



### **Hak cipta dan penggunaan kembali:**

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

### **Copyright and reuse:**

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 LATAR BELAKANG**

Penggunaan jasa penerbangan mengalami perkembangan yang sangat pesat dalam beberapa tahun belakangan ini. Selain itu, diberlakukannya *Low Cost Carrier* (LCC) juga memicu kepesatan perkembangan penggunaan jasa penerbangan dimana individu dapat berpergian ke luar kota atau bahkan ke luar negeri dengan harga yang terjangkau. Publik menjadi lebih efisien dari masalah waktu karena dengan tarif yang terjangkau, mereka bisa berpergian ke tempat yang mereka ingini.

Banyaknya maskapai di Indonesia membuat publik bisa memilih jasa penerbangan mana yang mereka pilih dan tentunya dikondisikan dengan harga yang relatif sama dengan pelayanan yang mereka dapat. Kualitas pelayanan yang diberikan oleh setiap maskapai menjadi salah satu cara perusahaan dalam mempertahankan pelanggannya. Jika publik mendapatkan rasa aman dan nyaman di dalam pesawat, maka akan membentuk citra dan reputasi yang baik bagi perusahaan tersebut.

Setiap perusahaan penerbangan berlomba untuk memberikan pelayanan sebaik mungkin kepada para konsumennya. Dalam memberikan pelayanan yang baik tentunya memerlukan biaya yang tidak sedikit. Dimulai dari biaya perawatan mesin pesawat hingga biaya perawatan seluruh sarana yang terletak di dalam kabin pesawat juga perlu diperhatikan. Dalam menunjang kenyamanan serta kualitas dari maskapai, maka pesawat terbang memiliki “bengkel” perawatan dan perbaikan yang berfungsi untuk merawat, memeriksa bahkan memperbaiki bagian pesawat sehingga publik dapat merasakan kenyamanan dalam sebuah pesawat terbang.

Dalam tingkat global, perusahaan industri pesawat terbang kian berkibar disebabkan banyaknya permintaan konsumen untuk berpergian tak hanya lagi ke dalam negeri namun ke luar negeri. Ini menyebabkan perusahaan perawatan dan perbaikan pesawat terbang menjadi ikut berkembang, salah satunya SIA Engineering Company (SIAEC). Perusahaan yang berasal dari Singapore tersebut mendapat penghargaan sebagai *Best MRO by Reeds Exhibition and Asian Aviation* oleh majalah Aviation Awards Asia pada tahun 2011 dan mencapai pendapatan hingga \$1,178,215 ribu atau sekitar Rp. 11,782,150,000,000,- pada periode 31 Maret 2014.

Tak hanya di luar negeri, di Indonesia permintaan konsumen akan pesawat terbang turut mendorong perusahaan pesawat terbang membutuhkan perawatan pesawat terbang guna meningkatkan keamanan serta kenyamanan dari maskapai penerbangan tersebut. Dengan berdirinya industri perawatan pesawat terbang di Indonesia ini, maka maskapai nasional tidak perlu lagi melakukan perawatan pesawat hingga ke luar negeri sehingga dapat menghemat biaya dan menekan devisa.

Pada tahun 2002, Pemerintah Indonesia mempercayakan GMF AeroAsia untuk berdiri sendiri dalam menangani perawatan pesawat terbang di Indonesia maupun di luar negeri. GMF AeroAsia menjadi perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa *maintenance, repair, and organization* (MRO) untuk pesawat terbang. Penulis memilih GMF AeroAsia sebagai tempat praktek kerja lapangan dikarenakan perusahaan ini menjadi salah satu pemain bisnis MRO dominan di Asia Tenggara dan perusahaan MRO terbesar di Indonesia ini kini telah menguasai sedikitnya 80 persen pasar perawatan pesawat terbang domestik.

*Corporate Communication* menjadi salah satu aktivitas yang sangat penting dalam mengelola serta membina komunikasi yang baik bagi keseluruhan pihak yang terkait dengan perusahaan. Dengan aktivitas *corporate communication* yang strategis mampu menghasilkan citra serta reputasi yang baik di mata *stakeholders*.

Tentunya dalam menghadapi persaingan industri perawatan dan perbaikan pesawat terbang, GMF AeroAsia memerlukan aktivitas *Corporate Communication*

dalam membina hubungan baik dengan para *stakeholder* internal maupun eksternal hingga mencapai tujuan yang saling menguntungkan.

Menyadari akan pentingnya aktivitas *Corporate Communication* maka penulis tertarik untuk menggali lebih dalam mengenai aktivitas *Corporate Communication* PT GMF AeroAsia periode September hingga November 2014 dalam membentuk citra positif bagi para *stakeholder* sehingga dapat membangun hubungan baik yang menguntungkan kedua belah pihak.

## **1.2 TUJUAN KERJA MAGANG**

Praktik kerja lapangan merupakan aktivitas yang wajib ditempuh oleh mahasiswa untuk menambah pengetahuan dan pengalaman sehingga mahasiswa mampu merasakan praktik di dunia kerja sesuai dengan program studi yang dilalui selama 6 semester. Tujuan diadakan praktik kerja lapangan adalah

- Mempelajari dan memahami aktivitas kerja *Corporate Communication*
- Mempelajari dan memahami aktivitas kerja Produksi Media PR

## **1.3 WAKTU DAN PROSEDUR PELAKSANAAN PRAKTIK KERJA MAGANG**

Praktik kerja lapangan dilakukan selama dua setengah bulan, yaitu pada Senin, 09 September 2014 hingga Jumat, 28 November 2014. Mahasiswa praktik kerja lapangan harus mengikuti aturan berlaku di perusahaan dengan waktu yang telah ditetapkan sebagai berikut :

Hari Senin - Kamis

Masuk kerja : Pukul 07.30 WIB

Selesai Kerja : Pukul 16.30 WIB

Total waktu praktik kerja lapangan yang wajib diikuti adalah sembilan jam kerja.

Hari Jumat

Masuk kerja : Pukul 07.30 WIB

Selesai Kerja : Pukul 17.00 WIB

Total waktu praktik kerja lapangan yang wajib diikuti adalah sembilan setengah jam kerja.

Selama melakukan praktik kerja lapangan di GMF AeroAsia, penulis ditempatkan di divisi yang sesuai dengan program studi yang diambil oleh penulis, yaitu di divisi *Corporate Communication* dengan kode unit perusahaan TSC ( Tehnic Secretary Communication). Penulis dibimbing oleh Siska L. Tobing selaku *Corporate Communication Officer* di GMF AeroAsia sehingga penulis memperoleh banyak wawasan akan dunia kerja *Corporate Communication*.

Prosedur yang dijalani untuk dapat melakukan praktik kerja lapangan di GMF AeroAsia adalah sebagai berikut:

- **Proses Administrasi Kampus**

- Mahasiswa wajib mengikuti pembekalan magang dari pihak kampus (Universitas Multimedia Nusantara)
- Mahasiswa mengisi formulir pengajuan magang (form KM-01) mengenai perusahaan yang akan dituju.
- Setelah disetujui oleh Ketua Program Studi maka mahasiswa mendapat surat pengantar dari pihak kampus (form KM-02) yang akan diberikan kepada perusahaan yang akan dituju.

- **Proses Pengajuan PKL**

- Mahasiswa mengirimkan data diri beserta surat pengantar dari kampus (form KM-02) ke email perusahaan.
- Mahasiswa akan dikirimkan balasan berupa pernyataan resmi bahwa mahasiswa diterima untuk melakukan praktik kerja lapangan di GMF AeroAsia.
- Mahasiswa diminta untuk datang ke perusahaan sesuai dengan waktu dan tempat yang ditentukan.
- Mahasiswa menyerahkan surat pernyataan resmi diterima kepada pihak kampus sebagai bukti dan mahasiswa akan menerima form kelengkapan yang wajib diisi selama praktik kerja lapangan.
- Mahasiswa datang ke GMF AeroAsia sesuai dengan waktu yang ditentukan serta mengikuti Security Screening untuk pembuatan Pass ID Intern.
- Mahasiswa wajib mengisi form kelengkapan magang yang diberikan oleh pihak kampus dan harus dengan persetujuan pembimbing magang.
- Pembimbing magang memberikan penilaian proses praktik kerja magang yang akan diberikan di akhir periode magang mahasiswa.