

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah peneliti lakukan dan jabarkan sebelumnya mengenai strategi komunikasi organisasi *Aviation Security* BIM dalam penanganan gangguan keamanan bandara, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses komunikasi internal yang berlangsung pada unit *Avsec* BIM, baik dalam arus vertikal, horizontal, dan diagonal mayoritas sudah sesuai dengan SOP yang berlaku, terlihat dari kegiatan pengamanan yang dilakukan oleh *Avsec* BIM selama ini. Ketika ditemukan masalah keamanan di BIM, personil *Avsec* dapat menyelesaikan masalah sesuai dengan *jobdesc*-nya. Alur komando, komunikasi, dan koordinasi berjalan sesuai alur yang telah ditetapkan dalam SOP. Namun masih ada beberapa prosedur yang diabaikan atau lengah dalam penanganan keamanan, sehingga pengamanan BIM tidak memenuhi standar ICAO, serta beban kerja *Avsec* BIM yang dirasa terlalu berat bagi personil sehingga sering menyebabkan *miss* komunikasi.
2. Selama penanganan keamanan BIM terkait status kuning, strategi komunikasi organisasi yang di terapkan *Avsec* BIM tidak hanya melibatkan pihak internal Angkasa Pura II cabang BIM saja. *Avsec* BIM telah memiliki suatu strategi komunikasi yang telah dirancang untuk menghadapi berbagai status yang tercantum dalam *AEP* dan SOP. *Avsec* BIM bekerjasama dengan pihak-pihak eksternal, antara lain TNI, POLRI, BIN, dan juga pihak *Airlines*. Pengguna jasa bandara pun ikut merasakan dampak dari peningkatan status kuning

tersebut karena ketatnya pemeriksaan keamanan, oleh karena itu. Untuk menjelaskan pada pengguna jasa bandara, *Avsec* BIM menggunakan media lini bawah dan bekerjasama dengan unit *Airport Services* untuk memberikan pengumuman di terminal oleh *customer service*. Strategi kendali organisasi dalam kegiatan pengamanan bandara oleh *Avsec* BIM berupa kendali sederhana, kendali teknis, dan kendali birokrasi. *Avsec* BIM juga mengalami hambatan dan gangguan komunikasi antara lain gangguan psikologis, rintangan fisik, rintangan kerangka berpikir, dan rintangan budaya.

## 5.2 Saran

1. Sebaiknya jumlah personil *Avsec* BIM ditingkatkan sehingga dapat membagi beban kerja personil *Avsec* BIM agar tidak kewalahan dan mengurangi terjadinya *miss* komunikasi. Keramahan *Avsec* BIM sendiri juga ditingkatkan dalam melayani pengguna jasa bandara agar dapat meminimalisir konflik dengan pengguna jasa bandara, dan dapat memperbaiki citra *Avsec* di mata pengguna jasa bandara. Sebaiknya *Avsec* BIM juga tetap melakukan sosialisasi secara interpersonal pada beberapa pengguna jasa bandara terkait regulasi pengamanan penerbangan, karena dengan hanya mengandalkan media lini bawah dan *announcer* tidak begitu efektif.
2. Personil *Avsec* BIM sebaiknya memperketat pengawasan di area perimeter agar tidak ada lagi penduduk sekitar yang melakukan aktivitas di sisi udara, melakukan kegiatan pengamanan di bandara sesuai dengan peraturan keamanan dan keselamatan penerbangan yang ada dan tidak lengah pada hal-hal kecil dalam menjalankan tugas sehingga keamanan BIM dapat memenuhi standar dari ICAO.