

Penilaian Kriteria Prasarana Bandar Udara Internasional dalam Mendukung Peningkatan Kunjungan Pariwisata

Criteria Assessment on the Facilities of International Airport in Supporting the Increasing Tourist Visit

Lita Yarlina

Puslitbang Transportasi Udara, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
E-mail: litayarlina2112@gmail.com

Diterima: 18 Mei 2018, revisi 1: 4 September 2018, revisi 2: 12 November 2018, disetujui: 27 November 2018

Abstract

Tourism industry is one of the leading industries in the foreign exchange earnings for the national development. Due to the increase of tourism potential, tourism sector requires the supporting infrastructure for the accessibility. The tourist accessibility particularly the international tourists can be facilitated by considering the provision of international airport. This study aims to analyze and evaluate the provision of the airport international facility. The data collection methods were carried out by using in-depth interview with the organizer of the airport and through analysis and evaluation on the indicators and benchmarks for upgrading the status from domestic to international. The indicators which are used to upgrade the status to be the international airport are the demand of air transport services, national concerns, tourism potential, industry, trade, the integration of intermodal and multimoda transportation, and the local economy potential. The result of analysis and evaluation on the provision of airport infrastructure that have been currently surveyed is fairly adequate to be developed to be the international airport. It can be seen from the current condition showing the development stages of the facilities, such as runway, apron, and the flight safety conducted by the airport organizer. The main factor to upgrade the status to be the international airport is that it supports the tourism sector especially as the tourist attraction (domestic and international) towards the destination.

Keywords: Airport Status Upgrade, Criteria Analysis, International Airport, Tourism Visiting.

Abstrak

Sektor pariwisata merupakan salah satu sektor unggulan dalam penerimaan devisa negara untuk pembangunan nasional. Sebagai akibat dari meningkatnya potensi pariwisata, sektor pariwisata membutuhkan dukungan infrastruktur untuk aksesibilitasnya. Aksesibilitas wisatawan khususnya wisatawan mancanegara dapat dipermudah dengan mempertimbangkan penyediaan bandar udara internasional. Kajian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi penyediaan prasarana bandar udara internasional. Metode pengumpulan data dilakukan melalui *in depth-interview* kepada penyelenggara bandar udara dan melalui analisis dan evaluasi terhadap indikator dan tolok ukur peningkatan status bandar udara dari domestik menjadi internasional. Indikator yang digunakan untuk meningkatkan status menjadi bandara udara internasional adalah permintaan jasa angkutan udara, kepentingan nasional, potensi pariwisata, industri, perdagangan, keterpaduan inter dan antarmoda, dan potensi ekonomi daerah. Hasil analisis dan evaluasi penyediaan prasarana bandar udara yang disurvei saat ini sudah cukup memadai untuk dikembangkan menjadi bandar udara internasional. Hal ini dilihat dari kondisi terkini dan tahapan pembangunan terhadap fasilitas runway, taxiway, apron, dan fasilitas keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh penyelenggara bandar udara. Faktor yang menjadi pengungkit untuk menjadi bandar udara internasional adalah sebagai penunjang sektor pariwisata sebagai daya tarik kunjungan wisatawan (domestik dan internasional) ke lokasi tujuan.

Kata kunci: Peningkatan Status Bandar Udara, Analisis Kriteria, Bandar Udara Internasional, Kunjungan Pariwisata.

Pendahuluan

Kemajuan suatu negara ditandai dengan perubahan dari eksploitasi sumber daya alam menjadi pengembangan industrialisasi pariwisata, banyak contoh negara-negara maju yang telah mengubah paradigma dari negara industri menjadi negara yang mengandalkan pendapatan negara dari sektor pariwisata, baik wisata alam maupun wisata

atraksi. Indonesia menetapkan sektor unggulan 10 (sepuluh) Prioritas Destinasi wisata instruksi Presiden mengenai pariwisata yang tertuang dalam Surat Setkab No: B-652/Seskab/Maritim/11/2015, tanggal 6 November 2015 [1]. Pada poin nomor 3 (tiga) tupoksi dari Menteri Perhubungan agar memberikan dukungan infrastruktur transportasi terutama perpanjangan landasan pacu bandar udara, pembangunan infrastruktur pelabuhan serta

memberikan izin kepada maskapai penerbangan luar negeri yang ingin mendapatkan penerbangan langsung ke berbagai kota di Indonesia.

Sebagai salah satu potensi pariwisata unggulan Indonesia, Labuan Bajo memerlukan dukungan infrastruktur seperti bandar udara. Untuk memudahkan aksesibilitas wisatawan khususnya wisatawan mancanegara maka dapat dipertimbangkan penyediaan bandar udara internasional. Oleh karena itu, kajian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi penyediaan prasarana bandar udara dalam mendukung pertumbuhan dan perkembangan pariwisata di Pulau Komodo. Kajian ini meninjau kesiapan peningkatan status Bandar Udara Komodo dari bandara udara domestik menjadi Bandar Udara Internasional. Evaluasi peningkatan status bandar udara bertujuan sebagai upaya peningkatan devisa dan pertumbuhan ekonomi wilayah Labuan Bajo, diharapkan melalui peningkatan status bandara, maka akan berpengaruh terhadap minat calon penumpang untuk berwisata ke daerah tujuan [2].

Berdasarkan Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 122 Ayat 2 jaringan dan rute penerbangan luar negeri dengan mempertimbangkan kepentingan nasional, permintaan jasa angkutan udara, pengembangan pariwisata, potensi industri dan perdagangan, potensi ekonomi daerah dan keterpaduan intra dan antarmoda [3]. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional menyebutkan, bandar udara internasional di daerah destinasi pariwisata dibangun dan dikembangkan sebagai *hub* dan pintu gerbang pariwisata nasional, serta bandar udara domestik di sekitarnya berperan sebagai pendorong dan penunjang kegiatan pariwisata; Bandar udara yang terletak di wilayah koridor ekonomi dikembangkan guna meningkatkan konektivitas ke pusat-pusat kegiatan ekonomi; Mengendalikan jumlah bandar udara yang terbuka untuk penerbangan ke/dari luar negeri, dengan mempertimbangkan pertahanan/ keamanan negara [4], dan peningkatan integrasi konektivitas dari bandar udara menuju lokasi wisata menggunakan moda lanjutan seperti yang telah dilakukan di Pulau Jawa [5].

Jaringan penerbangan adalah beberapa rute penerbangan yang merupakan satu kesatuan pelayanan angkutan udara. Jaringan penerbangan terdiri dari jaringan penerbangan dalam negeri dan jaringan penerbangan luar negeri. Jaringan

penerbangan luar negeri ditetapkan dengan mempertimbangkan permintaan jasa angkutan udara, terpenuhinya persyaratan teknis operasi penerbangan, fasilitas bandar udara yang sesuai dengan ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, terlayannya semua daerah yang memiliki bandar udara, pusat kegiatan operasi penerbangan masing-masing badan usaha angkutan udara niaga berjadwal serta keterpaduan rute dalam negeri dan luar negeri. Jaringan luar negeri ditetapkan dengan mempertimbangkan kepentingan nasional, permintaan jasa angkutan udara, potensi pariwisata, industri dan perdagangan, keterpaduan inter dan antarmoda dan potensi ekonomi daerah [6].

Berdasarkan Keputusan Menteri 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan udara, kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri (internasional) dengan mempertimbangkan ketersediaan hak angkut (melalui perjanjian bilateral/multilateral), kemampuan operasi perusahaan angkutan udara dan kemampuan teknis operasi bandar udara [7]. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 541 Tahun 2014 tentang Fasilitas kegiatan (*facilitation*) di Bandar Udara Internasional, menyebutkan bahwa penyelenggara bandar udara harus menjamin ketersediaan ruang atau area dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintahan di bandar udara internasional [8]. Kegiatan pemerintah tersebut meliputi pembinaan kegiatan penerbangan, kepabeanan, keimigrasian dan karantina (kegiatan pengamatan, pemeriksaan, dan penanganan tindak lanjut).

Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 39 tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – PART 139*) Volume 1 Bandar Udara (*AERODROMES*) [9], Kebijakan pengembangan bandar udara memerlukan beberapa pertimbangan baik teknis, operasional, politis, dan ekonomi serta keuangan. Pertimbangkan teknis meliputi peralatan yang dibutuhkan baik peralatan untuk penunjang bandar udara maupun peralatan penunjang penerbangan. Pertimbangkan operasional meliputi pertumbuhan permintaan penumpang (*growth in demand*). Pertimbangkan politis meliputi kondisi stabilitas Negara sangat memengaruhi pertumbuhan permintaan, serta mempertimbangkan ekonomi dan keuangan meliputi sumber pembiayaan pengembangan Bandar udara baik berupa

pinjaman dari luar negeri maupun berasal dari dalam negeri, adanya pertumbuhan ekonomi sehingga meningkatkan pendapatan per kapita penduduk yang pada gilirannya meningkatkan permintaan jasa angkutan udara [10].

Kebutuhan pengembangan bandar udara harus menyesuaikan dengan standar minimum kualitas yang telah ditetapkan, karena kualitas layanan yang diberikan oleh pihak bandara sangat penting bagi konsumen yang menggunakan jasa Bandar Udara. Konsumen harus merasa nyaman dengan layanan yang diberikan oleh pihak bandar udara [11]. Lebih lanjut pengembangan bandar udara sisi darat dengan operasi penerbangan internasional membutuhkan ruangan untuk memeriksa penumpang, awak pesawat, bagasi, pesawat dan barang angkutan. Ruangan yang diperlukan untuk bea cukai, imigrasi, pertanian dan pelayanan kesehatan umum dapat ditetapkan dalam suatu fasilitas yang terpisah atau dalam gedung itu sendiri.

Fasilitas-fasilitas harus dirancang sedemikian rupa sehingga arus penumpang antara pesawat dan tempat pemrosesan awal tidak terganggu dan jaraknya harus sependek mungkin, tidak boleh ada kemungkinan hubungan dengan penumpang dari penerbangan dalam negeri atau dengan orang yang tidak berhak sampai pemrosesan selesai, tidak boleh ada kemungkinan penumpang yang baru turun dari pesawat dengan penerbangan internasional melewati tempat pemrosesan, dan harus terdapat ruangan terpisah untuk penumpang internasional yang sedang transit [12]. Sementara untuk sisi udara, perlu memperhatikan Evaluasi penggunaan fasilitas bandara terutama fasilitas udaranya. Salah satu fasilitas udara yang penting adalah Landas Pacu (panjang landas pacu) karekan fungsinya sebagai tempat pesawat *take off* dan *landing*. Selain itu, juga untuk mengetahui tingkat kapasitas *payload existing* [13].

Sektor pariwisata memberikan kontribusi kepada Produk Nasional Bruto yang akan berdampak kepada peningkatan pertumbuhan ekonomi di suatu kota bahkan negara. Pertumbuhan sektor pariwisata sangat tergantung kepada beberapa komponen, yaitu potensi sumber daya alam, infrastruktur, lingkungan terbangun di sekitarnya, transportasi, serta budaya dan keramahan masyarakat. Sistem transportasi menjadi faktor kunci dalam pengembangan tujuan wisata. Cakupan dari suplai transportasi sangat luas, mulai dari infrastruktur yang besar seperti

bandar udara hingga ke sistem jaringan bus di dalam kota. Ketersediaan transportasi sangat mempengaruhi minat wisatawan untuk mengunjungi suatu lokasi tertentu karena akan terkait selain dengan konektivitas antar wilayah tetapi mobilitas dari wisatawan [14]. Infrastruktur bandar udara adalah poin pertama dan terakhir yang berhubungan langsung dengan wisatawan selama masa liburannya. Oleh karena itu, mengevaluasi kualitas fasilitas bandar udara adalah faktor penting sebagai komoditas pelayanan pariwisata.

Ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat. Selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. Peningkatan pendapatan per kapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasaran pembangunan, dengan demikian fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan pertumbuhan pembangunan sangat positif dan menentukan. Fungsi transportasi dikatakan sebagai ‘sektor penunjang pmbungan’ dan sebagai sebagai “sektor pemberi jasa” [15].

Metodologi

Penelitian terkait dengan evaluasi tingkat layanan bandar udara telah banyak dilakukan dengan berbagai metode, Yosef melakukan riset tentang Faktor-faktor yang paling mempengaruhi penilaian pengguna jasa terhadap pelayanan Bandara Frans Seda Maumere. Analisis dilakukan dengan menghitung *Importance Performance Analysis* (IPA), *Service Quality* (Servqual), dan *Customer Satisfaction Index* (CSI), dengan persyaratan teknis pengoperasian fasilitas teknik bandar udara [16]. Sementara menyoroti faktor-faktor yang berpengaruh terhadap kualitas layanan bandar udara adalah dimensi *servicescape* dan layanan [17].

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Penelitian deskriptif bertujuan untuk mendefinisikan suatu keadaan atau fenomena

secara apa adanya [18]. Penelitian deskriptif yaitu penelitian yang menggambarkan keadaan obyek penelitian pada saat sekarang sebagaimana adanya berdasarkan fakta-fakta [19]. Metode penelitian kualitatif merupakan penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme. Metode penelitian kualitatif digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*. Teknik pengumpulan data pada kajian ini dilakukan dengan metode triangulasi (berasal dari wawancara, observasi, dan dokumen). Analisis data bersifat induktif dan hasil penelitian lebih menekankan makna dari pada generalisasi [20].

Salah satu ciri metode kualitatif yang lazim digunakan adalah ketika mengumpulkan data menggunakan metode pengamatan (*observation*), wawancara mendalam (*indepth interview*) dan studi dokumen. Data yang dikumpulkan adalah dalam bentuk kata-kata dan gambar, bukan dalam bentuk angka-angka. Karena itu, penelitian kualitatif sangat kaya dengan deskripsi [21]. Dalam kajian ini pengumpulan data dilakukan di Provinsi Nusa Tenggara Timur berupa data profil bandar udara, profil wilayah, dan destinasi pariwisata yang ada di Labuan Bajo. Selanjutnya melakukan analisis dan evaluasi untuk menentukan indikator dan tolak ukur peningkatan status bandar udara dari domestik menjadi internasional.

A. Profil Bandar Udara Komodo Labuan Bajo

Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dikelola oleh pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan melalui Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU). Bandar udara yang terletak di Pulau Komodo, Flores ini hanya bisa digunakan untuk penerbangan domestik, karena maskapai yang datang mayoritas berasal dari Bandar Udara Ngurah Rai Denpasar, Bandar Udara Eltari

Kupang dan Bandar Udara Soekarno Hatta Banten. Panjang landasan pacu Bandar Udara Komodo 2.250 m dengan pesawat yang mendarat saat ini adalah pesawat tipe CRJ-1000 dan ATR 72-600 dengan kapasitas penumpang maksimal 78 orang. Maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Komodo adalah Garuda Indonesia, Wings Air, Nam Air dan Kalstar (Tabel 1).

B. Perkembangan Produksi Angkutan Udara Bandar Udara Komodo.

Pergerakan pesawat udara di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dari tahun 2011 sampai tahun 2016 rata-rata mengalami kenaikan sebesar 16%, jumlah penumpang juga mengalami kenaikan rata-rata 23%, bagasi mengalami kenaikan rata-rata 21% dan kargo mengalami kenaikan rata-rata 2%, dapat dilihat pada Tabel 2.

Kontribusi perkembangan pariwisata terhadap pendapatan daerah diprediksi oleh Victor Antoni, selama 20 tahun mendatang (2016-2035) dan dikaji pengaruh jumlah penumpang di Bandar Udara Komodo selama 20 tahun mendatang adalah 4.912.701 penumpang pada tahun 2035 dan PDRB sektor pariwisata Kabupaten Manggarai Barat dipengaruhi oleh jumlah penumpang Bandar Udara Komodo sehingga besar nilai PDRB sektor pariwisata di tahun 2035 sebesar 990,748 milyar rupiah [22]. Sementara itu perluasan bandar udara tetap memperhatikan kesepakatan yang berlaku di daerah [23].

C. Profil dan Pariwisata di Labuan Bajo Kabupaten Manggarai Barat

Kabupaten Manggarai Barat memiliki luas daratan mencapai 2.947,50 Km², yang terdiri dari daratan Flores dan beberapa pulau besar seperti Pulau Komodo, Rinca, Longos serta beberapa pulau kecil lainnya. Kabupaten Manggarai Barat terdiri atas 10 kecamatan, yaitu Kecamatan Komodo, Boleng, Sano Nggoang, Mbeliling,

Tabel 1. Maskapai yang beroperasi

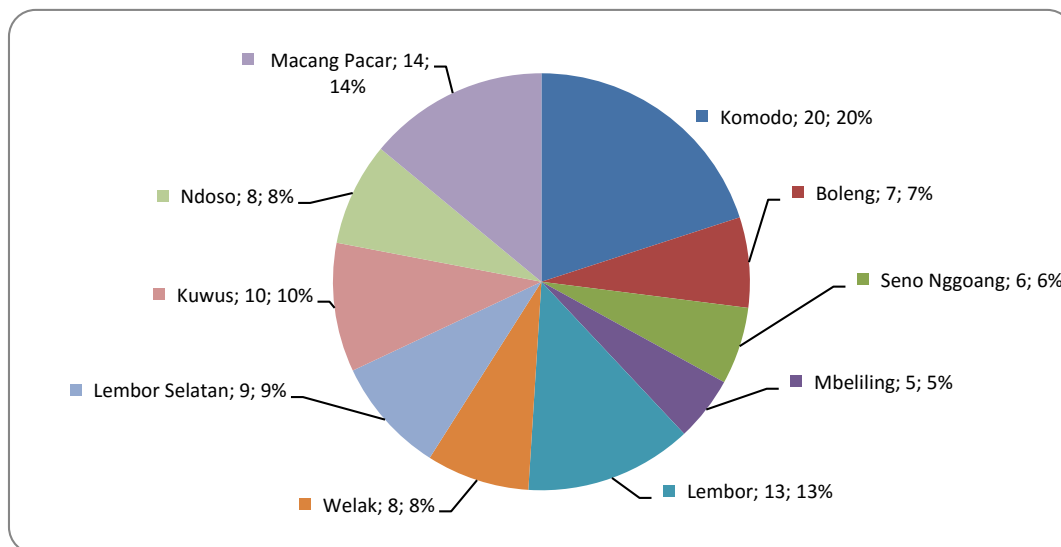
No	Asal	Tujuan	Jenis Pswt	Kap Pswt	Kap/Tahun	Maskapai
1	Labuhan Bajo	Ende	ATR72	72	52416	Wings
2	Labuhan Bajo	Ende	ATR72	70	50960	Garuda
3	Denpasar	Labuan Bajo	EMJ	118	85904	Kalstar
4	Denpasar	Labuan Bajo	B735	120	87360	Nam Air
5	Bajawa	Labuan Bajo	ATR72	72	52416	Wings
6	Denpasar	Labuan Bajo	ATR	72	157248	Wings
7	Denpasar	Labuan Bajo	ATR72	70	101920	Garuda

Sumber: Bandara Komodo

Tabel 2. Maskapai yang beroperasi

Tahun	Pesawat	Penumpang	Bagasi	Kargo
2011	3144	132841	1167739	160982
2012	3486	139037	1323388	268785
2013	4584	187897	1555777	279482
2014	5890	286606	1971997	324469
2015	6096	259106	2145617	359179
2016	7276	397440	3486556	56395
%	16%	23%	21%	2%

Sumber: Bandar Udara Komodo Labuhan Bajo 2016



Gambar 1. Persentasi Jumlah penduduk Kab. Manggarai

Lembor, Welak, Lembor Selatan, Kuwus, Ndosos dan Macang Pacar. Persentasi jumlah penduduk di 10 kecamatan dapat dilihat pada Gambar 1.

Realisasi Pendapatan Pemerintah Kabupaten Manggarai Barat tahun 2015 adalah Rp764.394.719 Sedangkan realisasi belanja tahun 2015 adalah Rp752.180.222. Sumbangan terbesar untuk Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) menurut Lapangan Usaha atas dasar harga berlaku (ADHB) Manggarai Barat tahun 2016 adalah dari Sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan dengan 42,12% (Tabel 3). Taman Nasional Komodo terdiri dari 3 (tiga) pulau yaitu pulau Komodo, Pulau Padar, dan Pulau Rinca. Masing-masing pulau mempunyai objek wisata yang berbeda-beda.

Peta objek wisata Labuan Bajo dapat dilihat pada Gambar 2. Labuan Bajo dikelilingi oleh lautan dengan potensi objek pariwisata bahari menjadi daya tarik tersendiri. Selain itu, UNESCO telah menetapkan binatang Komodo sebagai salah satu dari tujuh keajaiban dunia.

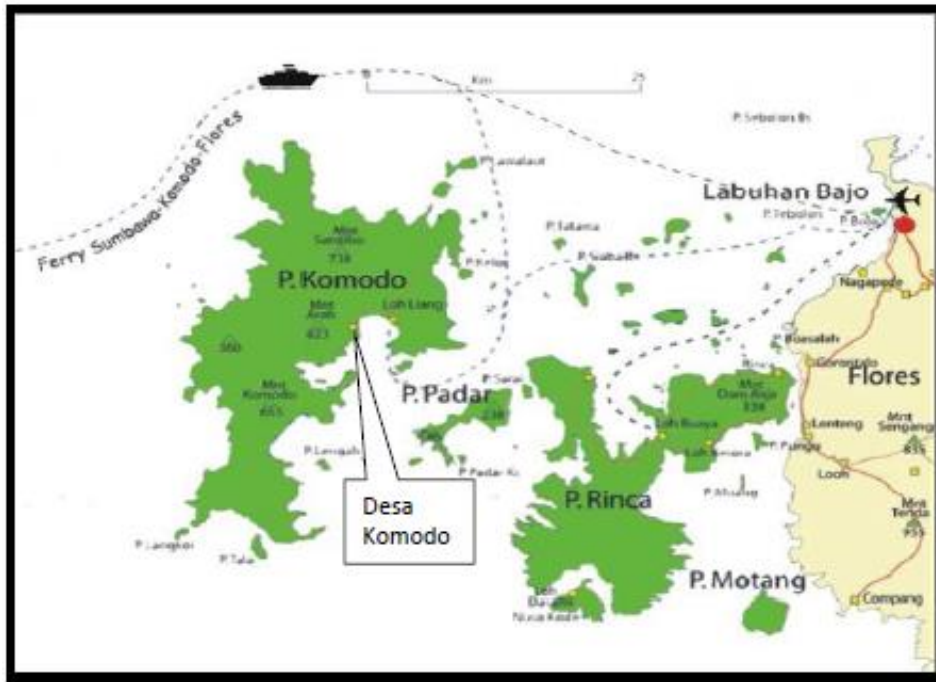
Analisis dan Pembahasan

Berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Pasal 6 menyatakan dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan Negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan Negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.

Tabel 3. PDRB Kab Manggarai Barat

Tahun	PDRB
2012	1.798,59
2013	1.981,77
2014	2.197,86
2015	2.417,68
2016	2.651,08

Sumber: BPS Manggarai barat

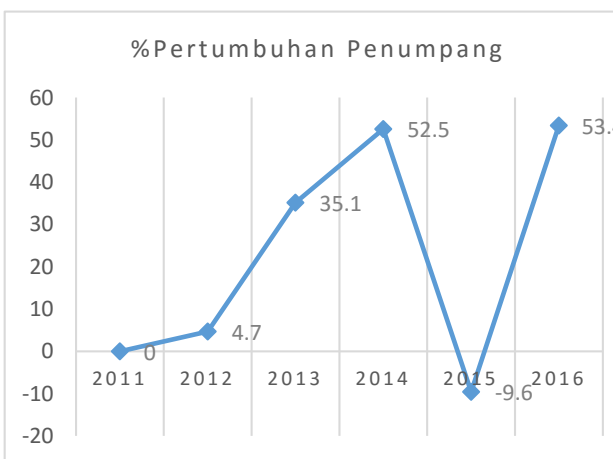


Gambar 2. Peta Objek wisata di Labohan Bajo

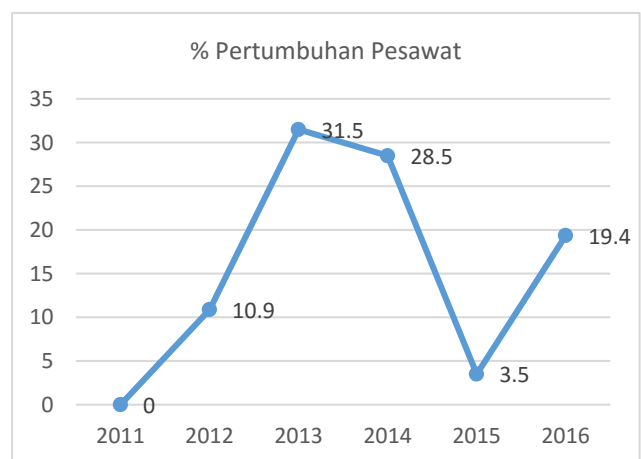
A. Permintaan jasa angkutan udara

Permintaan jasa angkutan udara ke Bandar Udara Komodo Labuan Bajo semakin meningkat dalam 5 tahun terakhir dari tahun 2011 sampai dengan tahun 2016. Jumlah penumpang pada tahun 2012 naik 4,7%, tahun 2013 naik 35,1%, tahun 2014 naik 52,2%, tahun 2015 turun 9,6% dan tahun 2016 naik 53,4% penumpang (Gambar 3). Pergerakan pesawat pada tahun 2012 naik 10,9% menjadi menjadi 3.486, tahun 2012 naik 31,5% menjadi 4.584, tahun 2014 naik 28,5% menjadi 5.890, tahun 2015 naik 3,5% menjadi 6.096 dan tahun 2016 naik 19,4% menjadi 7.276 (Gambar 4). Kenaikan jumlah penumpang dari tahun ke tahun

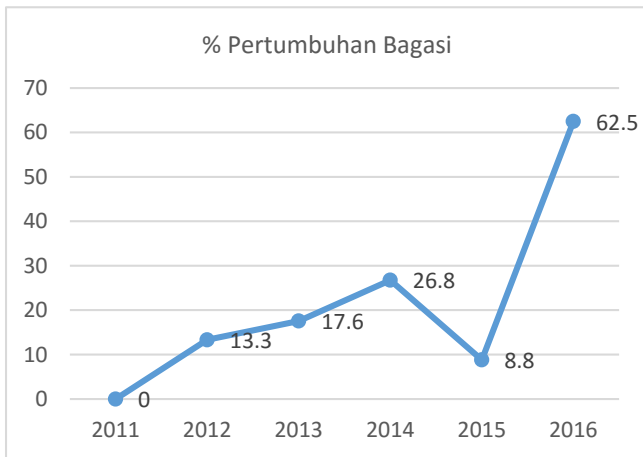
disebabkan adanya perusahaan penerbang yang baru beroperasi di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. Jumlah bagasi secara keseluruhan mengalami kenaikan, pada tahun 2011 sampai dengan tahun 2016, tahun 2012 bagasi naik 13,3%, tahun 2013 naik 17,6%, tahun 2014 naik 26,8 %, tahun 2015 naik 8,8% dan tahun 2016 naik 62,5% (Gambar 5). Selain itu, jumlah kargo secara keseluruhan mengalami kenaikan, pada tahun 2012 naik 67% menjadi 268.785, tahun 2013 naik 4% menjadi 279.482, tahun 2014 naik 16,1% menjadi 324.469, tahun 2015 naik 10,7% menjadi 359.179 dan tahun 2016 naik 57% menjadi 563.950 (Gambar 6).



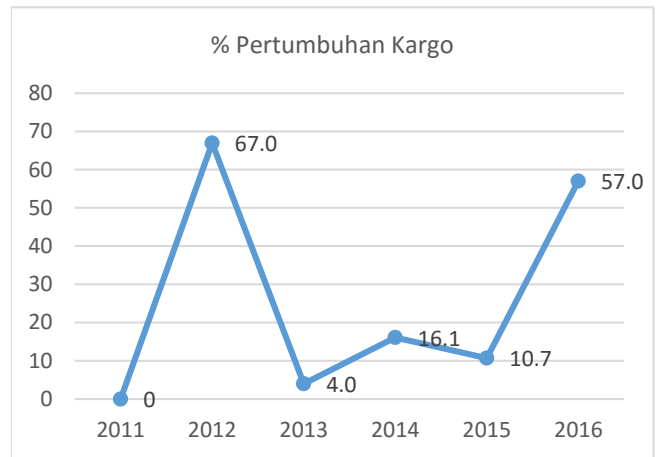
Gambar 3. Pertumbuhan penumpang Bandara Komodo Labuhan Bajo



Gambar 4. Pertumbuhan pergerakan pesawat Bandara Komodo Labuhan Bajo



Gambar 5. Pertumbuhan bagasi Bandar Udara Komodo Labuhan Bajo

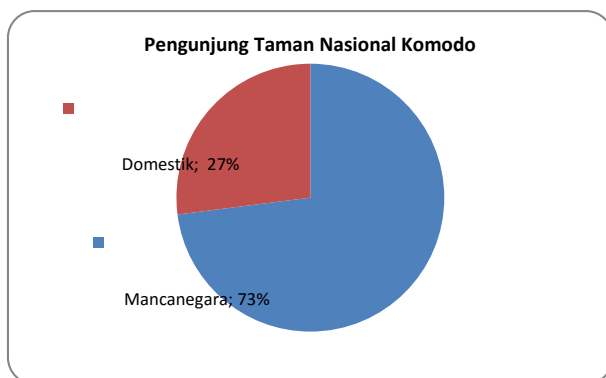


Gambar 6. Pertumbuhan cargo Bandar Udara Komodo Labuhan Bajo

B. Potensi, Pertumbuhan dan Perkembangan Pariwisata

Taman Nasional Komodo ini terdiri dari 3 (tiga) pulau yaitu Pulau Komodo, Pulau Padar, dan Pulau Rinca. Masing-masing pulau mempunyai objek wisata yang berbeda sehingga mempunyai potensi pertumbuhan dan perkembangan pariwisata yang mampu menjadi pengungkit untuk pengembangan pelayanan infrastruktur. Pengunjung Taman Nasional Komodo pada tahun 2015 berjumlah 95.410 orang terdiri dari 73% wisatawan mancanegara dan 27% wisatawan domestik (Gambar 7 dan Gambar 8).

Pada tahun 2016, Pengunjung Taman Nasional Komodo sebanyak 107.711 terdiri dari wisatawan mancanegara 78.617 (73%) dan 29.094 (27%) wisatawan domestik. Wisatawan mancanegara terbesar berasal dari Australia, Amerika, Jerman, Perancis, Belanda, Spanyol, Inggris, Italia dan Swiss. Terjadi kenaikan 12.89% jumlah wisatawan yang berkunjung ke Taman Nasional Komodo ke pada tahun 2016 dibandingkan jumlah wisatawan



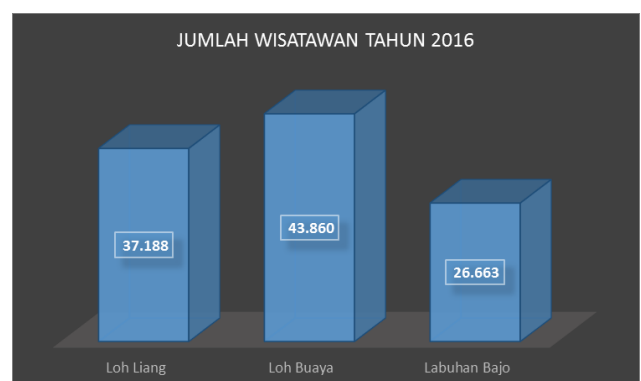
Gambar 7. Perbandingan tamu domestic dan tamu asing

yang berkumjung pada tahun 2015. Di Labuan Bajo Kabupaten Manggarai Barat ini terdapat 63 hotel. Fasilitas hotel tersebut terdiri dari 7 hotel berbintang, 7 kelas losmen, 37 kelas melati dan 12 lokasi dengan kelas penginapan. Tamu mancanegara berasal dari Australia, Amerika, Jerman, Perancis, Belanda, Spanyol, Inggris, Italia dan Swiss (Tabel 4).

C. Potensi Industri dan Perdagangan

Kabupaten Manggarai Tengah terletak di utara Flores yang masuk ke dalam wilayah administrasi Kabupaten Manggarai. Pada Kategori Industri Pengolahan, subkategori lapangan usaha yang menyumbang peranan terbesar adalah Industri Makanan dan Minuman yaitu sebesar 0.34 persen pada tahun 2015. Peranan sektor ini belum terlalu besar dalam perekonomian Kabupaten Manggarai Barat. Secara umum sektor industri pengolahan memberikan kontribusi sebesar 0,43 persen. Selama 5 tahun terakhir.

Pada kategori Perdagangan Besar dan Eceran, usaha reparasi mobil dan sepeda motor mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Peranan



Gambar 8. Jumlah wisatawan yang datang di Labuhan Bajo

Tabel 4. Top 10 Negara Pengunjung Taman Nasional Komodo pada Tahun 2016

No	Nama Negara	Jumlah wisman 2015	Jumlah wisman 2016
1	Indonesia	19.215	29.094
2	Australia	9.055	8.082
3	Amerika	8.557	7.866
4	Jerman	7.834	7.189
5	Perancis	6.933	6.347
6	Belanda	6.249	5.649
7	Spanyol	3.827	5.306
8	Inggeris	5.211	3.979
9	Italia	3.404	3.342
10	Swiss	2.300	2.203
11.	Negara lain	22.825	28.654
Total		95.410	107.711

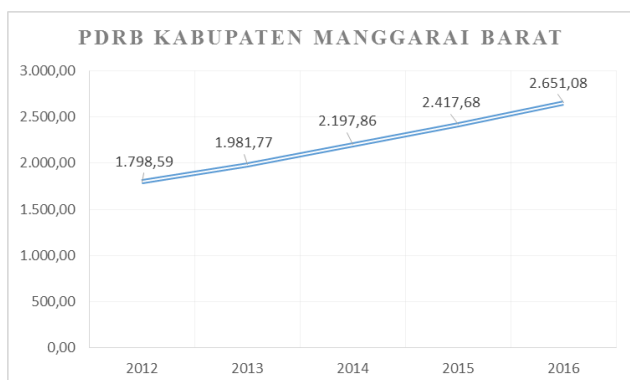
Sumber: Bandar Udara Komodo Labuhan Bajo 2016

kategori ini pada tahun 2011 hingga 2015 berturut-turut adalah sebesar 8,74%, 8,81%, 9,16%, 9,25%, dan 9,29%.

D. Potensi dan Pengembangan Ekonomi Nasional dan Perdagangan LN

Pertumbuhan ekonomi Nusa Tenggara Timur tahun 2014-2016 selalu di atas pertumbuhan nasional. Tahun 2016, NTT tumbuh 5,18%, di atas rata-rata pertumbuhan ekonomi nasional (Gambar 9). Namun terdapat beberapa yang perlu diperhatikan untuk mendukung percepatan dan pemerataan pembangunan di NTT. Pertama, dilihat dari sisi produksi, 30 persen Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) NTT berasal dari pertanian dan sektor perikanan. Berdasarkan data PDRB, peningkatan produktivitas di sektor pertanian dan perikanan menjadi kunci kesejahteraan rakyat NTT.

E. Keterpaduan Intra dan Antarmoda



Gambar 9. PDRB Berdasarkan Lapangan Usaha terbesar di Kab Manggarai Barat

Untuk menjangkau destinasi wisata sekitar Labuan Bajo dari Bandar udara Komodo tersedia angkutan taksi yang dapat digunakan. Sedangkan untuk menuju wisata pulau-pulau disekitar Labuan Bajo dapat menyewa kapal motor laut atau *speed boad* yang disediakan oleh masyarakat dan pihak penyewaan di sekitar pelabuhan. Jenis moda transportasi darat sebagai alih moda saat ini yang tersedia pada bandar udara berupa taksi atau angkutan sewa yang bersifat *door to door*.

F. Aksesibilitas Bandara

Lokasi bandar udara internasional saat ini yang terdekat dengan Bandar Udara Komodo Labuan Bajo adalah Bandar Udara Eltari Kupang dan Bandar udara Ngurah Rai Denpasar. Aksesibilitas bandar udara dianalisis berdasarkan keteraksesan Bandar Udara Komodo dengan bandar udara internasional disekitarnya dilihat dari keterhubungan moda darat dan/laut ke/dari bandar udara internasional disekitarnya. Jumlah kapasitas dan frekuensi penerbangan ke/dari bandar udara internasional disekitarnya adalah asal Denpasar dengan tujuan Labuan Bajo.

Adapun maskapai yang melayani di Bandar Udara Labuan Bajo berjumlah 4 maskapai, yaitu Maskapai Kalstar dengan jenis pesawat EMJ yang dapat menampung kapasitas/tahun 85.904 penumpang, Maskapai Nam Air dengan jenis pesawat B735 yang dapat menampung kapasitas/tahun 87360 penumpang, Maskapai Wings dengan jenis pesawat ATR yang dapat menampung kapasitas/tahun 157248 penumpang dan Maskapai Garuda Indonesia dengan jenis pesawat ATR 72 yang dapat menampung kapasitas/tahun 101920.

Selain jalur udara, rute ke Labuan Bajo juga dapat diakses melalui moda laut. Perusahaan pelayaran yang melayani rute tujuan Labuan Bajo yaitu PT. Pelni. Terdapat dua kapal PT Pelni yang melayani rute Bali – Labuan Bajo, yakni KM Tilongabila dan KM Wilis. Jadwal KM Tilongabila, berangkat pagi hari dari pelabuhan Benoa dan tiba di Labuan Bajo keesokan harinya sekitar pukul 19.00 WITA.

G. Fasilitas Terminal

Bandar udara perlu memenuhi kebutuhan standar luas terminal internasional yaitu 17 m²/Penumpang Waktu Sibuk (PWS). Bandar udara di suatu wilayah yang direncanakan akan mengadakan kegiatan (*event*) tertentu dapat dibuka untuk melayani penerbangan dari dan ke luar

negeri apabila bandar udara tersebut telah memenuhi syarat sebagai bandar udara internasional dan setelah mendapat persetujuan dari Menteri.

Penyelenggara Bandar udara harus menjamin ketersediaan ruang atau area dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintahan di bandar udara internasional. Kegiatan pemerintah tersebut meliputi pembinaan kegiatan penerbangan, kepabeanan, keimigrasian dan karantina atau disebut dengan CIQ (*custom, immigration, and quarantine*). Bandar Udara Komodo Labuan Bajo saat ini telah menyediakan fasilitas ruangan untuk keperluan kegiatan CIQ.

H. Koordinasi dan Kerjasama

Pada bandar udara internasional wajib dilaksanakan kegiatan CIQ. Dengan demikian untuk menjadikan bandar udara domestik menjadi internasional diperlukan koordinasi dengan Kementerian Keuangan, Kementerian Hukum dan HAM, Kementerian Pertanian dan Kementerian Kesehatan. Dalam mendukung peningkatan status bandar udara menjadi bandar udara internasional diperlukan pertimbangan aspek pertahanan dan keamanan. Pertimbangan Pertahanan dan Keamanan diperlukan koordinasi dan persetujuan dari kementerian/lembaga terkait. Hal tersebut disebabkan, penetapan status menjadi bandar udara internasional berarti pembukaan pintu masuk Negara yang terkait erat dengan keamanan wilayah NKRI.

Aktifitas internasional akan meliputi perjanjian-perjanjian internasional yg akan dilakukan dan permrosesan persetujuan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri. Suatu bandar udara untuk dapat diterbangi dengan rute internasional harus terlebih dahulu menjadi poin dalam perjanjian bilateral atau multilateral. Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri (internasional) dapat dilakukan setelah mendapatkan persetujuan dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara, mempertimbangkan ketersediaan hak angkut (melalui perjanjian bilateral/multilateral), Kemampuan operasi perusahaan angkutan udara; serta Kemampuan teknis operasi Bandar udara.

I. Klasifikasi Landas Pacu

Mempertimbangkan Referensi Panjang Landas Pacu untuk digunakan Pesawat Udara, terutama untuk pesawat berbadan lebar yang biasanya diperuntukan untuk penerbangan internasional. Rencana kedepan, Bandar udara Labuan Bajo akan

Tabel 5. Karakteristik pesawat udara A320

Parameter	Nilai
Jenis pesawat	A320
Ref code	3C
ARFL (m)	2090
Lebar sayap (m)	34.1
OMGWS (m)	-
Panjang (m)	37.6
MTOW (kg)	73.500
TP (Kpa)	1.140

Sumber: Peraturan Dirjen No.39 tahun 2015

mengoperasikan pesawat Airbus 320 dengan maskapai Batik Air dimana karekteristik pesawat udara untuk jenis pesawat A320 ditunjukkan pada Tabel 5. Saat ini *runway* Bandar Udara Labuan Bajo adalah 2.250 m, sudah bisa didarati oleh pesawat jenis A-320. Namun akan dilaksanakan program perpanjangan landas pacu dari 2250 m menjadi 2350 m serta penambahan jam operasional untuk mengantisipasi meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan.

Kendala lain muncul pada aspek pengembangan bandar udara Lahan yang belum dibebaskan miliki warga setempat. Selain itu masih kurangnya Sumber Daya Manusia di sekitar Bandar Udara Komodo. Koordinasi yang telah dilaksanakan hingga saai ini antara Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dengan pihak terkait kepariwisataan yaitu dengan menyediakan stand area di terminal kedatangan untuk *Stakeholder* guna mempromosikan destinasi wisata yang ada Kabupaten Manggarai Barat.

Simpulan

Penyediaan prasarana Bandar Udara Komodo Labuan Bajo saat ini sudah cukup memadai untuk dikembangkan menjadi Bandar Udara Internasional, dilihat dari kondisi eksisting dan tahapan pembangunan terhadap fasilitas *runway*, *taxiway*, apron dan fasilitas keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh penyelenggara bandar udara. Permintaan terhadap pelayanan transportasi di Labuan Bajo relatif tinggi, terutama pada sektor pariwisata, dimana pengunjung Taman Nasional Komodo sebanyak 73% nya adalah wisatawan asing dan 27% wisatawan domestik. Pembangunan infrastruktur transportasi memacu pengembangan wilayah dan sektor lain serta mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pembangunan, terutama bagi pulau -pulau kecil di

sekitar Labuan Bajo yang berpotensi untuk dikembangkan menjadi obyek wisata.

Dalam mendukung pengembangan Bandar Udara Komodo perlu dilakukan koordinasi dan sinergitas antara Pemerintah daerah dengan pihak pengelola pariwisata dan penyedia sarana serta prasarana angkutan penyeberangan. Pemerintah Daerah perlu melakukan alokasi anggaran untuk pembangunan fasilitas sarana dan prasarana pendukung kegiatan ekonomi, sosial dan layanan umum lainnya yang menunjang sektor pariwisata sebagai daya tarik kunjungan wisatawan (domestik dan internasional) ke Labuan Bajo. Selanjutnya, diperlukan koordinasi dan persetujuan dari lembaga/kementerian terkait yang membidangi pertahanan dan keamanan karena penetapan bandar udara internasional berarti pembukaan pintu masuk negara, dalam hal ini terkait erat dengan keamanan wilayah NKRI.

Ucapan terima kasih

Ucapan terimakasih disampaikan kepada Kepala Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dan staf yang telah membantu dalam pelaksanaan survei dan menyediakan data serta informasi yang berguna dalam penyelesaian kajian ini. Ucapan terimakasih juga disampaikan kepada Kapus Litbang Transportasi Udara dan staf di Puslitbang Transportasi Udara.

Daftar Pustaka

- [1] E. Yuliaty dan Nurhayati, "Dukungan Bandara Sekitar Terhadap Pengembangan Candi Borobudur Sebagai Destinasi Wisata Prioritas," *Warta Ardhia*, vol. 43(1), pp. 63-78, 2017.
- [2] S. P. Santoso, "Analisis Pengaruh Pergerakan Pesawat Komersial Terhadap Pergerakan Penumpang Di Bandara Internasional Adi Sumarmo (Bias) Solo," *Universitas Sebelas Maret*, 2007.
- [3] Indonesia, *Undang - undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan*, 2009.
- [4] Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Ke Bandara Nasional*, 2013.
- [5] R. M. Gunawan, *Analisis Konektivitas Jaringan Transportasi Udara Nasional*, Sekolah Tinggi Teknologi Adisutjipto, 2016.
- [6] Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 88 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan*, 2013.
- [7] Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan udara*, 2008.
- [8] Indonesia, *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 541 Tahun 2014 tentang Fasilitas kegiatan fal (facilitation) di Bandar udara internasional*, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2014.
- [9] Indonesia, *Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 39 tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR– PART 139) Volume 1 Bandar Udara (AERODROMES)*, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2015.
- [10] H. Suharna, *Manajemen Perencanaan Bandar udara*, Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2009.
- [11] M. D. Darus dan K. Mahalli, "Analisis Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Kualitas Pelayanan Di Bandar Udara Internasional Kualanamu," *Jurnal Universitas Sumatera Utara*, 2015.
- [12] Mc Kelvey dan R. Horonjeff, *Perencanaan dan Perancangan Bandar udara*, Jakarta: Erlangga, 1993.
- [13] S. Sacharida, "Evaluasi Kinerja Landas Pacu Bandar Udara Komodo Labuan Bajo: Studi Kasus : Rute Labuan Bajo Yogyakarta Untuk Pesawat Jenis Boeing 737 800 NG," *Universitas Gadjah Mada*, 2015.
- [14] N. Tambunan, "Posisi Transportasi dalam Pariwisata," *Majalah Ilmiah Panorama Nusantara*, 2009.
- [15] R. Adisasmita, *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*, Graha Ilmu: Yogyakarta, 2010.
- [16] Y. N. T. Muda, "Tinjauan Teknis Pelayanan Bandar Udara Frans Seda Maumere," *Universitas Atma Jaya*, 2014.
- [17] Y. N. Tembu, "Tinjauan Teknis Pelayanan Bandar Udara Frans Seda Maumere," *Universitas Atma Jaya*, 2014.
- [18] Sukmadinata, *Metode Penelitian Pendidikan*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2009.
- [19] J. Moleong., *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2009.
- [20] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung, Bandung: Alfabeta, 2010.
- [21] N. K. Denzin dan Y. S. Lincoln, *Handbook of Qualitative Research*, Pustaka Pelajar, 2009.
- [22] V. Antoni, "Pengaruh Jumlah Penumpang Pesawat Udara Bandar Udara Komodo Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Sektor Pariwisata Kabupaten Manggarai Barat," *Universitas Katolik Parahyangan*, 2017.
- [23] Padjo dan M. N. Salim, "Memetakan Konflik dalam Pengadaan Tanah Bandara," *BHUMI Jurnal Agraria Dan Pertanahan*, vol. 40, pp. 563-575, 2014.