

Penerapan *CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design)* Oleh Aviation Security Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru Dalam Pencegahan Penyelundupan Narkotika

Heri Ramadan¹, Riky Novarizal²

¹Universitas Islam Riau, heriramadhan196@gmail.com

²Universitas Islam Riau, riky.novarizal@soc.uir.ac.id

ARTICLE INFO

Article history:

Received May 18, 2026

Revised May 20, 2026

Accepted June 02, 2026

Available online June 30, 2026

Kata Kunci:

CPTED; Aviation Security;
Penyelundupan Narkotika; Bandara;
Bandara Internasional Sultan Syarif
Kasim II Pekanbaru; Pencegahan
Penyelundupan Narkotika

Keywords:

CPTED; Aviation Security; Narcotic
Smuggling; Airport; Sultan Syarif Kasim II
International Airport Pekanbaru;
Narcotic Smuggling Prevention



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.
Copyright © 2024 by Author. Published by Universitas
Islam Riau.

ABSTRAK

Penyelundupan narkotika di bandara merupakan ancaman serius terhadap keamanan dan operasional penerbangan. Penelitian ini mengkaji penerapan *CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design)* Oleh Aviation Security Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru Dalam Pencegahan Penyelundupan Narkotika. Dengan metode kualitatif deskriptif melalui observasi, dokumentasi dan wawancara terhadap: *Chief Aviation Security, Supervisor Aviation Security, Senior Aviation Security, Junior Aviation Security*, dan *Basic Aviation Security*. Hasil penelitian menunjukkan tren fluktuatif (naik-turun) terhadap jumlah kasus penyelundupan narkotika di tahun 2020-2022 dan kenaikan kembali jumlah kasus pada tahun 2023-2026. Penerapan terhadap *CPTED* sendiri terlihat dari penggunaan kamera pengawas CCTV secara menyeluruh, pembatasan akses, patroli rutin personil, pemeriksaan ketat barang bawaan dan bagasi penumpang menggunakan x-ray di area bandara seperti *PSCP domestik, PSCP internasional*, area ruang rekonsiliasi, area *ASCP 1* dan gudang kargo. Selain itu pemeliharaan fasilitas dan aktivitas rutin petugas bandara maupun event yang dilaksanakan di terminal bandara yang mendukung untuk menciptakan citra positif di wilayah bandara.

ABSTRACT

Narcotic smuggling at airports represents a serious threat to aviation security and operations. This study examines the implementation of *CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design)* by Aviation Security (AVSEC) at Sultan Syarif Kasim II International Airport, Pekanbaru, in preventing narcotic smuggling. Utilizing a descriptive qualitative method, data was collected through observation, documentation, and interviews with the *Chief Aviation Security, Supervisor Aviation Security, Senior Aviation Security, Junior Aviation Security*, and *Basic Aviation Security*. The research findings indicate a fluctuating trend (increase and decrease) in the number of drug smuggling cases from 2020 to 2022, followed by a resurgence in the number of cases between 2023 and 2026. The implementation of *CPTED* is evidenced by the comprehensive use of CCTV surveillance cameras, access restrictions, routine personnel patrols, and strict inspections of passengers carry on items and baggage using x-ray for in airport areas such as *Domestic PSCP, International PSCP, reconciliation room area, ASCP 1 area* and cargo warehouse area. Furthermore, it includes facility maintenance and the routine activities of airport staff or events held at the airport terminal that support the creation of a positive image within the airport premises.

1. PENDAHULUAN

Kemajuan modernisasi saat ini membawa perubahan signifikan dalam transformasi sosial, terutama pada peningkatan mobalisasi manusia yang mendorong pesatnya kemajuan teknologi di bidang transportasi. Transportasi udara, khususnya pesawat menjadi pilihan utama masyarakat karena efektivitas dan efisiennya dalam menjangkau jarak jauh dalam waktu singkat (Satria, 2018).

Pertumbuhan industri ini menempatkan bandara sebagai faktor kunci operasional penerbangan yang berfungsi sebagai tempat pendaratan, lepas landas, serta perpindahan moda transportasi (Akbar et al., 2024).

Secara yuridis, menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional menjelaskan bahwa bandara merupakan objek vital negara yang wajib dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan serta pendukung fasilitas lainnya. Selain berdasarkan fungsi operasionalnya, bandara juga dapat diklasifikasikan berdasarkan cakupan pelayanannya, yaitu bandara nasional dan internasional.

Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bandara nasional merupakan bandara yang melayani penerbangan dalam negeri yang menghubungkan berbagai wilayah dalam satu negara tertentu. Bandara jenis ini memiliki peran penting dalam mendukung konektivitas domestik, mobalitas masyarakat serta distribusi barang dan jasa antar daerah. Pada umumnya, bandara domestik tidak dilengkapi dengan pemeriksaan lintas negara seperti Bea Cukai dan karantina yang menjadi syarat utama dalam pelayanan penerbangan internasional. Sementara itu, bandara internasional bandara yang melayani penerbangan antarnegara serta menjadi pintu gerbang keluar masuknya orang maupun barang dari suatu negara. Bandara internasional memiliki peran strategis dalam mendukung mobalitas global, kegiatan perdagangan internasional serta kemajuan sektor pariwisata. Oleh karena itu, bandara internasional dilengkapi dengan berbagai fasilitas pengawasan dan pelayanan yang lebih rumit seperti adanya layanan *Customs, Immigration, dan Quarantine (CIQ)*, dan sistem pengamanan berlapis serta standar keamanan yang mengikuti ketentuan penerbangan internasional.

Bandara tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai objek vital nasional yang memerlukan sistem pengamanan optimal. Keamanan penerbangan merupakan tanggung jawab bersama yang tidak hanya dibebankan kepada masing-masing negara saja, tetapi juga menjadi perhatian bersama secara internasional, hal tersebut diwujudkan melalui pembentukan Internasional *Civil Aviation Organization (ICAO)* berdasarkan Konvensi Chicago, Indonesia telah bergabung sebagai anggota ICAO sejak tahun 1950 sebagai bentuk upaya mendukung terciptanya sistem penerbangan yang aman, tertib, serta memenuhi standar internasional (Publik Informasi dan Komunikasi Biro, 2012).

Dalam konteks nasional, pengelolaan keamanan bandara di Indonesia dilakukan oleh PT Angkasa Pura Indonesia (sebelumnya PT Angkasa Pura II) melalui pembentukan satuan pengamanan penerbangan yang disebut Aviation Security (AVSEC). Aviation Security (AVSEC) merupakan profesi yang dijalankan oleh personil bersertifikat dan memiliki lisensi resmi untuk melaksanakan tugas pengamanan serta keselamatan udara dan pengguna jasa penerbangan dengan berpedoman pada ketentuan nasional serta standar keamanan penerbangan internasional (ITDA, 2022).

Salah satu ancaman keamanan dan kelancaran penerbangan adalah tindak penyelundupan narkoba. Kejahatan ini merupakan permasalahan social yang kompleks tidak hanya berdampak pada individu dan masyarakat, tetapi juga dapat mempengaruhi stabilitas serta ketahanan nasional.

Menurut Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 7 Tahun 2025 tentang Perubahan Penggolongan Narkotika Pasal 1 Ayat 1, menjelaskan narkotika merupakan obat atau zat yang bermanfaat dalam bidang kesehatan apabila digunakan sesuai dengan ketentuan. Namun, penyalahgunaan dan peredarannya secara ilegal dapat menimbulkan ketergantungan, merusak kesehatan serta menimbulkan dampak sosial yang luas.

Tabel 1.1 Data Penyelundupan Narkoba di Bandara Nasional Indonesia Per 2018-2026

No.	Tahun	Bandara	Jumlah Kasus	Sumber
1.	2018	Soekarno-Hatta	123 kasus	https://eprints2.undip.ac.id/id/eprint/34653/2/BAB%201.pdf
2.	2019	Soekarno-Hatta	144 kasus	
3.	2020	Soekarno-Hatta	186 kasus	
4.	2021	Soekarno-Hatta	92 kasus	
5.	2022	Soekarno-Hatta	84 kasus	
6.	2023	Soekarno-Hatta	464 kasus	https://www.antaranews.com/berita/3893523/bnn-airnav-step-up-measures-against-air-route-drug-smuggling

7.	2024	Ngurah Rai	552 kasus	https://bali.bnn.go.id/press-release-pengungkapan-kasus-periode-juli-sampai-september-2024-oleh-bnn-provinsi-bali/
8.	2025	Soekarno-Hatta	589 kasus	https://www.beacukai.go.id/berita/bea-cukai-dan-polri-selamatkan-14-1-juta-jiwa-lewat-penindakan-narkotika.html?
		Yogyakarta In'tl Airport (YIA)	1 kasus	https://inp.polri.go.id/artikel/joint-operation-thwarted-new-mode-of-drug-smuggling-in-yogyakarta-international-airport
9.	2026	Soekarno-Hatta	7 kasus (Januari-April)	https://www.antaranews.com/foto/5468627/selama-januari-februari-2026-ada-4-kasus-upaya-penyelundupan-narkotika-di-bandara-soetta
				https://www.instagram.com/p/DWY89gBEmuE/
				https://banten.antaranews.com/berita/379429/bnnp-banten-gagalkan-penyelundupan-2-kg-sabu-di-bandara-soekarno-hatta

Sumber: Modifikasi Penulis, 2026

Tercatat data penyelundupan narkotika yang terjadi di bandara nasional Indonesia selama periode 2018-2026 menunjukkan pola kejadian yang beragam, Bandara Internasional Soekarno-Hatta sebagai lokasi dengan jumlah kasus tertinggi, akibat tingginya mobalitas maupun kegiatan yang terjadi bandara ini.

Mengenai jumlah kasus pertahunnya, terjadi fluktuasi (naik atau turun) khususnya penurunan jumlah kasus pada tahun 2020-2022 berkaitan dengan pembatasan penerbangan selama masa COVID-19, peningkatan jumlah kasus kembali terjadi pada tahun 2022 seiring dengan pemulihan aktifitas penerbangan hingga tahun 2026 (Januari-April).

Selain bandara Soekarno-Hatta dan bandara lain diatas, Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru yang terletak di pulau Sumatra dan Provinsi Riau juga menjadi salah satu daerah dengan tingkat kerawanan penyelundupan narkotika yang tinggi. Hal ini dapat dijelaskan dari letak geografis Provinsi Riau yang strategis serta kedekatannya dengan jalur internasional menjadikan wilayah ini rawan dimanfaatkan sebagai jalur masuk dan distribusi narkotika, terutama melalui transportasi udara (Lesmana, 2025).

Tabel 1.2 Data penyelundupan narkotika di Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru

No.	Tahun	Jumlah	Jenis Narkotika
1.	2018	6 kasus	Sabu
2.	2019	3 kasus	Sabu
3.	2020	15 kasus	Di dominasi oleh ekstasi dengan 8 kasus, disusul dengan sabu 4 kasus dan ganja 3 kasus.
4.	2021	9 kasus (termasuk dengan hitungan 1 kasus ectasy secara carrier dibulan november).	Di dominasi 7 sabu, 1 eckstasi (dibulan november) dan 1 ganja.
5.	2022	16 kasus	Didominasi oleh sabu 11 kasus disusul dengan ganja 5 kasus.
6.	2023	20 kasus (termasuk hitungan kasus ekspedisi november 1 kasus).	Didominasi oleh sabu 9 kasus disusul dengan ganja 8 kasus dan ekstasi 3 (mei, juli, november).
7.	2024	20 kasus (termasuk htungan masing-masing 1 kasus ekstasi di bulan februari, mei, agustus).	Di dominasi oleh sabu 16 kasus disusul ekstasi 3 (februari, mei, agustus) ganja 1.
8.	2025	24 kasus	Didominasi oleh sabu 16 kasus disusul 5 ganja dan 3 ekstasi.
9.	2026	8 kasus	Didominasi oleh sabu 6 kasus dan 2 kasus ganja (Januari-April).

Sumber: Modifikasi Penulis, 2026 /Accident Report Angka Pura Indonesia.

Selain itu, berdasarkan data BNNP Riau. Provinsi Riau merupakan peringkat ke-5 dalam terbesar kasus penyelundupan narkoba, setelah Jakarta, Jawa Timur, Bali dan Sumatra (Prawira, 2024).

Kondisi pun ini tercermin dari data penyelundupan narkoba di Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru per 2018-2026 diatas. Tingginya angka penyelundupan narkoba di bandara menunjukkan bahwa ini merupakan ancaman serius terhadap keamanan penerbangan dan ketertiban operasional bandara. Selain, berdampak pada aspek keamanan, kejahatan ini juga berpotensi merusak citra bandara sebagai sarana transportasi publik yang aman dan terpercaya (Rahman & Fatur, 2017).

Upaya pencegahan penyelundupan narkoba di bandara umumnya berfokus pada penguatan personel keamanan, penggunaan teknologi pemindaian, serta peningkatan prosedur pemeriksaan. Akan tetapi, pendekatan tersebut perlu didukung oleh strategi pencegahan yang lebih komprehensif, salah satunya melalui pendekatan CPTED (*crime prevention through environmental design*).

CPTED merupakan konsep pencegahan kejahatan yang menitikberatkan pada pengelolaan dan desain lingkungan fisik untuk mengurangi peluang terjadinya tindak kejahatan. Pendekatan ini meliputi beberapa aspek utama, yaitu *territoriality*, *surveillance*, *access control*, *activity support*, *image/maintenance* dan *target settings* (Wahyudi & Priyanto, 2022).

Adapun dalam penerapannya aspek *Territoriality* diwujudkan melalui pemasangan pagar pembatas, penguatan batas wilayah, pembagian zona kerja. Desain ini menciptakan kesadaran batas ruang bagi pengguna, sekaligus menumbuhkan rasa kepemilikan (*sense of territoriality*) bagi petugas AVSEC menjaga area tanggung jawabnya. Dengan demikian, pelaku kejahatan akan merasa terawasi karena berada di lingkungan yang secara sosial dan otoritas tampak dimiliki dan berupaya melindungi wilayah lingkungannya (Herdanu, 2012). Contohnya, di Bandara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, area masuk telah dirancang untuk membatasi orang untuk masuk terutama dengan adanya palang penghalang, hal ini membantu dalam menjaga wilayah bandara tetap aman dan kondusif serta dapat mengurangi kesempatan pelaku dalam melakukan kejahatan.

Aspek *Surveillance* (pengawasan) diterapkan melalui pengawasan secara mekanis maupun pengawasan secara langsung oleh personel seperti patroli. Secara mekanis, pemanfaatan CCTV maupun penerangan pencahayaan optimal di bandara telah menjadikan aktivitas di wilayah bandara dapat terpantau dengan jelas, termasuk pola pergerakan yang mencurigakan yang sering menjadi indikator adanya tindak kejahatan terutama penyelundupan narkoba. Adapun pengawasan lainnya seperti patroli oleh personel AVSEC dan pengawasan penataan bangunan dan visibilitas ikut mendukung terhadap pengawasan alami atau pengawasan secara langsung.

Access Control atau kontrol akses adalah salah satu aspek yang penting dalam menekan jumlah tindak kejahatan seperti penyelundupan narkoba di bandara, melalui pemeriksaan berlapis, verifikasi identitas yang ketat, dan pemasangan pembatas-pembatas wilayah seperti pagar dan gerbang disekitaran wilayah bandara. Hal ini secara langsung dapat mencegah upaya penyelundupan narkoba, baik dengan modus sebagai penumpang, melalui kargo atau pengiriman barang, dan pihak luar yang mencoba mengakses area-area terbatas tanpa adanya izin.

Aspek *Image/maintance* (citra dan pemeliharaan) memastikan bahwa lingkungan fisik berfungsi dengan baik dapat menyampaikan sinyal positif kepada semua pengguna. Lingkungan bandara yang bersih, tertata, dan didukung fasilitas keamanan yang berfungsi dengan baik dapat memberikan efek psikologis berupa *deterrence* (gentaran) bagi pelaku. Kondisi ini menurunkan niat pelaku untuk mencoba menyelundupkan narkoba karena tingginya persepsi pelaku akan tertangkap.

Target Settings atau pengaturan target menjelaskan bahwa proses identifikasi dan prioritas area atau elemen spesifik dalam lingkungan yang memerlukan perhatian dalam pencegahan kejahatan. Dimana pengamanan dalam *target settings* difokuskan pada titik-titik rawan di bandara seperti terminal kedatangan dan keberangkatan domestik dan kargo.

Penelitian mengenai CPTED di Indonesia telah berkembang dalam beberapa tahun terakhir. Namun, kajian yang ada masih cenderung menempatkan CPTED sebagai konsep umum pencegahan kejahatan dalam belum banyak yang mengkaitkan secara mendalam dengan penerapan desain lingkungan fisik dalam mendukung sistem keamanan penerbangan. Hingga saat ini, penelitian yang secara khusus menganalisis penerapan aspek CPTED dalam pencegahan penyelundupan narkoba di lingkungan bandara masih sangat terbatas, terutama pada bandara dengan karakteristik risiko tinggi seperti Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru.

Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini dilakukan untuk mendeskripsikan dan menganalisis penerapan CPTED oleh *Aviation Security* di Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru dalam pencegahan penyelundupan narkoba. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi

hambatan yang dihadapi dalam penerapan aspek CPTED di lingkungan bandara. Penelitian ini memiliki kebaruan pada fokus kajian yang menghubungkan desain lingkungan fisik dengan pencegahan kejahatan penyelundupan narkoba, yang memiliki karakteristik dan modus operandi berbeda dengan tindak kejahatan konvensional lainnya. Dengan demikian, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan strategi pengamanan bandara yang lebih efektif, khususnya dalam mengintegrasikan aspek kewilayahaan, pengawasan secara teknologi maupun manual secara langsung, dan pengelolaan tata ruang guna meminimalkan peluang terjadinya penyelundupan narkoba secara berkelanjutan.

2. METODE

Penelitian ini dikategorikan kedalam penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif memiliki tingkat fleksibilitas yang tinggi baik dari aspek metode maupun kompleksitas penelitian. Tujuan penelitian deskriptif adalah untuk menggambarkan suatu gejala, mengidentifikasi pola, memperkirakan proporsi populasi, serta menjelaskan hubungan antar fenomena. Dalam penelitian ini, metode deskriptif digunakan untuk menguraikan data yang diperoleh melalui wawancara dan observasi secara sistematis sehingga dapat menghasilkan penjelasan yang mudah dipahami tanpa menghilangkan fakta-fakta penting yang bersifat mendalam (Fadli, 2021)

Sementara itu, pendekatan metodologi kualitatif digunakan untuk memperoleh pemahaman mendalam tentang kenyataan melalui proses induktif. Dimana kesimpulan dibangun berdasarkan data dan fakta yang ditemukan di lapangan (Basrowi, 2008:32). Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek dari sebuah penelitian, seperti pola perilaku, motivasi persepsi, tindakan dan sebagainya (Moleong, 2017).

Pada penelitian ini subjek dan objek penelitian merupakan salah satu narasumber peneliti melakukan wawancara dengan narasumber yang terkait dengan penelitian ini. Strategi pemilihan informan dilakukan dengan mengelompokkan subjek ke dalam kategori *Key informan* dan *informan* berdasarkan hierarki dan wewenang operasional dalam sistem keamanan bandara. *Key informan* adalah orang yang mempunyai tanggung jawab selama proses penelitian berlangsung di lapangan. Sementara itu *informan* adalah subjek penelitian lainnya yang juga memberikan data, namun perannya lebih sebagai pelengkap atau pendukung informasi dari *key informan*.

Tabel 2.1: Jumlah Key Informan dan Informan terhadap Penerapan CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) Oleh Aviation Security Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru Dalam Pencegahan Penyelundupan Narkoba.

No.	Narasumber	Key Informan	Informan
1.	Kadin Aviation Security	1	-
2.	Asisten Chief Aviation Security	1	-
3.	Supervisor Aviation Security	-	4
4.	Junior Aviation Security	-	4
5.	Basic Aviation Security	-	1
Jumlah		2	9

Sumber: Modifikasi Penulis, 2026

Justifikasi kecukupan data (*saturation*) dicapai melalui keterwakilan seluruh level operasional dan lokasi pengamanan yang strategis. *Key informan* dan *informan* yang dipilih mencakup pihak manajemen pengambil kebijakan hingga petugas pelaksana teknis di berbagai titik vital pos pengamanan. Dengan melibatkan berbagai tingkatan lisensi (*Senior/PLP, Ass.Chief/Supervisor, Junior dan Basic Aviation Security*), penelitian ini mampu memperoleh data yang mencakup aspek teknis maupun manajerial dalam penerapan CPTED. Keterlibatan *informan* dari berbagai tingkatan tersebut bertujuan agar informasi yang diperoleh lebih komprehensif sehingga data yang dikumpulkan dinilai telah mencapai tingkat yang memadai untuk dilakukan analisis.

Teknik analisis data dalam penelitian ini diawali dengan proses transkripsi, yaitu mengubah hasil catatan penelitian dan wawancara ke dalam bentuk tulisan secara objektif. Selanjutnya, data tersebut dikoding berdasarkan komponen dari aspek CPTED seperti *territoriality*, *surveillance*, *access control*, *activity support*, *image/maintenance*, dan *target settings* (Lee et al., 2016). Proses pengkodean dilakukan untuk memudahkan peneliti mengelompokkan data empiris sesuai dengan kerangka teori yang digunakan. Data yang telah dikategorikan kemudian disusun secara sistematis berdasarkan tema untuk mengidentifikasi pola, hubungan, dan kecenderungan yang muncul dari hasil penelitian sehingga dapat ditarik kesimpulan yang didukung oleh data empiris. Dalam proses analisis, peneliti menggunakan bantuan perangkat lunak NVivo untuk mendukung proses pengkodean dan pengelolaan data kualitatif secara efektif dan efisien dengan hasil yang pasti dalam bentuk tabel, grafik dan diagram (Priyatni et al., 2020).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil

Pada bagian hasil, berisi kategorisasi dari aspek CPTED dengan mengintegrasikannya bersama kutipan langsung (verbatim) dari informan.

1. *Territoriality* (kewilayahan)

- Firmansyah Cuaca Budianto (PLP Department Head Aviation Security/Kadin AVSEC)
"Mengenai wilayah sendiri kita terbagi menjadi empat area, yang pertama sisi darat mulai dari pagar batas bandara, yang kedua itu ada power station/water tank maupun pertamina untuk daerah terkendali, lalu daerah keamanan terbatas dimana untuk memasuki daerah ini harus memiliki izin yang berlaku, yang terakhir daerah steril atau daerah ruang tunggu penumpang" (Wawancara pada 30 April 2026).
- Fahrul Rozi Lesmana (Asisten Chief Aviation Security)
"Pagar itu sebagai penanda area pembatas area keamanan terbatas dan sisi darat dan untuk standard nya sendiri sudah memenuhi standard dan penggunaan tanda atau marka sudah jelas" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Fandi (Supervisor Aviation Security) di pos TOC atau ASCP 1 pada saat itu :
"Persebaran CCTV di ruang rekonsiliasi itu satu dan masing-masing mesin x-ray itu satu, kalau untuk di PSCP domestik ada 9 titik penyebaran CCTV dengan keseluruhan kondisi kamera yang bagus, untuk kargo sendiri berjumlah 20 CCTV termasuk jalan menuju kargo, untuk kargo ada beberapa yang butuh maintenance sekitar 2-3 kamera, diruang kedatangan itu ada sekitar 5 CCTV, untuk di ruang PSCP internasional hanya ada 1 CCTV namun sudah mengcover keseluruhan ruangan, di daerah perimeter bandara ada sekitar 40 kamera" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Tony Hartana (Junior Aviation Security), di area rekonsiliasi, pada saat itu :
"Wilayah rekonsiliasi dari depan sampai belakang daerah x-ray, x-ray sendiri termasuk ke make up area (area khusus disisi udara bandara, biasanya di terminal ataupun tempat bagasi penumpang disortir dan dipersiapkan sebelum di muat ke pesawat) disitu, untuk ruangan ini juga termasuk rekonsiliasi dan ruang ini berguna untuk pemeriksaan barang, dan jika nantinya di temukan barang yang mencurigakan baru lah dibawa ke ruang ini untuk dilakukan pemeriksaan" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Muhammad Royan (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP internasional, pada saat itu :
"Kalau untuk kewilayahan di PSCP internasional sendiri dari boarding pass sampai area kedatangan internasional" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Rahmad Hidayat (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Untuk pembagian ya tidak ada karena domestik ini dibagi secara keseluruhan contohnya ruang tunggu di dalam itu tu juga merupakan bagian dari area steril, kalau non steril ya seperti area publik check in maupun parkir" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Putra Ganda Hutagalung (Junior Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Untuk area steril atau area terbatas dari pemeriksaan tiket itu dari terbatas, sedangkan untuk daerah publiknya itu dari konter check itu semuanya sampai kebawah itu daerah publik, daerah steril itu daerah domestik disini. Untuk menjaga area steril tetap dan terkendali dilakukan pengawasan dan pemeriksaan" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Ira Maisara (Basic Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Di area PSCP domestik itu area steril secara keseluruhan, kalau non steril ya bisa kayak di terminal contohnya seperti itu" (Wawancara pada 27 April 2026).

- Yuwanda Ginting (*Junior Aviation Security*), di pos ASCP 1 pada saat itu :
"Pos 1 (ASCP) ini dia sudah termasuk sisi udara, dimana disini juga dilakukan pemeriksaan baik kendaraan, barang, maupun orang" (Wawancara pada 29 April 2026).
"Tinggi dari pagar pembatas 2,44 cm dan diatas pagar itu wajib memiliki kawat berduri dan untuk tinggi keseluruhan pagar sama semuanya mencakup seluruh area bandara mulai dari jalan perhubungan sampai ke belakang sana, untuk desain pagar pembatas maupun tembok pembatas sendiri sudah cukup maksimal terhadap pencegahan kejahatan karena sudah termasuk standard nya bandara lah dan itu juga dituangkan dalam KM (Keputusan Menteri perhubungan) no. 39 tentang keamanan penerbangan dan memang sudah menjadi standard bandara internasional lah, kalau untuk seingat saya untuk tinggi seluruh bandara ya sama semuanya" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Andi Alfian (*Supervisor Aviation Security*), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Biasanya sebelum berdinis itu kita ada melakukan plotting an penempatan posisi tugas personil pada saat berdinis, jadi masing-masing sudah ada pos nya dan personil berdinis dimana, biasanya plotting itu dibikin posko oleh chief ataupun ass.chief nya" (Wawancara pada 22 April 2026).
- Virza Syahdana (*Junior Aviation Security*), di pos gudang kargo atau area pemeriksaan kargo (CSCP) pada saat itu :
"Cakupan dari gudang kargo itu dari outgoing (barang dari sini ke luar), incoming (barang yang datang dari luar ke sini), outgoing sisi udara dan incoming sisi udara, Untuk ruang-ruang yang ada di gudang kargo sendiri seperti disini ruang pemeriksaan, lalu ada ruang acceptance yang merilis barang, ruang digi (dangerous good) itu di incoming dan outgoing ada" (Wawancara pada 29 April 2026).

Dalam aspek ini *territoriality*, batas-batas area digambarkan seperti adanya area steril dan non steril. Area pemeriksaan barang dan penumpang merupakan area steril, sedangkan non steril mencakup daerah publik. Selain itu, adanya integrasi pagar dan tembok pembatas, penerangan yang optimal, desain jalan yang didukung dengan marka yang jelas memastikan setiap pengguna bandara dapat beraktivitas di area yang tepat. Penandaan dan penggunaan pagar atau tembok pembatas membuat setiap orang yang memasuki area tertentu seperti keamanan terbatas dapat mudah diawasi. Selanjutnya, adanya pembagian zona juga berpengaruh terhadap stabilitas keamanan di beberapa area bandara.

2. Surveillance (pengawasan)

- Firmansyah Cuaca Budianto (*PLP Department Head Aviation Security/Kadin AVSEC*)
"Khususnya untuk bandara kita sih sudah support semua, sudah dilengkapi fasilitas keamanan yang optimal berikut juga di back up dengan CCTV dan personil yang sudah qualify artinya kita selalu mempertahankan lisensi dari teman-teman ini, saya kira untuk perhatian khusus terutama di masing-masing pos belum diperlukan" (Wawancara pada 30 April 2026).
- Fahrul Rozi Lesmana (*Asisten Chief Aviation Security*)
Patroli AVSEC dan waktu pelaksanaannya.
"Patroli berkala baik dilakukan dengan kendaraan maupun jalan kaki, itu dilakukan biasanya setiap 2 jam sekali, tapi gak nentu kadang bisa sejam sekali, semua itu biasanya tergantung kondisi di lapangan seperti apa, kalau patroli yang seperti jalan kaki atau menggunakan kendaraan roda 2 itu biasanya dilakukan di sisi darat terkadang juga ada menggunakan kendaraan roda 2, tapi untuk patroli disisi udara menggunakan kendaraan roda empat. Pembagian shift biasanya juga dilaksanakan pagi dan malam dan setiap pos wajib diisi, jadi disetiap hari ada laporan, seperti itu dia" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Fandi (*Supervisor Aviation Security*), di pos ASCP 1 dan TOC CCTV pada saat itu :
"Perkiraan tahun 2022 atau 2023 dulu tuh pernah ada kejadian gerak gerik yang dicurigai pelaku penyelundupan narkoba terekam CCTV di antara ruangan check in sama PSCP domestik, terus meskipun mereka bawa narkoba kan gitukan kadang kan kalau kita gak ada dapat info disitulah ketahuannya, nah setelah itu kan integrasi kita tanyai apakah mereka sendiri atau gak, walaupun mereka bilang sendiri orang lapangan tetap contact ke kita, nanti kita bisa langsung play back tu dan dari situ lah mereka ketahuan sendiri atau tidak, setelah kita lakukan penahanan dan menyerahkan pelaku beserta data ke kepolisian" (Wawancara pada 29 April 2026).
Apakah pencahayaan diseluruh area bandara cukup dan bagaimana dengan CCTV dalam merekam di malam hari?
"Mengenai pencahayaan dibeberapa area itu pasti ada salah satunya yang gelap kemungkinan di area perimeter, namun untuk yang di CCTV sendiri nampak merekam di malam hari pasti nampak cuma

kadang kendala nya itu mungkin ada CCTV nya bisa jadi karena merusakkan atau gimana gak nampak merekam, soalnya untuk itu orang teknisi lah yang lebih tau” (Wawancara pada 29 April 2026).

- Tony Hartana (Junior Aviation Security), di pos area rekonsiliasi pada saat itu :
“Jumlah CCTV disini itu seingat saya ada 5 dengan untuk kondisi semuanya baik, x-ray disini jumlahnya ada 2 dengan jenis mesin x-ray yang multi view semuanya. Untuk penerangan di sepanjang area rekonsiliasi terang ya, semuanya terang, dan masalah lampu biasanya orang listrik itu yang hidupin dan tetap aktif lampunya selama 24 jam” (Wawancara pada 29 April 2026).
- Muhammad Royan (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP internasional pada saat itu :
“Jumlah x-ray di PSCP internasional ada satu, CCTV berjumlah 3 dengan kondisi yang baik” (Wawancara pada 29 April 2026).
- Rahmad Hidayat (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
“Kalau berbicara mengenai ruang atau area di PSCP domestik yang menjadi titik buta ya gak ada karena terpantau semua kecuali ya mungkin daerah toilet, area toilet tu gak terpantau CCTV. Untuk CCTV ya tersebar di beberapa titik dan kondisi keseluruhan CCTV dalam kondisi bagus” (Wawancara pada 27 April 2026).
“Mesin x-ray disini itu multiview bisa terlihat dari beberapa sisi dia, untuk yang mengoperasikannya lisensi avsec junior dan biasanya mereka melakukan pemeriksaan di CCTV terutama terhadap barang yang mengancam penerbangan seperti PI (prohibited item)” (Wawancara pada 27 April 2026).
- Putra Ganda Hutagalung (Junior Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
“Untuk titik buta yang sekiranya tidak terpantau CCTV itu seingat saya ada di WC dan untuk jumlah CCTV di PSCP domestik sendiri seingat saya tersebar di 15 titik kalau untuk yang dikoridor 7-10 CCTV, untuk jenis mesin x-ray nya Rapiscan dan multiview (bisa melihat dari berbagai sudut tidak terpaku pada satu sudut saja), untuk jumlahnya sendiri itu ada 2 dan biasanya hanya digunakan satu saja namun jika terjadi penumpukkan penumpang baru kita buka keduanya, kalau untuk jumlah narkoba yang terdeteksi di mesin x-ray random sih gak menentu juga kurang bisa disimpulkan jumlahnya berapa” (Wawancara pada 27 April 2026).
“Jika disaat dilakukan pemeriksaan manual dan ditemukan adanya indikasi penyelundupan narkoba biasanya kita melakukan koordinasi dengan pimpinan kondisi berjenjang misalnya Supervisor koordinasi ke Chief seperti itu, untuk fasilitas keamanan lainnya di pos ini sendiri ada HHMD (hand held metal detector) dan WTMD (walk through metal detector) namun tidak bisa digunakan untuk mendeteksi narkoba hanya bisa untuk barang metal-metal saja (metal adalah seluruh barang logam atau besi yang dianggap berbahaya, mengancam penerbangan dan keamanan)” (Wawancara pada 27 April 2026).
- Ira Maisara (Basic Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
“Untuk di area PSCP domestik sendiri ada kayak CCTV, x-ray, WTMD dan HHMD, untuk jumlahnya sendiri sama tadi yang kayak abang itu sebutkan tersebar di 15 titik kalau di koridor 7-10 sedangkan untuk x-ray ada 2 multiview dan WTMD dan HHMD masing-masing berjumlah dua” (Wawancara pada 27 April 2026).
- Yuwanda Ginting (Junior Aviation Security), di pos ASCP 1 pada saat itu :
“Kalau untuk patroli iya mulai dari sini, terus juga untuk mobil-mobilnya orang Teknik listrik atau elektro dan damkar kita juga ada didalam kan terus juga untuk Pertamina kita semua aksesnya dari sini” (Wawancara pada 29 April 2026).
“Jumlah CCTV di pos ini sendiri ada 2, di kanopi 1 dalam ruangan 1 dan parkir disekitar sini 1, untuk kondisi semua CCTV bagus dan jernih” (Wawancara pada 29 April 2026).
- Andi Alfian (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
Efektivitas X-Ray terkait mendeteksi narkoba.
“Kalau secara spesifik terkait mesin mendeteksi narkoba di bandara kita ini tidak ada karena mesin x-ray disini emang menggunakan mesin x-ray yang untuk mendeteksi barang-barang berbahaya, biasanya random disetiap beberapa menit sekali muncul dari deteksi sistem melihat kejelian operator, barang-barang itu sebelumnya tidak ada tapi bisa jadi muncul ditas seseorang (random)” (Wawancara pada 22 April 2026).
“Untuk yang patroli itu biasanya supervisor nya yang di CCTV, misalnya ni dia lagi mantau CCTV terus liat kamera tertentu ada yang menghalangi atau gak, kalau ada dia nyuruh personil yang disana untuk membersihkan yang menghalangi kamera ataupun kalau kameranya bisa bergerak dia mutar kamera dan lihat oh ini ada blind spot nanti dia bisa langsung catat, terus dia informasikan ke pimpinan dan pimpinan nanti yang buat surat ke unit terkait misalnya untuk pengajuan pemindahan kamera ke titik blind spot tadi, seperti itu” (Wawancara pada 22 April 2026).

- Virza Syahdana (*Junior Aviation Security*), di pos gudang kargo atau area pemeriksaan kargo (*CSCP*) pada saat itu :
"Untuk jumlah CCTV di gudang kargo sendiri ada 23 dan satu yang tidak aktif jadinya cuma 22, jumlah mesin x-ray di ruang pemeriksaan kargo itu ada 2 yaitu *singleview* (hanya terlihat dari satu sisi, dari atas maupun samping) satu dan *multi view* (terlihat dari berbagai sisi, semua sisi terlihat) satu" (Wawancara pada 29 April 2026).
Patroli rutin di gudang kargo.
"Kalau untuk patroli di bandara kami ada yang namanya 'patroli jalan kaki melakukan pengawasan dengan muterin disepanjang gudang kargo per 2 jam sekali, itupun kadang random biasanya dua jam tapi terkadang ada juga lah kami buat se jam" (Wawancara pada 29 April 2026).

Sistem keamanan di bandara dilakukan melalui integrasi antara metode patroli rutin secara manual dan pemanfaatan teknologi seperti *cctv*, mesin *x-ray*, *wtmd*, dan *hmmd* dan. Dalam pencegahan penyelundupan narkoba, memanfaatkan penggunaan teknologi *cctv* dan mesin *x-ray*. CCTV ditempatkan pada beberapa area rawan seperti: pintu masuk, pintu keluar, area check in, pemeriksaan keamanan di berbagai pos, area rekonsiliasi, area kargo, dan area parkir. Berfungsi merekam gambar berupa video bagaimana gerak-gerik maupun tindak laku mencurigakan pelaku terekam, selain itu juga menciptakan *deterrence* (gentaran) psikologis bagi calon pelaku. Selanjutnya, penggunaan mesin *x-ray* berfungsi dalam pengecekan barang bawaan penumpang maupun barang kargo. Pemeriksaan ini dilakukan oleh *avsec* dengan lisensi *junior avsec*. Secara manual, dilakukan pemeriksaan langsung terhadap penumpang dan barang bawaannya untuk memastikan hasil pemindaian mesin *x-ray*.

3. Access Control (pengendalian akses)

- Firmansyah Cuaca Budianto (*PLP Department Head Aviation Security/Kadin AVSEC*)
"Kalau AVSEC itu topoksinya untuk mencegah terangkutnya barang-barang PI (*prohibited item*) di bandara, PI itu ada empat yang pertama ada *explosive*, *dangerous goods*, *dangerous device*, dan juga senjata, secara umum itu topoksi kami, namun bagaimana dengan barang seperti *contraband* itu menjadi tugas kita sebagai warga negara bekerja dengan berbagai instansi yang berwenang terkait hal itu. Adapun kami punya LOCA (*Letter of Operational Coordination Agreement*) misalnya Bea Cukai, Imigrasi, Polda maupun BNNP terkait tindak lanjut jika adanya temuan penyelundupan narkoba dan diperbarui setiap 2 tahun sekali" (Wawancara pada 30 April 2026).
- Fahrul Rozi Lesmana (*Asisten Chief Aviation Security*)
"Dengan adanya kebijakan kontrol akses ini sendiri dapat membuat lingkungan bandara jadi lebih teratur lagi, dengan adanya kontrol akses dapat membatasi orang yang dapat masuk ke area tertentu" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Fandi (*Supervisor Aviation Security*), di pos ASCP 1 dan TOC CCTV pada saat itu :
"Menurut data wawancara peneliti sendiri dengan narasumber, dijelaskan kalau petugas yang bekerja dalam monitoring CCTV di ruang TOC CCTV adalah AVSEC dengan lisensi Senior atau Supervisor, seorang Supervisor biasanya diwajibkan untuk bisa melakukan monitoring CCTV, sehingga kesimpulannya untuk yang dapat mengakses ruangan TOC adalah Supervisor, selain Supervisor diwajibkan memiliki izin khusus untuk dapat memasuki ruangan.
- Tony Hartana (*Junior Aviation Security*), di pos rekonsiliasi pada saat itu :
"Orang yang hanya dapat mengakses ruangan ini hanya untuk security, semua anggota security bandara bisa yang lain gak bisa" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Muhammad Royan (*Supervisor Aviation Security*), di pos PSCP internasional pada saat itu :
"Tetap kita lakukan pemeriksaan, misalnya jika ingin pergi ke imigrasi itu sebelum mereka ke imigrasi kita tetap lakukan pemeriksaan disini dahulu sebelum ke imigrasi dan kita tanyai ada keperluan apa dia mau pergi ke imigrasi, pemeriksaan kita sendiri ya menggunakan alat seperti *x-ray*, *wtmd* dan *hmmd*" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Rahmad Hidayat (*Supervisor Aviation Security*), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Disini sendiri untuk kontrol akses itu kayak adanya pintu gate sama emergency, untuk kontrol akses sendiri sesuai dengan kode identitas yang diberikan, selain itu juga untuk non penumpang selain kartu pas terkadang juga dibutuhkan surat izin masuknya biasanya hanya khusus untuk petugas maskapai atau petugas bandara lainnya" (Wawancara pada 27 April 2026).

- Putra Ganda Hutagalung (*Junior Aviation Security*), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Selain penumpang untuk memasuki area ini diperlukan kartu identitas dan juga izin tertentu misalnya dari pimpinan atau dari komandan yang masuk sedangkan untuk penumpang kita melakukan pengecekan terhadap tiket penumpang" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Ira Maisara (*Basic Aviation Security*), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"..Juga kalau biasanya terjadi crowded di PSCP domestik itu di buka dua jalur pemeriksaan, biasanya satu kalau tidak lagi crowded, semua itu juga tergantung kondisi nya seperti apa" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Yuwanda Ginting (*Junior Aviation Security*), di pos ASCP 1 pada saat itu :
"Fasilitas keamanan penerbangan yang tersedia disini salah satunya ada yang namanya 'mirror detector' berfungsi untuk melihat sisi bawah kendaraan, setelah dari situ dilakukan juga pemeriksaan di bagian dalam kendaraan baik dari bawah kursi, dasbor, ataupun yang anti silau intinya bagian-bagian di mobil yang sekiranya memungkinkan untuk disisipkan barang-barang berbahaya, setelah dari pemeriksaan kendaraan selanjutnya di lakukan pemeriksaan orang menggunakan WTMD maupun HHMD dan untuk barang bawaannya dilakukan pemeriksaan dengan mesin x-ray, setelah dinyatakan clear semua baru diizinkan untuk masuk" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Andi Alfian (*Supervisor Aviation Security*), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Untuk akses non penumpang itu biasanya kita ada kartu pas bandara dan sidik jari untuk pintu-pintu atau gate yang dilewati karyawan bandara" (Wawancara pada 22 April 2026).
- Virza Syahdana (*Junior Aviation Security*), di pos gudang kargo atau area pemeriksaan kargo (CSCP) pada saat itu :
"Untuk akses kontrol di gudang kargo ini sedang mau dilakukan kembali dan sedang dalam pengajuan, karena untuk belakangan ini biasanya kami masuk ke gudang kargo melalui outgoing" (Wawancara pada 29 April 2026). Adapun selama peneliti melakukan observasinya, untuk jalan menuju ke gudang kargo sendiri ada pos penjagaanya, biasanya di pos gerbang penjagaan untuk kendaraan yang akan masuk dilakukan cek surat izin sebelum memasuki area kargo, namun untuk akses kontrol yang lebih mendalam saat ini menurut narasumber sedang dalam masa pengajuan" (Wawancara pada 22 April 2026).

Otoritas bandara menerapkan pengendalian akses seperti, adanya penggunaan pintu jalur khusus untuk (lansia, pengguna kursi roda, ibu hamil), pintu khusus pekerja bandara yang memiliki kartu identitas, dan palang antrian di beberapa pos seperti PSCP domestik maupun PSCP internasional. Selain itu, diperlukan langkah-langkah keamanan seperti penggunaan sidik jari, kartu akses, kartu identitas untuk memasuki area atau ruangan tertentu, dan adanya pemeriksaan manual yang dilakukan sebelum memasuki area PSCP domestik dan PSCP internasional oleh petugas dengan lisensi *basic avsec*, pemeriksaan dilakukan terkait *boarding pass* atau tiket penumpang, surat izin memasuki area tertentu, maupun dokumen penting lainnya. Bagi personil bandara seperti *avsec* juga memperketat keamanan melalui kebijakan ujian perpanjangan masa *id card* petugas setiap beberapa tahun sekali. Langkah ini bertujuan untuk menjaga keamanan bandara dari pihak internal yang memungkinkan terlibat dari beberapa tindakan yang mengganggu penerbangan ataupun penyelundupan narkoba.

4. Image/Maintenance (citra dan pemeliharaan)

- Firmansyah Cuaca Budianto (*PLP Department Head Aviation Security/Kadin AVSEC*)
"Secara peralatan kita di tiap hari ada ketentuan regulasi yang menyebutkan untuk selalu melakukan *daily test* terhadap barang-barang terkait, ada OTP dan ETP namanya untuk kondisi keamanan fasilitas kita itu dalam kondisi prima, untuk monitoring *daily test* itu dilakukan tiap hari 1x24 jam itu wajib dilakukan monitoring, untuk yang melakukan *daily test* itu biasanya AVSEC dengan lisensi Junior AVSEC" (Wawancara pada 30 April 2026).
- Fahrul Rozi Lesmana (*Asisten Chief Aviation Security*)
"Jadi di AVSEC ini sendiri itu terdiri dari 2 perusahaan salah satunya IAS dan OAS, ibaratnya ya seperti organik dan non organik, kalau OAS itu non organik dia menggunakan rompi walaupun jabatannya sudah tinggi, sedangkan yang organik untuk supervisor ke atas seperti chief dan ass.chief itu menggunakan jas sama juga dengan teman-teman informasi, kalau yang pelaksana kayak yang punya lisensi basic itu pake rompi" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Fandi (*Supervisor Aviation Security*), di pos ASCP 1 dan TOC CCTV pada saat itu :
"Untuk di ruang rekonsiliasi tuh seluruh kondisinya bagus, PSCP domestik bagus, PSCP inter bagus, cuma untuk CCTV di kargo sendiri ada 2-3 CCTV yang butuh maintenance begitu juga dengan CCTV di dekat gapura itu juga sedang tahap maintenance saat ini" (Wawancara pada 29 April 2026).

- Tony Hartana (*Junior Aviation Security*), di pos rekonsiliasi pada saat itu :
"Untuk pemeliharaan barang itu biasanya kita langsung bawa ke pihak teknik elektromanika bandara, seperti itu" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Muhammad Royan (*Supervisor Aviation Security*), di pos PSCP internasional pada saat itu :
"Jika ada fasilitas keamanan penerbangan biasanya kita melakukan koordinasi dengan pihak terkait biasanya di unit elektromanika" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Rahmad Hidayat (*Supervisor Aviation Security*), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Jika ditemukan barang dengan kondisi yang membutuhkan maintenance itu kami segera melaporkan ke unit terkait seperti unit elektromanika" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Putra Ganda Hutagalung (*Junior Aviation Security*), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Jika ditemukan alat fasilitas keamanan penerbangan yang mengalami kerusakan biasanya pelaporannya tetap koordinasi dengan pimpinan misalnya kalau ditemukan alat kayak x-ray atau cctv yang rusak nanti supervisor yang menghubungi ke unit terkait, kalau untuk pencahayaan di domestik ini terang sih saat malam pun juga terang" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Ira Maisara (*Basic Aviation Security*), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Untuk barang-barang yang rusak sendiri biasanya kita infoin ke supervisor dulu, baru nanti supervisor yang tindak lanjuti ke pihak elektromanika" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Yuwanda Ginting (*Junior Aviation Security*), di pos ASCP 1 pada saat itu :
"Itu biasanya kalau dari kerusakan pagar atau tembok itu di dapatkan dari hasil laporan pihak yang melakukan patroli dan jika ada ditemukan hal seperti maka langsung di dokumentasikan dan dilakukan pelaporan ke unit terkait untuk dilakukan perbaikan, jadi prosesnya gak lama, begitu dapat laporan langsung dikerjakan. Kalau untuk bagian tembok yang rusak itu biasanya yang dibagian bawah tembok antara bagian fondasinya itu kan ke tanah nah itu kadang-kadang ambles ke bawa air hujan dan kadang juga dibagian atas biasanya di makan usia karena lapuk dan lain sebagainya jadinya rusak gitu. Penerangan kita lampu cukup disini, ada dua lampu sorot, kanopi juga ada dan di dalam ruang pemeriksaan juga ada. Untuk di ruang pemeriksaan ada mesin x-ray multiview satu, terus ada WTMD dan HHMD" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Andi Alfian (*Supervisor Aviation Security*), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Pada saat akan menerima dinas pagi pasti dilakukan pengecekan dahulu, terutama adanya dilakukan daily check dengan menggunakan alat untuk melihat apakah alat faskenpen ini berfungsi normal atau tidak pada saat biasanya sebelum penerbangan pertama dimulai daily check dilakukan untuk awalannya" (Wawancara pada 22 April 2026).
- Virza Syahdana (*Junior Aviation Security*), di pos gudang kargo atau area pemeriksaan kargo (CSCP) pada saat itu :
"Untuk pelaporan terkait masalah alat fasilitas keamanan penerbangan itu biasanya dilakukan pelaporan ke teknisi faskempen (fasilitas keamanan penerbangan), pencahayaan di gudang kargo terang karena disini posisinya kan ada barang mengendap jadinya untuk posisi pencahayaan harus terang terus. Kira-kira untuk inovasi yang mungkin bisa diterapkan disini sejauh ini gak ada lah, paling ke peremajaan alat contohnya x-ray single view jadi multi view kayak gitu" (Wawancara pada 29 April 2026).

Standar keamanan penerbangan secara langsung dipengaruhi oleh kualitas fasilitas keamanan yang tersedia, perbaikan dan peremajaan terkait fasilitas keamanan penerbangan terutama terhadap fasilitas elektronik dilakukan oleh pihak teknik elektromanika bandara. Selanjutnya, adanya optimalisasi penerangan menciptakan citra positif untuk area sekitarnya. Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru dilengkapi dengan fitur keamanan yang setara dengan bandara internasional lainnya, dengan penggunaan CCTV dan X-ray untuk pencegahan penyelundupan narkoba, WTMD (*walk through metal detector*) dan HHMD (*hand held metal detector*) terkhusus untuk pengecekan adanya *prohibited item*.

5. Activity Support (aktivitas rutin)

- Firmansyah Cuaca Budianto (*PLP Department Head Aviation Security/Kadin AVSEC*)
"Strategi yang bisa diterapkan terkait pencegahan narkoba ya selain kita lihat dari budaya melalui digital banner yang berada di setiap sudut terminal kita beri gambaran terkait penyelundupan narkoba terus penangkapan kita tampilkan bekerja sama juga dengan BNNP, itu juga salah satu dari strategi yang dapat diterapkan untuk tindakan pencegahan penyelundupan narkoba, kan di konten itu biasanya ditampilkan kayak dampak-dampak dari penggunaan narkoba, strategi berupa edukasi itulah yang kita tayangkan" (Wawancara pada 30 April 2026).

- Fahrul Rozi Lesmana (Asisten Chief Aviation Security)
"Membantu chief dalam mengelola operasional di dalam terminal atau di luar terminal, agar terciptanya kelancaran dalam teman-teman AVSEC dalam berdinamika" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Fandi (Supervisor Aviation Security), di pos ASCP 1 dan TOC CCTV pada saat itu :
"Kalau untuk monitoring CCTV ditingkatkan supervisor yang harus bisa mengoperasikan CCTV, karena ditingkatkan supervisor ini mampu memberikan announcer kepada seluruh personil yang dilapangan jika ada urgensi atau masalah" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Tony Hartana (Junior Aviation Security), di pos rekonsiliasi pada saat itu :
Shift dan jumlah personil yang bekerja di ruang rekonsiliasi.
"Di ruang ini biasanya ada 3-4 anggota tergantung ramai atau enggan, untuk hari ini sendiri ada 4 personil, supervisor 1 dan 3 anggota junior dan kami biasanya bergantian per 1 jam untuk yang bekerja di x-ray yang lain misalnya pemeriksaan barang, disetiap jam nya tukar terus, ya rotasi setiap 1 jam lah" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Muhammad Royan (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP internasional pada saat itu :
"Jumlah personel kita biasanya jika kondisi personil lengkap itu terdiri dari 2 junior, 2 basic dan 1 supervisor. Waktu pertukaran shift itu 12 jam, untuk supervisor yang melakukan pengawasan sendiri biasanya operasional sendiri 20x40 (contohnya kayak 20 menit kita di operator setelah itu bergantian dengan junior lainnya dan 40 menitnya istirahat)" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Rahmad Hidayat (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Personil yang bekerja di PSCP domestik biasanya satu regu dan satu regu itu diisi 10 orang, untuk pembagian kerjanya sendiri ya satu supervisor dan 9 orang lainnya pelaksana. Untuk pergantian shift kerja itu per 12 jam misalnya kalau mulai dari jam 8 pagi ya baliknya nanti jam 8 malam, Perbedaan kerja basic dan junior avsec ini sendiri, kalau untuk junior dia lebih ke operasional seperti mesin x-ray dan basic avsec tugasnya yang melakukan pemeriksaan tiket, atur barang, seperti itu" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Putra Ganda Hutagalung (Junior Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Jika ditemukan alat fasilitas keamanan penerbangan yang mengalami kerusakan biasanya pelaporannya tetap koordinasi dengan pimpinan misalnya kalau ditemukan alat kayak x-ray atau cctv yang rusak nanti supervisor yang menghubungi ke unit terkait, kalau untuk pencahayaan di domestik ini terang sih saat malam pun juga terang" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Ira Maisara (Basic Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Untuk pemeriksaan rutin sendiri dilakukan secara shift, dan jika terkait modus penyelundupan narkoba di PSCP domestik kalau perempuan sendiri biasanya disembunyiin di bagian vital, mohon maaf seperti di area payudara maupun selangkangan dan untuk laki-laki juga biasanya kalau disini modus yang sering itu juga sembunyiin di selangkangan ataupun kalau dibarang sendiri biasanya di topi juga bisa" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Yuwanda Ginting (Junior Aviation Security), di pos ASCP 1 pada saat itu :
"Sistem kerja di pos ini sendiri kan ada 3 personil, supervisor 1 personil lainnya 2, nah pelaksana 2 ini tugasnya untuk melakukan pemeriksaan kendaraan, orang, dan barang. Untuk yang melakukan pemeriksaan barang itu dilakukan oleh orang yang memiliki lisensi junior, karena cuma junior yang bisa mengoperasikan x-ray kan dan fungsinya supervisor ini sebagai pemantau kerja avsec pelaksana dan penerima laporan dari avsec pelaksana ini tadi" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Andi Alfian (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Pada saat akan menerima dinas pagi pasti dilakukan pengecekan dahulu, terutama adanya dilakukan daily check dengan menggunakan alat untuk melihat apakah alat faskenpen ini berfungsi normal atau tidak pada saat biasanya sebelum penerbangan pertama dimulai daily check dilakukan untuk awalnya" (Wawancara pada 22 April 2026).
- Virza Syahdana (Junior Aviation Security), di pos gudang kargo atau area pemeriksaan kargo (CSCP) pada saat itu :
"Untuk lisensi yang bekerja di gudang kargo ada yang basic, ada yang faskenpen. Untuk yang faskenpen itu sendiri kalau untuk digi (dangerous goods) dulunya masuk junior avsec cuman karena kerjanya di gudang kargo makanya di pisah. Selain itu, kami juga ada yang bantuinlah contoh nya dari BKO Auri yang ikut mendampingi kami" (Wawancara pada 29 April 2026).
Pembagian shift system Junior AVSEC kerja di gudang kargo.
"Untuk pembagian shift kerja disini sama aja dengan di terminal 20x40, selain itu untuk sistem kerja junior AVSEC disini itu ya megang mesin x-ray sama ETD (Explosive Threat Detector), namun sedang dalam perbaikan untuk ETD nya sama petugas elektromanika" (Wawancara pada 29 April 2026).

6. Target Settings (pengendalian target)

- Firmansyah Cuaca Budianto (PLP Department Head Aviation Security/Kadin AVSEC)
"Kalau penyelundupan tu kan ada 2 kategori yang pertama melalui terminal penumpang dan yang kedua melalui terminal kargo untuk diterminal penumpang itu secara lay out sudah cukup sesuai, terminal kargo pun juga sama sudah sesuai untuk pencegahan barang-barang seperti itu. Kalau dari ke enam kategori tadi menurut saya Activity Support seperti contohnya kayak aktivitas rutin personil, karena pengetahuan dari personil untuk mengidentifikasi barang sangat menentukan karena tampilan itu jika personil tidak qualify maka penyelundupan narkotika tersebut bisa lolos" (Wawancara pada 30 April 2026).
- Fahrul Rozi Lesmana (Asisten Chief Aviation Security)
"Tidak ada, namuni pada dasarnya kita hanya melakukan pelaporan saja dan jika ditemukannya adanya contraband (barang seludupan) seperti narkotika nah kita MoU nya antara kepolisian dengan TNI AU" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Fandi (Supervisor Aviation Security), di pos ASCP 1 dan TOC CCTV pada saat itu :
"Supervisor masing-masing terbagi 3 dia disisi udara, darat, dan terminal yang biasanya ikut membantu dalam pengawasan di daerah tersebut. Jika adanya inovasi teknologi yang lebih lanjut diterapkan terkait pengamanan di wilayah bandara yang sudah diterapkan di beberapa bandara lainnya mungkin salah satunya kayak 'face detection' lah yang mungkin dapat diterapkan di PSCP domestik, kalau face detection tu biasanya hanya memunculkan misalnya muka si pelanggar ni kan, nah nanti si alat face detection ni kasih peringatan misalnya 80% kayak berupa word gitu ke kita, setelah tinggal lakukan pencocokan jika betul dilakukan penahan dan selanjutnya integrasi" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Tony Hartana (Junior Aviation Security), di pos rekonsiliasi pada saat itu :
"Untuk titik penting yang perlu diperhatikan di pos ini tu ya seperti yang saya bilang sebelumnya seperti ruang pemeriksaan dan make up area" (Wawancara pada 29 April 2026)
- Muhammad Royan (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP internasional pada saat itu :
"Kalau area yang butuh pengamanan khusus ya salah satunya disini, area pemeriksaan, karena disinilah tempat pemeriksaan barang maupun penumpang" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Rahmad Hidayat (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP 95 domestik pada saat itu :
"Kalau untuk titik atau area penting yang butuh pengawasan keamanan berlebih ya disini dan area steril secara keseluruhan" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Putra Ganda Hutagalung (Junior Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Kalau posisi yang selama ini saya tempati di pos ini semuanya sih kita rolling mutar misalnya dari pemeriksaan tiket/operator x-ray/sebagai petugas pemeriksaan, untuk inovasi terkait yang perlu diterapkan di bandara ini mungkin memperkuat jalur komunikasinya aja sih contohnya kayak ada temuan atau penangkapan supaya setiap yang punya kepentingan itu ngelakuin koordinasinya cepat gitu aja" (Wawancara pada 27 April 2026).
- Ira Maisara (Basic Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
"Titik-titik area yang butuh pengawasan dan pengamanan lebih seperti disini ruang pemeriksaan dan sekitaran area tunggu penumpang, seperti yang saya bilang tadi terutama di sekitaran area steril dan non steril". (Wawancara pada 27 April 2026).
- Yuwanda Ginting (Junior Aviation Security), di pos ASCP 1 pada saat itu :
"Kalau langkah tambahan terkait penguatan area sekitar sini sejauh ini tidak ada ya, karena untuk kerja kita sendiri sudah dibantu dengan pihak lain seperti TNI AU baik dari segi personil maupun back up sendiri, sejauh ini sudah cukup sih. Mengenai kemungkinan adanya area yang kurang pengawasan bisa jadi area perimeter ya, karena disana cukup dipantau dari tim CCTV sama patroli yang intens melakukan patroli keliling kesana terutama di beberapa area yang memang tidak ada personilnya, tapi walaupun seperti itu sudah kuat sih" (Wawancara pada 29 April 2026).
- Andi Alfian (Supervisor Aviation Security), di pos PSCP domestik pada saat itu :
Strategi atau langkah keamanan yang mungkin efektif untuk pencegahan penyelundupan narkotika.
"Seharusnya untuk langkah atau strategi kita ada di bekal oleh pihak yang berwenang seperti apa saja jenis-jenis narkotika dan sosialisasinya terutama kalau pengecekan di mesin x-ray sendiri secara khusus gimana tampilan dari narkotika ini seharusnya ya namun jarang, tapi balik lagi ya kita sebagai personil ini bawaan nya curiga aja, jika ada sesuatu yang aneh terutama tampilan x-ray itu kita melakukan pengecekan ulang, jadi tidak spesifik namun jika personil di lapangan merasa ragu ya dia bisa melakukan double check aja seperti itu" (Wawancara pada 22 April 2026).
Peran senior AVSEC ataupun supervisor AVSEC terhadap antisipasi pencegahan penyelundupan narkotika.

"Kalau di kita itu ada kegiatan rutin yang namanya *sharing acknowledge* semacam *classroom* kita memberikan materi ke personil, salah satunya membahas kayak kejahatan apa aja sih yang lagi hot-hotnya belakangan ini contoh lainnya seperti kita melakukan *briefing* terutama *briefing* apel malam yang membahas mengenai jika ada aturan terbaru maupun isu terbaru" (Wawancara pada 22 April 2026).

- Virza Syahdana (*Junior Aviation Security*), di pos gudang kargo atau area pemeriksaan kargo (*CSCP*) pada saat itu :
"Untuk titik yang butuh pengawasan lebih itu biasanya di daerah *incoming*, soalnya lalu lalang keluar barang kan" (Wawancara pada 29 April 2026).
Sistematika pelaporan jika ada temuan narkoba.
"Kalau untuk narkoba misalnya baru kami curigai nih sebagai *suspect*, lalu kami langsung kontak ke komandan regu (*supervisor*) yang bertugas, nanti dari danregu baru melakukan konfirmasi ke Bea Cukai untuk memastikan itu positif narkoba atau bukan, baru nanti dipanggil dan biasanya untuk di gudang kargo ini itu yang dipanggilnya *BNNP*. Terkait umlah narkoba dari Januari-April (3 kasus dengan 1 ganja 2 sabu), kalau untuk modusnya itu biasanya disisipkan di tempat oleh-oleh makanan atau pakaian" (Wawancara pada 29 April 2026).

3.2 Pembahasan (Analisis Data Penerapan CPTED Di seluruh area Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru).

1. *Territoriality* (kewilayahaan)
Penerapan aspek *territoriality* di bandara menegaskan batasan area steril dan non steril secara jelas. Otoritas bandara mengkategorikan area pemeriksaan barang dan penumpang sebagai zona steril, sedangkan daerah publik mencakup zona non-steril. Integrasi infrastruktur berupa pagar dan tembok pembatas dan marka jalan yang jelas memastikan pergerakan setiap pengguna bandara berada pada area yang tepat. Pemasangan pembatas fisik dan sistem penandaan tersebut mempermudah petugas dalam mengawasi setiap individu yang memasuki kawasan keamanan terbatas.
2. *Surveillance* (pengawasan)
Penerapan aspek *surveillance* memadukan metode patroli manual berkala dengan pemanfaatan teknologi pendukung. Manajemen keamanan mengintegrasikan *cctv*, *x-ray*, *wtmd*, dan *hhmd* ke dalam sistem proteksi objek vital. Upaya pencegahan penyelundupan narkoba bertumpu pada optimalisasi fungsi *cctv* dan *x-ray*. Kamera pemantau yang terpasang di berbagai titik krusial terminal dan kargo berperan mendeteksi perilaku anomali serta memberikan tekanan psikologis (*deterrence*) kepada pelaku. Selanjutnya, personil *Junior AVSEC* menjalankan prosedur pemindaian barang melalui mesin *x-ray*. Sebagai langkah verifikasi, petugas menyelenggarakan pemeriksaan fisik secara langsung untuk mengonfirmasi akurasi hasil *screening* mekanis.
3. *Access Control* (pengendalian akses)
Access control dalam penerapannya melibatkan pengondisian jalur masuk dan pengetatan prosedur pengamanan. Pengelola bandara menyediakan pintu jalur khusus bagi penumpang berkebutuhan khusus, akses khusus karyawan, dan palang pembatas antrian di pos pemeriksaan *PSCP* domestik serta internasional. Untuk sterilisasi ruangan vital, petugas menggunakan instrumen otentikasi berupa pemindai sidik jari dan kartu akses khusus. Sebelum memasuki area steril, personil *AVSEC* tingkat *Basic* melakukan pemeriksaan dokumen secara manual terhadap tiket penumpang dan surat izin masuk petugas maskapai. Lebih lanjut, manajemen bandara mengondisikan kebijakan evaluasi berkala kartu identitas karyawan. Strategi pengawasan internal tersebut berfungsi memitigasi ancaman kelalaian kerja dan potensi keterlibatan oknum dalam aktivitas penyelundupan narkoba.
4. *Image/Maintenance* (citra dan pemeliharaan)
Kualitas fasilitas yang optimal mencerminkan standar keamanan yang tinggi pada suatu objek vital. Dalam hal ini, unit teknik elektromanika bandara menangani prosedur pemeliharaan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan berbasis elektronik secara berkala. Selain itu, pengelola meningkatkan citra positif lingkungan bandara melalui optimalisasi sistem penerangan di area bandara. Otoritas Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru juga telah menyediakan fitur keamanan yang setara dengan bandara internasional lainnya. *AVSEC* mengoperasikan perangkat *cctv*, *x-ray*, *wtmd* dan *hhmd* untuk memastikan sterilisasi kawasan penerbangan.
5. *Activity Support* (dukungan aktivitas)
AVSEC, pihak bandara lainnya, maupun *BNNP* mengoptimalkan fungsi *digital banner* di terminal Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru sebagai media edukasi publik. Fasilitas visual tersebut mensosialisasikan dampak negatif penyalahgunaan serta konsekuensi penyelundupan narkoba. Selain edukasi digital. Selain itu, memperhatikan estetika taman dan

lanskap bandara secara konsisten. Penataan ruang terbuka yang rapi dan terpantau secara efektif menyempitkan ruang gerak pelaku kriminal untuk mengeksekusi tindakan kejahatan.

6. *Target Settings* (pengaturan target)

Beberapa area di bandara yang keamanannya sangat dijaga :

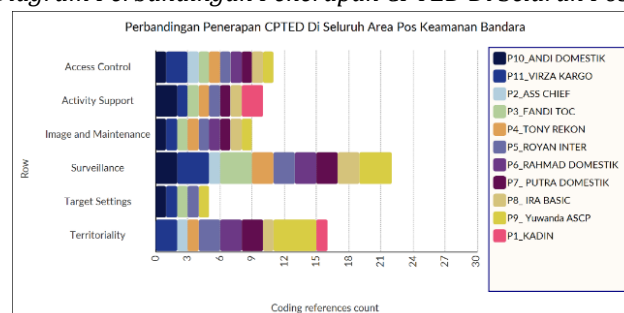
- Area keberangkatan dan kedatangan: Area ini menjadi target utama karena merupakan area kepadatan penumpang tertinggi, sehingga beresiko memunculkan kejahatan seperti penyelundupan narkoba.
- Pos keamanan dan area pemeriksaan: *PSCP* domestik/*PSCP* internasional dan pintu keluar kedatangan domestik dijadikan sebagai *target settings* atau *target hardening*, dikarenakan area pemeriksaan merupakan titik filter pemeriksaan terakhir dan pintu keluar kedatangan domestik merupakan area jalur keluar penumpang dari pesawat sehingga rawan akan berbagai tindak kejahatannya, maka di pintu keluar digunakan *double door* dan petugas penjaga di area luar pintu.
- Gudang kargo atau pos pemeriksaan kargo (*CPSCP*): sebagai pusat dari pengiriman maupun kedatangan barang di bandara, gudang kargo rawan akan tindak penyelundupan narkoba. Berbagai modus penyelundupan digunakan oleh pelaku seperti disembunyikan di kotak makanan oleh-oleh, kopi, maupun mainan anak-anak, hal ini dibuktikan dari hasil observasi dan olah data *Accident Report* oleh peneliti. Adanya antisipasi penerapan *cctv* yang merata di beberapa titik, penggunaan *x-ray multiview* yang dapat melihat barang dari berbagai sudut, patroli jalan kaki rutin, pencahayaan, penegasan batas wilayah di area kargo.
- Terminal dan area publik: adanya penerapan pemisahan area publik dan terbatas, peningkatan pengawasan melalui penempatan kamera *cctv* dititik yang tepat, desain ruang sekitar yang terbuka. Area publik atau area terminal menjadi area yang rawan menjadi sasaran, target ramai membuat area ini renggang akan pengawasan.
- Area atau ruang rekonsiliasi: ruangan ini mencakup area pemeriksaan dan make up area bagasi. Ruangan dan cakupan area rekonsiliasi berfungsi untuk pengecekan barang bawaan penumpang sebelum diangkut ke pesawat, area ini terdiri kamera pengawas *cctv*, mesin *x-ray*. Mesin *x-ray* dipergunakan untuk pengecekan barang dan dilakukan oleh *avsec* dengan lisensi *junior avsec*. Alasan area ruang ini dijadikan *target settings* karena area ini merupakan salah satu area rawan akan penyelundupan narkoba dengan area lainnya (*PSCP* domestik, gudang kargo atau pemeriksaan kargo (*CSCP*) dan ruang rekonsiliasi).

3.3 Pembahasan (Hasil Analisis NVivo Terhadap Aspek CPTED)

Terkait pencegahan kejahatan banyak upaya yang dilakukan, salah satunya adalah dengan upaya preventif, dimana upaya preventif dilakukan untuk mencegah suatu sebelum kejahatan terjadi. Salah satu pendekatan yang dapat diterapkan untuk mencegah kejahatan tersebut dapat terjadi dengan menggunakan pendekatan teori CPTED (*Crime Prevention Through Environmental Design*), CPTED adalah teori yang menegaskan terhadap pencegahan kejahatan melalui design lingkungan yang menekankan bahwa design lingkungan dapat menekan peluang terjadinya kejahatan (Arradu & Novarizal, 2024).

Dalam implementasinya, area bandara telah menerapkan aspek CPTED, aspek CPTED terbagi menjadi 6 aspek seperti *territoriality*, *surveillance*, *access control*, *activity support*, *image/maintenance*, dan *target settings* (Hartanto dan Kowaas, 2024). Ke enam elemen CPTED ini digunakan sebagai salah satu upaya terhadap pencegahan berbagai kejahatan salah satunya penyelundupan narkoba, telah diterapkan terutama di Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru terutama oleh personil *aviation security*. Adapun penerapan *cpted* di bandara ataupun di beberapa pos keamanan dapat dilihat dari hasil olahan data dibawah ini:

Gambar 1.1 Visualisasi Diagram Perbandingan Penerapan CPTED Di Seluruh Pos Keamanan Area Bandara



Sumber: Analisis Menggunakan Aplikasi NVivo 15, 2026

Analisis Data Diagram

Dari data diatas, di dapatkan hasil bahwasanya aspek *Surveillance* merupakan aspek yang paling banyak dibahas secara keseluruhan oleh informan. *Territoriality* berada di posisi selanjutnya menandakan penegasan batas wilayah, pembagian zona kerja maupun pembagian zona wilayah merupakan salah satu dari aspek lainnya yang sangat krusial untuk menjaga keamanan di area bandara.

Aspek *access control* dan *activity support* di dominasi oleh dua informan yaitu P10 dan P11, P10 yang merupakan informan dengan lisensi *junior avsec* lebih memberikan penjelasan secara teknis lapangan atau operasional, berbeda dengan P11 yang merupakan *supervisor* memberikan informasi sesuai prespektif seorang pengawas personil di lapangan. *Image/Maintenance* memiliki *coding reference* yang merata diseluruh *cases* informan. Disisi lain, *Target Settings* memiliki *coding cases* rendah mengindikasikan pembahasan mengenai titik lemah di wilayah bandara tidak sepenuhnya dibahas. Distribusi antara *cases* dan *coding theory* belum sepenuhnya merata di seluruh informan, sehingga dalam hal ini diperlukan peningkatan pada aspek-aspek tertentu seperti *target settings* agar seluruh aspek *cpred* dapat terintegrasi untuk mendukung dalam pengamanan dan kelancaran penerbangan.

4. SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, yang dapat disimpulkan bahwa telah diterapkan aspek CPTED (*Crime Prevention Through Environmental Design*) oleh *Aviation Security* Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru Dalam Pencegahan Penyelundupan Narkotika. Penerapan ini terlihat seperti adanya penggunaan kamera *CCTV* yang mencakup hampir keseluruhan wilayah bandara, dilakukannya patroli rutin, pemeriksaan penumpang secara ketat dengan fasilitas keamanan penerbangan seperti *x-ray* dan secara manual di beberapa ruang bandara seperti di *PSCP* Domestik, *PSCP* Internasional, area pos rekonsiliasi, *ascp* 1, dan pemeriksaan barang kargo di gudang kargo (*Surveillance*). Adanya pembatasan terhadap akses di wilayah tertentu (*Access Control*), adanya pembagian zona wilayah/zona kerja/penandaan kawasan dan penguatan batas wilayah terutama menggunakan fasilitas seperti pagar dan pembatas (*Territoriality*). Selanjutnya, juga dilakukan monitoring rutin terhadap pemeliharaan fasilitas keamanan dan fasilitas lingkungan bandara (*Image/Maintenance*). Penggunaan *digital banner* sebagai media edukasi terhadap dampak penyelundupan narkotika bekerja sama dengan BNNP di terminal Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru (*Activity Support*).

Namun demikian, implementasi *CPTED* tersebut belum sepenuhnya optimal dalam menekan potensi penyelundupan narkotika di bandara. Hal ini dibuktikan dengan adanya penyelundupan narkotika yang terjadi disetiap tahunnya disebabkan oleh keterbatasan dalam pengawasan, sumber daya manusia, serta perkembangan modus operandi pelaku yang semakin kompleks. Dengan demikian, diperlukan penguatan dan optimalisasi penerapan *CPTED* secara berkelanjutan agar dapat meningkatkan efektivitas sistem keamanan di bandara. Celah penyelundupan narkotika masih berpotensi terjadi pada aspek *surveillance* dan *access control*, khususnya di area terminal maupun gudang kargo penumpang akibat adanya titik buta (*blind spot*) *cctv* di toilet, beberapa kamera kargo yang rusak, penggunaan *x-ray* yang masih menggunakan *single-view*, dan ketidadaan mesin *x-ray* khusus narkotika yang membuat pemeriksaan masih bergantung pada kejelian acak operator. Selanjutnya ini dibuktikan dengan adanya penyelundupan narkotika yang terjadi disetiap tahunnya disebabkan oleh keterbatasan dalam pengawasan, sumber daya manusia, serta perkembangan modus operandi pelaku yang semakin kompleks. Dengan demikian, diperlukan penguatan dan optimalisasi penerapan *CPTED* secara berkelanjutan agar dapat meningkatkan efektivitas sistem keamanan di bandara.

Secara teoritis, studi ini memberikan kontribusi teoritis dengan memperkaya literatur kriminologi lingkungan atau *environmental crime* yang membuktikan bahwa rekayasa ruang fisik dan teknologi dapat bersinegri satu sama lain. Secara praktis, penelitian ini berkontribusi memberikan rekomendasi nyata bagi otoritas atau pihak bandara untuk mengambil tindakan peremajaan mesin *x-ray* kargo menjadi *multi-view*, menutup *blind spot cctv*.

Adapun saran yang dapat penulis berikan terkait dengan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Saran Praktis: Agar pihak pengelola bandara dan *Aviation Security* meningkatkan optimalisasi penerapan *CPTED*, khususnya pada aspek penguatan keamanan di beberapa titik rawan, pengendalian akses di titik-titik rawan, dan peningkatan keamanan. Selain itu, perlu dilakukan peningkatan kapasitas sumber daya manusia melalui pelatihan terkait deteksi penyelundupan narkotika serta pemanfaatan teknologi keamanan yang lebih canggih.

2. Saran Kebijakan: Diperlukan penguatan koordinasi antar instansi terkait serta evaluasi berkala terhadap sistem keamanan yang telah diterapkan guna menutup celah yang masih ada.
3. Saran untuk peneliti selanjutnya: Penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengkaji secara lebih mendalam efektivitas masing-masing elemen *CPTED* dalam pencegahan kejahatan atau secara fokusnya terhadap penyelundupan narkoba di lingkungan bandara.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, M. C., Iqbal, M. Y., & Agiska, T. (2024). Manajemen Prinsip Bandar Udara. *MODELING: Jurnal Program Studi PGMI*, 11(2), 413–425.
- Arradu Nazim Fathir Al, & Novarizal, R. (2024). Penerapan Crime Prevention Through Enviromental Design (CPTED) Sebagai Upaya Pencegahan Pencurian Di Pusat Perbelanjaan Mtc Panam Pekanbaru. *Sisi Lain Realita*, 09 (02), 53–59.
<https://doi.org/https://doi.org/10.25299/sisilainrealita.2024.22556>
- Basrowi, S. (2008). Memahami penelitian kualitatif. *Jakarta: Rineka Cipta*, 12(1), 128–215.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *HUMANIKA*, 21, 33–54.
<https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Hartanto Dwipo, Kowaas Samuel, L. A. Y. (2024). Potensi Serangan Teror Terhadap Bandar Udara. *Social Science Research*, 4, 1797–1809. <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>
- ITDA, A. (2022). *Aviation Security: Definisi, Tugas, Tanggung Jawab dan Syarat*. ITDA.
[https://www.itda.ac.id/portal/blog/detail/553/aviation-security-definisi-tugas-tanggung-jawab-dan-syarat#:~:text=Aviation Security \(AVSEC\) adalah profesi yang bertanggung,mendapatkan lisensi resmi atau Surat Kecakapan Personil.](https://www.itda.ac.id/portal/blog/detail/553/aviation-security-definisi-tugas-tanggung-jawab-dan-syarat#:~:text=Aviation Security (AVSEC) adalah profesi yang bertanggung,mendapatkan lisensi resmi atau Surat Kecakapan Personil.)
- Lee, J. S., Park, S., & Jung, S. (2016). Effect of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED) Measures on Active Living and Fear of Crime. In *Sustainability* (Vol. 8, Issue 9, p. 872).
<https://doi.org/10.3390/su8090872>
- Lesmana, F. C. (2025). *Tanggung jawab Bea dan Cukai Pekanbaru dalam Pengawasan Penyelundupan Narkoba di Kota Pekanbaru Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan* [Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau]. [https://repository.uin-suska.ac.id/91753/1/FILE LENGKAP KECUALI HASIL PENELTIIAN \(ABB IV\) - CLAUDYA FLORENSI.pdf](https://repository.uin-suska.ac.id/91753/1/FILE LENGKAP KECUALI HASIL PENELTIIAN (ABB IV) - CLAUDYA FLORENSI.pdf)
- Moleong, L. . (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Ed. Revisi). Remaja Rosdarkarya.
- Prawira Chandra, N. R. (2024). PENERAPAN OPERASI ANTIK DALAM MELAKUKAN PENCEGAHAN PEREDARAN NARKOTIKA. *Sisi Lain Realita*, 09(01), 01–09.
<https://doi.org/https://doi.org/10.25299/sisilainrealita.2024.18415>
- Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 7 Tahun 2025 tentang Perubahan Penggolongan Narkoba Pasal 1 Ayat 1
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional
- Priyatni Tri Endah, Suryani Wilujang Ani, Fachrunnisa Rifka, Supriyanto Achmad, Z. I. (2020). *PEMANFAATAN NVIVO DALAM PENELITIAN KUALITATIF*. <https://fip.um.ac.id/wp-content/uploads/2021/10/b5-Pemanfaatan-NVIVO-dalam-Penelitian-Kualitatif.pdf>
- Publik Informasi dan Komunikasi Biro. (2012). *REPRESENTATIVE OFFICE OF INDONESIA TO ICAO IS ANNOUNCED*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
<https://kemenhub.go.id/post/read/kantor-kepentingan-indonesia-pada-icao-diresmikan-9268?>
- RAHMAN, & FATUR, I. M. (2017). *PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA PENYELUNDUPAN NARKOTIKA DI BANDARA ADISUTJIPTO YOGYAKARTA* [Universitas Muhammadiyah Yogyakarta].
<https://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/15173/5.BAB I.pdf?sequence=5&isAllowed=y>
- Wahyudi, R. & Priyanto, S. (2022). Prevention Of Terrorism Attacks Through Environmental Design In Indonesia Airport. *Terrorism Studies*, 4.
<https://scholarhub.ui.ac.id/cgi/viewcontent.cgi?article=1064&context=jts>
- Satria, C. N. (2018). *PERAN AVSEC DALAM PENCEGAHAN PEREDARAN NARKOTIKA DI BANDARA ADI SUCIPTO YOGYAKARTA*. UAJY.
- Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

