

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ECSYS DALAM
MENINGKATKAN EFISIENSI OPERASIONAL DI BANDAR
UDARA JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

IMAM FAJAR PRASETYO
NIT.30622089

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PENGGUNAAN ECSYS DALAM MENINGKATKAN EFISIENSI OPERASIONAL DI BANDAR UDARA JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*

Oleh :
Imam Fajar Prasetyo
NIT. 30622089

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

Disetujui oleh:

Supervisor



SADDAM M.PRABOWO
NIP. 20244206

Dosen Pembimbing



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

Mengetahui
Airport Operation, Services & Security Division Head
Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang



SISWANTO
NIP. 20240389

LEMBAR PENGESAHAN

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

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., M.T.
NIP. 19650110 199103 1 004

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, laporan *On The Job Training* yang berjudul “OPTIMALISASI PENGGUNAAN ECSYS DALAM MENINGKATKAN EFISIENSI OPERASIONAL DI BANDAR UDARA JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG” ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On The Job Training* ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggung jawab selama melaksanakan *On The Job Training* dan salah satu syarat untuk menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses pelaksanaan *On The Job Training* ini, terutama kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, atas rahmat dan hidayah-Nya.
2. Kedua Orang Tua, atas doa, semangat, dan dukungan yang diberikan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak KOL.CPN.Dr.Fajar Purwawidada, MH, MSc. MTr.(Han) selaku *General Manager* Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang, atas kesempatan penelitian yang diberikan.
5. Bapak Siswanto, selaku *Airport Operation Services & Security Division Head*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.
6. Bapak Aristo Safety B, selaku *Airport Operations Airside Departement Head*.
7. Bapak Anak Agung Gede Parasuamba selaku *Airport Security Derpatement Head*.
8. Ibu Nita Shobah, selaku *Human Capital Officer*, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.
9. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Kepala Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
10. Bapak M.Jatayu, A.Md.M.Tr.U selaku pembimbing dan penguji laporan *On The Job Training* yang senantiasa membimbing dan membantu dalam penyusunan laporan *On The Job Training*.

11. Bapak Saddam M.Prabowo selaku *supervisor* dan penguji laporan *On The Job Training* yang senantiasa membimbing dan membantu dalam penyusunan laporan *On The Job Training*.
12. Ibu Nevsi Rizki Herlina Putri, S.E selaku supervisor *On The Job Training* yang senantiasa membimbing dan membantu dalam penyusunan laporan *On The Job Training*.
13. Kepala Unit dan seluruh jajaran staff di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, atas bantuan selama proses pengumpulan data yang diperlukan dalam penulisan laporan ini.
14. Seluruh dosen dan sivitas akademika Prodi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
15. Teman-teman Taruna *On The Job Training* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.
16. Teman-teman seangkatan Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan 8 serta adik-adik Angkatan 9 dan 10, atas dukungan yang diberikan.

Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan pihak-pihak terkait. Kami menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan laporan ini. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Semarang, 15 Februari
2025



Imam Fajar Prasetyo
NIT. 20622089

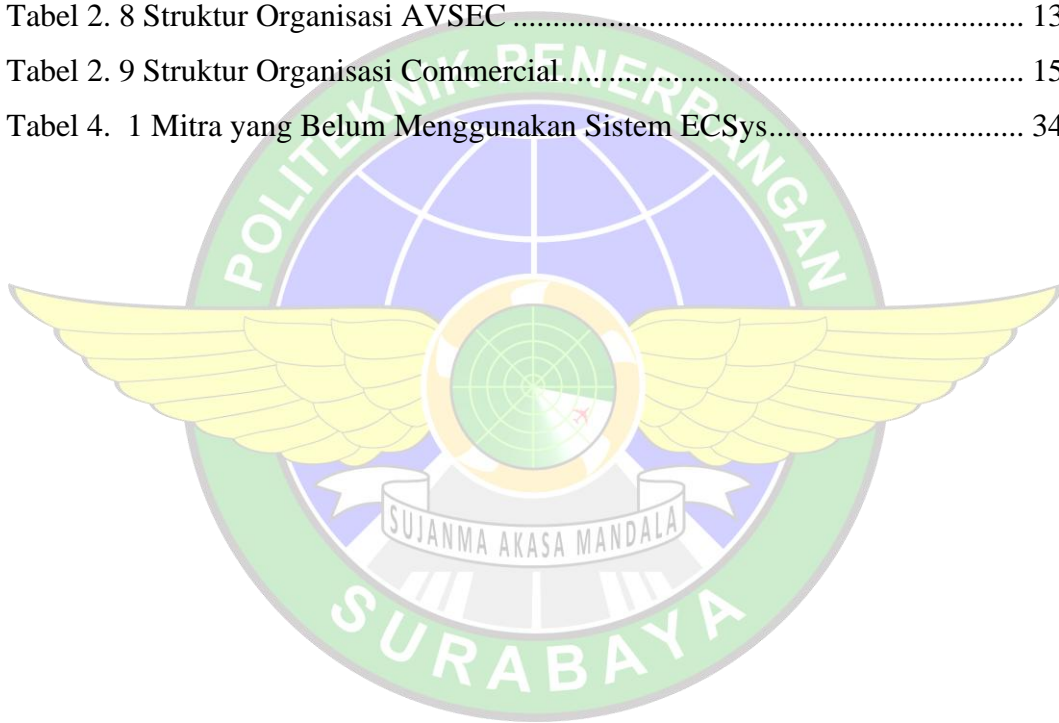
DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat OJT	3
BAB II.....	4
PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Profil Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.....	4
2.1.1 PT.Angkasa Pura Indonesia	5
2.2 Data Umum Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang	7
2.2.1 Fasilitas <i>Airside</i>	8
2.2.2 Fasilitas <i>Landside</i>	10
2.2.3 Fasilitas Transportasi Darat.....	10
2.3 Struktur Organisasi.....	12
2.3.1 Struktur Organisasi InJourney	12
2.3.2 Struktur Organisasi Perusahaan	12
2.3.3 Struktur Organisasi <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	13
2.3.4 Struktur Organisasi <i>Airport Security (AVSEC)</i>	13
2.3.5 Struktur Organisasi <i>Commercial</i>	15
BAB III	17
TINJAUAN TEORI	17
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	17
3.1.1 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.....	17

3.2	Operasional.....	18
3.3	Efisiensi	19
3.4	ECSys	19
3.5	Optimalisasi.....	19
BAB IV	.....	20
PELAKSANAAN OJT	.....	20
4.1	Lingkup Pelaksanaan OJT	20
4.1.1	Wilayah Kerja	20
4.1.2	Prosedur Pelayanan	23
4.1.3	Deskripsi Jurnal Aktivitas OJT	27
4.2	Jadwal	30
4.3	Permasalahan	32
4.4	Penyelesaian Masalah.....	35
BAB V	.....	36
PENUTUP	.....	36
5.1	Kesimpulan.....	36
5.2	Saran	36
DAFTAR PUSTAKA	.....	38
LAMPIRAN	.....	39

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Spesifikasi Bandara.....	7
Tabel 2. 2 Karakteristik Fisik Runway	8
Tabel 2. 3 Taxiway.....	9
Tabel 2. 4 Apron	9
Tabel 2. 5 Fasilitas Airside.....	10
Tabel 2. 6 Fasilitas Transportasi Darat	10
Tabel 2. 7 Struktur Organisasi AMC	13
Tabel 2. 8 Struktur Organisasi AVSEC	13
Tabel 2. 9 Struktur Organisasi Commercial.....	15
Tabel 4. 1 Mitra yang Belum Menggunakan Sistem ECSys.....	34



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang	4
Gambar 2. 2 Logo perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia	5
Gambar 2. 3 Layout Bandara	7
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi InJourney	12
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang	12
Gambar 4. 1 Jadwal OJT Unit AMC.....	31
Gambar 4. 2 Jadwal OJT Unit AVSEC.....	31
Gambar 4. 3 Jadwal OJT Unit Commercial	31
Gambar 4. 4 Surat Perjanjian Mitra dengan Bandara Jenderal Ahmad Yani.....	33
Gambar 4. 5 Pelaporan Pendapatan Mitra	33
Gambar 4. 6 Tarif Kendaraan.....	35



DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran 1 Kegiatan On The Job Training 39
2. Lampiran 2 Jadwal Kegiatan OJT 1 42



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Lembaga Pendidikan dibawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang berfokus pada bidang penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki sebuah visi yaitu menjadi lembaga pendidikan penerbangan kelas dunia yang profesional dan mampu menghasilkan lulusan yang kompeten dan berdaya saing tinggi di industri jasa penerbangan nasional maupun internasional. Politeknik Penerbangan Surabaya menekankan pada pembelajaran teori serta praktik guna menghasilkan lulusan yang siap kerja dan mampu beradaptasi dengan perkembangan teknologi serta regulasi penerbangan.

Politeknik Penerbangan Surabaya terdiri dari berbagai program studi, salah satunya adalah Manajemen Transportasi Udara (MTU). Program studi ini bertujuan untuk mencetak tenaga profesional yang memiliki pemahaman mendalam mengenai manajemen operasional di industri penerbangan, pelayanan bandara, serta sistem pendukung operasional lainnya. Dalam rangka meningkatkan kompetensi dan pengalaman praktis, Taruna program studi ini diwajibkan untuk mengikuti *On The Job Training* di berbagai bandara guna memahami secara langsung bagaimana teori yang telah dipelajari diterapkan dalam dunia kerja. Salah satu aspek penting dalam operasional bandar udara adalah penggunaan teknologi untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas layanan, salah satunya melalui ECSys (*Epos Data Collection System*).

ECSys merupakan sistem yang digunakan di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang guna memonitoring pelaporan penjualan Mitra. Dengan penerapan ECSys, diharapkan proses pelaporan penjualan tidak terjadi kebocoran yang berakibat pada kehilangan pendapatan PT Angkasa Pura Indonesia.

Namun, dalam implementasinya terdapat beberapa mitra di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang tidak menggunakan sistem POS yang terintegrasi sistem ECSys. Oleh karena itu, diperlukan optimalisasi dalam penerapan ECSys

agar dapat memberikan manfaat maksimal dan meminimalisir kecurangan pelaporan yang berakibat pada kehilangan pendapatan.

Melalui laporan ini, penulis akan mengoptimalkan penggunaan sistem ECSys untuk meningkatkan efisiensi operasional di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Dengan pengalaman langsung selama *On The Job Training* di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, penulis berkesempatan untuk mempelajari penggunaan ECSys, mengidentifikasi kendala yang dihadapi serta memberikan rekomendasi strategi optimalisasi guna mendukung teknologi yang diterapkan di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

Pelaksanaan *On The Job Training* memiliki beberapa dasar hukum yang melandasi, di antaranya:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional;
3. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 481 Tahun 2012 tentang Lisensi Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 67 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 67*) tentang Standar Kesehatan dan Sertifikasi Personel Penerbangan;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 137 Tahun 2015 tentang Program 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.

1.2 Maksud dan Manfaat OJT

Pelaksanaan *On The Job Training* ini bermaksud untuk:

1. Memahami secara mendalam konsep dan fungsi ECSYS dalam mendukung operasional bandar udara.
2. Menganalisis efektivitas penerapan ECSYS dalam meningkatkan efisiensi proses pengelolaan data di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.
3. Mengidentifikasi kendala dalam penggunaan ECSYS serta mencari solusi optimalisasi sistem agar lebih efisien dan efektif.
4. Meningkatkan kompetensi taruna dalam aspek manajemen transportasi udara melalui pengalaman kerja langsung di lingkungan bandar udara.

Manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training* ini adalah sebagai berikut:

1. Menambah wawasan dan pemahaman mengenai operasional bandar udara, khususnya dalam penggunaan teknologi seperti ECSYS.
2. Mengembangkan keterampilan analitis dalam mengevaluasi efektivitas sistem yang digunakan di bandara.
3. Memperoleh pengalaman kerja nyata yang dapat menjadi bekal dalam dunia profesional setelah menyelesaikan pendidikan.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Profil Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang



Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang
Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang (IATA: SRG, ICAO: WAHS) adalah bandar udara yang melayani Kota Semarang, Jawa Tengah. Nama Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang ini diambil dari Jenderal TNI Ahmad Yani seorang Pahlawan Nasional Indonesia. Pada awalnya, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang ini merupakan pangkalan udara militer TNI Angkatan Darat yang dikenal sebagai Pangkalan Udara Angkatan Darat Kalibanteng.

Pada 1 Oktober 1995 karena peningkatan frekuensi penerbangan sipil pada waktu itu, maka untuk meningkatkan kualitas pelayanan, pengelolaan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang diserahkan kepada PT. Angkasa Pura I, yang bertanggung jawab atas pengoperasian dan pengembangan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang untuk melayani Penerbangan komersial. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang menjadi Bandar Udara Internasional pada tahun 2004 setelah Garuda Indonesia membuka rute Semarang-Singapura.

Seiring berjalannya waktu dengan meningkatnya jumlah penumpang, dilakukan pengembangan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dengan

membangun terminal baru yang lebih modern dan luas. Terminal baru ini diresmikan pada 7 Juni 2018, dengan menggantikan terminal lama yang sudah tidak memadai. Pengembangan ini bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas layanan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang kepada penumpang.

Pada 2 April 2024 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, resmi tidak lagi menjadi Bandar Udara Internasional dan berubah statusnya menjadi bandar udara domestik bersama dengan beberapa bandar udara lainnya. Hal ini tertuang dalam keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 31 Tahun 2024. Dan pada 9 September 2024 pengelolaan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dikelola oleh PT. Angkasa Pura Indonesia setelah resmi digabungkan PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II.

2.1.1 PT. Angkasa Pura Indonesia



Gambar 2. 2 Logo perusahaan PT Angkasa Pura Indonesia
Sumber: 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.

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.

Pada tanggal 6 September 2024, PT Angkasa Pura Indonesia dibentuk dibawah naungan InJourney sebagai solusi strategis untuk meningkatkan konektivitas udara yang efisien dan efektif sekaligus mendukung ekosistem pariwisata guna mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi di Indonesia.(*SEJARAH ANGKASA PURA INDONESIA*, 2024)

Saat ini, InJourney Airports mengelola dan mengoperasikan sebanyak 37 bandara yang tersebar di wilayah barat, tengah, dan timur Indonesia; serta menjadi pengelola bandara terbesar nomor 5 di dunia. Bandara-bandara yang dikelola oleh InJourney Airports 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), Bandara Sentani (Jayapura), Bandara Hang Nadim (Batam), dan Bandara Dhoho (Kediri).

2.2 Data Umum Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang



Gambar 2. 3 Layout Bandara

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang merupakan bandar udara yang terletak di Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Desain terminal baru Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang mengadopsi konsep *eco-green airport*, dengan tujuan menciptakan sarana dan prasarana yang ramah lingkungan.

Tabel 2. 1 Spesifikasi Bandara

Klasifikasi Bandara	
Lokasi	3.65 km dari kota Semarang
Luas	1.397.313,55 m ²
Elevansi / Temperatur	11ft (MSL) / 33° Celcius
Koordinat Titik Referensi	6°.58'.35,4" S
	110°.22'.37,4" E
Kode ICAO / IATA	WAHS / SRG
Jam Operasi	07.00 LT – 21.00 LT
Tipe Lalu Lintas Penerbangan	IFR / VFR
Taxiway	2 Taxiway (Golf & Foxtrot)
Tipe Pesawat Terkritis	Boeing 739 900 ER
Runway	1 Runway 13-31
Parking Stand	12 Parking Stand
Aviobridge	3 Unit
Luas Terminal	58.652 m ²
Kapasitas Penumpang	6.9/Tahun

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2.2.1 Fasilitas *Airside*

1 *Runway*

Runway atau landasan pacu adalah suatu kawasan perpanjangan kedua ujung landas pacu, di bawah lintasan pesawat udara setelah lepas landas atau akan mendarat, yang dibatasi oleh ukuran panjang dan lebar tertentu. (Undang-Undang Nomor 1 tentang Penerbangan, 2009)

Berikut merupakan data spesifikasi *runway*, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 2 Karakteristik Fisik *Runway*

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS						
Designations RWY NR		True BRG	Dimensions of RWY (M)	Strenght (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	
1		2	3	4	5	
1	13	130.20°	2 560 x 45	61/F/D/X/T Asphalt	THR 065744.42S 1102148.02E	
2	31	310.20°	2 560 x 45	61/F/D/X/T Asphalt	THR 065838.27S 1102251.84E	
DECLARED DISTANCES						
RWY Designator		TORA(M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1		2	3	4	5	6
13		2 560	2 760	2 560	2 560	NIL
31		2 560	2 710	2 560	2 560	NIL

Sumber: AIP Indonesia (VOL III)

2 *Taxiway*

Taxiway adalah jalur yang digunakan untuk pergerakan pesawat antara apron, runway, dan fasilitas lainnya di bandara. *Taxiway* dirancang untuk memastikan pergerakan pesawat yang aman dan efisien di darat. (Vebrian et al., 2022)

Berikut merupakan data spesifikasi *taxiway*, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:

Tabel 2. 3 *Taxiway*

TAXIWAY F	
Permukaan	Asphalt
Kekuatan	PCN 79/F/C/X/T
Dimensi	261,5 m x 23 m
TAXIWAY G	
Permukaan	Asphalt
Kekuatan	PCN 79/F/C/X/T
Dimensi	261,5 m x 23 m

Sumber: AIP Indonesia (VOL III)

3 Apron

Apron adalah area di bandara yang digunakan untuk parkir, pemuatan dan pembongkaran penumpang atau kargo, pengisian bahan bakar, serta perawatan ringan pesawat. *Apron* juga menjadi tempat utama bagi kendaraan pendukung operasi penerbangan. (Warsito et al., 2017)

Berikut merupakan data spesifikasi *apron*, di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:




Tabel 2. 4 *Apron*

APRON			
Dimensi	Permukaan	PCN	Kapasitas
72.522 m ²	Rigid	70/R/D/X/T	12 Parking Stand

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2.2.2 Fasilitas *Landside*

Tabel 2. 5 Fasilitas *Airside*

No	Uraian		Luas	Kapasitas	Foto
1	Terminal Penumpang	Domestik	58.652 m ²	6.900.000 /Tahun	
		Internasional	668.000 m ²		
2	Terminal Kargo		2.560 m ²	60.000Ton /Tahun	
3	Area Parkir Terminal		9.800 m ²	R4:1.072	
				R2: 2480	

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2.2.3 Fasilitas Transportasi Darat

Tabel 2. 6 Fasilitas Transportasi Darat

No	Uraian	Foto
1	Golden Bird	
2	Taksi Blue Bird	
3	Travel Daytrans	

4	Travel Cititrans	
5	Bus Trans Semarang	
6	Taksi Bandara Amura	
7	Taksi Online	
8	Trac Rent Car	

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2.3 Struktur Organisasi

Struktur Organisasi merupakan cara untuk menetapkan tugas dan pekerjaan yang dikelompokkan dan dikoordinir secara formal. Pernyataan ini mengacu pada enam unsur kunci yang terdiri dari departementalisasi, rantai komando, rentang kendali, sentralisasi, desentralisasi dan formalisasi

Struktur Organisasi dapat didefinisikan sebagai suatu jaringan kerja terhadap tugas-tugas, sistem pelaporan dan komunikasi yang menghubungkan secara bersama pekerjaan individual dengan kelompok. (Wahjono, 2022)

2.3.1 Struktur Organisasi InJourney

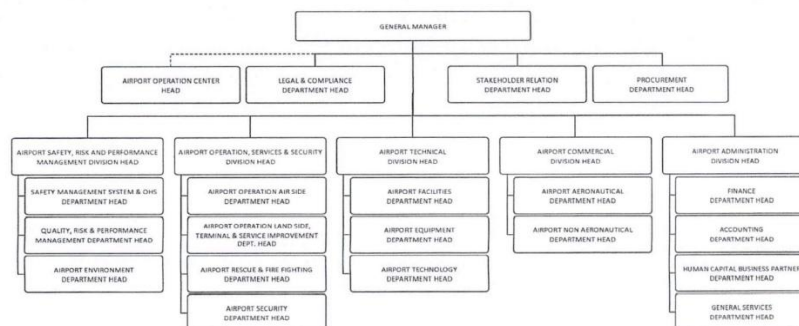


Gambar 2. 4 Struktur Organisasi InJourney
Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2.3.2 Struktur Organisasi Perusahaan

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

Lampiran 1d Peraturan Direksi
PT Angkasa Pura Indonesia
Nomor : P.O.101.0034/DX/2024
Tanggal : 9 September 2024



a.n. DIREKSI
DIREKTUR UTAMA

FAIK FAHMI
inJourney
AIRPORTS

Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang
Sumber: Human Capital Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2.3.3 Struktur Organisasi Apron Movement Control (AMC)

Tabel 2. 7 Struktur Organisasi AMC

No	Nama	Jabatan
1	Setiya Khaqqul Iman	Apron Movement Control Coordinator
2	Jodi Widiyanto	Apron Movement Control Coordinator
3	Saddam M. Prabowo	Apron Movement Control Supervisor
4	Fahd Ridho Azyzko	Apron Movement Control Supervisor
5	Rizi Maulana	AMC Staff
6	Eric Novella	AMC Staff
7	Yulis Zuroidah	AMC Staff
8	Adi Aulia Rahman	AMC Staff
9	Prido Mustar	Data Entry Officer
10	Yopi Herusanto	Data Entry Officer
11	Kholis Fuad	Aviobridge Operator
12	Ilham Novandi	Aviobridge Operator
13	Ayu Nadya	Aviobridge Operator

Sumber: Kualifikasi Personel Apron Movement Control 2024

2.3.4 Struktur Organisasi Airport Security (AVSEC)

Tabel 2. 8 Struktur Organisasi AVSEC

DATA PERSONEL AVSEC 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
DATA PERSONEL AVSEC 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 Sohoh	Basic Organic
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 Lusati	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

DATA PERSONEL AVSEC 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	Junior APS
15	Yustina Sri Subekti	Junior APS
16	Alexandra Royen A	Junior APS
17	Dewi Rahayu	Junior APS
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 Budiyo	Junior APS
25	Sita Septiwi	Junior APS
26	M. Abdur Rohman	Junior APS
27	Iwa Kusuma Sumantri	Junior APS
28	Asri Vega Safitri	Basic Organic
29	Imroq'atun Nur M	Basic Organic
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

Sumber: Kualifikasi Personel Airport Security 2024

2.3.5 Struktur Organisasi *Commercial*

Tabel 2. 9 Struktur Organisasi *Commercial*

COMMERCIAL		
No	Nama	Jabatan
1	Harja Margana	Airport Commercial Division Head
AERONAUTIKA		
1	Putu Fransisca Paristiawati	PGS.Airport Aeronautical Departement Head
2	Tony Sadewa	Airport Aeronautical Officer
3	Amanda Pramesty	Airport Aeronautical Officer
4	Dewi Setyawati	Airport Cargo Officer

5	Chandra Risky	Outsourcing Airport Commercial Departement
NONAERONAUTIKA		
1	Yuni Endriana	PGS.Airport Non Aeronautical Departement Head
2	Nevsi Rizki H P	Airport Nonaeronautika Officer
3	Destaria F	Airport Nonaeronautika Officer
4	Ari Dewi	Airport Junior Nonaeronautika Officer
5	Mediastuti	Airport Junior Nonaeronautika Officer

Sumber: Kualifikasi Personel Commercial 2024



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Bandar udara adalah suatu kawasan yang berada di daratan dan/atau perairan yang mempunyai batas tertentu, untuk digunakan mendarat maupun lepas landas dari pesawat udara, naik turun penumpang, bongkar muat barang, juga menjadi tempat pertukaran moda transportasi, juga dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas keamanan serta keselamatan penerbangan (Undang-Undang Nomor 1 tentang Penerbangan, 2009).

Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan bongkar muat kargo dan pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat pertukaran moda transportasi (Peraturan Pemerintah No 70 Tahun 2001 Tentang Kebandaraudaraan, 2001).

Bandar udara merupakan wilayah tertentu di daratan atau perairan yang digunakan sebagai tempat pertukaran transportasi darat atau laut, juga dapat difungsikan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, bongkar muat barang, naik turun penumpang, dan lain sebagainya.

3.1.1 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang (IATA: SRG, ICAO: WAHS) adalah bandar udara yang melayani Kota Semarang, Jawa Tengah. Nama Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang ini diambil dari Jenderal TNI Ahmad Yani seorang Pahlawan Nasional Indonesia. Pada awalnya, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang ini merupakan pangkalan udara militer TNI Angkatan Darat yang dikenal sebagai Pangkalan Udara Angkatan Darat Kalibanteng.

Pada 1 Oktober 1995 karena peningkatan frekuensi penerbangan sipil pada waktu itu, maka untuk meningkatkan kualitas pelayanan, pengelolaan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang diserahkan kepada PT. Angkasa Pura I, yang bertanggung jawab atas pengoperasian dan pengembangan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang untuk

melayani Penerbangan *komersial*. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang menjadi Bandar Udara Internasional pada tahun 2004 setelah Garuda Indonesia membuka *rute* Semarang-Singapura.

Seiring berjalannya waktu Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dengan membangun terminal baru yang lebih *modern* dan luas. Terminal baru ini diresmikan pada 7 Juni 2018, dengan menggantikan terminal lama yang sudah tidak memadai. Pengembangan ini bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas layanan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang kepada penumpang.

Pada 2 April 2024 Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, resmi tidak lagi menjadi Bandar Udara Internasional dan berubah statusnya menjadi bandar udara domestik bersama dengan beberapa bandar udara lainnya. Hal ini tertuang dalam keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 31 Tahun 2024. Dan pada 9 September 2024 pengelolaan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dikelola oleh PT. Angkasa Pura Indonesia setelah resmi digabungkan PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II.

3.2 Operasional

Operasional merupakan suatu konsep yang berkaitan dengan pelaksanaan atau penerapan sesuatu dalam suatu sistem, organisasi, atau proses tertentu. Istilah ini sering digunakan dalam berbagai disiplin ilmu, seperti manajemen, teknik, dan ekonomi, untuk menggambarkan kegiatan atau tindakan yang dilakukan dalam menjalankan suatu fungsi atau tugas.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), "operasional" didefinisikan sebagai segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan atau penggunaan dalam operasi tertentu. Dalam konteks manajemen, operasional merujuk pada aktivitas sehari-hari yang dilakukan untuk mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien.

3.3 Efisiensi

Efisiensi adalah kemampuan untuk mencapai hasil yang diinginkan dengan meminimalkan penggunaan sumber daya, seperti waktu, tenaga, dan biaya. Dalam konteks operasional dan manajerial, efisiensi mengacu pada pelaksanaan tugas dengan cara yang paling tepat dan hemat, tanpa mengorbankan kualitas output yang dihasilkan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), "efisiensi" didefinisikan sebagai "ketepatan cara (usaha, kerja) dalam menjalankan sesuatu (dengan tidak membuang waktu, tenaga, biaya); kedayagunaan; ketepatangunaan; kesangkilan."

Dalam dunia bisnis dan ekonomi, efisiensi sering diukur dengan membandingkan input yang digunakan dengan output yang dihasilkan. Semakin sedikit sumber daya yang diperlukan untuk menghasilkan output tertentu, semakin tinggi tingkat efisiensi yang dicapai. Efisiensi tidak hanya penting dalam konteks produksi, tetapi juga dalam pengelolaan waktu, energi, dan sumber daya lainnya untuk mencapai tujuan organisasi secara optimal.

3.4 ECSys

ECSys (*Epos Data Collection System*) adalah sistem yang digunakan untuk mengumpulkan, memproses, dan menganalisis data operasional di bandar udara secara *real-time*. Sistem ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi operasional, mendukung pengambilan keputusan berbasis data, serta memastikan kelancaran layanan di bandara. ECSys (*Epos Data Collection System*) memiliki tujuan untuk meminimalisir adanya potensi kecurangan pelaporan yang berakibat pada kehilangan pendapatan bisnis.

3.5 Optimalisasi

Optimalisasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi. Optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimalkan keuntungan, atau tidak selalu biaya yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan adalah meminimumkan biaya.

BAB IV PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On The Job Training* ini penulis melaksanakan dan mendapatkan sesuai dengan silabus yang tercantum dalam buku pedoman *On The Job Training*. Dalam Jangka waktu \pm selama 2 bulan tersebut dapat memenuhi semua kewajiban yang tertera dalam buku pedoman *On The Job Training*. Pelaksanaan *On The Job Training* \pm selama 2 bulan terbagi menjadi 3 unit yaitu, *Apron Movement Control*, *Airport Security*, *Commercial*.

4.1.1 Wilayah Kerja

1. *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah unit yang bertanggung jawab atas pengendalian pergerakan pesawat, kendaraan dan personel di area *apron* Bandar Udara. Unit ini memiliki peran penting dalam memastikan keselamatan, efisiensi dan kelancaran operasional di *apron* dengan mengatur pergerakan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

Apron Movement Control (AMC) berfungsi sebagai penghubung antara *Air Traffic Control* (ATC), maskapai, *ground handling* untuk mengkoordinasikan pergerakan pesawat saat landing dan memasuki *apron* untuk parkir, *pushback*, hingga pergerakan kendaraan pendukung di *apron*. Berikut wilayah kerja AMC mencakup beberapa aspek, yaitu:

A. Pergerakan Pesawat di *Apron*

- Memberikan intruksi parkir pesawat sesuai *parking stand* yang telah ditentukan.
- Mengawasi dan mengkoordinasikan prosedur *pushback*.
- Mengoperasikan *Aviobridge* dengan aman dan tepat waktu.

B. Keselamatan dan Keamanan *Apron*

- Memastikan area kerja aman dari potensi bahaya (FOD-*Foreign Object Debris*).
- Mengontrol personel yang berada di *apron* agar mematuhi prosedur keselamatan.

- Berkoordinasi dengan unit terkait dalam penanganan *insiden* atau keadaan darurat di *apron*.
- C. Koordinasi dengan Pihak Terkait
- Berkomunikasi dengan ATC untuk pergerakan pesawat menuju dan dari *apron*.
 - Berkoordinasi dengan maskapai dan *ground handling* terkait jadwal kedatangan, keberangkatan dan layanan pesawat.
 - Mengatur penggunaan *parking stand* berdasarkan rencana operasional Bandar Udara.

2. Airport Security (AVSEC)

Airport Security (AVSEC) adalah satuan pengamanan penerbangan yang bertugas menjaga keamanan dan keselamatan di lingkungan bandar udara sesuai dengan peraturan yang berlaku. AVSEC bertanggung jawab dalam mencegah tindakan melawan hukum yang dapat mengancam keselamatan penerbangan, seperti *sabotase*, penyelundupan, pembajakan pesawat, dan ancaman bom, serta kerja sama dengan pihak terkait seperti TNI, Polri, dan otoritas bandara untuk memastikan keamanan operasional.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, AVSEC adalah personel yang memiliki kompetensi khusus dalam bidang keamanan penerbangan dan bertugas di bandar udara untuk menjalankan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, bagasi, kargo, pos, dan peralatan pendukung lainnya. Berikut wilayah kerja AVSEC mencakup beberapa aspek, yaitu:

A. Landside

- Terminal keberangkatan dan kedatangan (termasuk *check-in counter*)
- Lobi bandara dan area tunggu publik
- Area parkir dan akses kendaraan

B. *Airside*

- *Security checkpoint* yaitu tempat pemeriksaan keamanan penumpang dan barang bawaan sebelum memasuki area *steril*.

C. *Cargo*

- Area pemeriksaan kargo sebelum dimasukkan ke pesawat.

D. *Perimeter dan Acces Control*

- Gerbang akses menuju *airside* yang harus diawasi untuk mencegah masuknya orang yang tidak berwenang.
- Patroli di sekitar pagar bandara untuk menghindari pelanggaran keamanan.

3. *Commercial*

Dalam industri penerbangan, *Commercial* merujuk pada divisi yang bertanggung jawab atas aspek bisnis dan pendapatan di sebuah bandara atau maskapai penerbangan. Fokus utama dari bagian *Commercial* adalah mengoptimalkan pemasukan dari berbagai sumber, baik yang berasal dari operasional penerbangan (*aeronautical revenue*) maupun pendapatan non-aeronautikal (*nonaeronautical revenue*).

Menurut ICAO (*International Civil Aviation Organization*), pendapatan komersial dalam industri penerbangan mencakup segala bentuk transaksi ekonomi yang berkaitan dengan layanan penerbangan, termasuk kargo, layanan bandara, serta aktivitas pendukung lainnya seperti periklanan dan penyewaan ruang usaha. Berikut wilayah kerja *Commercial* mencakup beberapa aspek, yaitu:

A. *Aeronautical Revenue* (Pendapatan Aeronautika)

- PJP4U (Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan dan Penyimpanan Pesawat Udara).
- PJP2U (Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara).
- *Aviobridge*.
- *Counter*.
- PJKP2U (Pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara).

B. *Nonaeronautika Revenue* (Pendapatan Nonaeronautika)

- Sewa dan Konsesi.
- Parkir.
- Utilitas.

4.1.2 Prosedur Pelayanan

1. *Commercial*

Berdasarkan pada pelaksanaan *On The Job Training* pada unit *Commercial* terdapat beberapa prosedur diantaranya, yaitu:

A. Pengelolaan *Tenant* dan *Retail*

- Pendaftaran *Tenant* Baru
 - Calon *tenant* mengajukan permohonan sewa lokasi kepada pengelola bandara.
 - Evaluasi permohonan berdasarkan ketersediaan lokasi dan kesesuaian bisnis.
 - Penandatanganan kontrak sewa setelah kesepakatan tercapai.
- Monitoring dan Evaluasi *Tenant*
 - Pengecekan kesesuaian operasional *tenant* dengan perjanjian.
 - Evaluasi berkala terhadap performa *tenant* dan kepatuhan terhadap regulasi.
 - Pemberian teguran jika ada pelanggaran kontrak.

B. Pengelolaan Parkir dan Transportasi

- Pelayanan Parkir
 - Sistem manajemen parkir otomatis (pembayaran elektronik dan tiket parkir).
- Layanan Transportasi Publik
 - Koordinasi dengan operator taksi, bus, dan transportasi *online*.
 - Monitoring kepatuhan operator transportasi terhadap aturan bandara.

C. Evaluasi dan Pelaporan kinerja *Commercial*

- Pembuatan laporan pendapatan dari *tenant*, iklan dan parkir.

- Analisis tren bisnis dan strategi peningkatan pendapatan bandara.

2. *Apron Movement Control (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 *Ramp Check*
- g. 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) Pencegahan Bahaya Kebakaran
- d) Keselamatan Saat Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara
- e) Kebersihan *Apron*
- f) 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

3. *Airport Security (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:

1. *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.

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.

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.

2. *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

1. *Apron Movement Control (AMC)*

Kegiatan pelaksanaan *On The Job Training* di unit *Apron Movement Control (AMC)* berlangsung \pm selama 3 minggu. Selama pelaksanaan *On The Job Training* penulis mengikuti setiap kegiatan kerja yang dilakukan oleh seluruh personel AMC Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Kegiatan yang dimaksud seperti *docking* dan *undocking* *aviobridge*/garbarata, membuat *plotingan parking stand* untuk setiap pesawat udara, melakukan inspeksi area *airside*, melakukan *ramp check* kelayakan kendaraan di area sisi udara, dan menggunakan *handy talky* untuk berkomunikasi. Kegiatan *docking* dan *undocking* *aviobridge*/garbarata dilaksanakan dengan mengikuti panduan dari senior yang mendampingi. Hal yang perlu diperhatikan ketika melakukan *docking* adalah kesesuaian posisi *aviobridge* dengan pintu pesawat, posisi roda *aviobridge* ketika selesai kegiatan, dan waktu proses pemasangan *aviobridge*. Posisi roda yang dimaksud adalah ketika mendekati badan pesawat posisi roda *aviobridge* harus lurus seperti sebelum digunakan.

Tugas lainnya *officer AMC* yang dilakukan penulis adalah membuat *plotingan parking stand*. *Plotingan* tersebut dibuat berdasarkan jenis pesawat yang dapat menggunakan *aviobridge*. Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, *parking stand* yang memiliki *aviobridge* adalah N5, N6, dan N7. *Plotingan* tersebut ditetapkan dengan perhitungan waktu keluar pesawat udara dan masuk pesawat selanjutnya minimal dengan jarak sekitar 15 menit. Hal ini ditujukan untuk mengantisipasi adanya antrian pesawat di area *apron*. Kegiatan inspeksi yang dimaksud adalah untuk memastikan keadaan *apron* bebas dari *hazard* dan memastikan *apron* dan area *airside* dalam keadaan siap untuk digunakan. *Hazard* yang dimaksud dapat berupa sampah, GSE yang belum dikembalikan oleh *ground handling* dan masih berada di area *apron*. Sebelum melakukan kegiatan inspeksi hal yang harus dilakukan adalah meminta *clearence* kepada tower dengan menggunakan *handy talky* atau radio base. Kegiatan inspeksi yang dilakukan dengan

mengisi *checklist area* yang akan di lakukan inspeksi sehingga seluruh daerah dapat dipastikan dalam keadaan siap. Checklist tersebut telah terinstal di aplikasi yang bernama *My Inspection*, aplikasi tersebut diinstal melalui *App Store* yang ada di handphone. Di aplikasi *My Inspection* juga telah terinstal data base, instalasi *aviobridge*, checklist. Sehingga mempermudah *AMC officer* melakukan pekerjaan. Dan kegiatan mengoperasikan sistem ATV untuk menginput data *Blok On* dan *Blok Off*, dan *input runway* yang digunakan oleh pesawat mendarat dan lepas landas serta waktu pesawat mendarat dan lepas landas.

2. *Airport Security (AVSEC)*

Kegiatan pelaksanaan *On The Job Training* di *Airport Security (AVSEC)* berlangsung \pm selama 2 minggu. Selama pelaksanaan *On The Job Training* penulis mengikuti setiap kegiatan kerja yang dilakukan oleh seluruh personel AVSEC Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang. Area yang dilakukan penulis mengikuti pembagian area personel seperti yang ditentukan oleh perusahaan. Area tersebut meliputi *Airport Security Protection Section* dan *Airport Security Screening Section*.

A. *Airport Security Protection Section*

Selama penulis melakukan *On The Job Training* di bagian *Airport Security Protection* penulis melakukan penjagaan dan pengawasan di seluruh area yang menjadi area *penjagaan personel Airport Security Protection*. Kegiatan yang dilakukan penulis ketika mengikuti shift di area penjagaan *Airport Security Protection* seperti melakukan pemeriksaan syarat masuk orang ke daerah keamanan terbatas.

Selama dibagian *Airport Security Protection* penulis melakukan pemeriksaan orang menggunakan alat *Hand Held Metal Detector (HHMD)*, pemeriksaan orang secara manual, pemeriksaan kendaraan, dan pemeriksaan manual barang bawaan yang tidak melewati *X-ray*. Hal yang diperiksa meliputi akses masuk seperti pas bandar udara. Pemeriksaan dilakukan penulis mengikuti arahan senior dan SOP yang berlaku sesuai dengan *Airport Security Program (ASP)*.

B. Airport Security Screening Section

Selama melakukan kegiatan *On The Job Training* di bagian *Airport Security Screening*. Penulis melakukan penjagaan dan pengendalian keamanan di *area Passenger Security Check Point* (PSCP). Hal yang dilakukan penulis ketika mendapat *shift* di *Passanger Security Check Point* (PSCP) penulis mengamati yang dikerjakan senior. Peran yang didapat penulis ketika *shift* di *Passanger Security Check Point* (PSCP) hanya melakukan pemeriksaan manual barang yang telah melewati mesin *X-ray*. Barang *Prohibited Items* yang paling sering didapati di *area Passenger Security Check Point* (PSCP) seperti gunting, peralatan bangunan, peralatan bengkel, dan LAGs jenis brasso. Barang yang ditahan dimasukkan kedalam *box* penyimpanan khusus barang ditahan.

C. Commercial

Kegiatan pelaksanaan *On The Job Training* di Commercial berlangsung \pm selama 3 minggu. Selama pelaksanaan *On The Job Training* penulis mempelajari Pendapatan bisnis dari unit *aeronautika* dan *nonaeronautika* Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

Selama di unit *aeronautika* penulis mempelajari mengenai proses pendapatan bisnis diantaranya yaitu:

- PJP4U (Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan dan Penyimpanan Pesawat Udara): Tarif yang dikenakan kepada operator airline yang berhubungan dengan aktivitas pendaratan, penempatan, dan penyimpanan pesawat udara
- PJP2U (Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara): 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.
- *Aviobridge*: Tarif yang dikenakan kepada operator airline yang berhubungan dengan pemakaian garbarata baik *arrival* maupun *departure*.

- *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.
- PJKP2U (Pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara) : 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

Selama di unit *nonaeronautika* penulis mempelajari mengenai proses pendapatan bisnis diantaranya yaitu:

- Sewa dan konsesi para mitra yang berada di area Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.
- Mempelajari mengenai cara input tagihan listrik mitra melalui aplikasi SAP.
- Mengukur Kendaraan dari pihak *ground handling* untuk menentukan sewa di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.

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. *Apron Movement Control* (AMC)

Kegiatan pelaksanaan *On The Job Training* di unit *Apron Movement Control* (AMC) berlangsung ± selama 3 minggu. 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).

06 JANUARI 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	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
NO	NAMA	POLTEKBANG SURABAYA																											
1	Muhammad Ridha	AVSEC														AERONAUTICAL													
2	Lufi Afriana Fadillah																												
3	Ramadhan Putra Purwanto																												
4	Altha Zulfa Vismayati																												
5	Jonathan Sergio Hehanussa																												
6	Imam Fajar Prasetyo																												
7	Fitra Fakhrihal Davi																												

Gambar 4. 1 Jadwal OJT Unit AMC

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

2. Airport Security (AVSEC)

Kegiatan pelaksanaan *On The Job Training* di *Airport Security* (AVSEC) berlangsung \pm selama 2 minggu. 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																														
		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	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
NO	NAMA	POLTEKBANG SURABAYA																														
1	Rizky Akbar Nur Pratama																															
2	Lufi Afriana Fadillah																															
3	Ramadhan Putra Purwanto																															
4	Rita Zulfa Vismayati																															
5	Jonathan Sergio Hehanussa																															
6	Imam Fajar Prasetyo																															
7	Fitra Fakhidul Davi																															
KETERANGAN		AERONAUTICAL																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														
		S																														

Gambar 4. 2 Jadwal OJT Unit AVSEC

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

3. Commercial

Kegiatan pelaksanaan *On The Job Training* di *Airport Security* (AVSEC) berlangsung \pm selama 3 minggu. 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. Khusus untuk hari jumat jam kerja kantor (*Office Hour*) yaitu pukul 08.00-15.30 WIB.

06 JANUARI 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	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
NO	NAMA	POLTEKBANG SURABAYA																														
1	Muhammad Ridha																															
2	Lufi Afriana Fadillah																															
3	Ramadhan Putra Purwanto																															
4	Altha Zulfa Vismayati																															
5	Jonathan Sergio Hehanussa																															
6	Imam Fajar Prasetyo																															

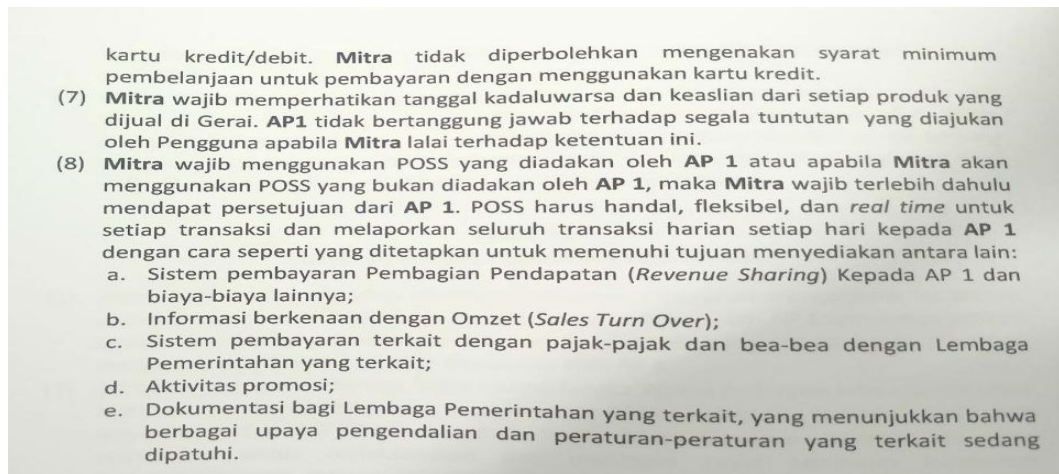
Gambar 4. 3 Jadwal OJT Unit Commercial

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang di unit *Commercial* khususnya unit *Nonaeronautika*, penulis menemukan permasalahan di bagian pelaporan pendapatan mitra kepada PT Angkasa Pura Indonesia. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang menggunakan sistem pelaporan yang bernama ECSys (*Epos Data Collection System*). ECSys (*Epos Data Collection System*) adalah sistem yang digunakan untuk mengumpulkan, memproses, dan menganalisis data operasional di bandar udara secara *real-time*. Sistem ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi operasional, mendukung pengambilan keputusan berbasis data, serta memastikan kelancaran layanan di bandara. ECSys (*Epos Data Collection System*) memiliki tujuan untuk meminimalisir adanya potensi kecurangan pelaporan yang berakibat pada kehilangan pendapatan bisnis.

Beberapa mitra di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dalam melakukan bisnisnya tidak menggunakan Sistem *Point Of Sales* (POS) yang belum terintegrasi oleh sistem ECSys menjadi suatu permasalahan yang berpotensi mengurangi pendapatan bisnis PT Angkasa Pura Indonesia. Dikarenakan untuk aturan mengenai sistem yang digunakan untuk mitra belum terlalu ketat yang akhirnya beberapa mitra tidak memakai sistem POS yang terintegrasi oleh sistem ECSys yang dipakai oleh Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang yang mengakibatkan beberapa mitra tidak memakai sistem POS yang terintegrasi oleh sistem ECSys. Akibatnya pendapatan mitra tidak termonitor dan mitra yang tidak menggunakan sistem yang terintegrasi oleh ECSys dari pihak *Commercial* hanya bisa mempercayakan pelaporan data yang valid yang diberikan oleh mitra tanpa mengetahui data validnya. Berikut Surat perjanjian mitra, Nama Mitra yang belum menggunakan sistem ECSys dan contoh pelaporan pendapatan mitra di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang:



Gambar 4. 4 Surat Perjanjian Mitra dengan Bandara Jenderal Ahmad Yani
Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

: Laporan Omzet A&W Restaurant di Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Laporan OMZET
Perusahaan : Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang
Gedung : A&W Restaurant Lantai 1 Public Hall
Kode CSP : FB-01-05
Periode : 01 Januari s.d. 31 Januari 2025

Tanggal	Sales Turn Over
01 Januari 2025	Rp. 19.771.818
02 Januari 2025	Rp. 21.271.818
03 Januari 2025	Rp. 21.909.091
04 Januari 2025	Rp. 18.187.273
05 Januari 2025	Rp. 22.055.455
06 Januari 2025	Rp. 12.952.727
07 Januari 2025	Rp. 9.866.364
08 Januari 2025	Rp. 11.770.909
09 Januari 2025	Rp. 10.535.455
10 Januari 2025	Rp. 12.133.636
11 Januari 2025	Rp. 15.301.818
12 Januari 2025	Rp. 17.375.455
13 Januari 2025	Rp. 9.169.091
14 Januari 2025	Rp. 9.543.636
15 Januari 2025	Rp. 9.032.727
16 Januari 2025	Rp. 7.520.909
17 Januari 2025	Rp. 12.607.273
18 Januari 2025	Rp. 9.985.455
19 Januari 2025	Rp. 12.286.364
20 Januari 2025	Rp. 12.137.273
21 Januari 2025	Rp. 9.210.000
22 Januari 2025	Rp. 9.364.545
23 Januari 2025	Rp. 11.355.455
24 Januari 2025	Rp. 17.703.636
25 Januari 2025	Rp. 21.515.455
26 Januari 2025	Rp. 16.780.909
27 Januari 2025	Rp. 16.083.636
28 Januari 2025	Rp. 14.432.727
29 Januari 2025	Rp. 24.907.273
30 Januari 2025	Rp. 13.531.818
31 Januari 2025	Rp. 12.420.909
Total	442.720.909

Jakarta, 08 Februari 2025

Gambar 4. 5 Pelaporan Pendapatan Mitra
Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

Tabel 4. 1 Mitra yang Belum Menggunakan Sistem ECSys

MITRA YANG BELUM MENGGUNAKAN SISTEM POS YANG TERINTEGRASI SISTEM ECSYS		
No	Nama Mitra	Foto
1	We Cloth	
2	Ready Meal Fiesta	
3	Istana Mie	
4	Aura Cantik	
5	Kedai Bandara	

Sumber: Dokumen Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilakukan di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang, dapat disimpulkan bahwa penggunaan ECSYS (*Epos Data Collection System*) memiliki peran yang signifikan dalam meningkatkan efisiensi operasional, khususnya dalam pelaporan pendapatan mitra mengurangi risiko kehilangan pendapatan akibat pelaporan yang tidak valid. Namun, dalam implementasinya, ditemukan beberapa kendala, terutama terkait dengan mitra yang belum menggunakan Sistem *Point of Sales* (POS) yang terintegrasi dengan ECSys. Hal ini menyebabkan ketidaktransparanan dalam pelaporan pendapatan dan berpotensi mengurangi akurasi data keuangan yang diterima oleh pihak pengelola bandara.

Selain itu, melalui OJT ini, penulis memperoleh wawasan dan pengalaman langsung mengenai berbagai aspek operasional di bandar udara, termasuk tugas-tugas di unit *Apron Movement Control* (AMC), *Airport Security* (AVSEC), serta *Commercial*. Setiap unit memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran operasional bandara dan memastikan pelayanan yang optimal bagi pengguna jasa penerbangan.

Secara keseluruhan, optimalisasi penggunaan ECSys sangat diperlukan guna meningkatkan efisiensi operasional dan transparansi dalam pengelolaan pendapatan mitra. Langkah-langkah perbaikan serta kebijakan yang lebih ketat terkait integrasi sistem ECSys bagi seluruh mitra diharapkan dapat diterapkan untuk mengatasi kendala yang ditemukan selama OJT berlangsung.

5.2 Saran

A. Peningkatan Penggunaan ECSYS

- Seluruh mitra di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang diwajibkan menggunakan Sistem *Point of Sales* (POS) yang terintegrasi dengan ECSys guna memastikan transparansi pelaporan pendapatan.

- Perlu adanya monitoring dan evaluasi berkala terhadap kepatuhan mitra dalam menggunakan ECSys untuk menghindari potensi kecurangan.

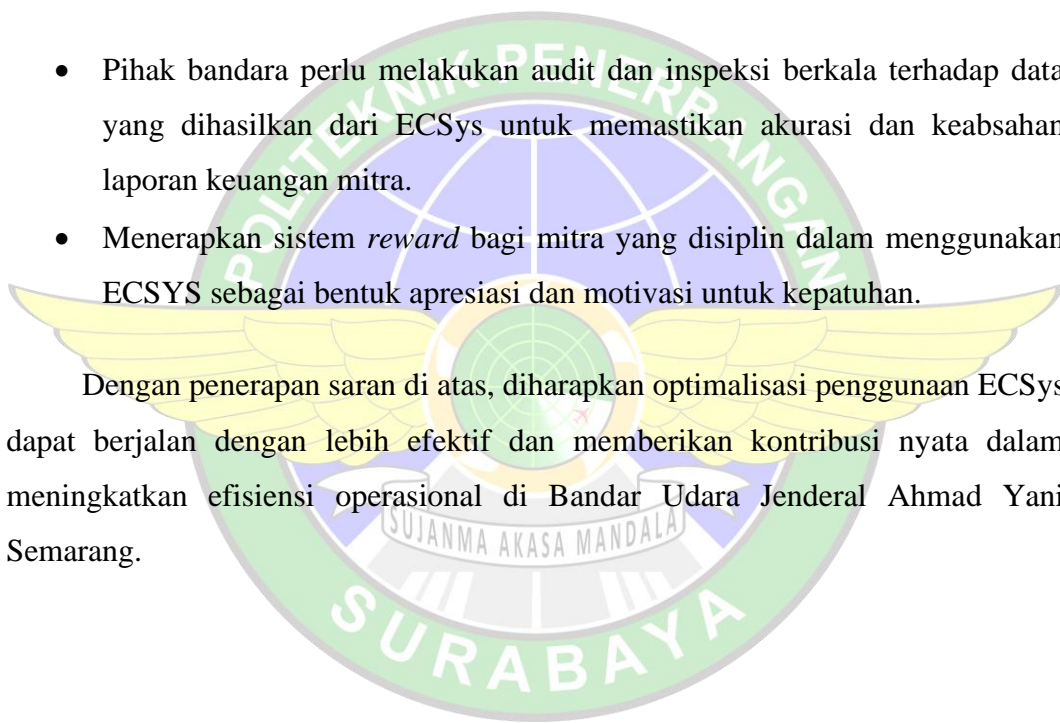
B. Penguatan Regulasi

- Pihak pengelola bandara dapat memperbarui perjanjian kerja sama dengan mitra dengan mencantumkan kewajiban penggunaan ECSys sebagai syarat utama dalam kontrak bisnis.
- Pemberian sanksi kepada mitra yang tidak mematuhi ketentuan penggunaan ECSys.

C. Evaluasi dan Pengawasan

- Pihak bandara perlu melakukan audit dan inspeksi berkala terhadap data yang dihasilkan dari ECSys untuk memastikan akurasi dan keabsahan laporan keuangan mitra.
- Menerapkan sistem *reward* bagi mitra yang disiplin dalam menggunakan ECSYS sebagai bentuk apresiasi dan motivasi untuk kepatuhan.

Dengan penerapan saran di atas, diharapkan optimalisasi penggunaan ECSys dapat berjalan dengan lebih efektif dan memberikan kontribusi nyata dalam meningkatkan efisiensi operasional di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang.



DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Pemerintah No 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan, Demographic Research 4 (2001).
- SEJARAH ANGKASA PURA INDONESIA. (2024). InJourney Airports. <https://www.injourneyairports.id/about/profile>
- Undang-Undang Nomor 1 tentang Penerbangan, 2009. (2009). *UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*.
- Vebrian, N. A., Yatnikasari, S., & ... (2022). Analisa Daya Dukung Minipile Pada Proyek Pembangunan Taxiway Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda. *Konferensi Nasional Teknik ...*, March 2023. https://www.researchgate.net/profile/Muhammad-Asnan/publication/369385800_ANALISA_DAYA_DUKUNG_MINIPILE_PADA_PROYEK_PEMBANGUNAN_TAXIWAY_BANDARA_AJI_PANGERAN_TUMENGGUNG_PRANOTO_SAMARINDA/links/6419c3e0a1b72772e417624c/ANALISA-DAYA-DUKUNG-MINIPILE-PADA-PROYE
- Wahjono, S. I. (2022). Struktur Organisasi. *Struktur Organisasi*, April. https://pemerintahan.malangkota.go.id/?page_id=10
- Warsito, T., Boga, D. K. A., & Sodikin, A. (2017). Kinerja Petugas Apron Movement Control Pada Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. *Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 3(03), 367–372.

LAMPIRAN

1. Lampiran 1 Kegiatan *On The Job Training* *Commercial*



Input Data Tagihan Listrik Mitra



FOD Walk



Senam Pagi



Pengukuran Kendaraan



Kunjungan ke Transportasi



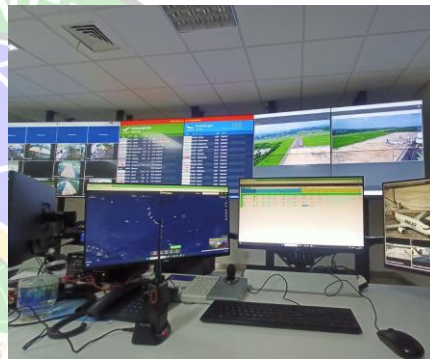
Kunjungan ke Tenant

AMC



Pengoperasian Garbarata

Pengecekan Garbarata



Sosialisasi BHD

Input Data di Ruang AOCC

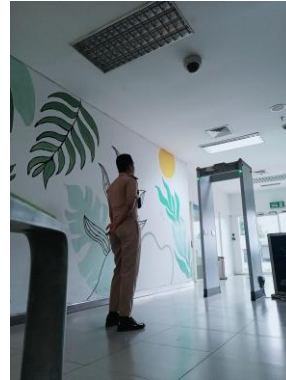


Random Check Alat Ground Handling

AVSEC



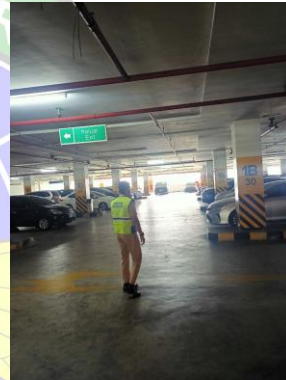
Penempelan *Label Security Checked*



Penjagaan di LDT



Patroli Pagi Sekitar Parimeter



Patroli Pagi Sekitar G.Parkir



Protection Main Gate



Protection Ticketing



PSCP

2. Lampiran 2 Jadwal Kegiatan OJT 1

Lampiran 1
JADWAL KEGIATAN ON THE JOB TRAINING I (AERODROME OPERATIONAL)
PRODI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

NO	KEGIATAN	BULAN											
		I				II				III			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Tiba di lokasi OJT												
2	Melaporkan kedatangan Peserta kepada Pimpinan Instansi setempat (Kepala Bandara/ Kepala Cabang Angkasa Pura) untuk mendapatkan pengarahan												
3	Peserta diserahkan kepada Pejabat yang ditunjuk/ On the Job Training Instructor (OJTI)/ Supervisor/ Senior												
4	Pemberian pembekalanan materi mengenai Standard Operating Procedure (SOP) lokal pemanduan lalu lintas penerbangan dan prosedur lainnya oleh personel yang ditunjuk sebagai On the Job Training Instructor (OJTI)												
5	Observasi pada unit-unit terkait lainnya												
6	Observasi manajemen dan operasional penerbangan pada unit dimana dilaksanakan OJT												
7	Melaksanakan Operational Penerbangan dibawah Supervisi dan/atau pendamping oleh personel yang ditunjuk sebagai On the Job Training Instructor (OJTI)												
8	Penyusunan laporan OJT												
9	Bimbingan penyusunan laporan OJT												
10	Penetapan nilai akhir OJT												
12	Libur Semester*												

- Setelah selesai melaksanakan OJT I, peserta OJT kembali ke Perguruan Tinggi masing - masing untuk melaksanakan pembelajaran

*) Libur Semester menyesuaikan kalender akademik dan kebijakan dari lokasi OJT