

EFEKTIVITAS SISTEM LOSI OLEH UNIT AVSEC DALAM PENANGANAN BARANG TERCECER DI AREA *LANDSIDE*

¹Fryda Fatmayati, ²M. Sobur Burhanudin

¹Manajemen Transportasi Udara
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan
fryda.fatmayati@sttkd.ac.id

²Manajemen Transportasi Udara
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan
mburhanudin2000@gmail.com

Article history:

Received 20th of April, 2024

Revised 1th of May, 2024

Accepted 7th of May, 2024

Abstract

Air transport is very important for Indonesia, because the condition of Indonesia which has many islands, air transport can connect between islands in a fairly fast and efficient time. One aspect that greatly affects air transport activities is the availability of airports. Airports have facilities and infrastructure to support various airport activities at each airport in Indonesia. Not only passengers who need good facilities and handling, but also the handling of their goods. One of them is the Aviation Security (AVSEC) officer who handles lost items found in the airport landside area. The purpose of this study is to determine the use of the information system Lost Item (LOSI) is effective or not in handling scattered passenger goods, how much the effectiveness of the Lost Item (LOSI) application information system, and to find out the obstacles faced.

In this study the authors used mixed methods, namely combining quantitative and qualitative methods to be used together in one study, so as to obtain more valid and reliable, and objective data. The data used for this research are questionnaires, interviews, observations and documentation.

The author can explain that the use of the LOSI application information system carried out by the Aviation Security unit is effective for handling scattered passenger goods, this means that the H_0 hypothesis is rejected and H_a is accepted. Furthermore, in the T test results form the coefficient table, it can be seen that there is a significant effectiveness between the independent variable X (effectiveness of using the LOSI application) on the dependent variable Y (handling of scattered passenger items) with the results of the calculation of the coefficient of determination (R^2) getting a value of 66,4% and the remaining 33,6% is influenced by other factors that researchers do not discuss in this study. Obstacles faced in the procedure for handling the Lost Item Information System in the LOSI application to deal with scattered passenger items, namely, technical obstacles such as network disruptions, constraints and communication systems.

Keywords: Effectiveness, Information System, Lost Item, Aviation Security.

Pendahuluan

Transportasi udara sangat penting untuk Indonesia, karena kondisi Indonesia yang memiliki banyak pulau, transportasi udara dapat menghubungkan antar pulau dalam waktu yang cukup cepat dan efisien. Menurut Wirangsane (2016), Transportasi adalah kegiatan mengangkut atau memindahkan barang maupun manusia dari suatu tempat ke tempat yang lain, atau dari tempat asal ke suatu tujuan. Dan menurut Setiani (2015), Transportasi adalah kegiatan memindahkan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan dan merupakan salah satu jenis kegiatan berkaitan dengan pemenuh kebutuhan manusia dengan mengubah letak barang dan orang secara geografis sehingga menyebabkan adanya transaksi. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan dari asal ke tujuan. Salah satu aspek yang sangat mempengaruhi kegiatan transportasi udara adalah tersedianya bandar udara sebagai pendukung.

Bandar udara mempunyai sarana dan prasarana dalam menunjang berbagai kegiatan kebandarudaraan pada setiap bandar udara yang ada di Indonesia. Menurut UU No 1 Tahun 2009, bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan dan keselamatan penerbangan, serta fasilitas pokok, dan fasilitas penunjang lainnya. Untuk mendukung kegiatan penerbangan, Daerah Bandung Jawa Barat terdapat bandar udara yaitu Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat.

Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat dengan kode (IATA: BDO,

ICAO: WICC) adalah sebuah bandar udara Internasional di wilayah Jawa Barat tepatnya di jalan Pajajaran No.156, Kelurahan Husen Sastranegara, Kecamatan Cicendo, Kota Bandung, Jawa Barat. Tepatnya pada tahun 1974 Bandar Udara ini diresmikan dengan nama Stasiun Udara Huseinsastra Negara Bandung, dimana pada saat itu sudah mulai adanya pelaksanaan pelayanan lalu lintas udara untuk kepentingan penerbangan yang dilakukan oleh pihak komersial sipil. Kemudian tahun 1983 penggolongan Pelabuhan Udara meningkat dari yang sebelumnya kelas III menjadi kelas II hal ini sesuai dengan keputusan Menteri Perhubungan No.KM 68/HK 207/PHB-83 tanggal 19 Februari 1983. Pada tahun 1994, berdasarkan PP RI No. 26 Tahun 1994 tepatnya tanggal 30 Agustus 1994 Pengelolaan Bandar Udara dari Departemen Perhubungan dialihkan secara sepenuhnya kepada pihak PT. Angkasa Pura II.

PT Angkasa Pura II (Persero) menerapkan prosedur untuk penanganan barang hilang / tertinggal (*Lost Item*) yang ditemukan di Bandar Udara perseroan termasuk di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Adapun barang hilang/tertinggal yang dimaksud adalah seluruh barang yang ditemukan di area gedung terminal atau Sisi Darat (*Landside*) Bandar Udara dan bukan barang yang ditahan oleh petugas Bandar Udara karena termasuk barang yang dilarang untuk dibawa terbang. Sistem manajemen penanganan barang hilang/tertinggal (*Lost Item*) ini tertuang dalam peraturan Direksi Angkasa Pura II (Persero) Nomor: PD. 12PP/08/2019 Tentang Sistem Manajemen Penanganan Barang hilang/tertinggal *Lost Item* (LOSI) di Bandar Udara PT Angkasa Pura II.

Setiap penyelenggara Bandar Udara wajib menyediakan unit pelayanan yang menjaga keamanan penerbangan. Unit pelayanan yang menjaga keamanan penerbangan adalah *Aviation Security* (AVSEC). Menurut peraturan direktur jenderal perhubungan udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 tentang tatacara pemeriksaan keamanan penumpang maupun personel pesawat udara dan barang bawaan yang diangkut dengan udara dan orang perseorangan, personel keamanan penerbangan adalah personel yang telah memiliki lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Oleh karena itu personel *Aviation Security* (AVSEC) harus memberikan pelayanan yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

Dalam menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan maka dibutuhkan pengawasan yang baik dan teliti oleh unit *Aviation Security* (AVSEC), salah satu tugas *Aviation Security* (AVSEC) yaitu penanganan barang tercecer/tertinggal (*Lost Item*) yang ditemukan di area Bandar Udara. Barang hilang/tertinggal (*Lost Item*) juga bukan termasuk bagasi penumpang pesawat yang diketahui hilang, tercecer, tertukar, atau tertinggal ketika penumpang yang bersangkutan telah tiba di Bandar Udara tujuan, *VP of Airport Global Service* Angkasa Pura II Galuh Wardhani mengatakan prosedur penanganan barang hilang/tertinggal (*Lost Item*) itu berlaku mulai 1 September 2019 di bandar udara PT Angkasa Pura II.

Setelah adanya prosedur penanganan *Lost Item* (LOSI) ini, diharapkan bisa lebih mempermudah dalam menangani pelaporan barang hilang/tertinggal dan mempermudah petugas dalam menangani pelaporan barang penumpang yang hilang/tertinggal, petugas *Aviation Security* (AVSEC) melakukan proses pemeriksaan barang penumpang yang hilang/tertukar menggunakan mesin *X-Ray* untuk memastikan keamanan dan mengetahui isi barang. Petugas *Aviation Security* (AVSEC) melakukan input data barang temuan ke aplikasi *Lost Item* (LOSI) dan menghubungi petugas *Costumer Service* untuk dilakukan prosedur pengumuman/announcement. petugas *Aviation Security* (AVSEC) menyimpan barang hilang atau barang temuan ditempat penyimpanan *Lost Item* (LOSI).

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode *mixed methods*, Metode penelitian gabungan adalah metode penelitian yang memandukan atau mengkombinasikan metode kuantitatif dan metode kualitatif untuk digunakan secara bersama-sama dalam suatu kegiatan penelitian,

guna memperoleh data yang lebih komprehensif, valid, reliabel dan objektif. (Sugiyono, 2019).

Metode kuantitatif merupakan jenis penelitian yang sistematis, terstruktur dan terencana dengan jelas sejak awal sehingga terciptanya desain penelitian. Menurut Sugiyono (2019), data kuantitatif data penelitian berupa angka-angka yang diukur secara statistik untuk menghitung uji yang berkaitan dengan masalah yang diteliti untuk ditarik suatu kesimpulan.

Menurut Sugiyono (2019) metode penelitian kualitatif adalah metode yang berlandaskan pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan pemahaman makna, dan mengkonstruksikan fenomena dari pada generalisasi. Riset yang didasarkan pada data kualitatif adalah data yang tidak berbentuk angka atau bilangan sehingga hanya berbentuk pernyataan – pernyataan atau kalimat.

Subjek penelitian ini adalah unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat. Objek Penelitian ini adalah Sistem Informasi Aplikasi *Lost Item* (LOSI) dalam menangani barang penumpang yang tercecer /atau tertinggal di area sisi darat (*Landside*) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat. Dalam penelitian ini lokasi yang dipilih dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat yang berlokasi di Jl. Pajajaran No. 156, Kelurahan Husen Sastranegara, Kecamatan Cicendo, Kota Bandung, Jawa Barat. Kegiatan penelitian ini dilaksanakan pada Tanggal 01, Agustus 2023 – 30, September 2023.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif. Data kuantitatif adalah jenis data yang dapat diukur atau dihitung secara langsung, yang berupa informasi atau penjelasan yang dinyatakan dengan bilangan atau berbentuk angka. Jenis data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2019), data primer adalah sumber data yang secara langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan oleh peneliti sendiri langsung dari sumber pertama atau tempat dilakukannya objek penelitian. Data primer merupakan sumber data penelitian yang diperoleh langsung dari sumber aslinya berupa pengumpulan data kuesioner / angket, wawancara, pendapat individu atau kelompok dan hasil observasi terhadap suatu objek.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2019), data sekunder merupakan sumber informasi yang tidak memberikan informasi secara langsung kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau dokumen. Data sekunder adalah informasi yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti dari sumber-sumber yang ada. Informasi digunakan untuk mendukung data primer yang diperoleh dari bahan pustaka, literatur, penelitian terdahulu, buku dan lain-lain. Data sekunder adalah informasi yang diperoleh dari dokumen grafis (tabel, catatan, risalah rapat, dan lain-lain), foto rekaman video, benda dan lain-lain yang dapat melengkapi data primer.

Sesuai yang dikutip dari para ahli maka penulis menggunakan data sekunder ini untuk memperkuat penemuan kasus dilapangan dan untuk melengkapi informasi. Data sekunder sumber informasi penelitian yang diperoleh secara tidak langsung (diperoleh dan dipelihara oleh pihak lain). Bentuk dari data sekunder dimaksud antara lain surat-surat/arsip, dokumen yang mendukung kegiatan penanganan barang penumpang yang tercecer yang masuk kedalam aplikasi *Lost Item* (LOSI) yang di kerjakan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat.

Hasil dan Pembahasan

Dari hasil Penelitian yang telah penulis laksanakan, yaitu mengenai Efektivitas Sistem Informasi *Lost Item* (LOSI) Oleh Unit *Aviation Security* (AVSEC) Dalam Penanganan Barang Penumpang Yang Tercecer Di Area *Landsidei* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat. Penulis telah melaksanakan praktek kerja lapangan dalam jangka waktu 2 (dua) bulan terhitung mulai dari 1 Agustus – 31 September 2023 di PT. Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat. Pada penelitian ini penulis menggunakan metode *mixed method* yaitu penggabungan dua metode penelitian kuantitatif dan kualitatif dalam satu penelitian secara bersamaan, penelitian kuantitatif yaitu data yang dihasilkan berupa angka, yang didapatkan dari hasil penyebaran kuesioner kepada responden sebanyak 19 responden. Sedangkan penelitian kualitatif yaitu dengan cara pengambilan data dengan 3 responden sebagai narasumber yaitu yang pertama atas nama bapak Rio Aditya selaku *Chief Aviation Security* senior, kedua atas nama bapak Erwin Setia Ningrat selaku *Chief Aviation Security* senior, dan ketiga atas nama bapak Rendy T.Ismail selaku *Assistan Chief Aviation Security* senior PT. Angkasa Pura II Bandung. Penghimpunan dilaksanakan melalui wawancara semi terstruktur secara langsung dolapangan dengan narasumber.

Deskripsi data penelitian secara kuantitatif dengan melihat karakteristik dari responden, yaitu berdasarkan dari jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, jabatan, masa kerja. Berikut merupakan hasil tabel karakteristik dari responden.

Tabel 1. Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Pria	15	78,9%
Wanita	4	21,1%
Total	19	100%

Dari tabel 1 hasil pengisian kuesioner oleh responden yang dibagikan peneliti kepada 19 responden mendapatkan hasil bahwa, responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 15 orang dengan persentase 78,9% dan responden yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 4 orang dengan persentase 21,1%.

Tabel 2. Responden Berdasarkan Usia

Usia	Jumlah	Persentase
20-25 Tahun	3	15,8%
26-30 Tahun	8	42,1%
31-40 Tahun	6	31,6%
41-45 Tahun	1	5,3%
Diatas 45 Tahun	1	5,3%
Total	19	100%

Dari tabel 2 hasil dari pengisian kuesioner yang penulis bagikan kepada responden sebanyak 19 orang memperoleh hasil bahwa, responden yang berusia 20-25 tahun sebanyak 3 orang dengan persentase 15,8%, responden yang berusia 26-30 tahun sebanyak 8 orang dengan persentase 42,1%, responden yang berusia 31-40 tahun sebanyak 6 orang dengan persentase 31,6%, responden yang berusia 41-45 tahun berjumlah 1 orang dengan persentase 5,3%, dan responden yang berusia diatas 45 tahun berjumlah 1 orang dengan persentase 5,3%.

Tabel 3. Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan Terakhir	Jumlah	Persentase
SMA/SMK Sederajat	6	31,6%
Diploma (D1,D2,dan D3)	7	36,8%

Pendidikan Terakhir	Jumlah	Persentase
Sarjana (S1,S2,dan S3)	6	31,6%
Total	19	100%

Berdasarkan tabel 3 hasil kuesioner yang peneliti bagikan kepada responden sebanyak 19 orang mendapatkan hasil bahwa, responden yang memiliki pendidikan terakhir SMA/SMK Sederajat berjumlah 6 orang dengan persentase 31,6%, responden dengan pendidikan terakhir diploma (D1,D2,dan D3) berjumlah 7 orang dengan persentase 36,8%, responden dengan pendidikan terakhir sarjana (S1,S2,dan S3), berjumlah 6 orang dengan persentase 31,6%.

Tabel 4. Responden Berdasarkan Jabatan

Jabatan	Jumlah	Persentase
<i>ASST.Manager Of Airport Security</i>	1	5,3%
<i>Airport Security Chief</i>	3	15,8%
<i>Airport Security Asst Chief</i>	3	15,8%
<i>Airport Security SPV</i>	5	26,3%
<i>Airport Security Senior</i>	5	26,3%
<i>Airport Security Junior</i>	3	15,8%
Total	19	100%

Dari tabel 4 hasil kuesioner yang peneliti bagikan kepada responden sebanyak 19 orang mendapatkan hasil bahwa, responden yang menjabat sebagai *ASST.Manager Of Airport Security* sebanyak 1 orang dengan persentase 5,3%, responden dengan jabatan *Airport Security Chief* sebanyak 3 orang dengan persentase 15,8%, responden yang bekerja sebagai *Airport Security Asst Chief* berjumlah 3 orang dengan persentase 15,8%, responden yang menjabat sebagai *Airport Security SPV* berjumlah 5 orang dengan persentase 26,3%, responden yang mempunyai jabatan *Airport Security Senior* berjumlah 5 orang dengan persentase 26,3%, dan responden yang menjabat sebagai *Airport Security Junior* berjumlah 3 orang dengan persentase 15,8%.

Tabel 5. Responden Berdasarkan Masa Kerja

Masa Kerja	Jumlah	Persentase
2-4 Tahun	5	26,3%
5-9 Tahun	8	42,1%
Diatas 10 Tahun	6	31,6%
Total	19	100%

Berdasarkan tabel 5 hasil dari kuesioner yang peneliti bagikan kepada responden yang berjumlah 19 orang menunjukkan bahwa, masa kerja dari responden yaitu masa kerja 2-4 tahun berjumlah 5 orang dengan persentase 26,3%, responden masa kerja 5-9 tahun berjumlah 8 orang dengan persentase 42,1%, dan responden yang masa kerjanya diatas 10 tahun berjumlah 6 orang dengan persentase 31,6%.

Pengujian normalitas dilakukan untuk menguji variabel residual dalam model regresi memiliki distribusi normal atau tidak. Apabila uji normalitas menunjukkan hasil H_0 diterima, maka residual terdistribusi secara normal. Berikut di bawah ini merupakan tabel hasil uji normalitas.

Tabel 6. Hasil Uji Normalitas

Tests of Normality						
Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk			
Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.	

Efektivitas penggunaan sistem informasi aplikasi LOSI	,152	19	,200*	,904	19	,058
Penanganan barang penumpang yang tercecer	,172	19	,143	,901	19	,051

*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

Dari tabel 4.11 di atas berdasarkan hasil uji normalitas *Shapiro-Wilk* nilai signifikan variabel X (efektivitas penggunaan sistem informasi aplikasi LOSI) menghasilkan nilai yaitu 0,058, dapat disimpulkan bahwa nilai $0,058 > 0,05$ dan variabel Y (penanganan barang penumpang yang tercecer) menghasilkan nilai yaitu 0,051, dapat disimpulkan bahwa nilai $0,051 > 0,05$ maka dapat disimpulkan variabel X dan Y berdistribusi Normal.

Pengujian regresi linier sederhana menunjukkan bahwa dari persamaan regresi linier sederhana untuk mengetahui keefektifan dari pengguna sistem informasi aplikasi LOSI terhadap penanganan barang penumpang yang tercecer di Bandar Udara Internasional Husen Sastranegara Bandung Jawa Barat periode 2023, adalah seperti pada tabel di bawah ini.

Tabel 7. Hasil Regresi Linear Sederhana *Coefficient*

		Coefficients^a			
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
Model		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	12.737	3.223		3.952
	Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi Aplikasi LOSI	.583	.101	.815	5.800
					Sig.
					.001
					.000

a. Dependent Variable: Penanganan Barang Penumpang Yang Tercecer

Dari tabel 4.15 hasil uji regresi linier sederhana pada tabel *coefficient* di atas menunjukkan bahwa dari persamaan regresi linier sederhana untuk mengetahui keefektifan dari Penggunaan Sistem Informasi aplikasi LOSI terhadap Penanganan Barang Penumpang Yang Tercecer di Bandar Udara Internasional Husen Sastranegara Bandung Jawa Barat periode 2023, adalah sebagai berikut :

$$Y = 12.737 + 0.583X$$

Dari persamaan yang peneliti dapatkan dari hasil pengujian regresi linier sederhana sebagai berikut:

- Nilai dari konstanta menunjukkan sebesar 12.737 yang memiliki arti bahwa nilai tersebut konsisten variabel dari Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi aplikasi LOSI terhadap variabel dependent (Y) Penanganan Barang penumpang Yang Tercecer sebesar 12.737.
- Nilai koefisien regresi X menunjukkan sebesar 0.583 memiliki arti bahwa koefisien regresi linier sederhana dari variabel X (Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi Aplikasi LOSI) atau variabel Y (Penanganan Barang Penumpang Yang Tercecer) positif atau searah, dimana dari setiap kenaikan satu satuan variabel X membuat variabel Y naik sebanyak 0.583.

Tabel 8. Hasil Regresi Linear Sederhana *Correlations*

		Correlations	
		Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi Aplikasi LOSI	
		Penanganan Barang Penumpang Yang Tercecer	
Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi Aplikasi LOSI	Pearson Correlation	1	.815
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	19	19
Penanganan Barang Penumpang Yang Tercecer	Pearson Correlation	.815	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	19	19

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Dari hasil pengujian regresi linier sederhana pada tabel 8 *correlations* menggunakan alat uji statistik yaitu IBM SPSS 23, menunjukkan hasil bahwa dari responden yang berjumlah 19 orang mendapatkan nilai korelasi sebesar 0,815. Dari hasil tersebut dapat di ambil kesimpulan bahwa adanya keefektifan yang kuat antara variabel X (Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi Aplikasi LOSI) terhadap variabel Y (Penanganan Barang Penumpang Yang Tercecer) yang ditunjukkan nilai korelasi sebesar 0,815.

Tabel 9. Hasil Uji T

Model	Coefficients ^a				
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	
1 (Constant)	12,737	3,223		3,952	,001
Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi Aplikasi LOSI	,583	,101	,815	5,800	,000

a. Dependent Variable: Y (Penanganan barang penumpang yang tercecer)

Hasil dari Uji Hipotesis yaitu Uji T pada tabel 4.17 diatas digunakan untuk membandingkan antara nilai dari T-hitung dan T-tabel. Dari pengujian tersebut penulis dapat menganalisis beberapa hal anantara lain sebagai berikut:

a) Perumusan Hipotesis

Ho = Sistem Informasi *Lost Item* (LOSI) Tidak Efektif dalam penanganan barang tercecer di area sisi darat (*Landside*) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat.

Ha = Sistem Informasi *Lost Item* (LOSI) Efektif dalam penanganan barang tercecer di area sisi darat (*Landside*) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat.

b) Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil analisis Uji T yang dilakukan peneliti menunjukkan bahwa nilai $0,00 < 0,05$ maka Ha diterima, yaitu variabel *independent* X (Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi Aplikasi LOSI) terhadap variabel *dependent* Y (Penanganan Barang Penumpang Yang tercecer) yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara internasional Husen Sastranegara

Bandung Jawa Barat, mempunyai nilai efektif yang signifikan.

Koefisien determinasi merupakan ukuran untuk mengetahui kesesuaian atau ketepatan antara nilai dugaan atau garis regresi dengan data sampel. Apabila nilai koefisien korelasi sudah diketahui, maka untuk mendapatkan koefisien determinasi dapat diperoleh dengan mengkuadratkannya. Dibawah ini merupakan hasil Uji Koefisien Determinasi yang dilakukan peneliti.

Tabel 10. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,815 ^a	,664	,645	1,151

a. Predictors: (Constant), Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi Aplikasi LOSI

b. Dependent Variable: Penanganan Barang Penumpang Yang Tercecer

Dari pengujian determinasi pada tabel 10 diatas, menunjukkan bahwa koefisien korelasi diketahui sebesar 0,815. untuk mengetahui seberapa besar Efektifitas dari variabel *independent X* (Efektifitas penggunaan sistem informasi aplikasi LOSI) dan variabel *dependent Y* (Penanganan barang penumpang yang tercecer) dengan menggunakan koefisien determinasi yang dinyatakan dalam persentase dengan menggunakan perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 KD &= (R)^2 \times 100\% \\
 &= (0,664)^2 \times 100\% \\
 &= 0,664 \times 100\% \\
 &= 66,4\%
 \end{aligned}$$

Dapat disimpulkan dari hasil perhitungan tersebut bahwa Efektifitas dari *independent X* (Efektifitas penggunaan sistem informasi LOSI) terhadap variabel *dependent Y* (Penanganan barang penumpang yang tercecer) sebesar 66,4% dan selebihnya 33,6% besarnya efektifitas dipengaruhi faktor lain.

Pada metode kualitatif ini penulis mengambil sebanyak 3 responden sebagai narasumber yang pertama atas nama bapak Rio Aditya selaku *Chief Aviation Security* senior, kedua atas nama bapak Bayu selaku *Chief Aviation Security* senior, dan ketiga atas nama bapak Erwin Setia Ningrat selaku *Assistan Chief Aviation Security* senior PT. Angkasa Pura II Bandung. Pada penggunaan metode kualitatif peneliti menghimpun data dilakukan melalui wawancara dengan narasumber secara langsung, dan juga melakukan observasi secara langsung dilapangan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat.

Sistem informasi *Lost Item* (LOSI) yang di kelola oleh PT Angkasa Pura II (perseroan) termasuk Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat, menerapkan prosedur penanganan barang tercecer / tertinggal (*Lost Item*) yang ditemukan di area bandar udara khusus nya sisi darat (*Landside*) bandar udara. Prosedur ini memberikan adanya kepastian penanganan terhadap barang tercecer / tertinggal, menyusul hal itu, barang tercecer / tertinggal yang ditemukan personil Angkasa Pura II juga dipastikan berada di tempat penyimpanan yang aman hingga diambil kembali oleh pemiliknya.

Adapun barang tercecer / tertinggal dimaksud adalah seluruh barang yang ditemukan diarea gedung terminal atau sisi darat bandar udara, dan bukan barang yang ditahan oleh

petugas bandara karena termasuk barang yang dilarang untuk dibawa terbang. Barang tercecer / tertinggal (*Lost Item*) juga bukan termasuk bagasi penumpang pesawat yang diketahui hilang, tertukar, atau tertinggal ketika penumpang yang bersangkutan telah tiba di bandar udara tujuan. Layanan bagasi penumpang dengan isu seperti itu akan ditangani oleh bagian *Lost and Found* dari maskapai. *Airport Security Chief* Bapak Rio Aditya Pratama mengatakan prosedur penanganan barang tercecer / tertinggal di bandar udara yang di kelola oleh PT Angkasa Pura II itu berlaku mulai 1 September 2019 sampai saat ini.

Maksud Sistem Informasi *Lost Item* (LOSI), yaitu meningkatkan mutu pelayanan dan meningkatkan citra perusahaan. Meningkatkan mutu pelayanan terhadap sistem informasi LOSI adalah upaya untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas layanan yang diberikan kepada penumpang atau pengguna jasa bandar udara dalam hal penanganan barang tercecer / tertinggal. Dengan maksud untuk mengembangkan sistem informasi yang canggih dan terintegrasi untuk melacak, menangani, dan mengelola barang – barang yang tercecer / tertinggal di area Bandar Udara Husen Sastranegara Bandung Jawa Barat. Meningkatkan citra perusahaan PT Angkasa Pura II merupakan upaya yang strategis dalam memperbaiki dan memperkuat persepsi serta reputasi perusahaan di mata publik, pelanggan, pemangku kepentingan lainnya. Sebagai operator Bandar Udara terkemuka di Indonesia. PT Angkasa Pura II memiliki peran penting dalam memastikan bahwa citra perusahaan selaras dengan visi, misi, dan nilai – nilai perusahaan.

Tujuan dari Sistem Informasi *Lost Item* (LOSI), yaitu meningkatkan pelayanan dan kenyamanan dan juga meningkatkan efektifitas dan efisiensi proses penanganan. Peningkatan proses penanganan barang yang tercecer / tertinggal dengan memberikan *respons* yang cepat dan ramah kepada penumpang yang melaporkan barang tercecer / tertinggal di area Bandar Udara. Efektifitas dan efisiensi proses penanganan barang tercecer / tertinggal di area Bandar Udara merupakan upaya yang bertujuan untuk memastikan bahwa sistem penanganan tersebut berjalan dengan baik dan memberikan hasil yang optimal dalam dalam mengelola barang – barang *Lost Item* (LOSI).

Ruang lingkup kerjasama sistem informasi *Lost Item* (LOSI) merujuk pada wilayah atau lingkup pekerjaan yang terkait dengan kolaborasi atau kerjasama dalam pengembangan dan implementasi sistem informasi untuk penanganan barang tercecer / tertinggal di area Bandar Udara. Berikut adalah unit – unit yang bekerja sama terkait Sistem Informasi *Lost Item* (LOSI) di Bandar Udara Internasional Husen Sastranegara Bandung Jawa Barat.

a. Aviation Security (AVSEC)

Laporan temuan barang dan proses input pada aplikasi LOSI hanya dapat dilakukan oleh petugas *Aviation Security* (AVSEC).

b. Costumer Service dan Airport 138

Proses input laporan barang tercecer / tertinggal yang di laporkan oleh penumpang dapat dilaporkan melalui unit *Costumer Service* dan menghubungi *Airport 138*, selanjutnya laporan tersebut diserahkan kepada petugas *Aviation Security* (AVSEC) untuk di tindak lanjuti.

Tugas dan tanggung dari *Aviation Security* (AVSEC), yaitu :

- a. *Aviation Security* (AVSEC) bertugas dan bertanggung jawab untuk menginput laporan temuan barang yang tertinggal / tercecer di area Bandar Udara.
- b. Menyimpan, mengelola, dan menjaga barang temuan
- c. Melakukan proses klaim barang pada aplikasi LOSI
- d. Melakukan proses serah terima barang
- e. Dan melakukan proses pemusnahan barang dengan kategori tertentu.

Tugas dari *Customer Service*, yaitu :

- a. Berkoordinasi dengan petugas *Aviation Security* (AVSEC) apabila menerima laporan temuan

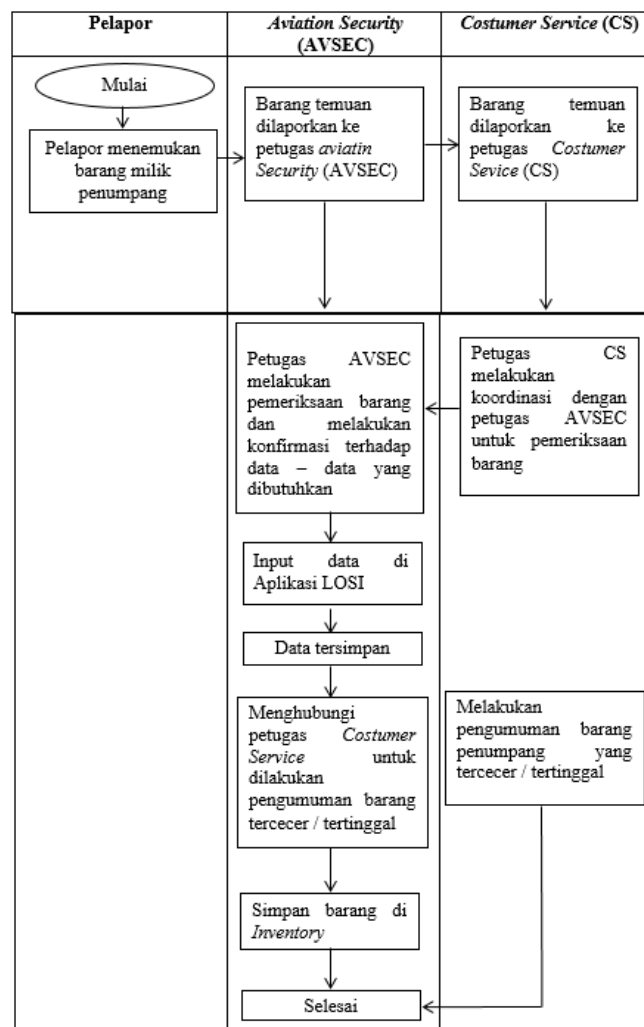
barang.

- b. Melakukan prosedur *Announcement* atau pengumuman temuan barang tertinggal / tercecer di area Bandar Udara.

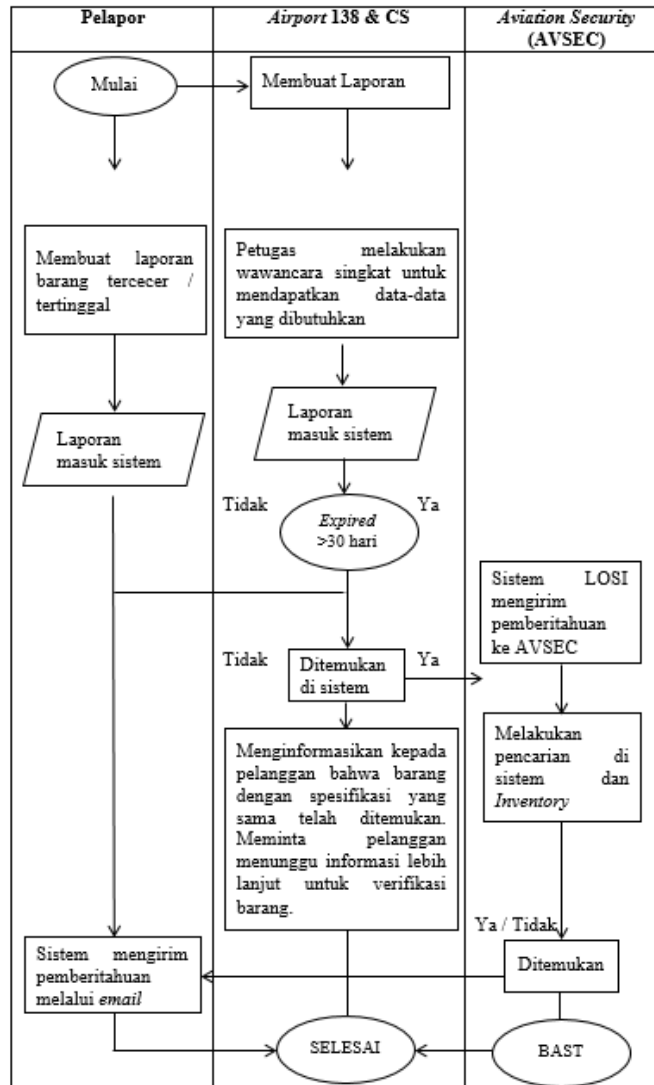
Tugas dari *Airport 138*, yaitu :

- a. Menerima dan input laporan barang penumpang yang tertinggal / tercecer.
- b. Melakukan publikasi dan *campaign* terkait sistem informasi penanganan barang tertinggal / tercecer.

Proses bisnis sistem informasi *Lost Item* (LOSI) di Bandar Udara Internasional Husen Sastranegara Bandung Jawa Barat dikutip dari Peraturan Direksi PT Angkasa Pura II No.12/01/08/2019/0042. Mengacu pada rangkaian kegiatan yang terlibat dalam manajemen dan penanganan barang melalui aplikasi *Lost Item* (LOSI). Berikut adalah gambaran proses penanganan sistem informasi *Lost Item* (LOSI).



Gambar 1. Proses Penanganan Sistem Informasi LOSI



Gambar 2. Proses Kerjasama

Pada tabel 4.20 yang bersumber pada Peraturan Direksi PT. Angkasa Pura II No.12/01/08/2019/0042 tentang proses penanganan sistem informasi *Lost Item* (LOSI) menjelaskan rangkaian kegiatan atau penanganan terkait barang penumpang yang tercecer / tertinggal di area bandar udara, yang ditangani oleh 3 unit antara lain petugas *Aviation Security* (AVSEC), petugas *Airport 138*, dan petugas *Customer Service*. Ketika penanganan barang penumpang selesai ditangani langkah selanjutnya petugas memastikan kesesuaian *ID claim* yang diterima dengan kode barang yang ditemukan sesuai, selanjutnya petugas *Aviation Security* (AVSEC) membuat Berita Acara Serah Terima (BAST) dan dokumentasi sebagai dokumen pendukung sistem informasi LOSI.

Fasilitas pendukung yang tersedia, yaitu ruang penyimpanan, *safe deposit box*, CCTV, rak penyimpanan, kelengkapan elektronik. Ruang penyimpanan memperlihatkan suhu, kelembapan dan sirkulasi udara agar barang yang disimpan tetap dalam kondisi yang baik dan tetap terjaga. *Safe Deposit Box* digunakan untuk menyimpan barang-barang berharga seperti uang, emas, KTP, SIM, dan lain – lain. Digunakan sebagai alat bantu untuk menjaga keamanan area penyimpanan barang / *inventory* dan digunakan untuk memantau pergerakan penumpang serta barang di area sisi darat (*Landside*) Bandar Udara. Rak penyimpanan digunakan untuk menyimpan barang temuan. Tempat penyimpanan harus mudah diidentifikasi keberadaan barang yang tercecer / tertinggal seperti data hari bulan dan tanggal. Kelengkapan eletronik menjadi pokok penting dalam penanganan sistem LOSI untuk mendukung penanganan barang penumpang yang tercecer / tertinggal di Bandar Udara

diantaranya, yaitu computer, *printer scanner*. Dokumen yang digunakan sebagai pendukung sistem *Lost Item* (LOSI) adalah label Berita Serah Acara Terima (BAST) barang penumpang yang tercecer / tertinggal yang dimana isi dokumen label tersebut adalah data – data terkait barang penumpang dan identitas pelapor barang, identitas petugas *Aviation Security* (AVSEC) sebagai pihak yang menyerahkan barang.

Kendala yang dihadapi dalam proses penanganan *Lost Item* (LOSI) petugas *Aviation Security* (AVSEC) berdasarkan hasil pengamatan observasi secara langsung dan berperan serta di lapangan, yaitu :

1. Kendala Teknis

Gangguan teknis seperti *bug* atau masalah koneksi internet dapat menghambat akses penggunaan sistem pada aplikasi LOSI. Koneksi internet dalam aplikasi untuk proses penanganan barang penumpang yang tercecer / tertinggal merupakan tantangan serius yang dapat mengganggu efisiensi dan responsivitas dalam penanganan barang. Ketergantungan pada koneksi internet yang stabil menjadi krusial dalam mengakses informasi barang yang tercecer / tertinggal, menerima laporan dari penumpang, dan mengkoordinasikan upaya pencarian dan penemuan barang. Ketika internet koneksi terputus atau tidak stabil, penggunaan aplikasi untuk melaporkan atau mencari barang menjadi terhambat, yang dapat mengakibatkan penundaan dalam proses penanganan dan frustrasi bagi penumpang. Selain itu, ketika aplikasi tidak dapat menyinkronkan data secara tepat waktu karena kendala internet, informasi yang dimasukan oleh penumpang maupun petugas penanganan barang *Lost Item* (LOSI) menjadi tidak akurat atau bahkan tidak tepat waktu. Oleh karena itu, diperlukan upaya untuk mengatasi kendala internet, seperti menyediakan opsi untuk melaporkan barang yang tercecer / tertinggal secara *Offline* atau menggunakan penyimpanan sementara untuk memastikan kelancaran proses penanganan barang penumpang yang tertinggal dalam situasi dimana koneksi internet tidak dapat diandalkan.

2. Keterbatasan Informasi

Sistem penanganan *Lost Item* (LOSI) bisa menjadi kendala ketika informasi sangat terbatas. Beberapa barang mungkin sulit dilacak karena informasi terkait dengan barang tersebut tidak lengkap atau tidak akurat. Misalnya, jika tidak ada deskripsi yang jelas atau gambar barang yang tercecer / tertinggal, maka proses pencarian akan menjadi sulit.

3. Koordinasi Antar Tim

Pencarian barang yang tercecer / tertinggal mungkin memerlukan kerjasama antara berbagai tim atau departemen dalam organisasi. Kurangnya koordinasi atau komunikasi yang efektif antara tim atau instansi yang bertanggung jawab terkait penanganan barang tercecer / tertinggal dapat menghambat kemampuan sistem untuk menemukan barang dengan cepat dan efisien.

Untuk mengatasi kendala-kendala tersebut, perlu dilakukan pembaruan sistem yang teratur, pelatihan bagi pengguna untuk meningkatkan pemahaman tentang sistem informasi *Lost Item* (LOSI), dan memastikan terjalinnya komunikasi yang baik antara tim yang bertanggung jawab dalam proses penanganan *Lost Item* (LOSI). Selain itu upaya untuk meningkatkan ketersediaan data dan informasi yang akurat serta memperlus area CCTV yang ada di bandar udara, dan dukungan penuh dari pihak manajemen dan sumber daya manusia (SDM) untuk meningkatkan efektivitas penanganan sistem *Lost Item* (LOSI) di Bandar Udara Husen Sastranegara Bandung Jawa Barat.

Penggunaan aplikasi *Lost Item* (LOSI) yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) efektif dalam menangani barang penumpang yang tercecer / tertinggal di area bandar udara khususnya di area sisi darat (*Landside*) di Bandar Udara Internasional Husen Sastranegara Jawa Barat. Hal ini dibuktikan dengan hasil pengolahan dan analisis data menggunakan aplikasi *IBM SPSS STATISTICS 23* pada pengujian regresi linier sederhana yang menunjukkan nilai sebesar 0,815, yang artinya nilai interval korelasi kuat. Hal ini berarti bahwa hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima sehingga menunjukkan hasil bahwa prosedur penanganan barang penumpang yang tercecer / tertinggal memberikan dampak

yang efektif dengan adanya penggunaan sistem informasi aplikasi *Lost Item* (LOSI) yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Internasional Husen Sastranegara Bandung Jawa Barat. Kesimpulan dari hasil analisis Uji T yang dilakukan peneliti menunjukkan bahwa nilai signifikannya yaitu $0,00 < 0,05$ maka H_a diterima dan H_0 ditolak, artinya variabel *independent X* (Efektifitas Penggunaan Sistem Informasi Aplikasi LOSI) terhadap variabel *dependent Y* (Penanganan Barang Penumpang Yang tercecer) yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara internasional Husen Sastranegara Bandung Jawa Barat, mempunyai nilai efektif yang signifikan. Maka hal ini memberikan arti bahwa penggunaan sistem informasi yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) melalui aplikasi *Lost Item* (LOSI) untuk menangani barang penumpang yang tercecer / tertinggal di area sisi darat (*Landside*) maksimal atau sesuai dengan SOP dan disertai faktor lainnya yang mendukung, maka penggunaan aplikasi *lost item* (LOSI) yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) efektif dalam menangani barang penumpang yang tercecer / tertinggal di bandar udara internasional husen sastranegara bandung jawa barat.

Dari hasil pengujian uji koefisien determinasi mendapatkan nilai R sebesar 0.815 dengan hasil perhitungan koefisien determinasi (R^2) mendapatkan nilai sebesar 0,664 jika di persentasekan sama dengan 66,4%. berdasarkan hasil tersebut dapat diartikan bahwa variabel *independent X* terhadap variabel *dependen Y* memiliki nilai efektif sebesar 66,4% dan selebihnya 33,6% dipengaruhi faktor lain yang tidak penulis bahas di dalam penelitian. Pada variabel X (Efektivitas penggunaan aplikasi LOSI) penulis tidak menyertakan indikator lain seperti kinerja, kualitas, kuantitas. Namun pada penelitian ini penulis lebih berfokus kepada indikator penggunaan sistem informasi aplikasi losi yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) dalam menangani barang penumpang yang tercecer / tertinggal di area sisi darat (*landside*) di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat yaitu untuk mengetahui efektif atau tidak nya sistem informasi aplikasi tersebut.

Dari hasil observasi peneliti secara langsung dilapangan dan keikut sertaan ketika penulis melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di unit *Aviation Security* (AVSEC), pada dasarnya seluruh petugas *Aviation Security* (AVSEC) sudah menerapkan tata cara bekerja sesuai dengan SOP (*Standar Operational Prosedure*) yang berlaku terutama untuk prosedur penanganan sistem *Lost Item* (LOSI) terkait barang penumpang yang tercecer / tertinggal di area sisi darat (*Landside*) Bandar Udara sehingga prosedur penanganan sistem *Lost Item* (LOSI) sangat efektif untuk menangani kasus barang penumpang yang tercecer / tertinggal di area bandar udara. Dari wawancara yang telah dilakukan peneliti dengan narasumber, untuk mengetahui kendala apa saja yang dialami dalam prosedur penanganan sistem informasi *Lost Item* (LOSI) bahwa ada beberapa kendala yang menjadi penghambat proses penanganan barang melalui sistem LOSI, yaitu kendala teknis, dan terkendala nya komunikasi atau informasi. Maka dari itu setiap apel pagi petugas *Aviation Security* (AVSEC) melakukan evaluasi terkait kendala yang dialami dalam prosedur penanganan sistem informasi LOSI, agar kendala bisa teratasi dan proses penanganan sistem informasi *Lost Item* (LOSI) terkait barang penumpang yang tercecer / tertinggal Efektif dan efisien.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan mengenai Efektivitas Sistem Informasi *Lost Item* (LOSI) Oleh Unit *Aviation Security* (AVSEC) Dalam Penanganan Barang Tercecer di Area *Landside* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Jawa Barat adalah sebagai berikut :

1. Dari hasil pengujian hipotesis dalam penelitian yaitu memberikan hasil bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima dengan hasil data yang positif bahwa dari penggunaan sistem informasi *lost item* (LOSI) oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) dalam menangani barang penumpang yang tercecer memberikan dampak yang efektif. Maka dari hal ini memberikan arti jika jika penggunaan sistem informasi yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) melalui aplikasi *Lost Item* (LOSI)

- untuk menangani barang penumpang yang tercecer / tertinggal di area sisi darat (*Landside*) tidak maksimal atau tidak sesuai dengan SOP maka tidak memberikan dampak yang efektif, namun apabila sebaliknya jika penggunaan sistem informasi yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) melalui aplikasi *Lost Item* (LOSI) untuk menangani barang penumpang yang tercecer / tertinggal di area sisi darat (*Landside*) maksimal atau sesuai dengan SOP dan disertai faktor lainnya yang mendukung, maka penggunaan aplikasi *lost item* (LOSI) yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) efektif dalam menangani barang penumpang yang tercecer / tertinggal di bandar udara internasional husen sastranegara bandung jawa barat.
2. Berdasarkan dari hasil pengujian koefisien determinasi yang bertujuan untuk melihat seberapa besar efektivitas dari variabel X (efektivitas penggunaan sistem informasi aplikasi LOSI) terhadap variabel Y (penanganan barang penumpang yang tercecer) menunjukkan hasil yang kuat dengan memperoleh hasil koefisien determinasi korelasi sebesar 0.815 dengan hasil perhitungan koefisien determinasi (R^2) mendapatkan nilai sebesar 33,6% berdasarkan hasil tersebut dapat diartikan bahwa variabel *independent* X terhadap variabel *dependen* Y memiliki nilai efektif sebesar 66,4% dan selebihnya 33,6% dipengaruhi faktor lain yang tidak penulis bahas di dalam penelitian.
 3. Berdasarkan hasil penelitian metode kualitatif kendala yang dialami dalam proses penanganan sistem informasi *Lost Item* (LOSI) yang dilakukan oleh unit *Aviation Security* (AVSEC) yaitu kendala teknis seperti gangguan pada aplikasi atau gangguan jaringan yang bisa menghambat waktu penanganan, dan terkendalanya sistem komunikasi atau informasi antara tim yang bertanggung jawab dalam prosedur penanganan sistem informasi *lost item* (LOSI) di Bandar Udara Internasional Husen Sastranegara Bandung Jawa Barat.

Daftar Pustaka

- [1] Annex 14 (2004) *to the Convention on International Civil Aviation. Volume I-239 Aerodrome Design and Operations*
- [2] Angkasa Pura II. 2021. Buku Statistik Pergerakan Penumpang Tahun 2012. PT. Angkasa Pura II : Jakarta
- [3] Bate'e, M. M. (2021). Analisis Sistem Informasi Manajemen dalam Penanganan Gangguan Keamanan Bandara. *Jesya (Jurnal Ekonomi dan Ekonomi Syariah)*, 4(2), 1034-1044.
- [4] Dian Thenniarti, R. G. (2019). *Angkasa Pura II Terapkan Prosedur Baru, Penanganan Barang Tertinggal di Bandara*. Retrieved from Info Publik: <http://infopublik.id/kategori/nasional-ekonomi-bisnis/371629/angkasa-pura-ii-terapkan-prosedur-baru-penanganan-barang-tertinggal-di-bandara>
- [5] Ferine, K. F. (2019). Analisis Sistem Informasi Manajemen Berbasis Komputer Dan Sistem Presensi Finger Print Terhadap Kinerja Pegawai Di Bandara Internasional Kualanamu. *Jurnal Mantik*, 3(1), 231-235.
- [6] Handayani, T., Gunawan, I., & Taufiq, R. (2020). Rancang Bangun Sistem Informasi Pemesanan Menu Makanan Berbasis Web (Studi Kasus: Restoran Bukit Randu Bandara). *Jurnal SITECH: Sistem Informasi dan Teknologi*, 3(1) 21-28.
- [7] ICAO Annex 14 Volume 1, 2009, *Aerodrome Design And Operations, Fifth Edition*. International Air Transport Association (IATA), Principles of Aircraft Departure Coordination.
- [8] Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/40/II/1995 tentang petunjuk pelaksanaan keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 1989 tentang penertiban penumpang, barang dan kargo.
- [9] Komalasari, I., & Rusnandi, E. (2022). Pembangunan Sistem Informasi and System Technology, 1(1), 31-36.
- [10] Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 tentang tata cara pemeriksaan keamanan penumpang, personil pesawat udara dan barang bawaan.
- [11] Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab 1 butir 9, *Aviation Security* (AVSEC)
- [12] Peraturan Direksi PT Angkasa Pura II (Persero) Nomor : PD.12.00/08/2019 tentang Sistem Manajemen Penanganan Barang Hilang atau Tertinggal (*Lost Item*) di Bandar Udara PT Angkasa Pura II (Persero)
- [13] Sari, N. (2022). *Pengukuran Kualitas Aplikasi Losi Pada PT. Angkasa Pura II Menggunakan ISO 25010* (Doctoral dissertation, Institut Teknologi dan Bisnis Palcomtech)
- [14] Sandhiprasta, I. P. R., Astuti, L. G., & Mogi, I. K. A. (2022). Redesain Aplikasi Pelaporan Barang Hilang di Bandara (*Lost & Found Mobile*) Pada PT. Jasa Angkasa Semesta. *Jurnal Pengabdian Informatika*, 1(1), 119-124
- [15] Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : CV. Alfabeta

- [16] Yunika, F., & Astutik, S. P. (2024). Analisis Proses Kerja Staff Aviation Security (AVSEC) Dalam Penanganan Bagasi Untuk Menunjang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(1), 290-305.