

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Apron

Fasilitas Pelataran parkir pesawat udara (Apron) adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. Apron merupakan bagian bandar udara yang melayani terminal sehingga harus dirancang sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik terminal tersebut. Beberapa pertimbangannya antara lain :

- 1) Menyediakan jarak paling pendek antara landas pacu dan tempat pesawat berhenti.
- 2) Memberikan keleluasaan pergerakan pesawat untuk melakukan manuver sehingga mengurangi tundaan.
- 3) Memberikan cukup cadangan daerah pengembangan yang dibutuhkan jika nantinya terjadi peningkatan permintaan penerbangan atau perkembangan teknologi pesawat terbang.
- 4) Memberikan efisiensi, keamanan, dan kenyamanan pengguna secara maksimum.
- 5) Meminimalkan dampak lingkungan

a. Tipe Apron

1. Apron Kargo

Pesawat-pesawat yang khusus mengangkut kargo biasanya diparkir di daerah apron yang berdekatan dengan gedung kargo, yang berjarak agak jauh dari aktifitas penumpang lainnya. Apron yang khusus diperuntukkan melayani pesawat-pesawat ini disebut sebagai apron kargo.

2. Apron Terminal

Apron terminal adalah areal yang diperuntukkan bagi manuver pesawat dan juga parkir pesawat di dekat terminal. Areal ini merupakan daerah dimana penumpang dapat turun dari ataupun naik pesawat. Selain untuk fasilitas penumpang, apron terminal ini juga dilengkapi dengan fasilitas pengisian bahan bakar ataupun fasilitas perawatan kecil.

3. Apron Parkir

Suatu bandara terkadang memerlukan apron parkir yang agak terpisah, sebagai tambahan apron terminal. Pada apron parkir, pesawat dapat diparkir dalam waktu yang lebih lama. Apron jenis ini digunakan selama para crew pesawat beristirahat, ataupun karena diperlukan perbaikan kecil

terhadap pesawat. Meskipun letaknya agak terpisah dari apron terminal, hendaknya tidak terlalu jauh. Untuk pesawat kargo dan pesawat angkut, lokasi apron parkir untuk pesawat ini hendaknya dekat dengan lokasi bongkar muat. Hal ini untuk memungkinkan adanya penambahan waktu tunggu. Apron jenis ini sering digunakan untuk perawatan ataupun perbaikan pesawat. Pengaturan posisi parkir atau spacing-nya serupa dengan apron untuk pesawat penumpang biasa. Untuk pesawat kecil atau pesawat eksekutif, hendaknya diperhatikan kemungkinan penggunaan dari kedua jenis pesawat tersebut. Areal parkir untuk kedua jenis pesawat ini diletakkan di dekat base-nya dan agak jauh dari lokasi lainnya, agar tidak mengganggu aktifitas pesawat kargo ataupun pesawat angkut. Konfigurasi apronnya tergantung pada tipe dan jumlah pesawat yang akan dilayani.

4. Apron Hanggar / Apron Service

Apron hanggar merupakan areal/ tempat pesawat keluar masuk hanggar. Sedangkan apron service adalah areal di dekat hanggar perbaikan yang digunakan untuk perbaikan ringan.

5. Isolated Apron

Isolated apron adalah apron yang digunakan bagi pesawat-pesawat yang perlu diamankan, misalnya dicurigai membawa bahan peledak. Lokasi apron ini biasanya diletakkan agak jauh dari apron biasa ataupun dari bandara dan bangunan lainnya.

b. Konfigurasi Parkir Pesawat

Metode dari pesawat yang akan memasuki atau meninggalkan parkir, baik dengan kemampuan pesawat itu sendiri (self-manoeuvring), maupun dengan menggunakan alat bantu tarik (tractor assisted). Jenis-jenis konfigurasi parkir pesawat adalah nose-in parking, angled nose-in parking, angled nose-out parking, nose-out parking, dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Nose-in Parking

Pengertian nose-in parking adalah pesawat diparkir tegak lurus gedung terminal dan bagian depan pesawat berhadapan langsung, serta berjarak dekat dengan gedung terminal.

2. Angled Nose-in Parking

Pengertian angled nose-in parking adalah pesawat parkir menyudut kearah terminal dan bagian depan

pesawat berhadapan langsung, serta berjarak dekat dengan gedung terminal.

3. Angled Nose-out Parking

Pengertian angled nose-out parking adalah pesawat diparkir menyudut kearah terminal, tetapi bagian depan pesawat membelakangi gedung terminal.

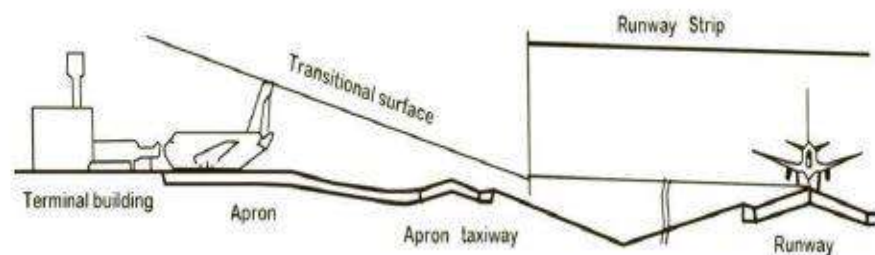
4. Nose-out Parking

Pengertian nose-out parking adalah pesawat diparkir tegak lurus gedung terminal dan bagian depan pesawat membelakangi gedung terminal.

c. Layout Apron

Tempat pelataran parkir pesawat harus tidak melanggar pembatas rintangan yang berada dipermukaan dan terutama didalam. Ukuran pelataran parkir pesawat harus cukup untuk dapat melayani arus lalu lintas maksimum yang diperlukan.

Gambar 2. 1 Gambaran Vertikal Apron



Gambar 2. 2 Dimensi Apron

Penjelasan	Kategori Pesawat udara					
	A	B	C	D	E	F
Dimensi Apron (untuk 1 pesawat)						
a. <i>Self taxiing</i> (45° taxiing)						
Panjang (m)	40	40	70	70-85	70	85
Lebar (m)	25	25	55	55-80	55-80	55-80
b. <i>Nose in</i>						
Panjang (m)	-	-	95	190	190	190
Lebar (m)	-	-	45	70	70	70

1. Jarak Pemisahan Apron

Aircraft parking position taxilane harus dipisahkan dari objek apapun dengan jarak tidak kurang dari yang telah ditentukan dengan menggunakan Tabel 2.3

Tabel 2. 1 Posisi parkir pesawat—Jarak pemisahan minimum

Code Letter untuk pesawat udara	Dari garis tengah aircraft parking position taxilane ke objek	Dari Garis tengah apron ke Objek	Dari ujung sayap pesawat udara pada aircraft parking position ke objek
A	12,0 m	16,25 m	3,0 m
B	16,5 m	21,5 m	3,0 m
C	24,5 m	26,0 m	4,5 m
D	36,0 m	40,5 m	7,5 m
E	42,5 m	47,5 m	7,5 m
F	50,5 m	57,5 m	7,5 m

* Jarak pemisah minimum adalah 10 meter jika menggunakan parkir bebas (free moving)

- a. Pesawat udara pada posisi parkir pesawat harus dipisahkan dari objek apapun, selain garbarata, dengan jarak tidak kurang dari yang telah ditentukan dengan menggunakan Tabel

b. Dalam tabel tersebut tidak berlaku untuk pesawat dengan Code Letter D, E dan F jika sistem panduan docking secara visual memungkinkan untuk pengurangan jarak pemisahan.

d. Kemiringan Apron (Slopes on Aprons).

1. Kemiringan posisi parkir pesawat tidak boleh lebih dari 1%.
2. Kemiringan bagian apron lain yang manapun harus sesuai agar bisa digunakan dengan baik tanpa mengakibatkan genangan air pada permukaan apron, tetapi tidak boleh lebih dari 2%.
3. Kelandaian apron harus dalam posisi sedemikian sehingga kemiringan tidak turun menuju gedung terminal.
4. Jika kemiringan menuju gedung terminal tidak dapat dihindari, maka harus disediakan drainase apron untuk mengarahkan bahan bakar yang tercecer menjauh dari gedung-gedung dan struktur lain yang berdampingan dengan apron.
5. Jika saluran air hujan juga dapat mengumpulkan bahan bakar yang tumpah dari area apron, maka harus disediakan perangkat nyala (flame trap) atau lubang

pengecat (interceptor pit) untuk mengisolasi dan mencegahnya masuk ke area lain.

e. Daya dukung Apron (Apron Bearing Strength)

Daya dukung apron setidaknya harus sama dengan kekuatan runway, mengingat fakta bahwa apron akan menjadi subjek dari kepadatan lalu lintas yang sangat tinggi, sebagai akibat dari pergerakan yang lambat dan pesawat udara yang diam, dan dari tekanan yang lebih tinggi dari runway dimana apron digunakan.

f. Jalan Apron (Apron Road)

Pada apron dimana disediakan jalan yang telah diberi marka untuk pergerakan kendaraan-kendaraan di permukaan, jika memungkinkan, kendaraan-kendaraan yang berjalan di atasnya berada pada jarak sekurangnya 3 m dari pesawat udara apapun yang diparkir dalam posisi parkir pesawat udara.

g. Kapasitas Apron

Peningkatan jumlah penumpang di suatu bandar udara juga berkaitan erat dengan peningkatan frekuensi penerbangan di bandar udara tersebut. Oleh sebab itu, kapasitas fasilitas sisi udara suatu bandar udara harus disampaikan secara terbuka berupa Notification of Apron Capacity dan Notification of Runway Capacity karena berpengaruh pada keselamatan penerbangan. Menurut Jurnal

Penelitian Perhubungan Udara (2012) menyebutkan bahwa, Notification Of Apron Capacity merupakan kapasitas apron yang harus dipublikasikan oleh semua penerbangan yang akan mendarat pada suatu bandar udara.

1. Notification Of Apron Capacity

Notification of Apron Capacity merupakan kapasitas apron yang harus dipublikasikan oleh semua penerbangan yang akan mendarat pada suatu bandar udara. Perhitungan kapasitas apron dilakukan dengan memperhatikan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Apron capacity adalah jumlah parking stand yang dilengkapi prasarana dan marka serta declared pada Aerodrome Manual / Aeronautical Information Publication (AIP)
- b. Pertimbangan untuk menempatkan pesawat udara di apron yaitu Availabilitas/ketersediaan parking stand
- c. Dimana: Availabilitas = Jumlah Parking Stand – Utilitas Parking Stand
- d. Data dalam Notification of Apron Capacity ini harus dipertahankan selalu dalam kondisi up to date sehingga harus diperbarui setiap ada penambahan atau pengurangan penerbangan

e. Notification of Apron Capacity menjadi salah satu dasar dalam pengaturan slot time. Dari hasil pengolahan data terhadap kapasitas apron akan terlihat beberapa hal yaitu:

C = CLOSE TO FULL, sisa 2 stand (memungkinkan untuk 1 penerbangan tambahan)

X = FULL, sisa 1 stand (sebagai reserve parking stand jika terjadi delayed)

NIL = NONE OF ABOVE: masih tersedia stand

h. Kapasitas Apron Pada Jam Puncak

Untuk analisa volume angkutan lalulintas angkutan udara selama masa, digunakan formula sebagai berikut :

$$V_n = V_o (1 + i)^n$$

dengan :

V_n : volume lalulintas angkutan udara pada tahun ke - n

V_o : volume lalulintas angkutan udara pada tahun ke awal prediksi

i : pertumbuhan lalulintas angkutan udara

n : umur rencana

Pergerakan pesawat pada jam sibuk/puncak perlu dirumuskan terlebih dahulu nilai koefisien permintaan angkutan lalulintas pada jam sibuk (Cp). Untuk kondisi Indonesia menurut Japan International Cooperation Agency (JICA), 1991 dengan persamaan berikut :

$$M_d = \frac{M_y}{365}$$

$$C_p = \frac{1,38}{\sqrt{M_d}}$$

$$M_p = M_d \times C_p$$

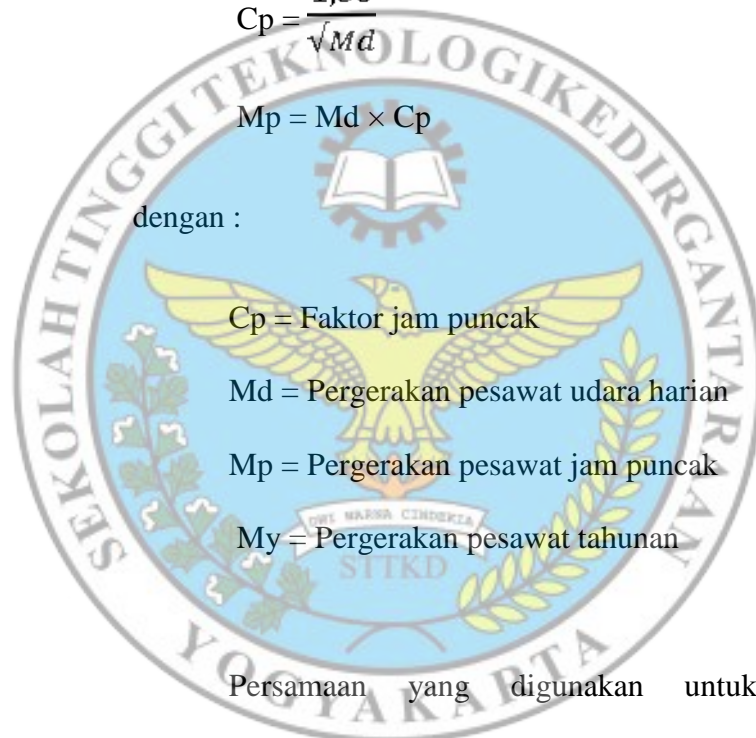
dengan :

Cp = Faktor jam puncak

Md = Pergerakan pesawat udara harian

Mp = Pergerakan pesawat jam puncak

My = Pergerakan pesawat tahunan



Persamaan yang digunakan untuk evaluasi kebutuhan apron berdasarkan Japan International Cooperation Agency (JICA), dengan persamaan berikut :

$$N = \frac{C \times T}{60} + A$$

dengan :

N : Jumlah pesawat yang akan diparkir di apron

- C : Jumlah gerakan pesawat pada jam sibuk
- T : Waktu pesawat untuk menempati area parkir (30-60 menit)
- A : Cadangan pesawat

2.1.2 On Time Performance

On Time Performance (OTP) merupakan ketepatan waktu yang bisa dicapai oleh suatu penerbangan yang dijelaskan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Kemudian diperbarui dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2018 tentang organisasi dan tata kerja kantor unit penyelenggara bandar udara. Maskapai penerbangan harus memperhatikan faktor ketepatan waktu, karena ketepatan waktu merupakan salah satu hal yang penting dalam pelayanan kepada pengguna jasa. Setiap maskapai penerbangan yang beroperasi di Indonesia pastinya harus terus dievaluasi oleh pemerintah agar faktor On Time Performance (OTP) dapat terus meningkat. Guna memperhatikan faktor keterlambatan oleh maskapai penerbangan, pemerintah membuat peraturan tentang kompensasi yang harus diterima oleh pengguna jasa, yaitu berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 56 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

Berdasarkan nilai standar industri penerbangan ketepatan keberangkatan (on time performance) adalah sebesar 85%, artinya bila

suatu perusahaan penerbangan mencapai nilai tersebut berarti perusahaan penerbangan telah memenuhi nilai standar yang telah ditetapkan. Faktor fasilitas lain yang dapat memengaruhi persentase On Time Performance (OTP) adalah intensitas penerbangan; sumber daya manusia; dan kapasitas airside dan landside. Adapun faktor lain yang memengaruhi mengapa On Time Performance (OTP) tidak tercapai adalah karena enclave civil, yaitu bandar udara yang dipergunakan untuk kegiatan militer dan sipil secara bersama-sama. Penggunaan bandar udara enclave civil tersebut diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 1, Tahun 2009 Pasal 257-259, tentang Penggunaan Bersama Bandar Udara dan Pangkalan Udara.

Hal tersebut menyebabkan Bandara Internasional Adi Soemarmo Surakarta selain digunakan untuk kegiatan sipil namun juga untuk kegiatan militer, sehingga harus ada pembagian waktu yang jelas antara penggunaan sipil dan militer. Faktor lain adalah adanya kegiatan embarkasi dan debarkasi haji setiap tahunnya sehingga ada penambahan pergerakan pesawat udara pada bulan-bulan tersebut. Panjang runway yang dimiliki oleh Bandara Internasional Adi Soemarmo ialah 2600 m dan lebar 45 m. Luas apron di Bandara Internasional Adi Soemarmo Surakarta hanya satu buah dengan luas 130 m x 215 m dan terdiri dari 15 parking stand, yang mampu menampung sekitar 15 pesawat narrow body.

Faktor lain yang berasal dari maskapai penerbangan seperti lama bongkar muat bagasi yang dilakukan, waktu keberangkatan dari bandar udara asal, sumberdaya manusia dan fasilitas yang dimiliki oleh masing-

masing maskapai penerbangan, serta masalah teknis yang terjadi pada pesawat. Ada sebab lain intensitas penerbangan memengaruhi persentase On Time Performance (OTP) dengan memberikan contoh ada pesawat yang akan mendarat namun di landas pacu sedang ada pesawat yang akan lepas landas disusul kemudian ada pula pesawat yang sedang mengantre berada di landas hubung untuk menuju landas pacu, sehingga pesawat yang akan mendarat harus memutar kembali untuk memberikan waktu lepas landas bagi pesawat yang akan berangkat. Maskapai tidak dapat ambil risiko dengan tetap melakukan pendaratan sedangkan masih ada pesawat yang mengantre untuk terbang yang berada di landas hubung. Sumberdaya manusia dan fasilitas lainnya juga berdampak pada seberapa efektif sebuah maskapai dalam melakukan proses operasional pesawatnya dan akan berhubungan dengan masalah teknis.

Sebuah pesawat yang mengalami masalah teknis sehingga berisiko apabila akan melakukan penerbangan maka pihak maskapai tidak berani melakukan penerbangan, karena keselamatan merupakan faktor utama yang harus dijunjung oleh setiap maskapai penerbangan. Perbedaan fasilitas bandar udara keberangkatan memberikan pengaruh terhadap kinerja ketepatan waktu. Fasilitas yang dimiliki oleh masing-masing bandar udara menyebabkan tingkat On Time Performance (OTP) masing-masing bandar udara dan maskapai berbeda. Bandar udara dengan fasilitas yang lengkap maka potensi tingkat On Time Performance (OTP) yang akan dicapai menjadi tinggi, namun bandar udara dengan fasilitas yang

belum mencukupi untuk padatnya transportasi udara maka potensi tingkat On Time Performance (OTP) yang akan dicapai menjadi rendah.

Bandar udara mempunyai peranan yang sangat penting dalam kegiatan transportasi udara, karena maskapai penerbangan melakukan seluruh kegiatan pre-flight dan post-flight di bandar udara. Hal tersebut menyebabkan bandar udara mempunyai pengaruh signifikan terhadap kinerja ketepatan waktu yang dapat dicapai oleh masing-masing maskapai penerbangan. Menurut jurnal milik Syahra Ariesta (2018) salah satu prosedur dalam aktivitas penerbangan yang dapat dimaksimalkan untuk meningkatkan tingkat On Time Performance (OTP) adalah prosedur operasional di airside area seperti intensitas penerbangan dan prosedur pemberangkatan pesawat (departure process). Dengan sistem dan prosedur yang efektif dan disiplin pada kedua aktivitas tersebut dapat meningkatkan kinerja On Time Performance (OTP). Hal tersebut menjelaskan bahwa bandar udara memiliki peranan penting dalam tercapainya On Time Performance (OTP).

2.1.3 Embarkasi dan Debarkasi Haji

Sesuai dengan Peraturan Bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2012, pasal 1 menjelaskan bahwa Embarkasi Haji adalah bandar udara tempat pemberangkatan haji ke Arab Saudi. Sedangkan Debarkasi adalah bandar udara tempat kedatangan Jemaah haji dari Arab Saudi.

1. Persyaratan Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Haji

Ada beberapa syarat untuk suatu Bandara dijadikan sebagai tempat embarkasi. Bandara tersebut harus memenuhi persyaratan :

- a. Berstatus sebagai bandar udara yang terbuka (melayani angkutan udara ke dan dari luar negeri)
- b. Memiliki kemampuan untuk melayani pesawat udara dengan kapasitas paling sedikit 325 tempat duduk, dan tempat parkir paling sedikit untuk 2 pesawat udara haji
- c. Jumlah haji yang dilayani paling sedikit 14 kloter setiap tahun musim haji
- d. Kemudian, wilayah tempat embarkasi juga harus memiliki asrama haji dan fasilitas pendukung yang mempunyai daya tampung paling sedikit 2 kali dari jumlah kapasitas pesawat udara yang melayani angkutan haji, tempat penyimpanan barang bagasi, ruang makan dan dapur umum, masjid, tempat parkir, dan sistem pengamanan.
- e. Dan yang terpenting, penetapan Embarkasi dan Debarkasi harus mempertimbangkan slot time penerbangan yang diberikan oleh Pemerintah Arab Saudi dan efisiensi biaya penyelenggara ibadah haji.

Selain persyaratan sebagaimana dimaksud diatas, Bandar Udara dapat ditetapkan sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji jika dalam wilayah provinsi yang bersangkutan memiliki asrama haji dan fasilitas pendukung yang mempunyai:

- a. daya tampung paling sedikit 2 (dua) kali dari jumlah kapasitas pesawat udara yang melayani angkutan haji;
- b. aula tempat penerimaan jemaah haji paling sedikit sejumlah kapasitas pesawat udara yang melayani angkutan haji;
- c. tempat penyimpanan barang bagasi;
- d. ruang makan dan dapur umum;
- e. ruang pelayanan kesehatan, Imigrasi, Bea Cukai, dan penerbangan;
- f. kantor untuk Panitia Penyelenggaraan Ibadah Haji (PPIH);
- g. masjid;
- h. tempat parkir; dan
- i. sistem pengamanan.

2. Tata Cara Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Haji

Penetapan embarkasi dan debarkasi haji memiliki tata caranya tersendiri yaitu, Menteri Agama menetapkan Bandar Udara sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji berdasarkan usulan dari Gubernur. Kemudian usulan penetapan Bandar Udara sebagai

Embarkasi dan Debarkasi Haji diajukan secara tertulis kepada Menteri Agama sesuai dengan persyaratan diatas. Dan langkah selanjutnya ialah Menteri Agama berkoordinasi dengan Menteri Perhubungan melakukan penilaian usulan tertulis penetapan Bandar Udara sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji sesuai pasal sebelumnya dan menetapkannya. Setelah ditetapkan, lokasi Embarkasi dan Debarkasi tersebut perlu di evaluasi paling sedikit dua tahun sekali.

2.1.4 Bandar Udara

Pengertian Bandar Udara menurut UU RI No 1 tentang Penerbangan tahun 2009 adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomer : SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoprasian Fasilitas Teknik Bandar Udara dijelaskan bahwa fungsi Bandar Udara yaitu untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, kargo dan/atau pos, keselamatan penerbangan,

tempat perpindahan intra dan/atau moda serta mendorong perekonomian baik daerah maupun secara nasional.

Menurut PT. Angkasa Pura I Bandar Udara adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat. Menurut Anex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization) Bandar Udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Dalam penyelenggaraan kegiatan di bandar udara telah diatur dalam UU RI No 1 tentang Penerbangan seperti disebutkan di Pasal 232 yaitu:

1. Kegiatan perusahaan bandar udara terdiri atas:
 - a. Pelayanan jasa kebandarudaraan.
 - b. Pelayanan jasa terkait bandar udara
2. Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan :
 - a. Fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara.

- b. Fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos.
 - c. Fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan.
 - d. Lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.
3. Pelayanan jasa terkait bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi kegiatan :
- a. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara, terdiri atas :
 - 1) Penyediaan hanggar pesawat udara.
 - 2) Perbengkelan pesawat udara.
 - 3) Pergudangan.
 - 4) Katering pesawat udara.
 - 5) Pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (ground handling).
 - 6) Pelayanan penumpang dan bagasi.
 - 7) Penanganan kargo dan pos.
 - b. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas :
 - 1) Penyediaan penginapan/hotel dan transit hotel.
 - 2) Penyediaan toko dan restoran.