

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi udara memiliki keunggulan dalam hal kecepatan, ketepatan, waktu, dan keamanan dipilih oleh pengguna jasa untuk melakukan suatu perjalanan. Keamanan merupakan faktor yang sangat penting untuk kelancaran serta melakukan kegiatan operasional penerbangan. Untuk pengamanan dimulai dari sisi terminal penumpang hingga pesawat lepas landas dalam hal ini semua kegiatan atau pergerakan di area bandar udara Yogyakarta *International Airport* membutuhkan CCTV dan merupakan tanggung jawab AOCC di sisi darat (*landside*) dan sisi udara menjadi lebih efektif dan efisien. Selain itu pengawasan sisi udara dilakukan oleh unit AMC yang sanggup mengawasi kondisi sesungguhnya dilapangan.

Jaringan CCTV yang di gunakan di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport* berjenis *IP Camera Network System* karena penggunaan kamera lebih efisien dan yang di gunakan lebih dari satu, Jenis *IP Camera* mengirimkan discrete streaming video melalui kabel fiber optik. *IP Camera* di lengkapi *IP Address*, sehingga dapat langsung di akses melalui jaringan *LAN* tanpa harus menggunakan tambahan *converter*, dan Kualitas CCTV yang di gunakan di bandar udara Yogyakarta *International Airport* yaitu UHD dan 4K, oleh karena itu digunakanlah beberapa *switch* sebagai penghubung jaringan antar kamera. Teknologi *IP* memungkinkan untuk mendapatkan gambar yang lebih besar dan lebih jelas karena resolusi megapikselnya yang tinggi. Hal ini berarti bahwa area yang lebih luas tertutupi, gambar lebih jelas dan dapat melihat lebih detail, dan juga dapat memperbesar jika diperlukan. Namun terdapat masalah yang sering terjadi pada CCTV tersebut seperti sambungan *crimping* yang bermasalah, *device* kamera yang mati, dan modular sering rusak karena terkena korosi akibat faktor suhu dan kelembapan yang ada di sekitar bandara karena berdekatan dengan bibir pantai.

Dari penjelasan diatas dan melihat fungsi CCTV menggunakan teknologi *IP* diatas maka penulis mencoba untuk membahas bagaimana pengoperasian dan perawatan alat tersebut di bandara Yogyakarta *International Airport* dijadikan bahan tugas akhir laporan PKL berjudul “Implementasi Pengoperasian Cctv Di Terminal Bandara Yogyakarta *International Airport*”.

1.2 Tujuan Kegiatan

1. Tujuan Pelaksanaan PKL/KP
 - a. Mahasiswa diharapkan dapat menguasai teknologi telekomunikasi dan dapat menerapkan ilmu yang didapatkan saat pelaksanaan PKL.
 - b. Mahasiswa diharapkan dapat mengambil pengalaman kerja sebagai adaptasi dalam menghadapi dunia insdustri telekomunikasi.
 - c. Memenuhi tugas dalam perkuliahan Kerja Praktik yang merupakan salah satu komponen dalam kurikulum program studi S1 Teknik Telekomunikasi
2. Tujuan Pembuatan Laporan
 - a. Memenuhi syarat sebagai penilaian akademik mengenai hasil pelaksanaan kegiatan kerja praktik di perusahaan.
 - b. Mengetahui prinsip kerja dari CCTV.
 - c. Mempelajari dan mengetahui tentang sistem kerja CCTV pada Bandar udara Yogyakarta *International Airport*.

1.3 RUANG LINGKUP

Ruang lingkup pelaksanaan PKL/KP di PT. Angkasa Pura 1 – Yogyakarta *International Airport*, penulis ditempatkan pada satu bagian yaitu pada bagian yaitu bagian *Airport Technology* yang menjurus kepada bagian sistem pemeliharaan dan perbaikan fasilitas peralatan teknologi yang ada di bandara.

1.4 ASPEK UMUM KELEMBAGAAN

1. Sejarah PT. Angkasa Pura 1



Gambar 1.1 Logo Angkasa Pura Airport

Pendirian Perusahaan terjadi pada tanggal 15 November 1962 dan diresmikan atas dasar PP. 33 Tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Sebagai pelopor dalam penyelenggaraan bandar udara niaga di Indonesia, PN Angkasa Pura Kemayoran mempunyai tugas dan tanggung jawab dalam mengelola Bandar Udara Kemayoran di Jakarta, bandar udara internasional pertama di Indonesia. Setelah dua tahun penuh mengelola Bandar Udara Jakarta Kemayoran, PN Angkasa Pura Kemayoran mengambil alih seluruh aset dan operasional Bandar Udara Jakarta Kemayoran dari Kementerian Perhubungan pada 20 Februari 1964. Pada gambar 1.1 merupakan logo Angkasa Pura Airport yang digunakan sampai sekarang. Pengalihan aset Kementerian Perhubungan terjadi pada tanggal 20 Februari yang kemudian diperingati sebagai hari jadi perusahaan.

Komitmen PN Angkasa Pura Kemayoran untuk memperluas cakupan kerja dan membuka peluang pengelolaan bandara di Indonesia ditandai dengan perubahan nama perusahaan. Dengan dasar hukum PP No. 21 Tahun 1965, terhitung tanggal 17 Mei 1965, nama PN Angkasa Pura Kemayoran kemudian diubah menjadi Perusahaan Negara Angkasa Pura. PN Angkasa Pura semakin memperluas kegiatan operasionalnya dengan mengelola bandara secara bertahap di kota-kota besar Indonesia seperti Denpasar, Medan, Surabaya, Balikpapan dan Ujung Pandang.

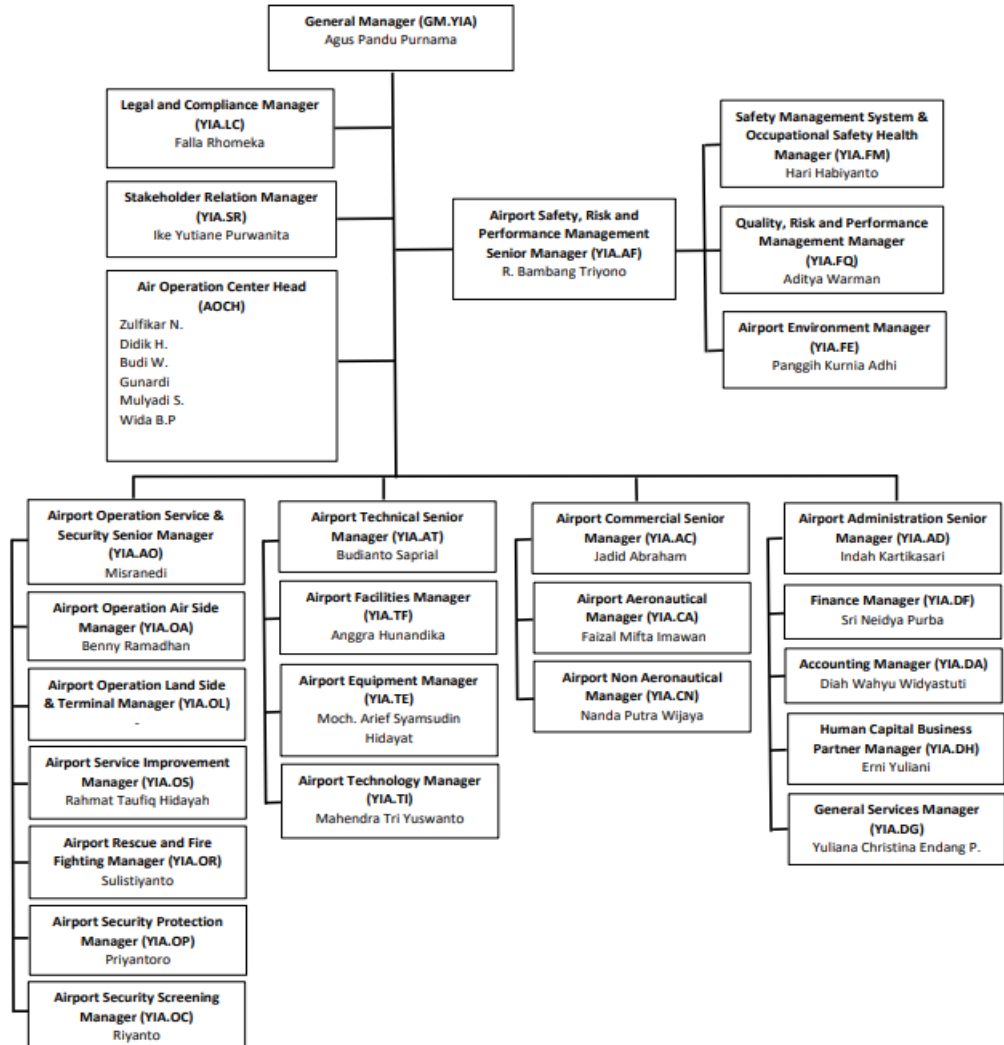
Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 1974 ditetapkan bahwa status badan hukum PN Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Bandar Udara Internasional Kemayoran berhenti beroperasi di tahun 1985. Bandara Internasional Soekarno Hatta yang saat itu masih bernama Bandara Cengkareng (CGK) kemudian menggantikan peran Bandara Kemayoran Jakarta sebagai gerbang masuk penerbangan internasional ke Indonesia. Sejalan dengan itu, Perum Angkasa Pura II dibentuk untuk mengelola Bandara Internasional Soekarno Hatta maupun Bandara Kemayoran. Setahun kemudian, nama Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perum Angkasa Pura I melalui PP No.25 tahun 1986.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1992 dan Akta Notaris Muhani Salim, S.H. tanggal 3 Januari 1993, Perum Angkasa Pura I berubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) dengan kepemilikan saham sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia. Perubahan nama menjadi PT Angkasa Pura I (Persero) disetujui oleh Menteri Kehakiman pada tanggal 24 April 1993 melalui Surat Keputusan No.C2- 470.HT.01.01 Tahun 1993, dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No.52 tanggal 29 Juni 1993 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No.2914/1993. Nama PT Angkasa Pura I (Persero).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 104 Tahun 2021 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Aviassi Pariwisata Indonesia tanggal 6 Oktober 2021, status perusahaan PT Angkasa Pura I (Persero) berubah menjadi PT Angkasa Pura I yang tunduk pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Perubahan nama menjadi PT Angkasa Pura I disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-0002952.AH.01.02. Tahun 2022 tanggal 13 Januari 2022. Selain itu, Angkasa Pura Airports saat ini memiliki 5 (lima) anak perusahaan, yaitu PT Angkasa Pura Logistik, PT Angkasa Pura Properti, PT Angkasa Pura Suport, PT Angkasa Pura Hotel, dan PT Angkasa Pura Retail.

2. Unit-Unit Kerja

Pada gambar 1.2 merupakan tampilan dari struktur organisasi di PT.Angkasa Pura 1 Yogyakarta *International Airport*.



Gambar 1.2 Struktur Organisasi PT. Angkasa Pura 1 (Persero) Bandara *International* Yogyakarta

1.5 METODE PENULISAN LAPORAN

1. Metode Praktik

Metode jenis ini ikut mempelajari dan mengikuti arahan pemberi materi di bandar udara Yogyakarta *International Airport*.

2. Metode Wawancara

Metode ini dilakukan dengan menanyakan langsung pada pembimbing lapangan dan karyawan yang sedang bekerja lapangan mengenai hal-hal

tertentu yang ditemukan selama penulis melaksanakan praktik kerja lapangan.

3. Studi Kepustakaan

Metode ini dilakukan dengan cara mengamati, membaca, serta memahami beberapa sumber tertulis sehingga penulis mendapatkan informasi yang membantu dalam menyusun laporan ini.

4. Metode Diskusi

Metode ini dilakukan dengan melakukan diskusi bersama pembimbing mengenai Aktivitas pemeliharaan dan perbaikan fasilitas peralatan teknologi di bandar udara Yogyakarta *International Airport*.

1.6 SISTEMATIKA PENULISAN LAPORAN

Untuk mempermudah pemahaman laporan kegiatan ini maka laporan ini dibagi menjadi beberapa bagian yaitu :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang, tujuan penulisan laporan, tujuan pelaksanaan praktik kerja lapangan, ruang lingkup, aspek umum kelembagaan, metode penulisan laporan, dan sistematika penulisan laporan.

BAB II DASAR TEORI

Berisi tentang literatur atau teori yang ada mengenai Penggunaan CCTV, jenis-jenis CCTV, dan perbaikan CCTV yang ada di bandar udara Yogyakarta *International Airport*.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang penjelasan hasil analisa pemeliharaan dan perbaikan CCTV yang ada di terminal bandar udara Yogyakarta *International Airport*.

BAB IV PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan dari hasil yang diperoleh selama pelaksanaan praktik kerja lapangan dan saran yang dapat diberikan.