BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang relatif luas, untuk itu perlu dikembangkan suatu sistem transportasi yang dapat menghubungkan daerah-daerah tersebut demi mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan regional. Saat ini Indonesia memiliki 8 perusahaan *airlines* besar, 407 rute penerbangan dan 150 bandara, dimana 13 bandara dikelola oleh PT Angkasa Pura I (Persero), 12 bandara dikelola oleh PT Angkasa Pura II (Persero) dan sisanya dikelola langsung oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara.

Transportasi udara memegang peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional maupun regional. Penyelenggaraan layanan transportasi udara di Indonesia mengalami pertumbuhan yang sangat pesat. Salah satu penyebab peningkatan tersebut adalah adanya kebijakan deregulasi penerbangan dan ketersediaan armada pesawat baru. Deregulasi tersebut mempermudah investor untuk berinvestasi di dunia penerbangan dan memberikan kebebasan kepada *airlines* untuk menentukan tarifnya sehingga tarif angkutan udara lebih terjangkau, dengan tarif yang lebih terjangkau tersebut secara tidak langsung meningkatkan jumlah pengguna jasa angkutan udara.

Penyelenggaraan angkutan udara sebagai salah satu tugas pemerintah memiliki dua sisi yang harus dicermati, di satu sisi penyelenggaraan transportasi udara harus efektif dalam arti mampu menjangkau seluruh wilayah Indonesia dan membuka isolasi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi secara efisien agar mengurangi beban pemerintah dan dapat berlangsung secara berkelanjutan.

Pada tahun 2010, jumlah pesawat yang datang dari luar negeri adalah 43.143 unit dengan membawa 3.993.946 penumpang dimana 69,1% nya adalah wisatawan mancanegara. Pada tahun yang sama jumlah pesawat yang berangkat keluar negeri adalah 41.353 unit dengan membawa 4.042.003 penumpang. Jadi tahun 2010

jumlah penumpang untuk penerbangan internasional dari dan ke luar negeri adalah sebesar 8.035.949 penumpang. (Sumber: Data Kementerian Perhubungan, 2011)

Tabel 1.1

Pergerakan Pesawat pada Bandara Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, PT Angkasa Pura I & II (Persero)

Pergerakan Pesawat						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
UPT	167.506	114.067	202.783	201.822	180.425	154.391
AP I	295.868	360.263	357.434	360.910	375.715	392.373
AP II	314.232	407.778	443.297	420.085	432.567	432.797
Jumlah	777.606	882.108	1.003.514	991.817	988.707	979.561
Penumpang						
UPT	3.823.708	4.037.851	7.134.106	8.694.640	7.013.075	7.436.914
AP I	19.407.996	28.171.752	29.687.207	31.608.364	33.913.131	36.182.435
AP II	25.668.443	35.945.301	38.476.271	42.384.372	46.655.044	46.281.197
Jumlah	48.900.147	68.154.904	75.297.584	82.687.376	87.581.250	89.900.546
Cargo						
UPT	93.887	56.374	92.999	148.018	97.962	128.893
AP I	193.496	200.345	219.906	207.592	224.034	239.195
AP II	361.324	383.453	406.081	447.168	551.675	572.109
Jumlah	648.707	640.172	718.986	802.778	873.671	940.197

(Sumber: Data Kementerian Perhubungan, PT Angkasa Pura I dan II (Persero))

Data statistik dari Kementerian Perhubungan tahun 2011 juga menyebutkan bahwa transportasi udara Indonesia dilayani oleh 125 bandara yang dikelola

langsung oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 13 bandara dikelola oleh PT Angkasa Pura I (Persero) dan 12 bandara dikelola oleh PT Angkasa Pura II (Persero). Dari data statistik lalu lintas penerbangan dari PT Angkasa Pura I dan II (Persero) serta Kementerian Perhubungan pada tahun 2010 terjadi pergerakan pesawat hampir 980.000 pergerakan, melayani kurang lebih 90 juta penumpang dan 940 ribu ton kargo. Rata-rata pertumbuhan lalu lintas penerbangan adalah 8-10 % per tahun. (Sumber: Data Kementerian Perhubungan)

Data tersebut menunjukkan bahwa 92 % pergerakan penumpang berada di bandara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I dan II (Persero). Meskipun bandara UPT hanya mengelola 8 % dari penumpang tetapi tingkat penetrasinya hampir merata di seluruh wilayah Indonesia, terutama di wilayah yang sulit dijangkau di luar pulau Jawa seperti Sumatra, Kalimantan, Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku, dan Papua.

Bandar udara sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan penerbangan, merupakan tempat untuk menyelenggarakan pelayanan jasa kebandarudaraan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya, ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kebandarudaraan sesuai dengan tingkat kebutuhan. Sejak dilaksanakannya deregulasi pengangkutan udara, terjadi peningkatan pergerakan pesawat udara dan penumpang pesawat udara sebagai pengguna jasa bandar udara yang cukup signifikan.

Peningkatan tersebut tentunya sangat mempengaruhi kepadatan di Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan. Hal ini ditunjukkan dengan adanya pertumbuhan penerbangan yang cukup signifikan pada tahun 2013 yang mencapai 7,1 juta penumpang/tahun, tumbuh 16% dibanding tahun 2012 yang berjumlah 6,4 juta penumpang/tahun. Sedangkan kapasitas bandara pada tahun tersebut hanya 1,7 juta penumpang/tahun. Dengan adanya peningkatan pertumbuhan penumpang yang sangat signifikan tersebut Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan memperluas kawasan bandar udara guna menampung pertumbuhan tersebut yang dibuka pada awal tahun 2014. Kondisi bandar udara saat ini masih dalam kriteria yang "Renggang". Penulis akan melakukan *forecasting* di tahun 2030 karena

jumlah data yang dimiliki sangat terbatas dan interval tersebut merupakan jarak yang tepat.

Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan merupakan gerbang udara perekonomian terpenting di kawasan pulau Kalimantan bagian timur karena Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sepinggan Balikpapan ini merupakan bandar udara *hub* yang menghubungkan bandar udara perintis yang terdapat di Kalimantan Timur contohnya seperti:

1. Balikpapan(BPN) – Samarinda(SRI).
2. Balikpapan(BPN) – Melak(MLK).
3. Balikpapan(BPN) – Bontang(BXT).
4. Balikpapan(BPN) – Berau(BEJ).
5. Balikpapan(BPN) – Tarakan(TRK).
6. Balikpapan(BPN) – Malinau(MLN).
7. Balikpapan(BPN) – Pulau Bunyu (BYQ).

Oleh karena itu, penulis akan menganalisis kepadatan bandar udara di Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang pemikiran diatas maka perumusan masalah dalam skripsi ini adalah:

1. Apakah terjadi peningkatan dalam pergerakan pesawat udara dan pergerakan penumpang di Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan.
2. Apakah kapasitas *terminal, apron* dan *runway* sudah *over capacity* terkait dengan peningkatan pergerakan pesawat udara dan pergerakan penumpang di Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan.

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui besarnya peningkatan pergerakan pesawat udara dan pergerakan penumpang di Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan setelah menggunakan bandar udara yang baru.
2. Untuk mengetahui kapasitas *terminal, runway* dan *apron* yang dibutuhkan terkait dengan peningkatan pergerakan pesawat udara dan pergerakan penumpang di Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan.

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam skripsi ini meliputi hal-hal sebagai berikut:

1. Analisa perhitungan kapasitas bandar udara diambil dari data pergerakan penumpang dan pergerakan pesawat di bandar udara dari Januari 2014 sampai dengan Desember 2016.
2. Analisa peramalan kapasitas bandar udara akan dihitung sampai tahun 2030.
3. Penelitian ini dilakukan di Dinas *Apron Movement Control (AMC)* dan Dinas Komersial.
4. Ruang lingkup penelitian ini dibatasi di Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan.
5. Analisa yang diperhitungkan dalam skripsi ini dibatasi hanya *terminal, apron* dan *runway.*

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan
    a. Dapat dijadikan sebagai bahan Evaluasi kerja perusahaan dalam upaya peningkatan pelayanan dan peningkatan pendapatan perusahaan dimasa yang akan datang.
2. Bagi Akademik

a. Dengan penelitian ini diharapkan dapat menambah perbendaharaan dan referensi yang ada di perpustakaan dan diharapkan dapat berguna bagi mahasiswa lainnya sebagai sumber pengetahuan dan wawasan baru.
b. Sebagai bahan perbandingan sekaligus Evaluasi dalam penelitian dimasa mendatang.

3. Bagi Penulis

Meningkatkan pengetahuan tentang bagaimana mengatur, merencanakan dan membuat keputusan sebagai strategi dalam meningkatkan pendapatan sebuah perusahaan penerbangan serta untuk menambah wawasan dalam dunia kebandarudaraan yang nantinya dapat berguna dalam memasuki dunia kerja khususnya di dunia penerbangan.

1.6 Sistematika

Untuk mempermudah pemahaman mengenai penulisan skripsi ini, maka penulis menyusun sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi tentang definisi-definisi yang akan dibahas dalam skripsi ini dan berisi tentang pustaka.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini berisi tentang metode pengumpulan data dan metode analisis data.

BAB IV PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi tentang data yang diperoleh yang kemudian data tersebut diolah menurut kelompoknya masing-masing.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini penulis menguraikan tentang kesimpulan dan saran dari penulisan skripsi ini.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Pustaka

Dalam skripsi ini penulis akan melakukan analisa mengenai kepadatan terhadap kapasitas bandar udara di Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan, dalam penulisan skripsi ini penulis mengambil beberapa pustaka yang dikira berkaitan dengan skripsi yang akan dibahas. Berikut daftar pustaka yang digunakan:

Rahmawati (STTA Yogyakarta 2012) dalam tugas akhirnya berjudul "Analisis Kepadatan Penumpang Lion Air di Terminal 1A dan 1B Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta", peneliti menjelaskan tentang kepadatan penumpang Lion Air yang terus berkembang dari tahun ke tahun. Peneliti menganalisis tentang fasilitas-fasilitas yang perlu dikembangkan untuk memenuhi kapasitas akibat dari pertumbuhan penumpang tersebut.

Haris Wibowo (STTA Yogyakarta 2007) dalam tugas akhirnya yang berjudul "Analisa Kepadatan Lalu Lintas Udara Pada PT.(Persero) Angkasa Pura 1 Bandar Udara Internasional Adisutjipto", peneliti menjelaskan tentang peramalan pergerakan lalu lintas udara untuk beberapa tahun ke depan untuk mengetahui sejauh mana peningkatan pergerakan lalu lintas udara tersebut, serta menganalisis apakah kapasitas *runway* tercukupi untuk beberapa tahun ke depan.

Beny Sianturi (ATKP Medan 2011) dalam tugas akhirnya berjudul "Study Kelayakan Sisi Udara terhadap Peningkatan Traffic Di Bandar Udara Internasional Polonia Medan". Dalam tugas akhirnya menjelaskan tentang kurang layaknya sisi udara terhadap peningkatan traffic 5–10 tahun kedepan dikarenakan bandara yang sudah tidak bisa dikembangkan lagi.

Sarah Noviani (Universitas Indonesia 2011) dalam tugas akhirnya berjudul "Perencanaan Penambahan *Runway* di Bandar Udara Untuk 10 Tahun Ke Depan