

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN *ADVERTISING* PADA
AVIOBRIDGE SEBAGAI PENDAPATAN NONAERONAUTIKA
DI BANDAR UDARA JENDRAL AHMAD YANI SEMARANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

FITRA FAKHRIZAL DAVI
NIT. 30622085

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN *ADVERTISING* PADA
AVIOBRIDGE SEBAGAI PENDAPATAN NON AERONAUTIKA
DI BANDAR UDARA JENDRAL AHMAD YANI SEMARANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

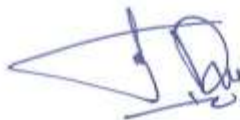
OPTIMALISASI PENGGUNAAN *ADVERTISING* PADA *AVIOBRIDGE* SEBAGAI PENDAPATAN NON AERONAUTIKA DI BANDAR UDARA JENDRAL AHMAD YANI SEMARANG

Oleh:
Fitra Fakhrizal Davi
30622085

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk
Menjadi syarat menyelesaikan *On the Job Training* (OJT).

Disetujui oleh :

Supervisor OJT



SADDAM MUDHO PRABOWO
NIP. 20244206

Dosen Pembimbing

M. J.  Tr.U
NIP. 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 :

FITRA FAKHRIZAL DAVI
NIT. 30622085

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 kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan hidayah dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan *On the Job Training (OJT)* dengan judul “OPTIMALISASI PENGGUNAAN ADVERTISING PADA AVIOBRIDGE SEBAGAI PENDAPATAN NON AERONAUTIKA DI BANDAR UDARA JENDRAL AHMAD YANI SEMARANG” ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

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

1. 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* Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

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

Semarang, 28 Februari 2025

Penulis



Fitra Fakhrizal Davi
NIT 30622085



DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|---------|
| HALAMAN JUDUL..... | ii |
| LEMBAR PERSETUJUAN..... | iii |
| KATA PENGANTAR..... | v |
| DAFTAR ISI | vii |
| DAFTAR GAMBAR | viii |
| DAFTAR TABEL..... | ix |
| BAB 1 PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Maksud dan Manfaat pelaksanaan OJT | 2 |
| BAB 2 PROFIL LOKASI OJT | 4 |
| 2.1 SEJARAH SINGKAT | 4 |
| 2.1.1 Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura | 5 |
| 2.1.2 Logo Perusahaan PT. Angkasa Pura..... | 7 |
| 2.1.3 Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura Indonesia | 9 |
| 2.1.4 Logo Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia..... | 10 |
| 2.2 Data Umum | 10 |
| 2.2.1 Layout Bandara | 11 |
| 2.2.2 Indikator Lokasi,Data Geografis Dan Data Administrasi Bandara | 12 |
| 2.2.3 Jam Operasi..... | 13 |
| 2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara | 13 |
| 2.2.5 <i>Parking Stand Sign Board</i> dan Koordinat Geografis | 14 |
| 2.2.6 <i>Aviobridge/Garbarata</i> | 15 |
| 2.3 Struktur Organisasi Perusahaan | 15 |
| BAB 3 TINJAUAN TEORI | 16 |
| 3.1 Bandar Udara | 16 |
| 3.2 Pendapatan Non Aeronautika..... | 16 |
| 3.3 <i>Aviobridge</i> | 17 |
| 3.4 <i>Advertising</i> | 18 |
| BAB 4 PELAKSANAAN OJT | 19 |
| 4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT..... | 19 |
| 4.1.1 Wilayah kerja | 19 |
| 4.1.2 Prosedur Pelayanan | 24 |
| 4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT | 28 |
| 4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT | 32 |
| 4.3 Permasalahan..... | 33 |
| 4.4 Penyelesaian..... | 35 |
| BAB 5 KESIMPULAN..... | 38 |
| 5.1 Kesimpulan | 38 |
| 5.2 Saran..... | 38 |
| DAFTAR PUSTAKA | 39 |
| LAMPIRAN | 40 |

DAFTAR GAMBAR

| | Halaman |
|---|---------|
| Gambar 2.1 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang | 4 |
| Gambar 2.2 Logo Angkasa Pura I (Lama) | 7 |
| Gambar 2.3 Logo Angkasa Pura I (Baru)..... | 8 |
| Gambar 2.4 Logo Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia | 10 |
| Gambar 2.5 Layout Bandara | 11 |
| Gambar 2.6 Struktur Organisasi Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang | 15 |
| Gambar 4.1 Jadwal OJT bulan Januari | 32 |
| Gambar 4.2 Jadwal OJT bulan Februari | 33 |
| Gambar 4.3 Jadwal OJT bulan Februari | 33 |
| Gambar 4.4 <i>Aviobridge</i> Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang..... | 33 |
| Gambar 4.5 Perjanjian kerja sama area <i>advertising</i> | 34 |
| Gambar 4.6 Jangka waktu perjanjian kerja sama | 34 |
| Gambar 4.7 Surat pernyataan kesanggupan standar kinerja lingkungan | 36 |
| Gambar 4.8 Surat pernyataan kesanggupan standar kinerja lingkungan | 36 |



DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|--|---------|
| Tabel 2.1 Indikator Lokasi, Data Geografis dan Data Administrasi Bandara | 12 |
| Tabel 2.2 Jam Operasi | 13 |
| Tabel 2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat | 14 |
| Tabel 2.4 Parking Stand Sign board dan Koordinat Geografis | 15 |
| Tabel 2.5 Letak <i>Aviobridge</i> | 15 |



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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

Politeknik Penerbangan Surabaya terdiri dari berbagai program studi, salah satunya adalah Manajemen Transportasi Udara (MTU). Pada OJT 1 ini kami mendapatkan 3 unit yaitu AMC, AVSEC, dan Komersil. Masing-masing memiliki tugas yang saling berkaitan dalam menjaga kelancaran operasional bandara, memastikan keamanan, serta mengoptimalkan pelayanan kepada pengguna jasa penerbangan.

Apron Movement Control (AMC) Bertugas mengelola operasional di sisi udara, seperti pengawasan apron, taxiway, dan runway. AMC memastikan pergerakan pesawat berjalan aman, efisien, dan sesuai dengan prosedur yang berlaku. *Aviation Security* (AVSEC) Bertanggung jawab atas keamanan di area bandara, baik sisi darat maupun udara. AVSEC berperan dalam mencegah ancaman yang dapat mengganggu operasional penerbangan melalui pemeriksaan penumpang, bagasi, dan kargo. Komersial terbagi menjadi dua unit, yaitu Aeronautika berfokus pada layanan yang berkaitan langsung dengan operasional penerbangan dan Non Aeronotika berfokus pada pengelolaan fasilitas komersial di bandara, seperti tenant retail, parkir, dan pelayanan penumpang. Ketiga unit ini bekerja secara sinergis untuk memastikan bahwa operasional bandara berjalan

lancar, aman, dan sesuai standar internasional. Melalui *On The Job Training* di Bandara Ahmad Yani Semarang, Mahasiswa tidak hanya mempelajari teori, tetapi juga mendapatkan pemahaman praktik tentang bagaimana setiap unit berkontribusi terhadap keberhasilan operasional bandara.

Untuk meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia yaitu dengan program *On the Job Training*. *On the Job Training* (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridharma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian masyarakat) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan serta ruang lingkup sesuai bidangnya. Kegiatan OJT dimaksudkan untuk menunjang peningkatan pendidikan, meningkatkan wawasan berpikir dan pengetahuan yang lebih luas, yang mana lulusannya diharapkan memiliki keahlian dan keterampilan yang dewasa ini sangat dibutuhkan, sehingga keberadaan dapat mendukung kualitas sumber daya manusia dalam menunjang pembangunan. Politeknik Penerbangan Surabaya ini bekerja sama dengan beberapa bandar udara di seluruh Indonesia, salah satunya yaitu Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

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

1.2 Maksud dan Manfaat pelaksanaan OJT

Adapun maksud dalam pelaksanaan OJT Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT (*On the Job Training*).
2. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (*On the Job Training*).

3. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar Udara lokasi *On The Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional dan keamanan penerbangan

4. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT (*On the Job Training*).
5. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (*On the Job Training*).
6. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

Manfaat dari *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut :

1. Supaya Mahasiswa dapat mengaplikasikan pengetahuan yang diperoleh selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya di lingkungan kerja.
2. Terwujudnya lulusan yang memiliki sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional untuk Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Memahami etika kerja dalam industri penyedia jasa dan membangun pengalaman praktis untuk memasuki sektor industri penerbangan.
4. Mengembangkan kemampuan komunikasi Mahasiswa dalam menyampaikan materi ilmiah secara lisan maupun tertulis, seperti dalam laporan OJT dan Tugas Akhir.

BAB 2

PROFIL LOKASI OJT



Gambar 2.1 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang
Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2.1 SEJARAH SINGKAT

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani (IATA: SRG, ICAO: WAHS) adalah sebuah bandar udara yang melayani Kota Semarang, Jawa Tengah, Indonesia. Bandara ini dinamai untuk menghormati Jenderal TNI (Anumerta) Ahmad Yani (1922-1965), yang merupakan Pahlawan Nasional Indonesia. Pada tahun 2018, bandara ini merupakan salah satu bandara dengan pertumbuhan tercepat di dunia berdasarkan persentase pertumbuhan. Bandara ini menjadi bandara Internasional dengan penerbangan pertama Garuda Indonesia ke Singapura pada bulan Agustus 2004. Bandara ini dioperasikan oleh PT Angkasa Pura yang mengelola bandara-bandara di bagian timur Indonesia.

Bandara ini dulunya merupakan pangkalan udara militer milik Tentara Nasional Indonesia (TNI) hingga tahun 1966, ketika bandara ini dinyatakan terbuka untuk penerbangan komersial domestik, namun tetap beroperasi sebagai pangkalan udara untuk TNI. Daerah tersebut umumnya dikenal sebagai Kalibanteng, oleh karena itu bandara ini dikenal sebagai Pangkalan Udara Kalibanteng. Terminal terapung baru bandara ini secara resmi dibuka oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 7 Juni 2018.

Bandara Ahmad Yani dulunya merupakan pangkalan udara militer untuk TNI Angkatan Darat. Bandara ini dibuka untuk penerbangan komersial setelah

adanya keputusan bersama antara Kepala Staf Angkatan Udara, Menteri Perhubungan, dan Kepala Staf Angkatan Darat pada tanggal 31 Agustus 1966. Sejak 1 Oktober 1995, pengelolaannya dialihkan ke PT Angkasa Pura. Hal ini menandai dimulainya fungsi komersial bandara secara penuh hingga saat ini.

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

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

2.1.1 Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura

Sejarah PT Angkasa Pura (Persero) atau dikenal juga dengan Angkasa Pura Airports sebagai pelopor perusahaan kebandarudaraan secara komersial di Indonesia bermula sejak tahun 1962. Ketika itu Presiden RI Soekarno baru kembali dari Amerika Serikat. Beliau menegaskan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum agar lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju.

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

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

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

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

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

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

2.1.2 Logo Perusahaan PT. Angkasa Pura

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



Gambar 2.2 Logo Angkasa Pura I (Lama)
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Perubahan tersebut berdasarkan keinginan manajemen yang bertujuan untuk menjadikan 13 bandar udara yang dikelolanya menjadi Airport City, sehingga

penyebutan perusahaan BUMN ini menjadi Angkasa Pura Airports. Perubahan identitas perusahaan merupakan upaya Angkasa Pura I untuk mengembangkan 46 citra perusahaan ke arah yang lebih baik dan membawa hasil yang nyata bagi pencapaian visi, misi, dan tujuan perusahaan.



Gambar 2.3 Logo Angkasa Pura I (Baru)
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

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

7. Penerapan simbol dengan sudut aerodinamis yang naik ke kanan mencerminkan tekad dan semangat transformasi yang progresif diupayakan demi kemajuan perusahaan.

2.1.3 Sejarah Singkat PT. Angkasa Pura Indonesia

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

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

Dan penambahan Tim Pertimbangan yang melibatkan pejabat dari berbagai unit kerja seperti Corporate Legal Group Head, Corporate Governance Group Head, Enterprise Risk Management Group Head, dan Stakeholder Management Division Head Angkasa Pura InJourney merupakan entitas yang dibentuk sebagai bagian dari Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II, yang masing-masing mengelola bandara di Indonesia. Pembentukan In Journey dimulai pada tahun 2021 sebagai respons terhadap kebutuhan untuk meningkatkan pengalaman penumpang dan efisiensi operasional di bandara. Dengan visi untuk menjadi perusahaan terkemuka dalam layanan transportasi udara yang berfokus pada kepuasan pelanggan dan keberlanjutan, InJourney berkomitmen untuk meningkatkan kualitas layanan dan mengembangkan infrastruktur bandara. Saat ini mengelola 35 bandara yaitu Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Kualanamu

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

2.1.4 Logo Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia

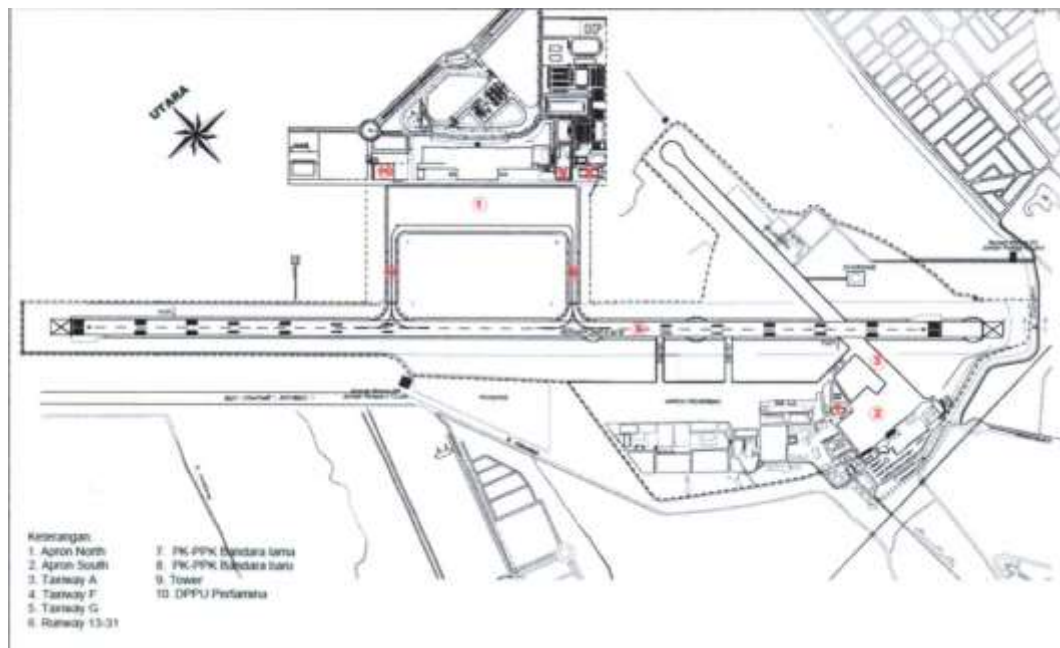


Gambar 2.4 Logo Perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2.2 Data Umum

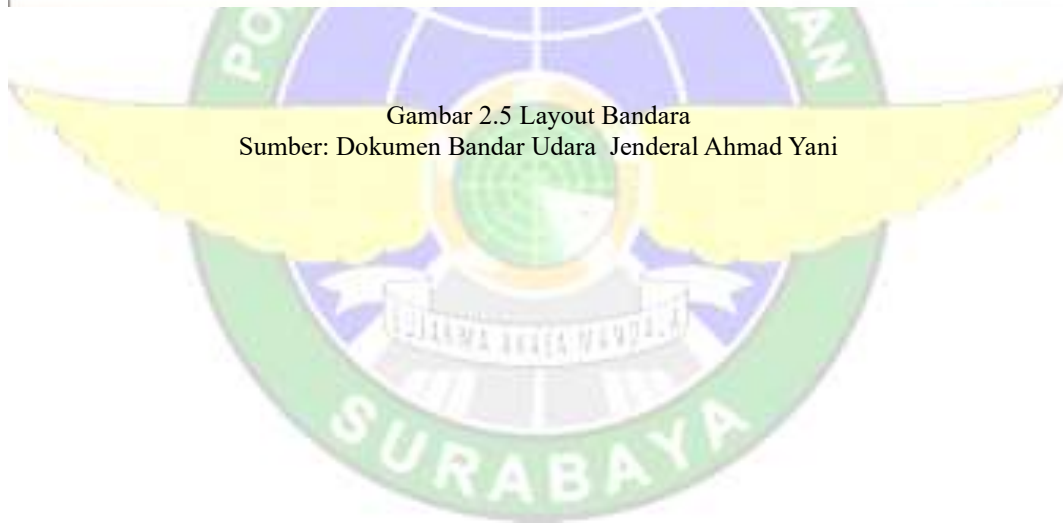
Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang adalah bandar udara yang terletak di Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Bandar udara ini memiliki *runway* 13 dan *runway* 31. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani memiliki kode IATA : SRG, ICAO: WAHS.

2.2.1 Layout Bandara



Gambar 2.5 Layout Bandara

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani



2.2.2 Indikator Lokasi, Data Geografis Dan Data Administrasi Bandara

| | |
|------------------------------------|---|
| Indikator Lokasi | : WAHS/SRG |
| Nama Bandar Udara | : Jenderal Ahmad Yani |
| Nama Kota | : Semarang |
| Koordinat titik | : 06°58'35.04"S 110° . 22' .37,4"E |
| Arah dan Jarak Ke Kota | : 3.65 km ke arah utara |
| Magnetik VAR /Tahun Perubahan | : 1° E (2020) / 0.04° Decreasing |
| Elevasi/Referensi Temperatur | : 11 ft (MSL) / 33° Celcius |
| Nama Penyelenggara Bandar Udara | : PT.ANGKASA PURA INDONESIA |
| Alamat Bandar Udara | : Jl. Bandara Ahmad Yani, Kelurahan Tambakharjo, Kecamatan Semarang Barat, Kota Semarang, Jawa Tengah 50145 |
| Nomor Telephone | : 024 - 86000600 |
| Fax | : 024 - 7603506 |
| Telex | : NIL |
| Email | : srg@angkasapura1.co.id |
| Tipe Lalu Lintas Penerbangan | : IFR, VFR |
| Keterangan | : - |

Tabel 2.1 Indikator Lokasi, Data Geografis dan Data Administrasi Bandara
(Sumber : AM Bandara Jenderal Ahmad Yani)

2.2.3 Jam Operasi

Berikut tabel mengenai data Jam Operasi Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

| | |
|---------------------------|---|
| Administrasi Bandar Udara | : Senin – Kamis : 08.00 – 16.30 WIB Jumat : 07.15 – 15.30 WIB |
| Handling | : Senin-Minggu : 06.00-24.00 |
| Keamanan Bandar Udara | : 24 Jam |
| Keterangan | : Local Time UTC +7 HR AIS Available at Surabaya Regional Office H24 |

Tabel 2.2 Jam Operasi

(Sumber : Sumber : AM Bandara Jenderal Ahmad Yani)

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Berikut tabel mengenai data Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

| | |
|------------------------------|---|
| Fasilitas kargo dan handling | :- Forklift 1 Unit -x-ray 2 unit -ETD 1 unit -Timbangan 2 unit -Hand Pallet 6 Unit -Hand Stacker 1 Unit -Pallet Plastik 191 unit -Kereta Human Remain 1 unit |
|------------------------------|---|

| | |
|---|--|
| Bahan bakar/oli/tipe | : Avtur Jet A1 dan Avgas 100/130 |
| Fasilitas Pengisian bahan bakar / Kapasitas | : -3 Fuel Truck 12000 L Jet A1 -1 Fuel Truck 7000 L Jet A1 -1 Fuel Truck 7000 L Avgas -1 Ground Tank 400 KL |
| Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat Udara | : NIL |

Tabel 2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara
(Sumber : Sumber : AM Bandara Jenderal Ahmad Yani)

2.2.5 *Parking Stand Sign Board* dan Koordinat Geografis

Berikut tabel mengenai data Parking Stand Sign Board dan Koordinat

Geografis

| No | Nomor Parkir | Koordinat Geografis (WGS-84) | | Kapasitas |
|----|--------------|------------------------------|-------------------|-------------------|
| | | Lintang | Bujur | |
| 1 | N1 | 06o 58' 06.11" S | 110o 22' 33.94" E | B 737-900ER/A 320 |
| 2 | N2 | 06o 58' 05.26" S | 110o 22' 32.93" E | B 737-900ER/A 320 |
| 3 | N3 | 06o 58' 04.38" S | 110o 22' 31.89" E | B 737-900ER/A 320 |
| 4 | N4 | 06o 58' 03.53" S | 110o 22' 30.88" E | B 737-900ER/A 320 |
| 5 | N5 | 06o 58' 02.59" S | 110o 22' 29.76" E | B 737-900ER/A 320 |
| 6 | N6 | 06o 58' 01.64" S | 110o 22' 28.64" E | B 737-900ER/A 320 |
| 7 | N7 | 06o 58' 00.70" S | 110o 22' 27.52" E | B 737-900ER/A 320 |
| 8 | N8 | 06o 57' 59.75" S | 110o 22' 26.40" E | B 737-900ER/A 320 |
| 9 | N9 | 06o 57' 58.87" S | 110o 22' 25.36" E | B 737-900ER/A 320 |

| | | | | |
|----|-----|------------------|-------------------|-------------------|
| 10 | N10 | 06o 57' 58.02" S | 110o 22' 24.35" E | B 737-900ER/A 320 |
| 11 | N11 | 06o 57' 57.13" S | 110o 22' 23.30" E | B 737-900ER/A 320 |
| 12 | N12 | 06o 57' 56.28" S | 110o 22' 22.59" E | B 737-900ER/A 320 |

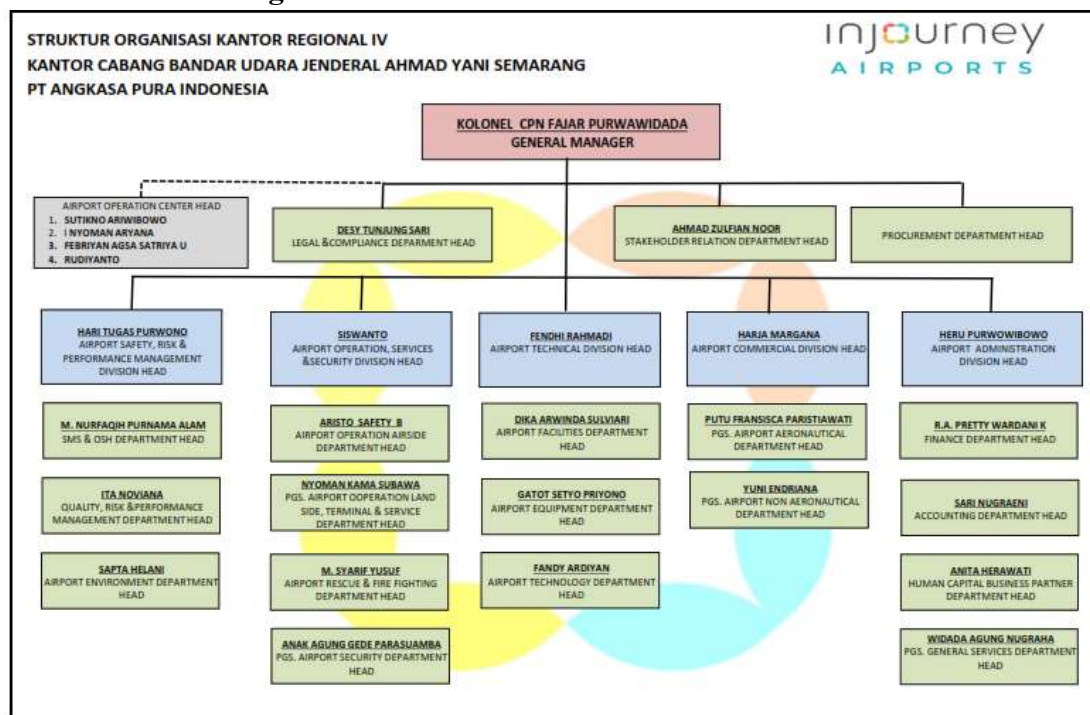
Tabel 2.4 Parking Stand Sign board dan Koordinat Geografis
(Sumber : AM Bandara Jenderal Ahmad Yani)

2.2.6 Aviobridge/Garbarata

| No | Aviobridge | Parking Stand |
|----|------------|---------------|
| 1 | Avio 1 | 5 |
| 2 | Avio 2 | 6 |
| 3 | Avio 3 | 7 |

Tabel 2.5 Letak Aviobridge
(Sumber : AM Bandara Jenderal Ahmad Yani)

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2.6 Struktur Organisasi Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar Udara adalah fasilitas yang digunakan oleh pesawat udara dan helikopter untuk lepas landas maupun mendarat. Bandar Udara juga dapat didefinisikan sebagai suatu fasilitas penghubung antara moda transportasi udara dengan moda transportasi darat yang berfungsi memberikan pelayanan bagi keberangkatan dan kedatangan pesawat, bongkar muat barang/kargo, serta naik turunnya penumpang.

Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization (ICAO) 2016*) Bandar udara adalah area tertentu di suatu wilayah baik daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang dimanfaatkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Kementrian Perhubungan 2009) pasal 1 ayat 33, Bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya. Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah sebuah fasilitas yang digunakan oleh pesawat terbang untuk lepas landas, mendarat, serta proses operasional lainnya.

3.2 Pendapatan Non Aeronautika

Pendapatan Non Aeronautika merupakan salah satu sumber pemasukan utama bagi bandara di samping pendapatan Aeronautika yang berasal dari layanan penerbangan. Pendapatan ini diperoleh dari berbagai aktivitas komersial yang tidak berhubungan langsung dengan operasional pesawat udara, seperti penyewaan ruang

ritel, restoran, parkir kendaraan, periklanan, dan layanan tambahan lainnya (Candra et al. 2024). Dengan meningkatnya persaingan antarbandara, optimalisasi pendapatan Non Aeronautika menjadi semakin krusial untuk menjaga keberlanjutan dan perkembangan bandara.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan non-Aeronautika meliputi strategi pemasaran yang efektif, volume lalu lintas penumpang, serta pemanfaatan ruang komersial yang optimal. Bandara yang memiliki jumlah penumpang tinggi dan fasilitas komersial yang menarik cenderung menghasilkan pendapatan non-Aeronautika yang lebih besar. Selain itu, kerja sama dengan pihak ketiga dalam pengelolaan bisnis di bandara juga dapat memengaruhi efektivitas strategi ini. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan yang tepat agar pengelola bandara dapat mengendalikan harga dan alokasi ruang secara lebih kompetitif.

3.3 *Aviobridge*

Aviobridge, atau lebih dikenal sebagai garbarata, merupakan fasilitas yang menghubungkan terminal bandara dengan pintu pesawat, memungkinkan penumpang naik dan turun pesawat secara lebih aman dan nyaman. Keberadaan *aviobridge* sangat penting dalam meningkatkan efisiensi operasional di bandara, terutama dalam mempercepat proses boarding dan disembarkasi pesawat menurut (Utami and Jumlad 2023). Dengan adanya *aviobridge*, risiko kecelakaan atau gangguan di apron dapat dikurangi, sekaligus memberikan pengalaman perjalanan yang lebih baik bagi penumpang.

Selain berfungsi sebagai sarana pendukung operasional, *aviobridge* juga memiliki potensi besar dalam meningkatkan pendapatan non-Aeronautika bandara. Banyak bandara telah memanfaatkan *aviobridge* sebagai media periklanan yang strategis, mengingat letaknya yang sangat dekat dengan penumpang selama proses naik dan turun pesawat. Sehingga pemanfaatan *aviobridge* untuk periklanan perlu dikelola dengan baik agar tidak mengganggu kenyamanan dan keselamatan penumpang. Penggunaan teknologi digital, seperti LED screen atau video wall, dapat menjadi alternatif yang lebih fleksibel dibandingkan iklan statis, karena

memungkinkan penayangan beberapa iklan dalam satu layar secara bergantian. Dengan strategi yang tepat, *aviobridge* tidak hanya berfungsi sebagai infrastruktur pendukung operasional, tetapi juga sebagai aset komersial yang mampu meningkatkan pendapatan bandara.

3.4 *Advertising*

Advertising atau periklanan adalah strategi pemasaran yang bertujuan untuk memperkenalkan, mempromosikan, dan membujuk audiens terhadap suatu produk, layanan, atau ide. *Advertising* menjadi elemen penting dalam dunia bisnis karena dapat meningkatkan kesadaran untuk menarik calon pelanggan, serta mendorong penjualan. Menurut (Selawati 2022) Dalam era modern, *advertising* telah berkembang dengan pesat, tidak hanya terbatas pada media cetak seperti koran dan majalah, tetapi juga merambah ke media digital yang lebih interaktif dan luas jangkauannya.

Bandara menjadi tempat yang strategis bagi perusahaan untuk memperkenalkan produk atau layanan mereka. Selain itu, iklan di bandara cenderung lebih menarik perhatian karena penumpang biasanya memiliki waktu tunggu yang cukup lama, baik saat *check-in*, *boarding*, maupun menunggu bagasi. Selain itu, bandara juga menyediakan ruang untuk sponsorship, di mana suatu brand dapat bekerja sama dengan bandara untuk menampilkan logo atau pesan mereka di berbagai fasilitas, seperti ruang tunggu, gerbang keberangkatan, hingga *aviobridge*. Dengan perencanaan yang baik, *advertising* di bandara dapat menjadi salah satu sumber pendapatan Non Aeronautika yang optimal serta memberikan manfaat bagi semua pihak.

BAB 4

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan OJT (*On the Job Training*) yang dilaksanakan Mahasiswa/i berada di Bandar Udara jenderal Ahmad Yani Semarang yang terletak di Kelurahan Tambakharjo, Kecamatan Semarang Barat, Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Pelaksanaan kegiatan OJT (*On the Job Training*) dilakukan selama dua bulan pada Bulan Januari – Februari pada Tahun 2025.

Kegiatan OJT (*On the Job Training*) di Bandar Udara Ahmad Yani yang telah disepakati terdiri dari tiga unit kerja utama. Unit kerja tersebut meliputi unit Komersial Aeronautika yang menangani layanan dan operasional penerbangan dari aspek komersial meliputi PJP2U, PJKP2U, dan PJP4U Selanjutnya pada unit AMC (*Apron Movement Control*) yang mengontrol pergerakan pesawat, kendaraan operasional, dan koordinasi dengan *Air Traffic Control* (ATC) untuk kelancaran lalu lintas di *apron* dan *taxiway*. Dan terakhir yaitu unit AVSEC (*Aviation Security*) yang mana di Bandar udara Jenderal Ahmad Yani adalah *Aviation Security* yang bertugas dalam pengamanan bandar udara.

4.1.1 Wilayah kerja

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT), Mahasiswa D3 Manajemen Transportasi Udara MTU VII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Berikut wilayah kerja yang meliputi :

A. Unit Komersil

Organisasi kerja unit komersil di bandar udara Jenderal Ahmad Yani yaitu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada langsung di bawah General Manager sehingga unit komersil hanya berfokus mengembangkan usaha yang dapat melancarkan perencanaan bandara. Pada pelaporan data pihak komersial melakukan pelaporan langsung kepada General Manager.

Tugas dan fungsi komersil yaitu memasarkan kepada mitra untuk bekerja sama di bandara baik itu untuk non-Aeronautika maupun di Aeronautika. Sebagai contoh Non Aeronautika yaitu mitra yang ada di terminal yang tugasnya berniaga untuk kebutuhan pengguna jasa selama di bandara. Sedangkan untuk mitra Aeronautika lebih difokuskan di sisi udara contohnya

- PJP2U penyedia layanan yang bertanggung jawab terhadap pelayanan penumpang di bandara, mulai dari kedatangan hingga keberangkatan seperti Pelayanan check-in dan boarding, Informasi penerbangan kepada penumpang, Penanganan bagasi dan lost & found, Fasilitas penunjang seperti ruang tunggu, toilet, dan lift., Layanan bagi penumpang berkebutuhan khusus.
- PJKP2U pelayanan jasa kargo dan pos memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran logistik udara. Dengan adanya pengelolaan yang baik, pengiriman barang dan dokumen melalui jalur udara dapat berlangsung dengan aman, cepat, dan efisien.
- PJP4U pendaratan, penempatan, dan penyimpanan pesawat dengan memastikan operasional bandara berjalan lancar dan aman. Dengan pengelolaan yang baik, setiap pesawat dapat mendarat, diparkir, dan disimpan dengan efisien tanpa mengganggu lalu lintas udara atau menimbulkan risiko operasional

B. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control adalah suatu unit yang terdiri dari personel bandar udara yang memiliki lisensi dan tanggung jawab untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang dan pos di sisi udara.

Fungsi Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut :

1. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antara pesawat udara dan antara pesawat udara dengan obstacle.

2. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari apron dengan ADC.
3. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 262 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*) BAB 9 poin 9.6.6 dijelaskan bahwa Tugas Personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu :

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat di apron
4. Menjamin kebersihan di apron
5. Menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron
7. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat *Peak Hour/Peak Season*
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron
10. Melakukan investigasi terhadap *Incident / Accident* di apron dan melakukan pelaporan
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *Incident / Accident* tidak terulang lagi
12. Melakukan Monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand*.

Kegiatan pelayanan *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut :

1. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*.

Menyediakan *marshaller* dan *follow me service*.

2. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di apron.
3. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan emergency.
4. Membuat/mengadakan suatu pengaturan security.
5. Mengadakan control terhadap disiplin di apron.
6. Menjamin kebersihan apron.
7. Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di apron selalu dalam keadaan baik setiap saat.
8. Mengoperasikan *Aviobridge*/Garbarata.

Dalam melaksanakan tugasnya, Mahasiswa *On The Job Training* membantu unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengikuti pemeriksaan sisi udara, dimulai dari daerah apron sampai runway. Selain itu, Mahasiswa juga membantu untuk mengoperasikan garbarata atau *aviobridge*.

C. Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security adalah Personil Keamanan Penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9). *Aviation Security* (AVSEC) adalah sebuah unit kerja yang bertugas sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan bandar udara. Setiap penumpang, awak pesawat, maupun individu yang memasuki area keamanan terbatas diwajibkan menjalani proses pemeriksaan keamanan sebagaimana diatur dalam SKEP/2765/XII/2010. Tugas utama *Aviation Security* (AVSEC) meliputi:

1. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan pemeriksaan terhadap orang dan barang yang memasuki area terbatas, baik di terminal penumpang maupun area kargo, termasuk terminal khusus.
2. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan

pengamanan, pemeliharaan ketertiban umum, pengoperasian sistem keamanan CCTV, serta patroli di area terminal dan sisi udara (airside) bandara.

3. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan pengamanan, pemeliharaan ketertiban umum, serta patroli di area non-terminal, objek vital, dan kawasan perkantoran.

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandara unit AVSEC memiliki 8 regu dan membagi tugasnya dalam 2 regu per shiftnya dengan kekuatan 10 sampai 11 Orang dalam setiap pergantian shiftnya. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

1. Chif : 1 Orang
2. Assisten chif : 2 Orang
3. Regu Screening : 10 Orang
4. Regu Protection : 11 Orang
5. Jaga Malam : 6 Orang (3 screening 3 protection)

Untuk posisi dinasnya sebagai berikut:

1. Pos penjagaan Screening
 - SSCP (*Security Screening Check Point*)
 - PSCP (*Passenger Security Check Point*)
2. Protection (Terminal)
 - *Arrival*
 - *Ticketing*
 - *Transit*
 - *Cargo*
3. Protection (Non Terminal)
 - *Main Gate*

Untuk pergantian jam dinasnya sebagai berikut:

1. Shift pagi : (05.00 s/d 13.00 WIB)
2. Shift siang : (13.00 s/d 21.00 WIB)
3. Shift malam : (21.00 s/d 05.00 WIB)

Personel *Aviation Security* (Avsec) harus memahami berbagai macam karakter dan sifat-sifat para pengguna jasa baik dalam masalah penanganan masalah pengamanan maupun pelayanan. *Aviation Security* (Avsec) harus dapat menangani masalah dengan profesional dan tepat yang kembali mengacu kepada regulasi yang ketat. 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 Metal Detector*/HHMD)
4. Radio Genggam (*Handly Talky*/HT)
5. Telepon Local
6. Kamera pengawas (*Closed-Circuit Television*/CCTV)
7. Mobil Patroli

4.1.2 Prosedur Pelayanan

A. Unit Komersil

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

a) PJP4U

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

b) PJP2U

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

c) Aviobridge

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

d) Counter

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

e) PJKP2U

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

B. Unit AMC

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

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

C. Unit AVSEC

Berdasarkan pada beberapa kegiatan yang telah penulis lakukan, penulis menuliskan beberapa prosedur kegiatan yang dilakukan pada unit AVSEC.

a) *Area Protection*

1) *Transit*

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

2) *Main Gate*

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

3) *Cargo*

Cargo Screening merupakan pos pemeriksaan yang bertanggung jawab mengawasi akses masuk kargo atau barang yang akan diangkut ke dalam pesawat

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

4) *Ticketing*

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

5) *Arrival*

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

b) Area Screening

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

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

2) *Passanger Secutity 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.

4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT

A. 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*.

B. 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 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 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 kondisioperasional 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. Pengawasan *ambulans* dan VIP.

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

C. 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 17 Februari 2025 – 28 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. SSCP (*Security Screening Check Point*)

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

2. PPSCP (*Passanger Secutity Check Point*)

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

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Bulan Januari

| OUT AIRPORT OPERATION SERVICE & SECURITY DEPARTMENT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------------------------|--|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| TAHUN 2025 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PERIODE : JANUARI 2025 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025 | | | JANUARI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| | | | Rab | Kam | Jum | Sab | Mkn | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | Sab | Mkn | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | Sab | Mkn | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum | Sab | Mkn | Sen | Sel | Rab | Kam | Jum |
| NO | NAMA | | POLTEKBANG SURABAYA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Rizky Akbar Nur Pratomo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Laili Afrina Fadhillah | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Ramadhan Fala Polwananto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Altha Zulfia Vianegara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Jonathan Sergio Hekharansa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Imam Fajar Prasetya | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Dina Rakhmat Dini | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

P : Page (00.00 - 10.00 WIB)

D : Dini (10.00-21.00)Last Page 1

W : Week (00.00 - 17.00 WIB)

P : Pagi (06.00 - 12.00 WIB)
S : Siang (12.00-21.00 WIB)
M : Malam (08.00 - 17.00 WIB)

Gambar 4.1 Jadwal OJT bulan Januari
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Bulan Februari

| 02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025 | | FEBRUARI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------------|-----|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| | | Sab | Mis | Sen | Sen | Rab | Kam | Jum | Sab | Mis | Sen | Sen | Rab | Kam | Jum | Sab | Mis | Sen | Sen | Rab | Kam | Jum | Sab | Mis | Sen | Sen | Rab | Kam | Jum |
| NO | NAMA | POLTEKBANG SURABAYA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Muhammad Ridha | AVIATION | | | | | | | | | | | | | | AERONAUTICAL | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Uti Alifiana Fadilah | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Ramadhan Putra Purnomo | AERONAUTICAL | | | | | | | | | | | | | | S | L | S | P | P | P | S | P | L | S | S | P | | |
| 4 | Altha Zalfa Vismayati | | | | | | | | | | | | | | | S | L | S | P | P | P | L | S | P | P | S | S | | |
| 5 | Jonathan Sergio Hehamassa | | | | | | | | | | | | | | | S | S | S | L | P | S | P | P | S | L | P | S | | |
| 6 | Imam Fajar Prasetyo | P | P | S | P | S | L | L | S | S | P | P | P | L | L | P | P | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Rita Katharin Davi | L | L | P | S | S | P | P | L | L | S | S | P | P | S | S | L | AVIATION | | | | | | | | | | | |

Gambar 4.2 Jadwal OJT bulan Februari
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

| 02 DESEMBER 2024 - 14 MARET 2025 | | FEBRUARI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | | | |
| | | Sab | Mis | Sen | Sen | Rab | Kam | Jum | Sab | Mis | Sen | Sen | Rab | Kam | Jum | Sab | Mis | Sen | Sen | Rab | Kam | Jum | Sab | Mis | Sen | Sen | Rab | Kam | Jum | Sab | Mis | Sen | | | | |
| NO | NAMA | POLTEKBANG SURABAYA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Muhammad Ridha Pratomo | AVIATION | | | | | | | | | | | | | | AERONAUTICAL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Uti Alifiana Fadilah | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Ramadhan Putra Purnomo | AERONAUTICAL | | | | | | | | | | | | | | S | L | S | P | P | P | S | P | L | S | S | P | | | | | | | | | |
| 4 | Altha Zalfa Vismayati | | | | | | | | | | | | | | | S | L | S | P | P | P | L | S | P | P | S | S | | | | | | | | | |
| 5 | Jonathan Sergio Hehamassa | | | | | | | | | | | | | | | S | S | S | L | P | S | P | P | S | L | P | S | | | | | | | | | |
| 6 | Imam Fajar Prasetyo | P | P | S | P | S | L | L | S | S | P | P | P | L | L | P | P | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Rita Katharin Davi | L | L | P | S | S | P | P | L | L | S | S | P | P | S | S | L | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| KETERANGAN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | AVIATION | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Gambar 4.3 Jadwal OJT bulan Februari
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

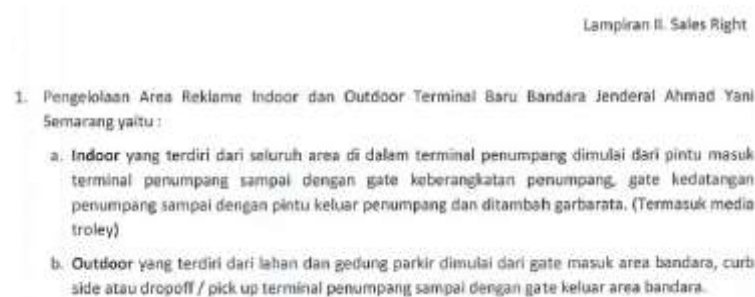
4.1.4 Permasalahan

Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang memiliki 12 parking stand, di mana parking stand 5, 6, dan 7 telah dilengkapi dengan fasilitas *Aviobridge*. Namun, hingga saat ini, ketiga *Aviobridge* tersebut belum dimanfaatkan sebagai media *advertising*, yang seharusnya dapat menjadi sumber pendapatan Non Aeronautika tambahan bagi bandara.



Gambar 4.4 *Aviobridge* Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang
Sumber ; Dokumentasi Pribadi

Unit Komersial Non Aeronautika berfokus pada mengelola pendapatan dari sektor di luar operasional penerbangan, termasuk *advertising*, penyewaan lahan, dan fasilitas lainnya. Saat ini, seluruh pengelolaan *advertising* di bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang, baik indoor maupun outdoor, berada di bawah kontrak Injourney Aviation Services (IAS). IAS kemudian memberikan kontrak eksklusif kepada pihak ketiga sebagai pengelola utama *advertising*.



Gambar 4.5 Perjanjian kerja sama area *advertising*
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

B. JANGKA WAKTU

Perjanjian ini berlaku terhitung sejak tanggal 1 Mei 2019 atau apabila terdapat percepatan kegiatan usaha maka Tanggal Mulai adalah sebagaimana tertuang dalam Berita Acara Operasional, dengan ketentuan sebagai berikut:

| No | Lokasi Periklanan | Jangka Waktu |
|----|-----------------------|-------------------------------|
| 1 | Area Indoor & Outdoor | 1 Mei 2019 s.d. 30 April 2025 |
| 2 | Area Exhibition Hall | 1 Mei 2019 s.d. 30 April 2020 |

Gambar 4.6 Jangka waktu perjanjian kerja sama
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Dari perjanjian diatas sehingga terdapat beberapa permasalahan utama dalam sistem ini, yaitu:

1. Tingginya tarif pemasangan iklan yang ditetapkan oleh pihak ketiga, sehingga hanya sedikit perusahaan yang ingin menggunakan medianya.
2. Distribusi iklan yang tidak merata, menyebabkan beberapa area strategis seperti *aviobridge* tidak tersentuh oleh *advertising*, padahal memiliki potensi besar sebagai media promosi.
3. Kurangnya fleksibilitas bagi bandara dalam menentukan strategi pemasangan iklan, karena seluruh keputusan terkait *advertising* berada di tangan pihak ketiga.

4. Pendapatan Non Aeronautika dari sektor *advertising* menjadi kurang optimal, karena tidak adanya skema yang lebih kompetitif dan fleksibel dalam pengelolaan ruang iklan.

Aviobridge yang seharusnya dapat dimanfaatkan sebagai media promosi bernilai tinggi belum memberikan kontribusi pendapatan bagi bandara. Oleh karena itu, diperlukan solusi untuk mengoptimalkan pengelolaan di area *aviobridge*.

4.4 Penyelesaian

Untuk mengatasi permasalahan kurang optimalnya pendapatan *advertising* di Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang akibat sistem kontrak eksklusif dengan pihak ketiga, diperlukan langkah strategis dalam pengelolaan agar lebih fleksibel dan menguntungkan bagi bandara. Salah satu solusi utama adalah pengelolaan *advertising* secara langsung oleh Angkasa Pura Indoneisa atau Bandara Jenderal Ahmad Yani setelah masa kontrak dengan pihak ketiga berakhir. Dengan tujuan agar, bandara dapat menyesuaikan harga sewa iklan agar lebih kompetitif dan dapat menjangkau lebih banyak perusahaan tanpa harus bergantung pada kebijakan pihak ketiga yang menetapkan tarif tinggi.

Dalam menentukan mitra *advertising* ke depan, bandara dapat menerapkan seleksi terbuka dengan sistem yang lebih transparan, merujuk pada KEP 33 2023 tentang Pedoman kegiatan komersial, sebagai dasar regulasi dalam pengelolaan pemasangan iklan di lingkungan bandara. Hal ini untuk memastikan bahwa mitra yang bekerja sama tidak hanya berasal dari satu pihak eksklusif, tetapi lebih beragam dan kompetitif, sehingga peluang kerja sama lebih terbuka dan pendapatan dari sektor Non Aeronautika dapat meningkat.

Selain itu, perlu dilakukan optimalisasi *aviobridge* sebagai ruang iklan dengan mempertimbangkan konsep bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang yaitu *Eco Green Airport*, dengan tujuan menciptakan sarana dan prasarana yang ramah lingkungan. Salah satu langkah yang dapat diterapkan adalah penggunaan media iklan yang lebih modern dan berkelanjutan. Sebelum kontrak berjalan, mitra kerja juga diwajibkan untuk menandatangani surat pernyataan kesanggupan dalam

menerapkan standar kinerja lingkungan guna memastikan bahwa kegiatan periklanan tetap sejalan dengan prinsip keberlanjutan yang diterapkan oleh bandara.

Dikawatir mengutip dokumen tersebut Perjanjian Sewa, di bawah ini adalah format yang digunakan untuk diisi dan mengisi pernyataan dokumen:

[KOP PERUSAHAAN/LEMBAGA]

**SURAT PERNYATAAN KESANGGUPAN
PELAKSANAAN KINERJA LINGKUNGAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Pemegang Jarak: _____

Instansi/Perusahaan: _____

Alamat: _____

Alamat Telepon: _____

Tanggal Surat: _____

Surat Pernyataan Kesanggupan Pelaksanaan Kinerja Lingkungan

Menyatakan bahwa, kami berakademi dan sanggup melaksanakan syarat pelaksanaan kerja atau aktivitas di Bandar Udara untuk mencapai kinerja lingkungan sesuai Sistem Manajemen Lingkungan yang ada di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:

1. Mitra wajib mematuhi semua peraturan yang berlaku yang ditetapkan sebagai standar, prosedur dan praktik, sehingga pelaksanaan kerja dapat dilaksanakan dengan benar.
2. Mitra dapat menerima standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
3. Mitra wajib mematuhi semua peraturan yang berlaku yang ditetapkan sebagai standar, prosedur dan praktik, sehingga pelaksanaan kerja dapat dilaksanakan dengan benar.
4. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
5. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
6. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
7. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
8. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
9. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
10. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:

Gambar 4.7 Surat pernyataan kesanggupan standar kinerja lingkungan
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Dikawatir mengutip dokumen tersebut Perjanjian Sewa, di bawah ini adalah format yang digunakan untuk diisi dan mengisi pernyataan dokumen:

[KOP PERUSAHAAN/LEMBAGA]

**SURAT PERNYATAAN KESANGGUPAN
PELAKSANAAN KINERJA LINGKUNGAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Pemegang Jarak: _____

Instansi/Perusahaan: _____

Alamat: _____

Alamat Telepon: _____

Tanggal Surat: _____

Surat Pernyataan Kesanggupan Pelaksanaan Kinerja Lingkungan

Menyatakan bahwa, kami berakademi dan sanggup melaksanakan syarat pelaksanaan kerja atau aktivitas di Bandar Udara untuk mencapai kinerja lingkungan sesuai Sistem Manajemen Lingkungan yang ada di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:

1. Mitra wajib mematuhi semua peraturan yang berlaku yang ditetapkan sebagai standar, prosedur dan praktik, sehingga pelaksanaan kerja dapat dilaksanakan dengan benar.
2. Mitra dapat menerima standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
3. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
4. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
5. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
6. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
7. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
8. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
9. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:
10. Mitra wajib mematuhi standar pengendalian limbah beracun untuk mengelola limbah dan zat kimia yang dihasilkan dari kegiatan. Limbah dan limbah beracun harus dikelola dengan benar sesuai standar yang berlaku di Bandara PT Angkasa Pura (Persero), antara lain:

Gambar 4.8 Surat pernyataan kesanggupan standar kinerja lingkungan
Sumber : Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Selanjutnya, diperlukan evaluasi yang menyeluruh terhadap kontrak kerja sama *advertising* untuk memastikan bahwa pengelolaannya lebih inklusif dan tidak terbatas pada satu pihak saja. Apabila kerja sama dengan pihak ketiga tetap dilakukan, bandara sebaiknya memiliki peran yang lebih aktif dalam mengatur

kebijakan pemasangan iklan, termasuk dalam aspek penyesuaian harga, distribusi ruang iklan, serta durasi kontrak yang lebih fleksibel. Dengan demikian, pengelolaan *advertising* dapat berjalan lebih optimal dan tetap memberikan manfaat maksimal bagi bandara serta mitra bisnis yang terlibat.

Dengan langkah-langkah ini, pemanfaatan *aviobridge* sebagai media promosi dapat lebih optimal, pendapatan *advertising* dapat meningkat, dan sistem pengelolaan iklan di Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang dapat berjalan lebih kompetitif.



BAB 5

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Pengelolaan *advertising* di Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang saat ini masih menghadapi beberapa kendala kurang optimal terutama terkait dengan sistem kontrak eksklusif yang ada. Termasuk penetapan harga yang tinggi dan distribusi ruang iklan yang belum merata, sehingga berpengaruh terhadap optimalisasi pendapatan Non Aeronautika bandara. Salah satu area potensial yang belum dimanfaatkan secara maksimal adalah *aviobridge*, yang seharusnya dapat menjadi media promosi strategis bagi berbagai perusahaan.

Sebagai bandara yang menerapkan konsep *Eco Green Airport*, perlu adanya pendekatan inovatif dalam pemanfaatan ruang iklan, seperti penggunaan teknologi. Selain itu, diperlukan evaluasi terhadap kebijakan kontrak kerja sama *advertising* agar pengelolaan lebih fleksibel dan terbuka bagi berbagai mitra bisnis. Dengan strategi yang tepat, bandara dapat mengoptimalkan pendapatan dari sektor *advertising* sekaligus tetap mendukung konsep ramah lingkungan.

5.2 Saran

Untuk mengoptimalkan pendapatan *advertising* di Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang, pengelolaan iklan sebaiknya dilakukan tanpa bergantung pada kontrak eksklusif dengan satu pihak. Seleksi mitra *advertising* harus lebih transparan dan kompetitif sesuai regulasi KEP 33 2023 agar peluang kerja sama lebih terbuka dan pendapatan Non Aeronautika dapat meningkat. Selain itu, konsep *Eco Green Airport* perlu diterapkan dalam periklanan dengan penggunaan material ramah lingkungan.

Bandara juga dapat mempertimbangkan diversifikasi media periklanan dengan memanfaatkan ruang yang belum dioptimalkan, seperti *aviobridge*, serta menerapkan sistem tarif yang lebih kompetitif agar dapat menarik lebih banyak pengiklan. Evaluasi berkala terhadap kebijakan pemasangan iklan juga penting untuk memastikan bahwa pengelolaannya tetap efisien, berkelanjutan, dan memberikan manfaat maksimal bagi semua pihak yang terlibat.

DAFTAR PUSTAKA

- Candra, Danar Adi, Dwi Afriyanto, Politeknik Penerbangan, Indonesia Curug, and Latar Belakang Masalah. 2024. "Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Non Aeronautical Di Bandara : Lokasi Strategis , Volume Lalu Lintas , Ruang Komersial , Strategi Pemasaran Dan" 1 (4): 374–87.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). 2016. *Annex 14 - Volume I: Aerodrome Design and Operations. ICAO International Civil Aviation Organization.* Vol. I. <https://www.pilot18.com/wp-content/uploads/2017/10/Pilot18.com-ICAO-Annex-14-Volume-1-7th-Edition-2016.pdf>.
- Kementrian Perhubungan. 2009. "Peraturan Tentang Penerbangan." *Undang Undang No 1*.
- Selawati, Nur. 2022. "Jurnal Syntax Transformation." *Jurnal Syntax Transformation* 3 (3): 147–56. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/100958044/203-libre.pdf?1681195558=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DPsikologi_Perkembangan_Akhlak_Perspektif.pdf&Expires=1703665572&Signature=cyC6mPWMT-f2xzUa4oBUcYvIAp0fM-3kLhUSQ6n2iGrGrIsr8cqmq6cDg7.
- Utami, Anisa Mega, and Walid Jumlad. 2023. "Analysis of the Use of Aviobridge to Improve on Time Performance at Jenderal Ahmad Yani International Airport Semarang." *QISTINA: Jurnal Multidisiplin Indonesia* 2 (1): 365–72. <https://doi.org/10.57235/qistina.v2i1.476>.

LAMPIRAN

