rutin untuk meningkatkan keterampilan dan keahlian.
    - b. Adaptasi terhadap perkembangan teknologi di industri penerbangan.
  4. Sistem Penghargaan dan Insentif
    - a. Pemberian insentif, bonus, atau promosi untuk meningkatkan motivasi.
    - b. Penyediaan fasilitas kesejahteraan bagi karyawan.
  5. Budaya Organisasi dan Kepemimpinan
    - a. Peran manajemen dalam memberikan arahan dan motivasi kerja.
    - b. Komunikasi yang terbuka antara pimpinan dan karyawan.

Kinerja karyawan di lingkungan bandara dapat diukur menggunakan beberapa metode, diantaranya:

1. Key Performance Indicators (KPI)

Menurut Airports Council International (2021), KPI digunakan untuk mengukur efektivitas kerja berdasarkan indikator seperti ketepatan waktu pelayanan, kepuasan pelanggan, dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan.

2. Balanced Scorecard (BSC)

Model yang dikembangkan oleh Kaplan & Norton (1996) ini mengukur kinerja berdasarkan empat perspektif utama: keuangan, pelanggan, proses internal, serta pembelajaran dan pertumbuhan.

3. Penilaian 360 Derajat

Menurut Dessler (2020), metode ini melibatkan penilaian dari berbagai pihak, termasuk atasan, rekan kerja, dan bawahan, untuk memberikan gambaran komprehensif mengenai kinerja karyawan.

## BAB IV

### PELAKSANAAN OJT

#### 4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Taruna dan Taruni Politeknik Penerbangan Surabaya, Program studi D-III Manajemen Transportasi Udara, Angkatan VIII, berada pada beberapa sektor yang ada di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, diantaranya :

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

#### 4.1.1 Wilayah Kerja

##### 1. 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*.

Sebagai *Airline Operation Service Supervisor*, individu ini bertanggung jawab untuk mengawasi dan mengkoordinasikan seluruh aspek operasional penerbangan maskapai di bandara. Peran ini memastikan bahwa setiap penerbangan berjalan sesuai dengan jadwal dan memenuhi standar keselamatan serta pelayanan yang telah ditetapkan. Supervisor ini bekerja sama dengan berbagai pihak, seperti *ground handling*, *Air Traffic Control*

(ATC), *Apron Movement Control* (AMC), dan keamanan bandara, untuk memastikan kelancaran alur penumpang dan pesawat. Selain itu, ia juga menangani kendala operasional yang mungkin terjadi, seperti keterlambatan penerbangan, pengelolaan bagasi, atau kebutuhan khusus penumpang. Evaluasi kinerja operasional dan perbaikan prosedur layanan juga menjadi bagian dari tanggung jawabnya guna meningkatkan efisiensi dan kepuasan pelanggan.

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

*Apron Movement Control Officer* bertugas mengatur dan mengawasi pergerakan pesawat, kendaraan, serta personel di area *apron* guna memastikan keselamatan dan efisiensi operasional. Sebagai penghubung antara maskapai, *ground handling*, dan ATC, AMC Officer memiliki peran penting dalam memastikan pesawat ditempatkan di parking stand yang sesuai dan pergerakan di *apron* berlangsung aman serta terkendali. Selain itu, tugasnya mencakup pencatatan waktu kedatangan dan keberangkatan pesawat (*on-block, off-block, pushback*), pengawasan terhadap pengoperasian *Aviobridge*, serta inspeksi rutin terhadap kondisi *apron* untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan. Kepakaan terhadap potensi risiko dan kemampuan mengambil keputusan cepat menjadi keahlian utama dalam menjalankan peran ini.

*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* merupakan individu yang memiliki bertanggung jawab untuk memastikan keakuratan dan kelengkapan data operasional penerbangan yang tercatat dalam sistem manajemen bandara. Data yang dikelola meliputi jadwal penerbangan, status pesawat, serta informasi terkait kargo dan bagasi. Dalam menjalankan tugasnya, *Data Entry Officer* harus berkoordinasi dengan berbagai unit operasional, termasuk AMC, AVSEC, dan maskapai, untuk memastikan informasi yang dimasukkan selalu terkini dan dapat diandalkan. Selain melakukan input data, peran ini juga mencakup verifikasi serta validasi data sebelum digunakan dalam pelaporan operasional atau analisis lebih lanjut. Kemampuan dalam menangani data dengan cepat dan akurat menjadi keterampilan utama yang harus dimiliki dalam posisi ini.

*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* bertugas mengoperasikan dan mengendalikan garbarata (*Aviobridge*) guna memfasilitasi proses naik dan turun penumpang dari pesawat ke terminal dengan aman dan nyaman. Sebelum kedatangan pesawat, operator memastikan *Aviobridge* dalam kondisi siap operasi dan

menghubungkannya dengan pesawat sesuai dengan prosedur yang berlaku. Dalam menjalankan tugasnya, operator ini berkoordinasi erat dengan AMC, maskapai, serta *ground handling* untuk memastikan proses embarkasi dan disembarkasi berjalan lancar tanpa hambatan. Selain itu, *Aviobridge Operator* juga bertanggung jawab untuk melakukan inspeksi rutin serta melaporkan jika ditemukan kendala teknis yang dapat mengganggu operasional. Ketelitian, pemahaman teknis, dan keterampilan komunikasi yang baik menjadi aspek penting dalam menjalankan tugas ini.

*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 *clearance* 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 daripencemaran 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>

## 2. 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 menjaga akses masuk daerah yang merupakan daerah *highrisk*. 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 pesan bandar udara, barang yang masuk, tidak ada barang yang mencurigakan, dan kendaraan. Pembagian daerah penjagaan memiliki pemeriksaan dan pemastian yang berbeda. Daerah yang dijaga oleh *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 *Access Control Point*

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani, Semarang, melakukan pengendalian keamanan *access 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 CSD, 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 instanti 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
35	Leni Lusiati	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	Imroc'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

### 3. 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.

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

#### **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 stand*
- e. Prosedur Kegiatan Pengisian data penerbangan
- f. Prosedur Kegiatan *Marshalling*
- g. Prosedur Kegiatan *Ramp Check*
- h. Prosedur Kegiatan Pengawalan *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 pengawasan 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 Screening 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 Security 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. Kegiatan dalam layanan ini meliputi pengelolaan fasilitas untuk pendaratan, penempatan, dan penyimpanan pesawat udara di bandara. Setelah pesawat mendarat, operator *airline* dikenakan tarif atas penggunaan landasan pacu (*runway*), tempat parkir pesawat (*parking stand*), serta fasilitas penyimpanan pesawat yang ada di apron atau hanggar. Petugas AMC (*Apron Movement Control*) mengoordinasikan penempatan pesawat berdasarkan jadwal kedatangan dan keberangkatan untuk memastikan ketersediaan slot parkir dan menghindari kepadatan *apron*.

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. Layanan ini berkaitan dengan penggunaan fasilitas terminal oleh penumpang yang berangkat (*departing passengers*). Tarif PJP2U dikenakan kepada penumpang sebagai biaya atas penggunaan berbagai fasilitas terminal, seperti ruang tunggu, *counter check-in*, *baggage handling system*, serta fasilitas keamanan (*security screening*). Dalam operasionalnya, petugas bandara memastikan kelancaran proses *check-in*, pemeriksaan keamanan, serta kenyamanan penumpang di dalam terminal sebelum naik ke pesawat.

c. Aviobridge

Tarif yang dikenakan kepada operator *airline* yang berhubungan dengan pemakaian garbarata baik *arrival* maupun *departure*. Kegiatan dalam layanan ini mencakup pengoperasian garbarata (*Aviobridge*) untuk menghubungkan pesawat dengan terminal, baik saat kedatangan maupun keberangkatan. Tarif dikenakan kepada operator *airline* atas penggunaan fasilitas ini. *Aviobridge Operator* bertanggung jawab untuk mengoperasikan, memantau, serta memastikan garbarata dalam kondisi siap pakai dan aman digunakan oleh penumpang serta awak pesawat. Penggunaan garbarata mempermudah mobilisasi penumpang dan meningkatkan kenyamanan, terutama pada pesawat berbadan lebar yang memerlukan *boarding* dan *de-boarding* lebih efisien.

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. Layanan ini melibatkan penyediaan fasilitas *check-in counter* bagi maskapai untuk melayani penumpang yang akan berangkat. Maskapai dikenakan tarif berdasarkan jumlah *counter* yang digunakan dan durasi penggunaannya. Kegiatan di *check-in counter* mencakup pencetakan boarding pass, penimbangan bagasi, serta pemeriksaan dokumen perjalanan. Petugas check-in dari maskapai bertugas melayani penumpang, sementara pihak bandara mengatur alokasi *check-in counter* agar operasional tetap berjalan lancar tanpa kepadatan di area *check-in*.

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. Kegiatan dalam layanan ini melibatkan pengelolaan area

kargo dan pos di bandara, di mana pemilik dan penerima barang dikenakan biaya atas penggunaan fasilitas tersebut. Proses operasional mencakup penyimpanan, pengelolaan, serta distribusi barang yang dikirim atau diterima melalui jalur udara. Tarif ini dihitung berdasarkan durasi barang berada di area kargo sebelum dikirim atau setelah diterima. Petugas kargo bertugas memastikan setiap kargo terdaftar, diperiksa keamanannya, serta dikirim ke tujuan sesuai prosedur yang berlaku.

#### 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..

###### 2. *Reporting* pekerjaan

Kegiatan 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.

### 3. 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..

### 4. 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.

### 5. 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.

### 6. 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.

### 7. 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.

#### 8. Pengawalan *ambulans* dan VIP.

Penulis juga berkesempatan untuk bertugas dalam monitoring dan pengawalan *ambulans* serta kendaraan VIP yang beroperasi di *airside*. Pengawalan 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 (*Passenger Security 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 mengantar 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 dan PJK2U dengan mengetahui alur kargo mulai dari diserahkan kepada empu hingga proses pengangkutan kargo ke pesawat udara.

#### 4.2 Jadwal

*On The Job Training* yang dilaksanakan oleh Taruna/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 AMC

Penulis melaksanakan OJT pada Unit AMC mulai dari tanggal 06 Januari – 26 Januari 2025 dengan jadwal yang terbagi menjadi dua *shift*, yaitu *shift* pagi (pukul 06.00 – 13.00 WIB) dan *shift* siang (pukul 13.00 – 21.00 WIB).

O2 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025			JANUARI																																				
NO	NAMA			PERIODE : JANUARI 2025																																			
1	Rizky Akbar Nur Pratama			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					
2	Lufi Afriana Fadillah			P	P	P	S	L	L	S	S	S	P	P	S	S	P	P	L	L	S	S	S	S	P	L	L												
3	Ramadhan Putra Purwanto			P	P	P	S	L	L	S	S	S	P	P	P	P	P	P	L	L	S	P	P	P	S	L	S	L											
4	Altha Zulfa Wismayati																																						
5	Jonathan Sergio Hehanussa																																						
6	Imam Fajar Prasetyo																																						
7	Fitra Fakhrizal Davi																																						

P : Pagi (06.00 - 13.00 WIB)  
S : Siang (13.00-21.00 Last Flight )  
N : Netral (08.00 - 17.00 WIB)

Gambar 4. 1 Jadwal OJT Unit AMC

## 2. Unit AVSEC

Penulis melaksanakan OJT pada Unit AVSEC mulai dari tanggal 27 Januari – 15 Februari 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).

02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025		FEBRUARI																																
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	Sab	Min	Sen	Sel	Rab	Kam	Jum
<b>POLTEKBANG SURABAYA</b>																																		
AIRCRAFT																																		
AERONAUTICAL																																		
KETERANGAN																																		
SCP protection																																		

Gambar 4. 2 Jadwal OJT Unit AVSEC

## 3. Unit Komersil

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

02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025		FEBRUARI																													
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				
<b>POLTEKBANG SURABAYA</b>																															
AVSEC																															
AERONAUTICAL																															
AVSEC																															
SCP protection																															

Gambar 4. 3 Jadwal OJT Unit Komersil

## 4.3 Permasalahan

### A. Latar belakang

Industri penerbangan merupakan sektor yang sangat dinamis dan menuntut tingkat profesionalisme serta kedisiplinan yang tinggi dari setiap personel yang terlibat. Di bandara, unit kerja seperti *Apron Movement Control* (AMC), *Airport Security* (AVSEC), dan Komersial memiliki peran yang krusial dalam menjaga kelancaran operasional, keselamatan penerbangan, dan pelayanan kepada

pengguna jasa bandara. Namun, dalam praktiknya, pekerjaan di unit-unit ini sering kali bersifat repetitif dan mengikuti *Standard Operating Procedure* (SOP) yang ketat.

Berdasarkan pengalaman selama *On the Job Training* (OJT), ditemukan bahwa kejemuhan dan kebosanan dalam bekerja menjadi salah satu tantangan utama yang dihadapi oleh personel di bandara. Rutinitas kerja yang monoton dapat menyebabkan penurunan motivasi, yang berpotensi berdampak pada efisiensi kerja, kepuasan karyawan, dan bahkan kualitas pelayanan bandara. Jika tidak diatasi dengan baik, hal ini dapat memengaruhi performa individu serta menurunkan produktivitas dalam jangka panjang. Kinerja karyawan adalah faktor penting bagi perusahaan untuk mencapai tujuan perusahaannya. Terdapat banyak faktor yang dapat mempengaruhi kinerja karyawan diantaranya adalah rasa bosan dan lelah yang dialami oleh karyawan (Alfian & Hartono, 2023). Menurut Susihono (2014) Kebosanan pekerja yang paling dominan adalah diperoleh perasaan saat bekerja terasa lelah, keberatan lembur, merasa hanya dihadapkan material sheet, ruang kerja terasa panas, dan pekerjaan monoton. Kebosanan dalam kerja adalah suatu hal yang sering terjadi ketika seseorang sedang bekerja. Ketika pekerjaan dilakukan secara monoton dan karyawan tidak dapat hiburan disela pekerjaannya, karyawan akan merasa sangat jemu.(Alfian & Hartono, 2023).

Karyawan yang memiliki kemampuan produktif dalam menyelesaikan tugasnya, merupakan dambaan setiap perusahaan dikarenakan mampu mencapai tujuan organisasi dan merasa layak untuk menginvestasikan aset berupa sumber daya manusia (Prasadjaningsih & Alexandra, 2022). Keterlibatan karyawan dapat melihat sejauh mana karyawan di sebuah perusahaan yang masih memiliki semangat dalam pekerjaannya, berkomitmen kepada organisasi, dan memberikan pengorbanan atas pekerjaannya (Posner & Kouzes, 2011). Salah satu pendekatan yang dapat diterapkan untuk mengatasi permasalahan ini adalah dengan meningkatkan keterlibatan karyawan dalam lingkungan kerja melalui program

"Employee Engagement". Program ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan kerja yang lebih interaktif, di mana setiap karyawan memiliki kesempatan untuk berkontribusi secara aktif, mendapatkan apresiasi atas kinerjanya, serta merasa lebih dihargai dalam organisasi. Melalui program ini, diharapkan seluruh pegawai dibawah naungan PT. Angkasa Pura Indonesia personel di unit AMC, AVSEC, dan Komersial tidak hanya sekadar menjalankan tugas mereka sesuai prosedur, tetapi juga memiliki motivasi intrinsik yang lebih tinggi untuk memberikan pelayanan terbaik. Dengan adanya forum diskusi, tantangan inovasi, apresiasi kinerja, serta kegiatan rekreasi dan pengembangan keterampilan, program ini dapat membantu mengurangi kejemuhan dan menciptakan suasana kerja yang lebih dinamis.

Oleh karena itu, program "Employee Engagement" ini diusulkan sebagai solusi untuk meningkatkan motivasi dan kepuasan kerja karyawan di lingkungan bandara. Program ini tidak hanya akan berdampak positif pada kesejahteraan karyawan, tetapi juga berkontribusi pada peningkatan kualitas pelayanan dan efisiensi operasional bandara secara keseluruhan.

#### A. Identifikasi Masalah

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

1. Penurunan semangat kerja yang terlihat dari kurangnya antusiasme dalam menyelesaikan tugas.
2. Peningkatan risiko *human error* akibat kurangnya fokus dan konsentrasi.
3. Kurangnya kolaborasi dan komunikasi antar karyawan, yang dapat menghambat proses kerja yang diakibatkan oleh kurangnya antusiasme dan kejemuhan.

4. Potensi *turnover* atau melakukan kesalahan yang tinggi jika karyawan merasa tidak dihargai atau tidak memiliki kesempatan untuk berkembang.

#### B. 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. Mengurangi kejemuhan akibat pekerjaan yang berulang.
2. Meningkatkan motivasi dan semangat kerja karyawan.
3. Memberikan kesempatan bagi karyawan untuk berkontribusi dalam pengambilan keputusan operasional.
4. Mempererat hubungan antarpegawai melalui kegiatan yang bersifat interaktif.

#### 4.4 Penyelesaian Masalah

##### A. Konsep Program "Employee Engagement"

Program ini dirancang untuk melibatkan karyawan dalam berbagai aktivitas yang bersifat kolaboratif, edukatif, dan rekreatif. Kegiatan yang dapat diterapkan dalam program ini antara lain :

###### 1. *Voice of Employee*

*Voice of Employee* (VoE) adalah program bulanan yang memberikan ruang bagi karyawan untuk menyampaikan aspirasi, saran, atau keluhan terkait lingkungan kerja mereka. Karyawan diberikan kesempatan untuk menyampaikan aspirasi mereka, seperti pendapat, saran, atau keluhan terkait sistem kerja mereka. Forum ini dapat diadakan pada akhir bulan dengan format diskusi terbuka atau sesi presentasi perbaikan operasional dari masing-masing unit kerja oleh seluruh sektor unit kerja di bawah naungan PT. Angkasa Pura Indonesia di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani. Berikut adalah detail salah satu kegiatan dalam program *Employee Engegement* yang akan diusulkan

sebagai bentuk kepedulian kepada karyawan bandar udara jenderal ahmad yani  
:

Tabel 4. 5 Jadwal Kegiatan *Voice of Employee*

1.	Nama Kegiatan	<i>Voice of Employee</i>
2.	Waktu Pelaksanaan	Akhir setiap bulan
3.	Tempat	Ruang Meeting Bandara
4.	Durasi Kegiatan	1 – 2 jam
5.	Peserta	Seluruh karyawan dan Manajemen yang telah ditunjuk tiap sektor atau unit kerja untuk perwakilan
6.	Tema Kegiatan	Tema tiap bulan dalam setahun : <ul style="list-style-type: none"><li>1. "Your Voice, Our Action"</li><li>2. "Speak Up &amp; Make a Change!"</li><li>3. "From Words to Action: Airport Evolution"</li><li>4. "Unfiltered Talks: Aspirasi Tanpa Batas"</li><li>5. "Open Mic: Berani Bicara, Berani Berubah"</li><li>6. "Bandara Bicara: Curhat &amp; Solusi Bersama"</li><li>7. "Soundcheck: Kita Dengar, Kita Laksanakan!"</li><li>8. "Coffee &amp; Concerns: Ngobrol Santai, Dampak Nyata"</li><li>9. "Honest Hour: Apa Adanya, Demi Masa Depan"</li></ul>

		10. "Feedback Frenzy: Suara Karyawan, Aksi Cepat!" 11. "Karyawan Punya Suara: Saatnya Didengar!" 12. "Speak to Lead: Berani Bicara, Maju Bersama!"
7.	Tujuan	Memberikan ruang bagi karyawan untuk menyampaikan aspirasi dan masukan kepada manajemen.
8.	Konsep Kegiatan	1. Bukan hanya sesi curhat, tetapi forum interaktif dengan format talk show ala "Q&A Session" 2. Manajemen hadir dan menjawab pertanyaan secara langsung dan transparan. 3. Ada <b>Live Voting</b> di mana karyawan bisa memilih isu atau ide terbaik untuk ditindaklanjuti yang sebelumnya telah dilakukan Q&A pada karyawan. 4. Disediakan <b>reward</b> bagi ide terbaik yang bisa meningkatkan efisiensi kerja atau kenyamanan lingkungan kerja.

Manfaat dari kegiatan ini adalah karyawan akan merasa didengar dan lebih termotivasi untuk memberikan kontribusi positif.

## 2. *Employee Innovation Challange*

*Employee Innovation Challange* adalah kompetisi inovasi yang diadakan setiap triwulan untuk mendorong karyawan menghasilkan ide-ide kreatif yang dapat meningkatkan efisiensi kerja, operasional, dan pelayanan di bandara. Setiap karyawan atau tim kerja didorong untuk memberikan ide inovatif terkait perbaikan operasional, efisiensi kerja, atau peningkatan pelayanan di bandara. Ide terbaik diberikan penghargaan dan jika memungkinkan, diterapkan dalam sistem kerja bandara.

Tabel 4. 6 Jadwal Kegiatan Employee Innovation Challange

1.	Nama Kegiatan	<i>Employee Innovation Challange</i>
2.	Waktu Pelaksanaan	Setiap triwulan (3 bulan)
3.	Tempat	Ruang Meeting Bandara
4.	Durasi Kegiatan	1 – 2 jam
5.	Peserta	Seluruh karyawan dan Manajemen yang telah ditunjuk tiap sektor atau unit kerja untuk perwakilan.
6.	Tema Kegiatan	Tema tiga bulan dalam setahun : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. "Think, Innovate, Elevate!"</li> <li>2. "Airport Future Lab: Ide Hari Ini, Solusi Esok"</li> <li>3. "The Next Big Thing: Inovasi Tanpa Batas!"</li> <li>4. "Solve It! Dari Masalah ke Perubahan Nyata!"</li> </ol>
7.	Tujuan	Mendorong karyawan untuk berinovasi dalam operasional bandara.
8.	Konsep Kegiatan	1. Karyawan bisa mengusulkan <b>ide inovatif</b> untuk meningkatkan

		<p>layanan bandara, efisiensi operasional, atau pengalaman penumpang.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Format kompetisi seperti "<b>Shark Tank</b>", di mana peserta <b>pitching ide mereka di depan panel juri</b> (tim manajemen).</li> <li>3. Karyawan bisa membentuk tim lintas departemen untuk <b>berkolaborasi dalam inovasi</b>.</li> <li>4. <b>Hadiah menarik</b> bagi pemenang, termasuk kesempatan untuk memimpin proyek implementasi idenya.</li> </ol>
--	--	--

Manfaat dari kegiatan ini adalah membantu menciptakan lingkungan kerja yang lebih dinamis dan mendorong kreativitas.

### 3. *Employee of the Month*

*Employee of the Month* adalah program penghargaan yang diberikan kepada karyawan yang menunjukkan kinerja, dedikasi, dan sikap kerja terbaik selama satu bulan. Karyawan yang menunjukkan kinerja terbaik dalam sebulan diberikan apresiasi dalam bentuk sertifikat, penghargaan simbolis, atau insentif lainnya. Parameter penilaian bisa berdasarkan kedisiplinan, kerja sama tim, atau kontribusi inovatif.

Tabel 4. 7 Jadwal Kegiatan *Employee of the Month*

1.	Nama Kegiatan	<i>Employee of the Month</i>
2.	Waktu Pelaksanaan	Akhir setiap bulan

3.	Tempat	Ruang <i>Meeting</i> Bandara
4.	Durasi Kegiatan	1 – 2 jam
5.	Peserta	Seluruh karyawan dan Manajemen yang telah ditunjuk tiap sektor atau unit kerja untuk perwakilan
6.	Tema Kegiatan	<p>Tema tiap bulan dalam setahun :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. "Shining Star of the Month"</li> <li>2. "Beyond Excellence: Bukan yang Terbaik, Tapi yang Terus Berkembang!"</li> <li>3. "Golden Employee: Penghargaan untuk yang Paling Bersinar!"</li> <li>4. "Be The Best, Beat The Rest!"</li> <li>5. "More Than a Job, More Than an Award!"</li> <li>6. "Work With Passion, Shine With Recognition!"</li> <li>7. "The Airport Hero: Memberikan yang Terbaik Setiap Hari!"</li> <li>8. "Going the Extra Mile: Ketika Dedikasi Berbicara!"</li> <li>9. "Above &amp; Beyond: Ketika Kerja Jadi Inspirasi!"</li> <li>10. "Best of the Best: Apresiasi untuk yang Luar Biasa!"</li> <li>11. "Your Effort, Your Spotlight!"</li> <li>12. "One Step Further: Menuju Kesuksesan Bersama!"</li> </ol>

7.	Tujuan	Memberikan apresiasi kepada karyawan dengan kinerja terbaik untuk meningkatkan motivasi.
8.	Konsep Kegiatan	<p>1. Bukan sekadar pemilihan formal, tetapi <b>proses pemilihan berdasarkan vote dari rekan kerja</b> (<i>peer-to-peer recognition</i>) dengan kandidat yang telah diseleksi berdasarkan capaiannya.</p> <p>2. <b>Kategori penghargaan bervariasi setiap bulan</b>, misalnya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. <i>Best Problem Solver</i> (untuk yang paling cepat menyelesaikan masalah)</li> <li>b. <i>Best Team Player</i> (untuk yang paling kolaboratif)</li> <li>c. <i>Most Dedicated Employee</i> (untuk yang selalu memberikan yang terbaik).</li> </ul> <p>3. Ada <b>penghargaan unik</b> seperti :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. “Parkir VIP Selama Sebulan.”</li> <li>b. “Lunch with the Boss.”</li> <li>c. “Golden Pass” (izin datang lebih siang atau pulang lebih awal satu hari dalam bulan itu). ”</li> </ul>

Manfaat dari kegiatan ini adalah meningkatkan motivasi kerja dan mendorong karyawan untuk memberikan yang terbaik.

#### 4. *Team Building*

*Team Building* adalah program yang dirancang untuk memperkuat kerja sama dan komunikasi antar karyawan melalui berbagai aktivitas yang menyenangkan dan interaktif. Mengadakan kegiatan luar kantor seperti outbound atau gathering untuk mempererat hubungan antarpegawai.

Tabel 4. 8 Jadwal Kegiatan Team Building

1.	Nama Kegiatan	<i>Team Building</i>
2.	Waktu Pelaksanaan	Setiap 6 bulan sekali
3.	Tempat	Ruang <i>Meeting</i> Bandara
4.	Durasi Kegiatan	1 – 2 jam
5.	Peserta	Seluruh karyawan dan Manajemen yang telah ditunjuk tiap sektor atau unit kerja untuk perwakilan
6.	Tema Kegiatan	Tema tiap bulan dalam setahun : 1. "Mission Possible: Stronger Together!" 2. "One Team, One Dream: Membentuk Tim Juara!"
7.	Tujuan	Mempererat kerja sama antar karyawan, mengurangi stres, dan membangun solidaritas.
8.	Konsep Kegiatan	1. Kegiatan berbasis gamifikasi yang mengasah kerja sama tim dengan tantangan seru.

		<p>2. Beberapa contoh aktivitas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. <i>Amazing Race Bandara</i> : Tim harus menyelesaikan berbagai tantangan terkait operasional bandara.</li> <li>b. <i>Escape Room Aviation</i> : Simulasi pemecahan masalah dalam situasi bandara.</li> <li>c. <i>Bandara Got Talent</i> : Karyawan menunjukkan bakatnya dalam kompetisi santai.</li> </ul> <p>3. Ada piala bergilir dan hadiah untuk tim pemenang.</p>
--	--	---

Manfaat dari kegiatan ini adalah mengurangi stres dan meningkatkan hubungan antarpegawai, yang pada akhirnya meningkatkan kepuasan kerja.

##### 5. *Skill Refreshment Sessions*

*Skill Refreshment Session* adalah program pelatihan berkala yang bertujuan untuk memperbarui keterampilan dan pengetahuan karyawan sesuai dengan perkembangan industri penerbangan. Program ini membantu karyawan tetap kompeten dan *up-to-date* dengan standar operasional terbaru, teknologi, serta regulasi yang berlaku.

Tabel 4. 9 Jadwal Kegiatan Skill Refreshment Session

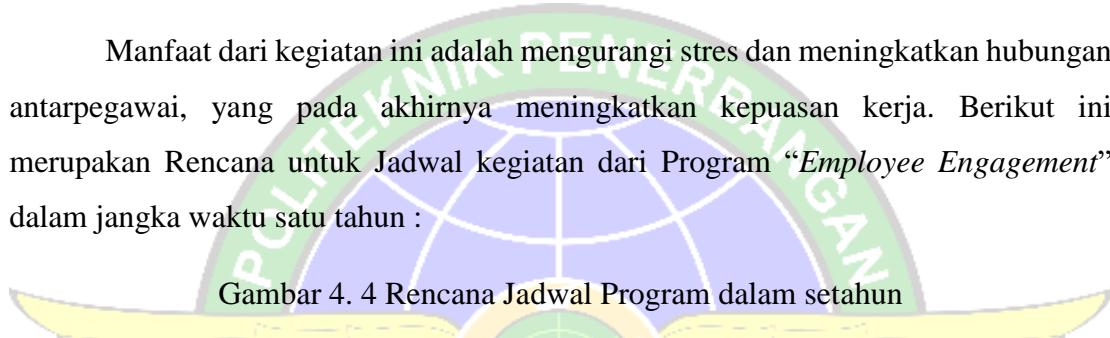
1.	Nama Kegiatan	<i>Skill Refreshment Session</i>
----	---------------	----------------------------------

2.	Waktu Pelaksanaan	Setiap triwulan (3 bulan)
3.	Tempat	Ruang <i>Meeting</i> Bandara
4.	Durasi Kegiatan	1 – 2 jam
5.	Peserta	Seluruh karyawan dan Manajemen yang telah ditunjuk tiap sektor atau unit kerja untuk perwakilan
6.	Tema Kegiatan	<p>Tema tiap bulan dalam setahun :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. "60 Minutes to Mastery: Upgrade Your Skills!"</li> <li>2. "Fast-Track Learning: Kuasai Ilmu, Perkaya Karier!"</li> <li>3. "Power Hour: Belajar Singkat, Dampak Besar."</li> <li>4. "The skill booster: Saatnya Level Up."</li> </ol>
7.	Tujuan	Mengasah keterampilan teknis dan <i>soft skills</i> karyawan agar lebih profesional dan kompeten.
8.	Konsep Kegiatan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sesi pelatihan singkat &amp; padat (hanya 60 menit) dengan topik yang relevan dan menarik.</li> <li>2. Format inovatif, misalnya: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. <i>TED Talk Style Sharing</i> : Karyawan senior berbagi pengalaman.</li> <li>b. <i>Case Study Battle</i> : Simulasi pemecahan masalah nyata.</li> </ul> </li> </ol>

		<p>c. <i>Crash Course Tech Updates</i> : Mempelajari teknologi terbaru di industri penerbangan.</p> <p>3. Setiap sesi ada <i>interactive quiz &amp; reward</i> bagi peserta aktif.</p>
--	--	--

Manfaat dari kegiatan ini adalah mengurangi stres dan meningkatkan hubungan antarpegawai, yang pada akhirnya meningkatkan kepuasan kerja. Berikut ini merupakan Rencana untuk Jadwal kegiatan dari Program “*Employee Engagement*” dalam jangka waktu satu tahun :

Gambar 4. 4 Rencana Jadwal Program dalam setahun



JADWAL KEGIATAN	JANUARI					FEBRUARI					MARET					APRIL				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
VOICE OF EMPLOYEE																				
EMPLOYEE INNOVATION CHALLANGE																				
EMPLOYEE OF THE MONTH																				
TEAM BUILDING																				
SKILL REFRESHMENT SESSION																				
JADWAL KEGIATAN	MEI					JUNI					JULI					AGUSTUS				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
VOICE OF EMPLOYEE																				
EMPLOYEE INNOVATION CHALLANGE																				
EMPLOYEE OF THE MONTH																				
TEAM BUILDING																				
SKILL REFRESHMENT SESSION																				
JADWAL KEGIATAN	SEPTEMBER					OKTOBER					NOVEMBER					DESEMBER				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
VOICE OF EMPLOYEE																				
EMPLOYEE INNOVATION CHALLANGE																				
EMPLOYEE OF THE MONTH																				
TEAM BUILDING																				
SKILL REFRESHMENT SESSION																				

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

##### **5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV**

Dalam Bab IV, ditemukan bahwa personel di unit AMC, AVSEC, dan Komersil sering menghadapi kebosanan dan kejemuhan akibat tugas-tugas yang bersifat repetitif. Hal ini berdampak negatif pada semangat dan produktivitas kerja mereka. Sebagai solusi, diusulkan program *Employee Engagement* yang bertujuan meningkatkan keterlibatan dan motivasi karyawan melalui berbagai kegiatan dan inisiatif yang menyegarkan rutinitas kerja.

Menurut Amanda et al (2024), organisasi perlu mempertimbangkan faktor-faktor yang dapat memperkuat *employee engagement*, seperti keseimbangan kerja-hidup, pengakuan dan penghargaan, serta peluang pengembangan karir. Karyawan yang merasa dihargai dan memiliki peluang untuk berkembang lebih cenderung terlibat dalam pekerjaan mereka dan berkontribusi dengan ide-ide inovatif.

Dalam Company (2024) Studi kasus pada beberapa perusahaan penerbangan global menunjukkan bahwa penerapan program serupa berhasil meningkatkan keterlibatan karyawan dan produktivitas perusahaan. Misalnya, sebuah maskapai besar di Amerika Serikat mengembangkan *platform* pengakuan berbasis poin yang mengakibatkan pengakuan individu sebanyak 490.002 kali dalam tahun pertama dan memberikan nilai sebesar \$346 juta bagi bisnis tersebut, dengan *Return on Recognition* (ROR) sebesar 3.975%.

##### **5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT**

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini telah memberikan peningkatan signifikan terhadap keterampilan dan wawasan saya. Dengan terlibat langsung dalam operasional unit AMC, AVSEC, dan Komersil, saya memperoleh pengalaman praktis yang beragam, memahami dinamika kerja di lapangan, serta mengasah keterampilan

teknis dan interpersonal yang esensial dalam industri penerbangan. Manfaat utama yang saya peroleh meliputi pemahaman mendalam tentang operasional bandara, peningkatan kemampuan komunikasi, dan adaptasi terhadap lingkungan kerja yang dinamis.

## 5.2 Saran

### 5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Untuk mengatasi permasalahan kebosanan dan kejemuhan di kalangan personel, disarankan implementasi program *employee engagement* secara komprehensif. Program ini dapat mencakup beberapa kegiatan, antara lain:

1. *Voice of Employee*: Memberikan ruang bagi karyawan untuk menyampaikan aspirasi dan masukan kepada manajemen.
2. *Employee of the Month*: Memberikan apresiasi kepada karyawan dengan kinerja terbaik untuk meningkatkan motivasi.
3. *Employee Innovation Challenge* : Mendorong karyawan untuk berinovasi dalam operasional bandara.
4. *Team Building*: Mengadakan aktivitas yang memperkuat kerja sama tim dan membangun hubungan antar karyawan.
5. *Skill Refreshment Session*: Mengasah keterampilan teknis dan soft skills karyawan agar lebih profesional dan kompeten.

Selain itu, penting untuk mengadopsi praktik-praktik terbaik dari perusahaan lain yang telah sukses menerapkan program serupa. Misalnya, penelitian di industri penerbangan Thailand menunjukkan bahwa *employee engagement* memiliki pengaruh positif terhadap perilaku kerja inovatif karyawan.

### 5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Agar program OJT lebih efektif di masa mendatang, disarankan peningkatan kolaborasi antara peserta OJT dan mentor di setiap unit. Langkah-langkah yang dapat diambil antara lain:

1. Pendampingan Intensif: Mentor memberikan bimbingan dan umpan balik secara rutin untuk membantu peserta mengidentifikasi area pengembangan.
2. Variasi Penugasan: Memberikan tugas-tugas yang beragam dan menantang untuk memperkaya pengalaman dan keterampilan peserta.
3. Evaluasi Berkala: Melakukan penilaian rutin terhadap kinerja peserta OJT untuk memastikan pencapaian tujuan pembelajaran.

Dengan implementasi saran-saran tersebut, diharapkan program OJT dapat menghasilkan sumber daya manusia yang kompeten dan siap menghadapi tantangan di industri penerbangan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Alfian, R. D., & Hartono, B. (2023). *Pengaruh Kebosanan dan Kelelahan Kerja Sumber Daya Manusia Terhadap Kinerja Karyawan PDAM Tirta Bhagasaki Bekasi*. 2(1), 63–71.
- Amanda, V., Basaria, D., & Fahlevi, R. (2024). *Analisis Pengaruh Employee Engagement terhadap Inovasi Kerja Karyawan di Jakarta*. 4(1), 62–70. <https://doi.org/10.38156/psikowipa.v>
- Armstrong, M., & Taylor, S. (2020). Armstrong's Handbook of Human Resource Management Practice (15th ed.). *Kogan Page*.
- Company, P. (2025). *Employee Engagement Activities Support Business Strategy*. Pluxee Company. [https://www.inspirus.com/resources/case-studies/employee-engagement-activities-business-strategy-case-study/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.inspirus.com/resources/case-studies/employee-engagement-activities-business-strategy-case-study/?utm_source=chatgpt.com)
- Dessler, G. (2020). Human Resource Management (16th ed.). *Pearson*.
- Gallup. (2021). *State of the global workplace: Employee engagement insights*.
- Indonesia, P. A. P. (2024). *InJourney Airports*. Berita Dan Siaran Pers. [www.injourneyairports.id](http://www.injourneyairports.id)
- Indonesia, R. (2001). *Presiden republik indonesia*.
- International., A. C. (2021). *Airport Performance Measurement Report*.
- Kahn, W. A. (1990). Psychological conditions of personal engagement and disengagement at work. *Academy of Management Journal*, 33(4), 692–724.
- Kaplan, R. S., & Norton, D. P. (1996). The Balanced Scorecard: Translating Strategy into Action. *Norton, D. P.*
- Kemenhub. (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*.
- Mangkunegara, A. P. (2017). Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan. *Remaja Rosdakarya*.
- Novi V. (2024). *Pengertian Struktur Organisasi: Fungsi, Jenis, dan Contoh*. Gramedia Blog. <https://www.gramedia.com/literasi/struktur->

organisasi/#1\_Memberi\_Kejelasan\_Tanggung\_Jawab

Perhubungan, K. (2025). *Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani*. Siaran Pers. <https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/bandara/228>

Posner, B. Z., & Kouzes, J. M. (2011). The Leadership Challange. *Journal of Education and Vocational Research*, 1(1), 1–3.

Prasadjaningsih, M. C. O., & Alexandra, M. (2022). *IMPACT OF EMPLOYEE ENGAGEMENT AND MOTIVATION ON EMPLOYEE PERFORMANCE IN PT. INDONESIA MOROWALI INDUSTRIAL PARK*. 3(2), 232–243.

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

Robbins, S. P., & Judge, T. A. (2019). *Organizational Behavior* (18th ed.). Pearson.

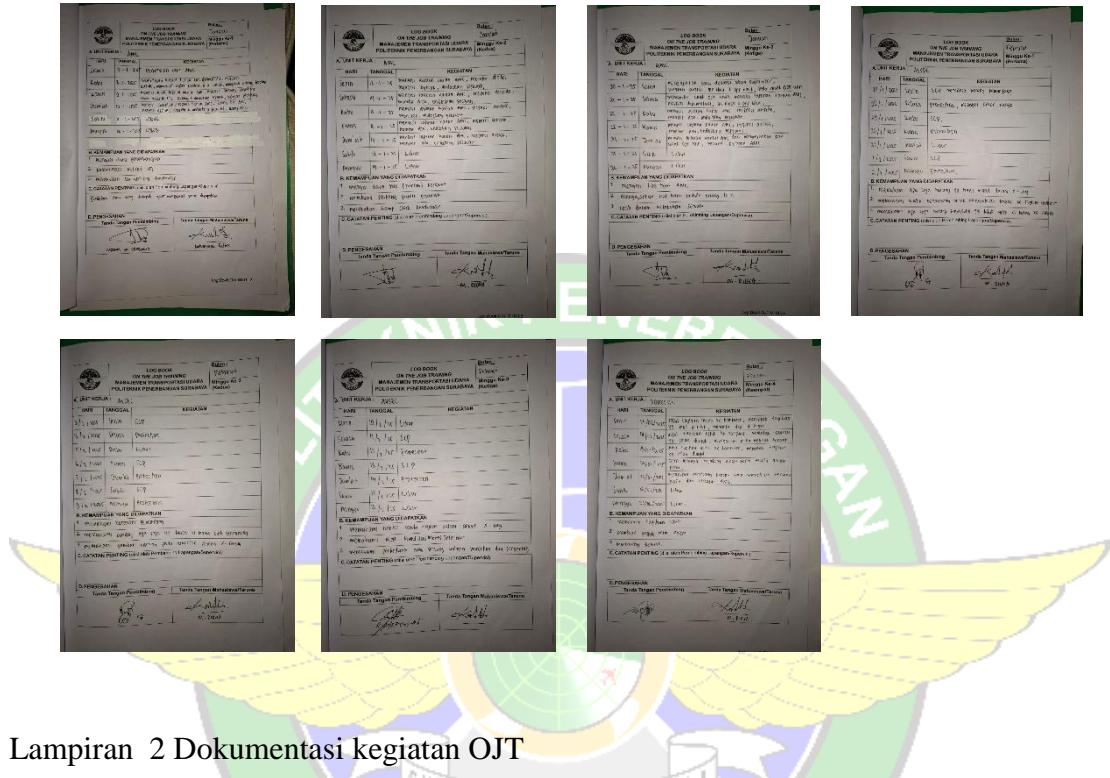
Schaufeli, W. B., Salanova, M., González-Romá, V., & Bakker, A. B. (2002). The measurement of engagement and burnout: A two sample confirmatory factor analytic approach. *Journal of Happiness Studies*, 3, 71–92.

Susihono, W. (2014). *ASSESSMENT KEBOSANAN KERJA KARYAWAN SEBAGAI DASAR EVALUASI KINERJA ASPEK TASK, ORGANISASI DAN LINGKUNGAN PERUSAHAAN; STUDI KASUS DI KAWASAN INDUSTRI TANGERANG-BANTEN*.

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

## LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Log Book OJT



Lampiran 2 Dokumentasi kegiatan OJT

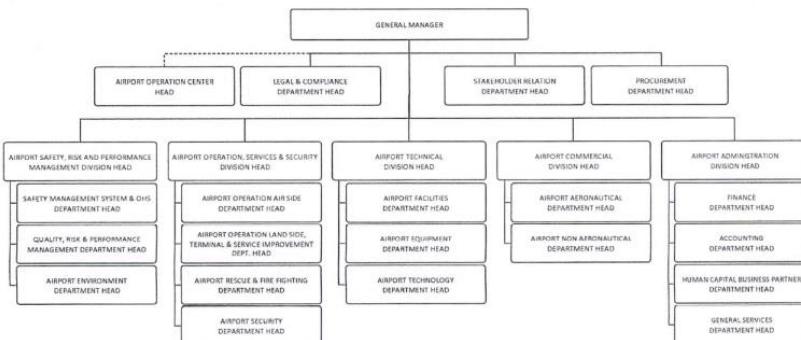




### Lampiran 3 Dokumentasi tambahan

#### STRUKTUR ORGANISASI KANTOR REGIONAL IV KANTOR CABANG BANDAR UDARA JENDERAL AHMAD YANI PT ANGKASA PURA INDONESIA

Lampiran Id Peraturan Direksi  
PT Angkasa Pura Indonesia  
Nomor : PD.DU.0034/D/2024  
Tanggal : 5 September 2024



a.n. DIREKSI  
DIREKTUR UTAMA  
  
FAIK FAHMI