

Analisis Tata Letak Jalur Keberangkatan Internasional Dalam Pelayanan Penerbangan Internasional di Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Ghupita Seviarta Erdany¹ Siska Ayu Andarini²

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan
Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: 20090884@students.sttkd.ac.id¹ siska.ayu@sttkd.ac.id²

Abstrak

Latar belakang penelitian ini didasari oleh perubahan tata letak jalur keberangkatan internasional di Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang diakibatkan pandemi covid-19 menjadi tata letak dengan jarak tempuh yang jauh dengan kapasitas yang jauh lebih kecil dengan ditandai berkurangnya jumlah unit-unit pelayanan. Jadwal penerbangan yang bertambah pasca covid-19 menyebabkan beberapa fenomena dalam jalur keberangkatan internasional yang tentunya berdampak langsung terhadap pelayanan yang diberikan petugas berkaitan dengan penggunaan tata letak saat ini Tujuan penelitian adalah mengetahui tata letak awal rencana pembangunan bandar udara, tata letak yang saat ini digunakan, perbandingan antara tata letak yang saat ini digunakan dengan tata letak sebelumnya, dan dampaknya. Metode penelitian adalah kualitatif deskriptif dengan menggunakan data primer dan sekunder. Pengumpulan data dengan metode wawancara, observasi, dokumentasi, dan studi literatur. Data yang telah dikumpulkan akan di uji menggunakan triangulasi sumber dan teknik. Hasil dari penelitian ini adalah tata letak yang sekarang digunakan merupakan jalur keberangkatan domestik yang kemudian dihubungkan ke jalur keberangkatan internasional melalui *swing gate*. Tata letak sudah diubah sebanyak dua kali namun masih tetap belum memenuhi standar seperti jumlah minimal fasilitas dan masih terdapat tumpukan antrean penumpang. Penumpang dengan bagasi tertahan harus berputar balik dengan jarak yang jauh untuk melakukan *clearance*.

Kata Kunci: Tata Letak, Jalur Keberangkatan Internasional, Pelayanan

Abstract

The background of this study is based on changes in the layout of the international departure route at Yogyakarta International Airport due to the Covid-19 pandemic to a layout with a long distance with a much smaller capacity, marked by a reduction in the number of service units. The increased flight schedule after Covid-19 has caused several phenomena in the international departure route which of course have a direct impact on the services provided by officers related to the use of the current layout. The purpose of the study was to determine the initial layout of the airport development plan, the layout currently used, a comparison between the layout currently used and the previous layout, and its impact. The research method is descriptive qualitative using primary and secondary data. Data collection using interview, observation, documentation, and literature study methods. The data that has been collected will be tested using triangulation of sources and techniques. The results of this study are that the layout currently used is a domestic departure route which is then connected to the international departure route through a swing gate. The layout has been changed twice but still does not meet standards such as the minimum number of facilities and there are still long queues of passenger. Passengers with stuck luggage have to turn around a long distance to clear the baggage.

Keywords: Layout, International Departure Lanes, Services



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

PENDAHULUAN

Bandar Udara Internasional Yogyakarta merupakan salah satu gerbang dunia menuju DIY-Jateng. Bandar Udara Internasional Yogyakarta awalnya dibangun untuk memiliki dua jalur

keberangkatan yakni, jalur domestik dan internasional. Jalur internasional merupakan area steril yang didahului dengan adanya *security check point* agar penerbangan internasional aman dari segala macam tindakan melawan hukum. Jalur keberangkatan internasional merupakan area steril. Area steril merupakan ruang yang disediakan untuk penumpang pesawat. Setiap orang yang berada di area ini harus melalui pemeriksaan yang ketat dari petugas *aviation security* (SNI 03-7046-2004). Menurut Murdifi dan Mahfud dalam Siti Rochmah (2022) salah satu Keputusan strategis operasional dalam jangka panjang adalah buah dari kontribusi tata letak yang baik karena tata letak sangat menentukan efisiensi operasi perusahaan. Tata letak yang baik menjadi faktor pendukung tingkat keefisienan dan keefektifan bagi seorang petugas dalam melaksanakan pekerjaannya. Saat ini hanya terdapat 3-4 penerbangan internasional yang dilayani di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Dengan jumlah penerbangan yang masih sedikit, jalur keberangkatan internasional akhirnya ditutup dengan alasan anggaran yang menyebabkan penumpang internasional dialihkan terlebih dahulu melalui jalur keberangkatan domestik meskipun bandar udara ini memiliki jalur keberangkatan internasional yang seharusnya. Penumpang internasional bercampur dengan penumpang domestik memasuki pintu jalur keberangkatan domestik untuk melakukan pemeriksaan keamanan. Setelah pemeriksaan di *security check point* pertama, penumpang akan berjalan memutar sampai ke depan ruang tunggu internasional. Penumpang internasional melanjutkan perjalanan menuju *swing gate* untuk dapat masuk ke ruang tunggu internasional. Penumpang akan diperiksa sekali lagi di *security check point* yang kedua dan melakukan pemeriksaan imigrasi sesaat memasuki area internasional. Tumpukan antrean penumpang di depan *swing gate* sering terlihat akibat tata letak yang kurang leluasa dan jumlah fasilitas yang perlu ditingkatkan hal ini juga menjadi permasalahan dengan adanya beberapa penerbangan internasional yang memiliki jadwal berangkat berdekatan.

Selain karena banyaknya jumlah penumpang internasional dalam suatu waktu, terdapat keterbatasan ruang dan fasilitas pemeriksaan membuat antrean sering terjadi. Hanya terdapat satu mesin x-ray yang di-*instal* dan 3 konter imigrasi di area internasional. Tumpukan antrean di *swing gate* akan semakin bertambah panjang apabila terdapat tiga penerbangan dengan jadwal yang berdekatan yakni antara Scoot, Airasia, dan Malaysia Airline dari pukul 9.00-11.40 WIB. Tata letak ini juga akan menjadi masalah apabila terdapat penumpang dengan bagasi tertahan. Bagasi tertahan harus dinyatakan *clear* oleh petugas avsec sebelum penumpang internasional dapat masuk ke area internasional dan *boarding*. Lokasi Out Of Gauge (OOG) berada di ujung barat dari jalur keberangkatan domestik tepatnya di sebelah *security check point* domestik. Penumpang akhirnya harus memutar balik melewati ruang tunggu dan jalur domestik untuk mengurus bagasi tertahan tersebut. Pada tata letak yang seharusnya, untuk mengurus bagasi tertahan tidak terlalu jauh, karena lokasinya yang berada disamping pintu masuk jalur internasional dan dapat dengan cepat diakses.

Kajian Pustaka

Tata Letak

Menurut Stephens dan Mayers (2013) tata letak merupakan suatu susunan fisik dari manusia, stasiun kerja, mesin dan peralatan, lokasi material, dan penanganan material (Siti Rochmah, 2022). Melalui tata letak, perusahaan dapat meningkatkan efisiensi dan operasi dari produktifitas perusahaan karena tata letak yang baik merupakan salah satu keputusan strategis operasional jangka panjang. Menurut Wignjosoebroto dalam Pattinja (2023) terdapat beberapa jenis pola tata letak di rancang dengan beberapa pertimbangan seperti alur produksi, fungsi, dan manfaat tertentu yang hendak dicapai. Berikut ini merupakan jenis pola tata letak yang umumnya diterapkan:

1. Tata Letak Fungsional, mesin-mesin dengan dikelompokkan berdasarkan kesamaan fungsi.
2. Tata Letak Produk, peralatan disusun berdasarkan produk yang dibuat.
3. Tata Letak Kelompok, memungkinkan seluruh proses terjadi di suatu tempat spesialisasi yang sama.
4. Tata Letak Posisi Tetap, pembuatan proyek besar dalam periode tertentu dengan minim perpindahan.
5. Tata Letak Gudang, mengatur agar keluar masuk barang menjadi mudah sesuai urutan.
6. Tata letak Kantor, pengaturan peralatan dengan tujuan kelancaran komunikasi dan kinerja karyawan.
7. Tata Letak Ritel, berdasarkan program ruang untuk meningkatkan dorongan pembelian dari pembeli.

Indikator penyusunan tata ruang kantor menurut Asnar dalam Yusen (2014) ; efektifitas tata letak kantor; lalu lintas pegawai yang lancar; penempatan peralatan kantor yang tepat; jarak antara pegawai dan peralatan kantor yang tepat; jumlah pegawai dalam kantor yang tepat; kelengkapan peralatan kantor; jenis pekerjaan yang sesuai; kebersihan; tingkat kelembaban; kebisingan; pencahayaan; ventilasi; dan warna dinding. Manfaat dari perancangan tata letak adalah sebagai kunci kerja yang efektif dan efisien (Muhammad Arif, 2017); penggunaan ruang yang lebih efektif; menjaga perputaran barang setengah jadi menjadi baik; mengurangi investasi peralatan; memberikan kemudahan, keamanan, dan kenyamanan karyawan; efektifitas penggunaan tenaga kerja meningkat; proses produksi menjadi lancar; material handling yang minim; dan susunan mesin dan peralatan yang fleksibel.

Terminal Penumpang dan Jalur Keberangkatan Internasional

Terminal penumpang adalah tempat dimana pemerosesan penumpang baik naik atau turun pesawat udara yang menjadi gedung penghubung antara sisi udara, sisi darat, dan moda transportasi lainnya. Berdasarkan SNI 03-7046-2004, terdapat beberapa jenis kelompok area berdasarkan akses publik, antara lain:

1. Ruang Publik, menampung segala kegiatan umum sehingga tidak perlu melakukan tindakan pemeriksaan.
2. Ruang Semi Steril, ruangan yang dipergunakan untuk melakukan berbagai pelayanan penumpang dan harus melalui pemeriksaan keamanan.
3. Ruang Steril, setiap orang yang masuk ke area ini harus diperiksa secara cermat sehingga tetap steril dari tindakan yang berisiko terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan. Disediakan untuk penumpang yang hendak memasuki pesawat udara.

Fasilitas yang digunakan dalam proses keberangkatan dan kedatangan penumpang antara lain sebagai berikut:

1. Pemeriksaan penumpang dan bagasi;
2. Pelayanan *check in*;
3. Imigrasi keberangkatan;
4. Imigrasi kedatangan;
5. Pelayanan Bea Cukai;
6. Ruang tunggu keberangkatan;
7. Pelayanan bagasi.

Komponen sistem terminal penumpang adalah dasar dari penyusunan tata letak sehingga didapatlah alur keberangkatan. Komponen sistem terminal penumpang dibagi menjadi tiga bagian, antara lain:

1. Akses masuk, memiliki hubungan dengan pedestrian, parkir, aktifitas sirkulasi, dan aktifitas bongkar muat
2. Pemerosesan, sebagai tempat pemerosesan penumpang. Pemerosesan di bagi lagi menjadi beberapa jenis, yakni tiket, *check in* bagasi, penyerahan nomer kursi, area sirkulasi bagi publik, layanan beacukai, imigrasi, dan customs, pemeriksaan keamanan, dan pengambilan bagasi.
3. *Flight interface*, proses pengumpulan penumpang, mengangkutan dari dan menuju pesawat, bongkar dan muat bagasi.

Pelayanan Publik

Pelayanan publik yakni apabila suatu badan atau orang yang melakukan segala usaha untuk memenuhi kebutuhan masyarakat (Philipus Ngorang dalam Raharjo, 2022). Pelayanan publik memiliki prinsip-prinsip dalam pelasaannya, yakni kesederhanaan; kejelasan; kepastian waktu; akurasi; keamanan; tanggung jawab; kelengkapan sarana prasarana; kemudahan akses; kedisiplinan, kesopanan, dan keramahan; serta kenyamanan.

Bandar Udara Internasional

Merupakan bandar udara yang memiliki rute dalam dan luar negeri. Terdapat pelayanan pemerintahan didalamnya seperti bea cukai, imigrasi, dan karantina. Di Indonesia hanya terdapat 17 bandar udara yang melayani penerbangan internasional salah satunya adalah Bandar Udara Internasional Yogyakarta di Kulonprogo, Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM No. 31 Tahun 2024 Tentang Penetapan Bandar Udara Internasional.

Bandara Udara Internasional Yogyakarta

Bandar Udara Internasional Yogyakarta terletak di Temon, Kulonprogo. Bandara ini memiliki kode ICAO : YIA dan kode IATA : WAHI. Landasan pacu yang tersedia mampu digunakan untuk mendaratkan pesawat berbadan lebar karena memiliki panjang 3.250 meter. Memiliki beberapa gedung utama yakni gedung parkir, gedung penghubung, dan gedung terminal. Gedung terminal memiliki luas 219.000 meter persegi dan mampu menampung hingga 20 juta penumpang setiap tahunnya. Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki rute internasional ke Singapura dan Kuala Lumpur. Bandar udara ini memiliki dua jalur yaitu jalur domestik jalur internasional.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengambilan data melalui wawancara, observasi, dokumentasi, dan studi literatur. Metode penelitian kualitatif atau metode penelitian *naturalistic* dilakukan pada kondisi alamiah (*natural setting*). Metode kualitatif tidak dimanipulasi dan kehadiran peneliti tidak mempengaruhi objek penelitian. Penelitian kualitatif menggunakan peneliti sebagai instrument (*human instrumen*) penelitian (Sugiyono, 2020). Data primer yang dibutuhkan berasal dari wawancara dengan petugas *ground handling* dan imigrasi yang melakukan pelayanan di jalur keberangkatan internasional Bandar Udara Internasioanal Yogyakarta dan data sekunder didapat dari dokumentasi dan studi literatur. Teknik analisis data yang digunakan adalah pengumpulan data, Reduksi data, penyajian data, dan penetapan Kesimpulan. Teknik pemeriksaan keabsahan data pada penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi teknik.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Tata Letak Jalur Keberangkatan Internasional Rencana Awal Sesuai Pembangunan

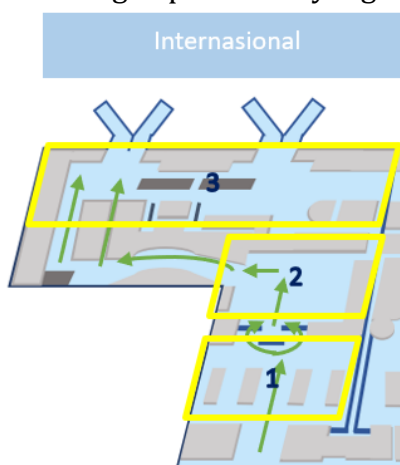
Jalur keberangkatan yang diperuntukkan bagi penerbangan internasional berada di lantai 2 bagian timur gedung terminal penumpang. Alur keberangkatan internasional pertama kali dimulai dari area *check in* dan berakhir di *gate* keberangkatan.



Gambar 1. Tata Letak Lantai 2 Terminal Penumpang

Sumber: PT Angkasa Pura

Berdasarkan PM 185 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri pasal 1 ayat (13) bahwa *check in* merupakan proses pelaporan kepada badan usaha angkutan udara oleh calon penumpang yang akan terbang. *Check in counter* internasional ditempatkan di *island A* dan pintu masuk jalur internasional berada di sebelah selatan dari konter *check in*. Penumpang melewati *security check point* internasional untuk melakukan pemeriksaan terhadap orang dan barang bawaan. Di belakang *security check point* terdapat sekat yang memberikan batas dengan area imigrasi. Penumpang dinyatakan *clear* dan dapat melanjutkan menuju konter imigrasi untuk pemeriksaan dokumen perjalanan. Berdasar UU No. 6 tahun 2011 tentang Keimigrasian Pasal 8 ayat (1) setiap orang yang masuk atau keluar Wilayah Indonesia wajib memiliki Dokumen Perjalanan yang sah dan masih berlaku. Penumpang yang dicurigai akan diwawancarai di ruangan khusus yang terletak dekat dengan area imigrasi dan kemudian kendala tersebut ditangani sesuai dengan peraturan yang berlaku.



Gambar 2. Jalur Keberangkatan Internasional Rencana Awal

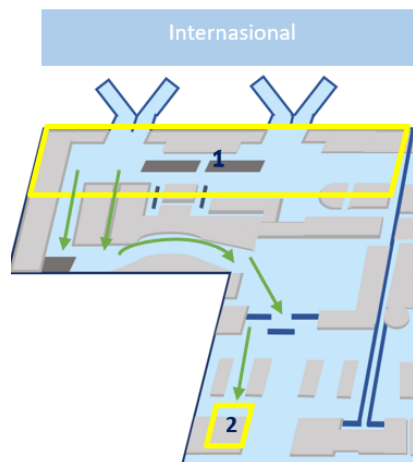
Sumber: Peneliti

Keterangan:

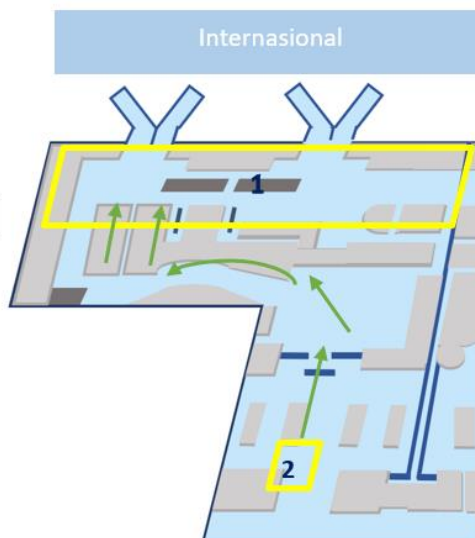
1. *Security Check Point*

2. Area Imigrasi
3. Ruang Tunggu Internasional

Penumpang yang sudah lolos pemeriksaan imigrasi diperbolehkan untuk *boarding*. Penumpang berjalan ke sebelah kiri area imigrasi sampai bertemu dengan plang petunjuk ruang tunggu di sebelah kanan. Apabila petugas sudah mengumumkan waktu *boarding*, maka penumpang bisa masuk ke pesawat udara.



Gambar 3. Rute Ruang Tunggu-OOG via Internasional
Sumber: Peneliti



Gambar 4. Rute OOG-Ruang Tunggu via Internasional
Sumber: Peneliti

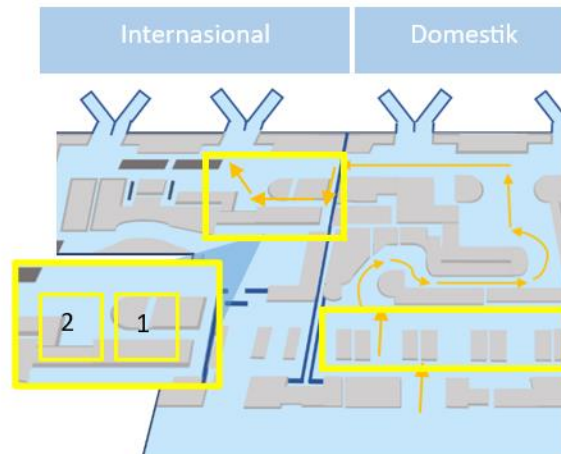
Keterangan:

1. Ruang Tunggu
2. Out of Gauge (OOG)

Tata Letak Jalur Keberangkatan Internasional Yang Saat Ini Digunakan

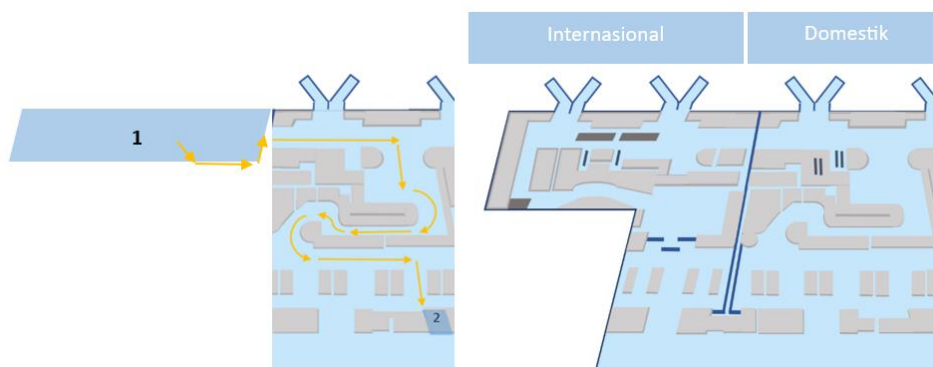
Jalur keberangkatan yang saat ini digunakan memiliki susunan tata letak yang berbeda dengan jalur keberangkatan internasional sebelumnya. Lokasi *check in counter* dipindahkan yang semula berada di *island A* berubah menjadi di *island B* dan *C*. Penumpang selanjutnya memasuki pintu jalur keberangkatan domestik dan melewati pemeriksaan keamanan di

security check point domestik. Setelah SCP domestik, terdapat akses panjang berbelok dengan area komersial di sepanjang akses. Area komersial berakhir di depan ruang tunggu domestik. Penumpang internasional akan berbelok ke timur berdasarkan *sign* kecil yang menunjuk ke arah *swing gate*. *Swing gate* merupakan pintu yang membatasi penumpang domestik memasuki area internasional. Penumpang internasional yang masuk akan dicek *boarding pass*-nya oleh petugas *ground handling*. Selanjutnya penumpang akan kembali melewati pemeriksaan orang dan barang.



Gambar 5. Jalur Keberangkatan Internasional yang saat ini Digunakan
Sumber: Peneliti

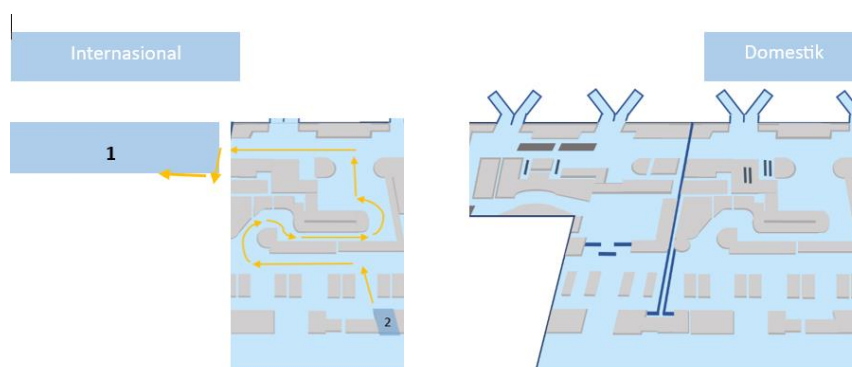
Pada tata letak ini, meskipun jarak perpindahan penumpang dari area *check in* sampai kedepan *gate* keberangkatan tidak memiliki perbedaan signifikan, namun jarak yang ditempuh ketika melewati kedua tata letak ini sangat berbeda. Tata letak yang digunakan saat ini memungkinkan terjadinya hambatan apabila terdapat penumpang dengan bagasi tertahan yang menyebabkan penumpang yang sudah sampai ke depan *swing gate* harus berputar balik menuju OOG yang terletak di bagian barat *security check point* domestik untuk menyelesaikan urusan bagasinya tersebut.



Gambar 6. Rute Ruang Tunggu-OOG via Domestik
Sumber: Peneliti

Keterangan:

1. Ruang Tunggu
2. Out of Gauge (OOG)



Gambar 7. Rute OOG-Ruang Tunggu via Domestik

Sumber: Peneliti

Keterangan:

1. Ruang Tunggu
2. Out of Gauge (OOG)

Security Check Point

Berdasarkan Peraturan Jendral Perhubungan Udara SKEP / 2765 / XII /2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara, dan Barang Bawaan Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara Dan orang perseorangan, *Security check point* merupakan tempat pemeriksaan keamanan bagi penumpang, orang, personel pesawat udara dan barang yang akan masuk ke daerah keamanan terbatas dan/atau ruang tunggu di gedung terminal Bandar udara. *Security check point* internasional berfungsi menerapkan peraturan keamanan penerbangan internasional melalui pemeriksaan barang bawaan berbahaya dan dilarang sesuai ketentuan untuk dibawa kedalam pesawat udara.

Perubahan Pertama

Security check point internasional dapat diakses melalui *swing gate* dengan terlebih dahulu melewati gang selebar 1 meter. Gang kecil ini dibatasi dengan dinding kaca sampai ke lokasi mesin x-ray berada. *Security check point* terletak langsung dibawah atap bandar udara sehingga *security check point* tidak cukup tertutup. Terdapat 3-4 petugas pemeriksaan yang akan memantau barang bawaan penumpang internasional. Barang bawaan penumpang akan di cek melalui satu unit mesin x-ray yang tersedia. Penumpang yang dinyatakan aman bisa langsung meninggalkan *security check point* ke antrean konter imigrasi yang berjarak satu setengah meter. Pergerakan penumpang di *security check point* sering kali terhenti dikarenakan antrean di konter imigrasi belum bergerak. Hal ini menyebabkan terjadi penumpukan antrean sampai di luar *swing gate*.

Perubahan Kedua

Security check point mengalami perubahan untuk kedua kalinya. Akses yang dulunya merupakan gang sempit disebelah kiri *swing gate*, diubah menjadi ruangan besar yang berlokasi tepat di depan *swing gate*. Terdapat penambahan fasilitas seperti *sign* dan *queue line*, namun jumlah mesin x-ray masih sama yakni sebanyak 1 unit. Pada tata letak yang baru ini sudah terdapat langit-langit yang lebih rendah untuk memasang pencahayaan dan pengudaraan area *security check point*. Masih sering terjadi penumpukan antrian penumpang di depan *swing gate*, namun pemeriksaan di *security check point* dapat berjalan terus-menerus tanpa harus menunggu antrean konter imigrasi bergerak maju.

Imigrasi

Berdasar UU No. 6 Tahun 2011 tentang keimigrasian pasal 1 ayat (12), tempat Pemeriksaan imigrasi adalah tempat pemeriksaan di pelabuhan laut, bandar udara, pos lintas batas, atau tempat lain sebagai tempat masuk dan keluar Wilayah Indonesia. Area imigrasi pada jalur keberangkatan internasional Bandar Udara Internasional Yogyakarta diletakkan sesudah *security check point* internasional.

Perubahan Pertama

Area imigrasi terletak hanya satu setengah meter dari lokasi *security check point* internasional. Area imigrasi memiliki langit-langit terbuka sehingga pencahayaan dan pengudaraan kurang maksimal. Jumlah konter imigrasi yang dipasang berjumlah 3 konter dengan 1 konter *supervisor* yang terletak di belakang konter pemeriksaan imigrasi. Konter imigrasi tidak memiliki kenaikan level lantai yang menyebabkan posisi petugas saat berhadapan dengan penumpang tidak setara. Tidak terdapat ruangan khusus untuk wawancara lebih lanjut apabila terdapat kendala yang dialami penumpang saat melakukan pemeriksaan dokumen. Jika terdapat WNA *overstay* yang menyebabkan WNA tersebut harus melakukan pembayaran, petugas dan WNA bersangkutan harus berjalan sejauh 7 menit untuk menuju *office* imigrasi untuk membuat *receipt* pembayaran. Aktivitas perpindahan selama 7 menit ini bisa terjadi berulang kali apabila terdapat beberapa penumpang yang bermasalah. Penanganan yang harus dilakukan di *office* imigrasi juga bisa berlaku untuk WNI yang memiliki dokumen bermasalah. Aktivitas pergerakan yang berulang ini dapat membuang banyak waktu baik dari sisi penumpang dan petugas.

Perubahan Kedua

Menanggapi berbagai permintaan, pihak pengelola bandar udara akhirnya melakukan perubahan tata letak yang kedua untuk area imigrasi agar menjadi lebih nyaman dan kondusif. Tata letak yang saat ini digunakan memiliki langit-langit rendah dan menambah jumlah konter menjadi 4 konter pemeriksaan dan 1 konter *supervisor*. Konter imigrasi yang dipasang sudah memenuhi standar dengan level lantai yang lebih tinggi sehingga membuat petugas lebih nyaman saat melakukan wawancara dengan penumpang. Terdapat sekat bening pembatas yang terinstal berikut dengan segala peralatan yang dibutuhkan oleh konter imigrasi sesuai dengan standar. Pada ruangan baru ini, sudah di instal *sign* imigrasi yang lebih besar dan memadai sehingga dapat dilihat dari jauh. Jarak antara imigrasi dan *security check point* adalah sejauh 20 langkah, sehingga apabila penumpang di konter imigrasi masih melakukan pemeriksaan tidak akan membuat pemeriksaan di *security check point* ikut terganggu. Meskipun telah memiliki ruangan yang lebih nyaman, area imigrasi masih membutuhkan ruangan khusus untuk melakukan wawancara, karena wawancara penumpang dengan dokumen bermasalah dapat dilihat begitu saja oleh penumpang lain yang tidak berkepentingan.

Ruang Tunggu dan *gate* keberangkatan

Ruang tunggu internasional dapat diakses oleh penumpang setelah melewati rangkaian proses dan pemeriksaan. Pada tata letak yang sebelumnya dan tata letak yang sekarang, posisi ruang tunggu dan *gate* masih tetap sama karena area ini berhubungan langsung dengan pintu pesawat dan arsitektur bandar udara sejak awal dibangun. Ruang tunggu memiliki fasilitas seperti mushola, toilet, sofa, kursi, dan *travelator*. *Gate* keberangkatan berjumlah 4 pintu dengan dua konter disetiap pintu. Saat ini terdapat 3 komputer yang tersedia di konter *gate* sehingga pelayanan sedikit terhambat karena kurangnya jumlah komputer di *gate* tertentu.

KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat ditarik dari penelitian ini adalah:

1. Tata Letak Jalur keberangkatan Internasional yang saat ini digunakan memiliki jarak tempuh yang lebih jauh dibandingkan dengan jarak tempuh tata letak jalur keberangkatan internasional yang digunakan sebelumnya. Hal ini memiliki dampak atas bercampurnya penumpang domestik dan internasional, dua kali pengecekan keamanan, dan kebingungan bagi penumpang.
2. Tata letak yang saat ini digunakan sudah mengalami dua kali perubahan untuk menyesuaikan kenyamanan ruang kerja dan sirkulasi pergerakan penumpang dan petugas. Namun tetap tidak tersedia ruangan khusus bagi imigrasi untuk melakukan wawancara lanjutan terhadap penumpang dengan dokumen bermasalah. Tidak ada penambahan jumlah mesin x-ray di *security check point* internasional sehingga tetap menimbulkan antrean panjang saat *peak hour*.
3. Efisiensi waktu berkurang bagi penumpang dan petugas dikarenakan jarak yang harus tempuh untuk mencapai suatu lokasi menjadi lebih jauh.

Saran

Berdasarkan hasil temuan dan pembahasan yang peneliti ungkapkan, peneliti memberikan saran sebagai masukan dan pengembangan tata letak bandar udara agar menjadi lebih efektif dan efisien.

1. Kepada pihak pengelola bandar udara agar membuka jalur keberangkatan internasional yang seharusnya apabila terjadi penambahan jadwal penerbangan. Mengingat bahwa telah terjadi pengurangan bandar udara internasional, maka apabila jalur tersebut dibuka dapat menjadi daya tarik bagi maskapai untuk membuka rute internasional ke YIA. Selain itu dapat menarik para pengusaha yang akan menyewa tenan sehingga meningkatkan pendapatan bandar udara di dalam jalur keberangkatan.
2. Apabila jalur keberangkatan internasional yang saat ini digunakan belum dapat dibuka, maka sebaiknya menambahkan jumlah mesin x-ray di *security check point* internasional, konter imigrasi, ruangan wawancara, dan *computer gate* guna kelancaran proses pemeriksaan dan mengurangi jumlah tumpukan antrean penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Arif, Muhammad. 2017. *Perancangan Tata Letak Pabrik*. CV Budi Utama: Sleman.
- Badan Standardisasi Nasional. 2004. SNI 03-7046-2004. Terminal Penumpang Bandara. Badan Standardisasi Nasional : Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan KM No. 31 Tahun 2024 Tentang Penetapan Bandar Udara Internasional.
- Pattinaja, Elna, M., Muhammad F. L. Dwi K. 2023. *Akuntansi Biaya*. Pasaman Barat: CV. Azka Pustaka.
- Peraturan Jendral Perhubungan Udara SKEP / 2765 / XII /2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara, dan Barang Bawaan Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara Dan orang perseorangan
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 185 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal
- Raharjo, Muhammad Mu'iz. 2022. *Manajemen Pelayanan Publik*. Jakarta: PT Bumi Aksara
- Rochmah, Siti. 2022. *Buku Ajar Manajemen Operasi 1*. Pekalongan: PT Nasya Expanding Management.

- Sugiyono. 2020. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian.
- Yusen, S. I. S. 2014. Pengaruh Tata Ruang Kantor Terhadap Kinerja Bagian Tata Usaha di SMPN 1 Lamongan. *Skripsi Pendidikan Administrasi Perkantoran*. Universitas Negeri Surabaya.