

BAB I

PENDAHULUAN

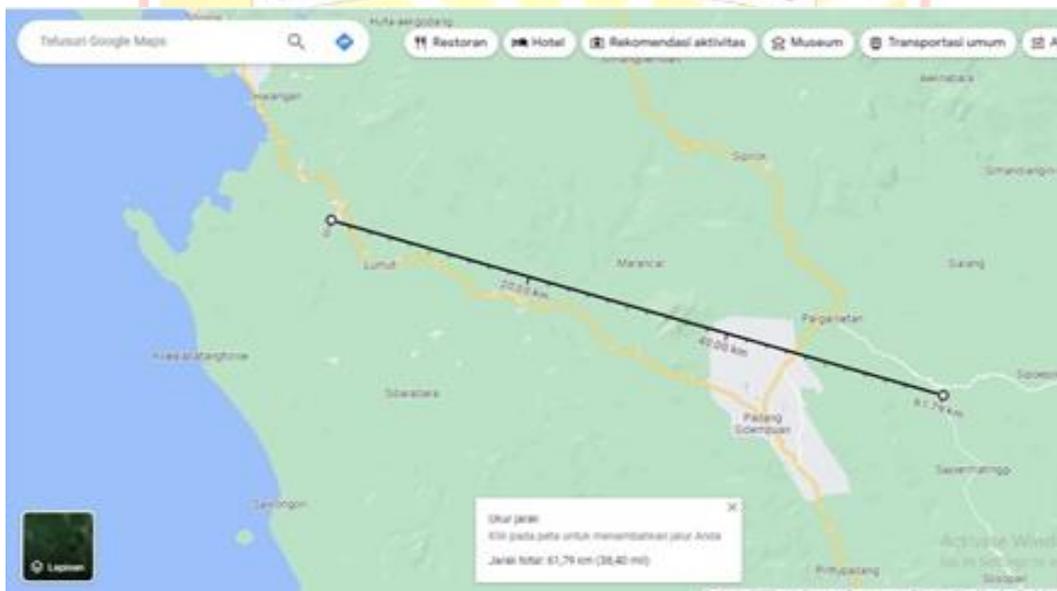
1.1 Latar Belakang

Infrastruktur merupakan aset penting yang dibangun pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Ada dua jenis infrastruktur yaitu pusat dan daerah (Kusuma, 2019). Infrastruktur pusat melayani kebutuhan nasional, seperti jalan raya antar provinsi, pelabuhan, dan jaringan telekomunikasi. Sementara itu, infrastruktur daerah berfokus pada kebutuhan lokal, seperti akses air bersih dan jalan umum. Infrastruktur juga dibagi menjadi dua berdasarkan fungsinya yaitu yang menghasilkan pendapatan, seperti jalan tol, dan yang gratis digunakan masyarakat, seperti taman kota atau saluran air bersih. Secara umum, infrastruktur adalah sistem yang dirancang untuk membantu kehidupan sehari-hari, mulai dari transportasi hingga komunikasi (Frischmann, 2005).

Infrastruktur transportasi sangat penting untuk pertumbuhan ekonomi, dan bandara adalah salah satu contohnya. Bandara membantu pertumbuhan ekonomi dan membuka jalan bagi perdagangan, pariwisata, dan bisnis. Mereka juga membantu menghubungkan wilayah yang sulit dijangkau. Fungsinya tidak hanya memudahkan perjalanan udara, tetapi juga berfungsi sebagai faktor utama untuk kemajuan regional dan nasional sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 Tentang Tata Nalangan Kebandarudaraan Nasional, 2013. Peran bandara meningkatkan akses ke wilayah terpencil, mendukung bisnis, perdagangan, dan rekreasi, dan memperkuat konektivitas transportasi udara sesuai dengan peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2014.

Untuk memenuhi kebutuhan transportasi, pemukiman, dan mata pencarian masyarakat, perencanaan pembangunan bandara harus mempertimbangkan dampaknya terhadap lingkungan dan aktivitas lainnya sesuai dengan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandara, 2014). Selain itu, juga harus mematuhi aturan keselamatan, keamanan penerbangan, serta perlindungan lingkungan hidup sesuai yang tertuang pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, 2021 pasal 4c.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, 2021 Unit Penyelenggara Bandara (UPBU) Aek Godang adalah bandara kelas III di bawah Dirjend Perhubungan Udara yang melayani penerbangan komersial, charter, dan perintis untuk cakupan wilayah sempit kabupaten dan satu kota di Provinsi Sumatera Utara khususnya Tapanuli Bagian Selatan (Tabagsel). Bandara ini berjarak 50 km dari Bandara Jenderal Besar Abdul Haris Nasution Bukit Malintang, yang kapasitasnya mirip. Selain itu, Bandara Dr. Ferdinand Lumbantobing, juga kelas III, terletak dalam radius 50 km dan memiliki utilitas yang lebih baik.



Gambar 1.1.1 Jarak antara Bandara Aek Godang dengan Bandara Jenderal Besar Abdul Haris Nasution Bukit Malintang
(Sumber : <https://www.google.com/maps>)

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, jarak minimum antarbandara di wilayah Sumatera ditetapkan 100–200 km, namun Bandara Bukit Malintang dan Bandara Aek Godang hanya berjarak 51 km, sementara Bandara Dr. Ferdinand Lumbantobing berjarak 60 km dari Aek Godang. Bandara Bukit Malintang diproyeksikan memiliki fasilitas yang lebih modern dibanding Aek Godang, seperti landasan pacu yang lebih besar, meskipun bandara Aek Godang tetap penting untuk melayani penerbangan domestik masyarakat setempat. Kehadiran bandara baru ini memunculkan pertanyaan tentang dampaknya terhadap operasional dan status bandara Aek

Godang, serta risiko ketimpangan ekonomi di wilayah sekitarnya, sehingga diperlukan kebijakan yang adil untuk mendukung operasional kedua bandara seperti yang di tuliskan oleh (Banjarnahor et al., 2021). Infrastruktur dan fasilitas yang digunakan dalam pembangunan bandara Industri bandara abad ke-21 berkembang dengan cepat dan rumit, dimulai dengan *Internet of Things* (IoT), bandara ramah lingkungan, dan pergerakan penumpang yang sangat besar.

Jika infrastruktur dan fasilitas seperti jalan, pelabuhan, bandara, terminal, dan listrik sudah tersedia, maka pembangunan suatu daerah dapat terwujud (Zulfikar, 2017). Pembangunan bandara Bukit Malintang akan sangat membantu meningkatkan konektivitas, interaksi sosial, dan pertumbuhan ekonomi wilayah. Infrastruktur yang baik dapat memberdayakan masyarakat setempat dengan mendorong pertukaran budaya, peluang bisnis, dan penciptaan lapangan kerja baru. Meskipun dampak positifnya, pembangunan ini harus mempertimbangkan konsekuensi jangka panjangnya, seperti perubahan dalam struktur sosial dan pola konsumsi, agar manfaatnya dapat bertahan lama dan mendorong solidaritas dan persaingan yang sehat dalam masyarakat. Banyak warga negara memiliki lebih banyak kesempatan untuk meluncurkan bisnis baru dan mengikuti hukum ketika mereka berkomunikasi satu sama lain, tetap bersatu, dan terlibat dalam persaingan yang sehat (Nurkholidah & Pratiwi, 2017).

Bandara baru Bukit Malintang diharapkan meningkatkan kesejahteraan masyarakat Mandailing Natal, namun Bandara Aek Godang tetap berperan penting dalam konektivitas regional. Bandara Aek Godang dapat melayani penerbangan domestik lokal dan menjadi alternatif bagi masyarakat dengan akses terbatas ke bandara baru. Transportasi merupakan hal yang penting dalam pembangunan ekonomi dan kepentingan publik. Para ahli ekonomi regional dan perkotaan, dan baru-baru ini para ahli ekonomi perdagangan internasional, cenderung memperlakukan transportasi sebagai pendorong utama lokasi dan pola spasial pembangunan ekonomi (Button, 2006).

1.2 Perumusan Masalah

Dari penjelasan latar belakang permasalahan diatas, dapat diidentifikasi dalam pembangunan bandara baru Bukit Malintang beberapa permasalahan yang harus di perhatikan untuk keberlanjutan pengembangan bandara tersebut seperti :

1. Belum ada prioritas pengembangan antara Bandara Aek Godang dan Bandara Jenderal Besar Abdul Haris Nasution untuk transportasi udara di Provinsi Sumatera Utara?
2. Bagaimana strategi pengembangan dan prioritas investasi antara Bandara Aek Godang dan Bandara Jenderal Besar Abdul Haris Nasution yang optimal berdasarkan analisis SWOT dengan mempertimbangkan kesiapan dukungan kelembagaan dan regulasi dalam mendukung keberlanjutan investasi transportasi?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini membandingkan tingkat utilisasi dan kebermanfaatan dari kedua bandara yaitu Bandara Aek Godang dan Bandara Bukit Malintang, yang terletak di Kabupaten Mandailing Natal dan Kabupaten Padang Lawas Utara. Bandara Aek Godang adalah bandara lama yang sudah beroperasi, sementara Bandara Bukit Malintang adalah bandara baru yang pembangunannya baru selesai dan sudah beroperasi juga. Tujuan penelitian ini:

1. Mengidentifikasi dan menganalisis faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan eksternal (peluang dan ancaman) Bandara Aek Godang dan Bandara Jenderal Besar Abdul Haris Nasution dalam kaitannya dengan prioritas pengembangan transportasi udara di Provinsi Sumatera Utara.
2. Menyusun strategi pengembangan bandara dan menetapkan skala prioritas antara Bandara Aek Godang dengan Bandara Jenderal Besar Abdul Haris Nasution melalui pendekatan analisis SWOT yang mempertimbangkan aspek kesiapan kelembagaan serta kerangka regulasi untuk pengembangan sistem transportasi udara yang optimal di Provinsi Sumatera Utara.

1.4 Sistematika penulisan

Studi tentang Analisis Utilisasi bandara-bandara di wilayah kawasan Otoritas Bandara Kualanamu sebagai proyeksi pembangunan Bandara Baru Bukit Malintang Kabupaten Mandailing Natal Provinsi Sumatera Utara terdiri dari tiga Bab, tiap-tiap bab berisi hal-hal berikut:

Bab I : PENDAHULUAN

Menjelaskan latar belakang penelitian, masalahnya, rumusan masalahnya, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini akan menjelaskan definisi dari bandara, kajian empiris berbagai bandara dan literatur, serta penelitian terdahulu.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Metode pengumpulan data, metodologi penelitian, kerangka kerja, dan pengumpulan data tercakup dalam bab ini.

BAB IV : ANALISA PEMBAHASAN

Pengolahan data, khususnya hasil analisis SWOT dari kedua bandara untuk menentukan prioritas operasional dan pengembangan jangka panjang, akan ditunjukkan pada Bab IV.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Bagian bab ini mencakup kesimpulan penelitian dan rekomendasi tentang apa yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penelitian.

