

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah penulis uraikan, maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pagar perimeter yang belum memenuhi standar yaitu tidak dilengkapi kawat berduri di atasnya sehingga perlu adanya pemasangan kembali guna terjaminnya keamanan sisi udara dari masuknya orang yang tidak berkepentingan dan hewan liar yang dapat mengganggu keselamatan dan keamanan di sisi udara; serta terdapat lampu penerangan yang tidak memadai sehingga tidak mengoptimalkan pengawasan CCTV dan patroli di area perimeter sehingga perlu adanya pemasangan lampu penerangan pada jalan inspeksi secukupnya agar patroli inspeksi dan CCTV dapat beroperasi secara optimal khususnya pada malam hari.
2. Belum Optimalnya prosedur pengawasan personel *Aviation Security* khususnya di area pos-pos perimeter dikarenakan minimnya petugas sehingga pos pengamanan perimeter telah lama kosong dan menjadi tidak terawat dan tidak layak untuk di tempati maka dari itu perlu diadakannya pengoptimalan personel Avsec seperti patroli secara acak dan diperbaiki kembali pos perimeter yang tidak terawat serta penambahan fasilitas untuk pos perimeter guna memberikan kenyamanan saat melakukan pengawasan di area pos perimeter.

B. Saran

Agar keamanan di area perimeter terjaga, sehingga dapat memaksimalkan serta meningkatkan keselamatan penerbangan serta dapat terlaksananya operasional penerbangan yang aman, lancar, nyaman, efektif dan efisien. Kemudian PT Angkasa Pura II sebagai pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II sebaiknya segera mengadakan upaya – upaya sebagai berikut:

1. Melakukan perbaikan dan pembenahan kerusakan pagar perimeter sesuai Peraturan Menteri No 33 Tahun 2015 tentang standar pagar perimeter yang telah ditetapkan.
2. Penaggulangan terhadap fasilitas pengamanan seperti *Security lighting* dan *CCTV* sesuai dengan *Doc. 8973* dan penambahan titik *CCTV* di setiap area perimeter. Untuk itu semua upaya dilakukan secara optimal karena fasilitas penunjang pengamanan akan sangat penting untuk mendukung semua kegiatan operasional pengawasan pada daerah perimeter terhadap keselamatan penerbangan.
3. Penguatan *Security Check Point* di area perimeter Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang di tiap pos penjagaan dengan menambah personal *Aviation Security* sebagai pengawas dan pengamanan perimeter sesuai PM 80 Tahun 2017 dan melengkapi sarana penunjang di tiap pos perimeter agar dapat berfungsi secara efektif dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. (2017). *Prosedur penelitian suatu pendekatan praktik*. Jakarta pt.rineka cipta.
- Arti endang sugih . (2023). Sosialiasasi keamanan perimeter bandara di indonesia.
- Dinda fitria nurjanah. (2018). Implementasi sistem pengamanan perimeter dan kendala petugas aviation security dalam menjalankan keamanan dan keselamatan penerbangan di bandar udara sentani jayapura.
- Djiwandono. (2015). *Meneliti itu sulit: metodologi penelitian sosial dan pendidikan bahasa*. Yogyakarta.
- Ghony. (2013). *Metodologi penelitian kualitatif*. Jakarta.
- Mohjan, haradhan . (2018). *Metode penelitian deskriptif kualitatif dalam perspektif*.
- Moleong. (2012). *Metodologi penelitian kualitatif*. Bandung: pt remaja rosdakarya.
- Nazir. (2014). *Metode kualitatif*. Bogor: pt. Ghalia indonesia.
- Peter f. Drucker. (2000). *National productivity review*. German.
- Sari,a. P. (2017). Sistem pengamanan perimeter dalam rangka menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan di bandar udara internasional halim perdana kusuma.
- Shavallas, i. (2021). Optimalisasi pagar perimeter terhadap standar keamanan non public area di bandar udara abdulrachman saleh malang.
- Sugiyono . (2018). *Pengantar metodologi ilmiah*. Bandung.
- Sugiyono. (2016). *Metode penelitian*. Yogyakarta.
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan r&d*. Yogyakarta.
- Sugiyono. (2018). *Metodologi penelitian*. Yogyakarta.
- Sugiyono. (2019). *Metodeologi penelitian kuantitatif, kualitatif dan r&d*. Yogyakarta.
- Tien rafida dkk. (2017). *Pengantar evaluasi program pendidikan*. Medan.
- Uswatyn khasanah, m. (2020). *Buku pengantar microteaching*. Bandung.
- Yuliani, w. (2018). *Metode penelitian deskriptif kualitatif*.

LAMPIRAN

Lampiran A. Transkrip Wawancara.



TRANSKRIP WAWANCARA

TUGAS AKHIR

DIPLOMA III OPERASI BANDAR UDARA

Tanggal Wawancara : 23 Januari 2023

Tempat/Waktu : Politeknik Penerbangan Palembang (Melalui Zoom Meeting)

Identitas Informan 1 :

1. Nama : Katon Winahyu
2. Umur : 29 tahun
3. Jenis Kelamin : Laki - laki
4. Pendidikan Formal : SMA
5. Pekerjaan : *Aviation Security*
6. Jabatan : *Junior Aviation Security*

Identitas Informan 2 :

1. Nama : Muhammad Yarisunal Firdaus
2. Umur : 25 tahun
3. Jenis Kelamin : Laki - laki
4. Pendidikan Formal : SMK / SLTA
5. Pekerjaan : *Aviation Security*
6. Jabatan : *Junior Aviation Security*

Identitas Informan 3 :

1. Nama : Erik Julianto
2. Umur : 23 tahun
3. Jenis Kelamin : Laki - laki
4. Pendidikan Formal : SMK / SLTA
5. Pekerjaan : *Aviation Security*
6. Jabatan : *Junior Aviation Security*

Hasil Wawancara

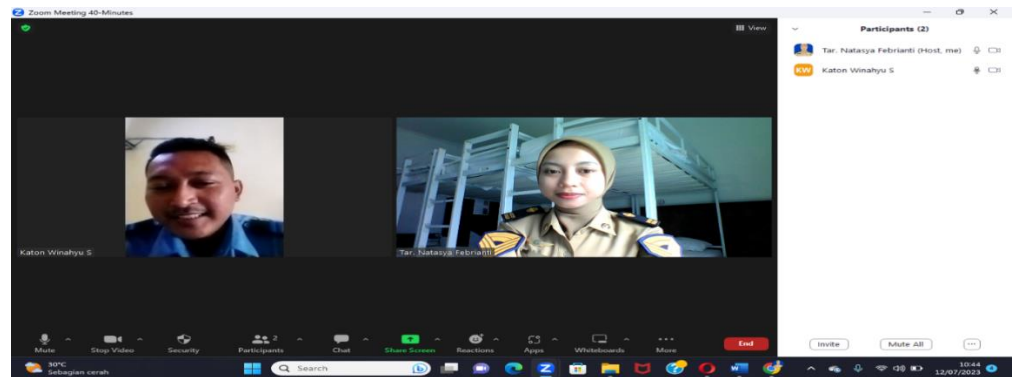
1. Apakah pengamanan pagar perimeter di Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin – II Palembang sudah sesuai dengan ketentuan? Jawaban :	
Informan 1 :	<i>“Pagar Perimeter di Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin – II Palembang sudah cukup baik. Ketinggian pagar perimeter sudah sesuai dengan ketentuan yang telah di tetapkan namun ada beberapa kendala terkait kawat berduri di atas pagar perimeter yang ada sudah berlubang, sehingga perlu adanya perbaikan kawat berduri secara rutin guna menunjang keselamatan dan keamanan bandara.”</i>
Informan 2 :	<i>“Pengamanan pagar perimeter di bandara belum optimal karena belum adanya perbaikan oleh pihak bandara sehingga perlu diganti karena sudah rusak”</i>
Informan 3 :	<i>“Pengamanan di pagar perimeter telah hampir maksimal. Pagar perimeter sudah sesuai dengan ketentuan yang di tetapkan oleh PM 33 Tahun 2015 namun dikarenakan terdapatnya kekurangan yang menjadikan permasalahan di bagian perimeter sehingga perlu adanya pembenahan terhadap kerusakan yang terjadi agar menunjang keamanan”</i>

2. Bagaimana penyediaan fasilitas pendukung pada area perimeter seperti lampu penerangan di Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud badaruddin – II Palembang sudah mendukung? Jawaban :	
Informan 1 :	<i>“Fasilitas yang ada di area perimeter sudah cukup memadai namun masih terdapat lampu – lampu yang padam sehingga dapat mengurangi pengawasan AVSEC dalam melakukan patroli di malam hari.”</i>
Informan 2 :	<i>“Fasilitas penerangan yang ada di area inspeksi perimeter perlu di perbaiki guna memastikan area perimeter tercakup oleh pengawasan CCTV.”</i>
Informan 3 :	<i>“Fasilitas pendukung di area perimeter saat ini sudah cukup mendukung dengan adanya cctv tetapi dikarenakan lampu di sepanjang perimeter banyak yang padam sehingga dapat mengurangi personel AVSEC dalam mengawasi area sisi udara khususnya CCTV maka dari itu diperlukannya perbaikan fasilitas lampu serta patroli secara ketat agar dapat mengawasi area perimeter secara optimal.”</i>

<p>3. Bagaimana cara meningkatkan pengawasan unit AVSEC dalam menjaga pos – pos kosong yang berada di area perimeter di Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin – II Palembang?</p> <p>Jawaban :</p>	
Informan 1 :	<i>“Bahwa, petugas avsec melakukan patroli secara terjadwal dikarenakan mengoptimalkan pengawasan perimeter akibat pos – pos di perimeter kosong akibat kurangnya SDM pada divisi Avsec, ”</i>
Informan 2 :	<i>“Upaya peningkatan AVSEC adalah dengan melakukan patroli secara rutin dan sesuai dengan standar operasional prosedur (SOP) yang telah di tetapkan di bandara tersebut.”</i>
Informan 3 :	<i>“Bahwa, personel avsec melakukan monitor CCTV setiap saat dan mengadakan patroli berjadwal sehingga meningkatkan pengawasan pada area perimeter di Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin – II Palembang.”</i>

Lampiran B. Bukti wawancara melalui *Zoom Meeting* Bersama Unit *Aviation Security*.

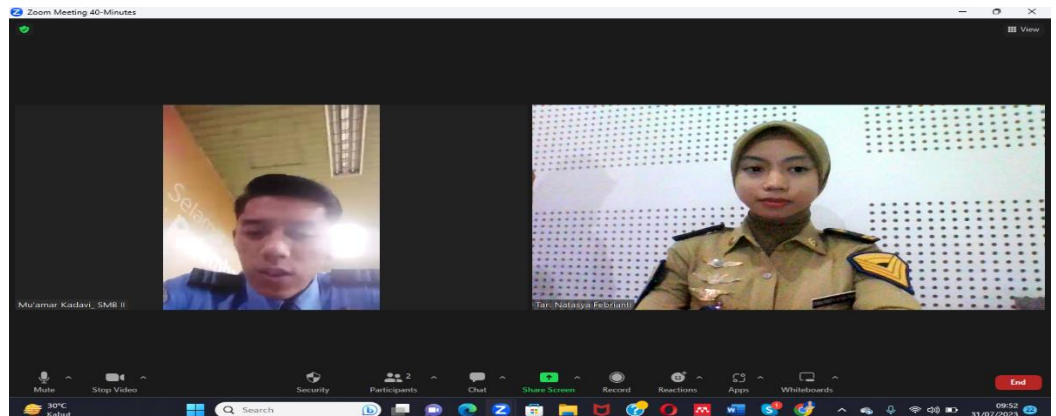
1. Katon winahyu



2. Muhammad Yarisunal Firdaus



3. Erik Julianto



Lampiran C. PM No 33 Tahun 2015.



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : PM 33 TAHUN 2015

TENTANG

PENGENDALIAN JALAN MASUK (*ACCESS CONTROL*)
KE DAERAH KEAMANAN TERBATAS DI BANDAR UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka pembinaan terhadap keamanan penerbangan, Menteri Perhubungan telah menetapkan Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 - b. bahwa dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, telah diatur mengenai daerah keamanan bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasional penerbangan;
 - c. bahwa terhadap daerah keamanan terbatas di bandar udara perlu dilakukan pengendalian jalan masuk (*access control*);
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
 2. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 135 Tahun 2014;

6
8

3. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2009 tentang peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 74 Tahun 2013;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENGENDALIAN JALAN MASUK (*ACCESS CONTROL*) KE DAERAH KEAMANAN TERBATAS DI BANDAR UDARA.

Pasal 4

- (1) Pembatas fisik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) pada perimeter untuk bandar udara domestik harus memenuhi persyaratan:
 - a. dapat berupa tembok dan/atau pagar;
 - b. ketinggian cukup dan tidak mudah dipanjat untuk disusupi orang;
 - c. tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;
 - d. diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan;
 - e. tersedia perawatan perimeter;

- f. tersedia jalan inspeksi; dan
 - g. dilengkapi pintu darurat.
- (2) Pembatas fisik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) pada perimeter untuk bandar udara internasional harus memenuhi persyaratan:
- a. tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya;
 - b. tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;
 - c. terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter;
 - d. dilengkapi lampu penerangan pada jarak tertentu;
 - e. dilengkapi sistem kamera pemantau (*closed circuit television*);
 - f. dilengkapi peralatan keamanan lainnya apabila diperlukan;
 - g. tersedia jalan inspeksi untuk patroli;
 - h. tersedia perawatan perimeter; dan
 - i. dilengkapi pintu darurat.

Pasal 5

- (1) Untuk keselamatan dan alasan operasional, pada daerah *take off* dan *landing* di ujung *runway* terhadap pembatas fisik pada perimeter dapat kurang ketinggiannya dari persyaratan dengan dilakukan langkah-langkah keamanan tambahan (*mitigation plan*).
- (2) Langkah-langkah keamanan tambahan (*mitigation plan*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk bandar udara domestik minimal:
- a. patroli lebih intensif; dan
 - b. *sign board* peringatan.
- (3) Langkah-langkah keamanan tambahan (*mitigation plan*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk bandar udara internasional minimal:
- a. patroli lebih intensif;
 - b. *sign board* peringatan;
 - c. lampu penerangan yang cukup;
 - d. tersedia sistem kamera pemantau (*closed circuit television*) yang menjangkau perimeter di area *take off* dan *landing*; dan
 - e. tersedia sistem pendeteksi penyusup perimeter (*perimeter intruder detection system/PIDS*).

6.

Lampiran D. Sop Avsec ;Pengamanan Perimeter Sisi Udara (Airside).



<i>STANDARD OPERATING PROCEDURES AVIATION SECURITY</i>	PENGAMANAN PERIMETER SISI UDARA (AIRSIDE)	
	Dok. No : 17.01.03.02	Revisi : 03
	Tanggal : Juni 2019	Page 1 of 2

1. Pendahuluan

- 1.1. Pengamanan Sisi Udara adalah Pengamanan yang berfungsi untuk menjaga keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan ;
- 1.2. Maksud dan tujuan Pengamanan Sisi Udara adalah tindakan pengamanan dengan melakukan penjagaan, pengawasan dan patroli di daerah sisi udara untuk mencegah terjadinya tindakan melawan hukum, di wilayah Bandar Udara .

2. Prosedur

- 2.1. Pos Perimeter Sisi Udara (11 dan 29)
 - 2.1.1. Melakukan serah terima tugas jaga dengan memastikan :
 1. Kelengkapan dan kondisi barang inventaris ;
 2. Area kerja dalam keadaan bersih .
 - 2.1.2. Melakukan pengawasan terhadap segala aktivitas yang dapat terpantau di daerah sisi udara (*Airside*) terutama *perimeter, runway, taxiway, shoulder* dan akses jalan perimeter ;
 - 2.1.3. Melakukan pengawasan terhadap segala usaha pengrusakan pagar dan/atau penerobosan oleh orang yang tidak memiliki kepentingan disepanjang pagar untuk masuk ke daerah sisi udara (*Airside*) ;
 - 2.1.4. Melakukan pengusiran terhadap hewan liar yang masuk ke daerah sisi udara (*Airside*) ;
 - 2.1.5. Memastikan pintu-pintu pagar BRC (*Double Fencing*) yang menuju ke sisi udara selalu dalam keadaan tertutup dan terkunci ;
 - 2.1.6. Melaporkan ke Posko *Airport Security* bila diketahui adanya gangguan keamanan yang diduga dapat membahayakan keselamatan penerbangan ;
 - 2.1.7. Melaksanakan tugas dengan penuh rasa tanggung jawab ;
 - 2.1.8. Mencatat setiap kegiatan dalam buku laporan (*log book*) .



Disusun oleh :		BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG	Diperiksa oleh :	
Assistant Manager of Airport Security			Airport Quality & Data Management	

<i>STANDARD OPERATING PROCEDURES AVIATION SECURITY</i>	PENGAMANAN PERIMETER SISI UDARA (AIRSIDE)	
	Dok. No : 17.01.03.02	Revisi : 03
	Tanggal : Juni 2019	Page 2 of 2

2.2. Patroli sisi udara (*Airside*)

- 2.2.1. Melakukan pengawasan di seluruh area perimeter sisi udara ;
- 2.2.2. Melarang orang yang akan menerobos ke sisi udara secara tidak sah ;
- 2.2.3. Mengusir binatang liar yang masuk ke wilayah sisi udara ;
- 2.2.4. Melakukan pemeriksaan terhadap kondisi pagar perimeter di area sisi udara ;
- 2.2.5. Melakukan koordinasi dengan instansi terkait apabila ada hal-hal yang perlu ditindaklanjuti ;
- 2.2.6. Melaporkan ke Posko *Airport Security* bila diketahui adanya gangguan keamanan yang diduga dapat membahayakan keselamatan penerbangan ;
- 2.2.7. Melaksanakan tugas dengan penuh rasa tanggung jawab ;
- 2.2.8. Mencatat setiap kegiatan dan kejadian ke dalam buku laporan (*log book*) .

Disahkan oleh :

EXECUTIVE GENERAL MANAGER  FAHROJI	Pt. MANAGER of AIRPORT OPERATION & SERVICE  ENDRO HADI S.
--	---

Disusun oleh : Assistant Manager of Airport Security	 BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG	Diperiksa oleh : Airport Quality & Data Management	
---	--	---	---

Lampiran E. KM No 211 Tahu 2020 .

**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 211 TAHUN 2020
TENTANG
PROGRAM KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 323 ayat (2) huruf a Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
3. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 5);
4. Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2019 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 203);

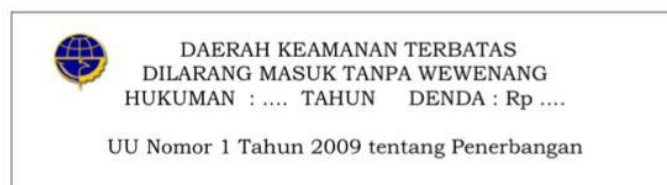
-58-

bawaannya sebagaimana dimaksud huruf a angka 2) dan angka 3) kepada badan hukum yang melakukan kegiatan usaha di bandar udara yang memiliki akses masuk langsung ke Daerah Keamanan Terbatas dan dilakukan pengawasan terhadap langkah-langkah keamanan yang didelegasikan.

- c. Pendelegasian sebagaimana dimaksud pada huruf b dimuat dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- d. Pembatas fisik sebagaimana dimaksud pada huruf a angka 1) untuk bandar udara internasional harus memenuhi persyaratan:
 - 1) pagar perimeter berbahan metal yang bebas pandangan (*clearly visible*) dan memiliki lubang pagar (*mesh*) yang tidak dapat disusupi orang;
 - 2) tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya;
 - 3) tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;
 - 4) tersedia area yang tidak terdapat hambatan jarak pandang (*clear zone*) minimal 3 meter dari masing-masing sisi pagar;
 - 5) diberi lampu penerangan pada jarak tertentu;
 - 6) dilengkapi sistem kamera pemantau (*closed circuit television*) yang dapat memantau seluruh perimeter;
 - 7) tersedia jalan inspeksi untuk patroli; dan
 - 8) dilengkapi pintu darurat.
- e. Pembatas fisik sebagaimana dimaksud pada huruf a angka 1) untuk bandar udara domestik harus memenuhi persyaratan:
 - 1) Pagar perimeter berbahan metal yang bebas pandangan (*clearly visible*) dan memiliki lubang pagar (*mesh*) yang tidak dapat disusupi orang;
 - 2) tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya;
 - 3) tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;

-59-

- 4) tersedia area yang tidak terdapat hambatan jarak pandang (*clear zone*) minimal 2 meter dari masing-masing sisi pagar;
 - 5) diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan;
 - 6) tersedia jalan inspeksi; dan
 - 7) dilengkapi pintu darurat.
- f. Pembatas fisik sebagaimana dimaksud pada huruf d dan huruf e harus dilakukan perawatan secara berkala.
- g. Untuk keselamatan dan alasan operasional, pada daerah *take off* dan *landing* di ujung runway, terhadap pembatas fisik pada perimeter yang tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada huruf d angka 1) dan angka 2), dan huruf e angka 1) dan angka 2) harus dilakukan langkah-langkah mitigasi (*mitigation plan*).
- h. Langkah-langkah mitigasi (*mitigation plan*) sebagaimana dimaksud pada huruf g sekurang-kurangnya:
- 1) melakukan patroli lebih intensif;
 - 2) membuat pos penjagaan; dan
 - 3) melengkapi tanda peringatan (*sign board*) keamanan penerbangan.
- i. Tanda peringatan (*sign board*) keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a angka 5) harus memuat ketentuan peringatan, larangan, pemberitahuan dan/atau sanksi.



Gambar 5.1 tanda peringatan untuk pagar perimeter

Lampiran F. Dokumentasi Kondisi Pagar Perimeter Dan Fasilitas Di Sisi Udara Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin – II Palembang.

