

PERBANDINGAN UTILITAS OPERASIONAL BANDARA JB AH NASUTION BUKIT MALINTANG DAN BANDARA KELAS III AEK GODANG : STRATEGI PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN INVESTASI ABSTRAK

Bill Akbar¹, Zulkifli N²

Universitas Andalas^{1,2}

bill.akbar.tan@gmail.com, zulkifli@eb.unand.ac.id

ABSTRAK

Studi ini meneliti Utilitas Bandara JB AH Nasution Bukit Malintang dan Bandara Aek Godang di Sumatera Utara yang memiliki jarak sangat dekat untuk menentukan bandara mana yang paling cocok untuk pengembangan jangka panjang. Untuk menilai kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman dari kedua bandara, Analytic Hierarchy Process (AHP) digunakan sebagai metode pembobotan dalam analisis SWOT kedua bandara ini. Untuk mengetahui permintaan layanan udara, penelitian ini juga melakukan survei kepada masyarakat setempat dan wawancara dengan para pembuat kebijakan (*Key informan*) dalam perencanaan dan pengoperasian kedua bandara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Bandara Bukit Malintang memiliki potensi yang lebih besar untuk kemajuan dalam jangka panjang dibandingkan dengan Bandara Aek Godang, terutama dari segi infrastruktur dan daya tarik ekonomi lokal. Diharapkan temuan ini akan membantu pihak berwenang membuat rencana untuk pengembangan infrastruktur transportasi udara di wilayah tersebut.

Kata Kunci: Bandara JB AH Nasution Bukit Malintang, Bandara Aek Godang, Analisis SWOT, Analytic Hierarchy Process, Utilitas Bandara, Pengembangan Infrastruktur, Operasional Bandara, Ekonomi Regional.

ABSTRACT

This study examines the Utilities of JB AH Nasution Bukit Malintang Airport and Aek Godang Airport in North Sumatra which are very close to each other to determine which airport is most suitable for long-term development. To assess the strengths, weaknesses, opportunities, and threats of both airports, the Analytic Hierarchy Process (AHP) is used as a weighting method in the SWOT analysis of both airports. To determine the demand for air services, this study also conducted a survey of the local community and interviews with policy makers (Key informants) in the planning and operation of both airports. The results of the study indicate that Bukit Malintang Airport has greater potential for long-term progress compared to Aek Godang Airport, especially in terms of infrastructure and local economic attractiveness. It is hoped that these findings will help authorities make plans for the development of air transportation infrastructure in the region.

Keywords: JB AH Nasution Bukit Malintang Airport, Aek Godang Airport, SWOT Analysis, Analytic Hierarchy Process, Airport Utilities, Infrastructure Development, Airport Operations, Regional Economy.

A. PENDAHULUAN

Infrastruktur merupakan aset pemerintah yang dibangun untuk melayani masyarakat. Pada prinsipnya infrastruktur ada dua jenis yaitu infrastruktur pusat dan daerah. Infrastruktur pusat adalah infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah pusat untuk memenuhi kebutuhan nasional, seperti jalan raya antar propinsi, pelabuhan laut dan udara, jaringan listrik, jaringan gas, dan telekomunikasi. Infrastruktur daerah adalah infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah daerah untuk memenuhi kebutuhan lokal, seperti akses air minum, jalan umum, dan lain-lain (Kusuma, 2019).

Berdasarkan (Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 Tentang Tata Nelayan Kebandarudaraan Nasional, 2013) bahwa Bandara merupakan Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi sertakeselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang menggambarkan bahwa wilayah sekitar bandara menjadi gerbang masuk dan keluarnya kegiatan perekonomian. Peranan Bandara juga sebagai pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain serta Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya, digambarkan sebagai lokasi bandar udara yang memudahkan transportasi udara pada wilayah di sekitarnya (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2014).

Sesuai dengan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara, 2014) Analisis kegiatan dalam perencanaan bandar udara harus mempertimbangkan dampaknya terhadap kegiatan lain. Bandar udara dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan transportasi, pembangunan pemukiman, dan lahan untuk mata pencarian bagi penduduk yang tinggal di sekitar bandar udara, yang merupakan dua karakteristik ekonomi utama masyarakat perkotaan. Karena itu, pembangunan bandar udara harus dirancang sehingga sesuai dengan lingkungannya sesuai dengan pasal 4c (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, 2021) yaitu dalam Pembangunan Bandar Udara wajib memenuhi ketentuan menaati peraturan perundang-undangan di bidang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan serta perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup.

Berdasarkan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, 2021) Unit Penyelenggara Bandar Udara adalah lembaga pemerintah di Bandar Udara yang bertindak sebagai penyelenggara Bandar Udara yang memberikan jasa pelayanan Kebandarudaraan untuk Bandar udara yang belum diusahakan secara komersial. Unit Pelaksana Bandar Udara Kelas III (UPBU) Aek Godang merupakan bandara kelas III dibawah koordinasi Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan yang berlokasi di Kabupaten Padang Lawas Utara, Provinsi Sumatera Utara. Kantor UPBU Kelas III Aek Godang ini adalah Bandara aktif yang melayani penerbangan komersial, Charter Flight maupun penerbangan perintis yang melayani masyarakat di wilayah 4 Kabupaten dan 1 Kota di sekitarnya. Didalam pengelolaan Bandara Aek Godang ini terdapat kegiatan Pembangunan Bandara baru di Desa Bukit Malintang Kabupaten Mandailing Natal (Madina) yang untuk saat ini kapasitas dan rencana kelas Bandara tersebut tidak jauh beda dengan Bandara Aek Godang. Jarak antara Bandara Aek Godang dengan pembangunan Bandara baru Bukit Malintang ini 50 kilometer ditarik lurus melalui Google Maps. Selain itu ada keberadaan bandara Dr.ferdinand Lumbantobing yang berada di Kabupaten Tapanuli Tengah memiliki jarak radius 50 kilometer dengan bandara Aekgodang dimana kelas bandara ini juga sama yaitu bandara kelas III dengan utilitas yang lebih baik dibandingkan kedua bandara ini.

Berdasarkan (Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, 2013) menjelaskan bahwa penetapan jarak antara bandara yaitu wilayah Sumatera jawa radius 100 kilometer dan jarak antar bandara 200 kilometer. Hal ini bertolak belakang dengan keadaan dilapangan dimana jarak pembangunan Bandara Bukit Malintang dengan Bandara Aek Godang yang hanya radius 50 kilometer. Selain pembangunan Bandara baru di desa Bukit Malintang, ada sebuah bandara yang di termasuk cukup dekat dengan Bandara Aek godang ini yaitu Bandara Dr.Ferdinand Lumbantobing yang berada di Kecamatan Pinangsori Kabupaten Tapanuli Tengah. Jarak antara Bandara Aek Godang dengan Bandara Dr.ferdinand Lumbantobing adalah 60 kilometer ditarik lurus dari pandangan Google Maps. Kelas Bandara Dr Ferdinad Lumbantobing ini adalah sama dengan Bandara Aek Godang yaitu kelas III di mana memiliki perbedaan fasilitas sisi udara yaitu panjang landasan yang berbeda.

“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). Meskipun pembangunan bandara baru di Bukit Malintang berkontribusi pada peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar Kabupaten Mandailing Natal, bandara lama Aek Godang masih dapat memainkan peran penting dalam transportasi dan konektivitas regional. Bandara lama Aek Godang mungkin masih digunakan untuk penerbangan domestik yang lebih lokal dan memudahkan orang-orang yang tinggal di sekitar bandara tersebut. Bandara lama ini juga dapat menjadi alternatif bagi orang-orang yang ingin melakukan perjalanan dengan jarak yang lebih pendek atau memiliki keterbatasan dalam mengakses bandara baru di Bukit Malintang.

“Sarana dan prasarana dalam pembangunan sebuah bandara trend industri bandar udara di abad 21 sekarang ini berkembang dengan pesat dan kompleks mulai dari segi pergerakan penumpang yang sangat signifikan, Eco-airport dan Internet of Things (IoT)” (Banjarnahor et al., 2021). Dibandingkan dengan bandara Aek Godang yang sudah ada, bandara baru Bukit Malintang mungkin memiliki sarana dan prasarana yang lebih baik, seperti landasan pacu yang lebih panjang dan lebar dan terminal penumpang yang lebih besar. Bandara lama Aek Godang mungkin memiliki sarana dan prasarana yang lebih sederhana dan terbatas. Tetapi bandara ini masih memiliki landasan pacu, terminal penumpang, dan fasilitas penting lainnya yang diperlukan untuk melayani penerbangan domestik. Bandara lama Aek Godang masih memainkan peran penting dalam menyediakan transportasi udara bagi masyarakat setempat, meskipun tidak sebesar dan selengkap bandara baru di Bukit Malintang.

B. KAJIAN PUSTAKA

Kajian Teoritis Mengenai Pelabuhan Udara Indonesia

Bandar udara memiliki dua fungsi: sebagai terminal lalu lintas manusia dan penumpang dan sebagai terminal lalu lintas barang. Dengan demikian, petugas bea cukai ditempatkan di beberapa bandar udara yang berstatus bandar udara internasional. Bandar udara di Indonesia termasuk Kuala Namu (Deli Serdang), Soekarno-Hatta (Cengkareng), Juanda (Surabaya), Sepinggan (Balikpapan), Sentani

(Jayapura), dan lainnya. Peranan Bandara di Indonesia berdasarkan penjelasan (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2014) melalui laman web nya adalah sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara dan juga Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi sertakeselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang digambarkan sebagai lokasi dan wilayah di sekitar bandar udara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian.

Pada saat ini melalui laman web (BBC, 2023) Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Erick Thohir mengumumkan rencana pemerintah untuk memangkas jumlah bandara internasional. Hal tersebut dilakukan untuk menekan jumlah wisatawan domestik yang berwisata ke luar negeri. Bandara internasional diharapkan harus berpihak pada pertumbuhan ekonomi Indonesia dan tetap menjaga pariwisata internasional dan domestik. Jumlah bandara internasional di Indonesia yang sekarang 32 akan dipangkas menjadi 14-15 bandara. Penggunaan bandar udara terdiri dari bandar udara Internasional dan bandar udara Domestik.

1. Bandar udara Internasional adalah bandar yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
2. Bandar udara domestik adalah bandara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.

Bandar udara menurut statusnya terdiri sebagai berikut :

1. Bandar udara umum, yang berarti bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
2. Bandar udara khusus adalah bandar udara yang digunakan untuk kepentingan pribadi dan untuk mendukung kegiatan tertentu (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan, 2001)

Peranan Bandara di Indonesia berdasarkan (Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 Tentang Tata Nal Kebandarudaraan Nasional, 2013) adalah :

1. Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
2. Tempat kegiatan alih moda transportasi;

3. Pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/ atau perdagangan;
4. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana; serta
5. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana; serta

Bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan maka bandara merupakan tempat usaha bagi:

1. Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara;
2. Badan Usaha Angkutan Udara; dan
3. Badan Hukum Indonesia atau perorangan melalui
4. kerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara
5. atau Badan Usaha Bandar Udara.

Selain itu fungsi penyelenggaraan bandara bagi Pemerintah adalah :

1. Bandar udara sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana, keberadaan bandar udara diharapkan dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/ atau karena sulitnya moda transportasi lain, penghubung daerah perbatasan dalam rangka mempertahankan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta kemudahan dalam penanganan bencana alam pada wilayah-wilayah tertentu dan sekitarnya.
2. Bandara sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan tentang Pembangunan Daerah Tertinggal, ketentuan di bidang pertahanan negara, ketentuan Badan Nasional Penanganan Perbatasan (BNPP) dan ketentuan Badan Nasional Pengelola Bencana (BNPB).

Menurut (Yossyafra, 2023) Pakar Transportasi Universitas Andalas menjelaskan “ada tiga sisi utama dalam operasional penyediaan angkutan umum di suatu kota, user (pengguna), operator (pengusaha) dan regulator (pemerintah)”. Ketika pemerintah tidak mampu dan swasta tidak terlibat dalam menyediakan transportasi publik, orang-orang akan mencari jalan mereka sendiri. Pemerintah dapat menyediakan layanan angkutan

melalui jaringan trayek yang tersebar, dan metode ini harus didasarkan pada penelitian tentang jumlah kendaraan yang diparkir setiap hari oleh Dinas Perhubungan.

Definisi Utilisasi Bandar Udara

(Thongkruer, P., & Wanarat, 2020) kualitas layanan dari pengalaman masa lalu dan sikap terhadap layanan maskapai yang melibatkan pertimbangan utilitas bila memanfaatkan layanan maskapai di waktu yang akan datang. Utilisasi bandara mengacu pada tingkat penggunaan fasilitas bandara, termasuk jumlah penerbangan, jumlah penumpang, dan volume kargo yang dilayani. Utilisasi juga dapat mencakup seberapa optimal infrastruktur dan fasilitas bandara digunakan untuk mendukung kegiatan operasional dan pelayanan penerbangan. Utilisasi bandara yang tinggi menunjukkan bahwa infrastruktur bandara digunakan secara optimal, sehingga investasi yang dilakukan dalam pembangunan bandara dapat dikembalikan sepenuhnya. Di sisi lain, utilisasi yang rendah dapat menunjukkan ketidakseimbangan antara kapasitas dan permintaan, yang dapat menunjukkan bahwa diperlukan penyesuaian kapasitas atau peningkatan efisiensi. Bandara yang memiliki utilisasi yang baik cenderung menarik investasi, pariwisata, dan perdagangan yang lebih besar, yang semuanya meningkatkan pendapatan daerah dan kesejahteraan masyarakat. Ini menunjukkan bahwa bandara yang terutilisasi dengan baik dapat menjadi penggerak utama pertumbuhan ekonomi regional.

Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Utilisasi

Utilisasi bandara harus dilihat dari berbagai dimensi, termasuk efisiensi penggunaan kapasitas, kesesuaian dengan permintaan pasar, serta kemampuan untuk menyesuaikan dengan perubahan kondisi ekonomi dan sosial. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi utilisasi bandara adalah :

1. Infrastruktur dan Fasilitas menjelaskan bahwa utilisasi juga tergantung pada sejauh mana infrastruktur bandara dapat mendukung peningkatan permintaan, termasuk kapasitas landasan pacu, terminal, dan fasilitas penunjang lainnya.
2. Kebijakan dan Regulasi yaitu bagaimana kebijakan pemerintah, peraturan, dan dukungan regulasi dapat mempengaruhi utilisasi bandara, baik secara positif maupun negatif.

3. Dinamika Pasar menjelaskan bagaimana perubahan seperti peningkatan pariwisata, perdagangan, atau perubahan dalam rute penerbangan, dapat mempengaruhi utilisasi bandara.

Analisa Swot

Analisa SWOT adalah suatu metoda penyusunan strategi perusahaan atau organisasi yang bersifat satu unit bisnis tunggal. Ruang lingkup bisnis tunggal tersebut dapat berupa domestik maupun multinasional. Analisa SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisa ini didasarkan pada hubungan atau interaksi antara unsur-unsur internal, yaitu kekuatan dan kelemahan, terhadap unsur-unsur eksternal yaitu peluang dan ancaman (Rangkuti, 2008). Dua cara berbeda untuk melakukan analisis SWOT adalah matriks kualitatif yang dikembangkan oleh Kearns dan matriks kuantitatif yang dikembangkan oleh Pearce dan Robinson. Matriks kualitatif dari Kearns mencakup :

INTERNAL EKSTERNAL	STRENGTHS (S) Tentukan faktor – faktor kekuatan internal	WEAKNESS (W) Tentukan faktor – faktor kelemahan internal
	OPPORTUNITIES (O) Tentukan faktor – faktor peluang eksternal	STRATEGI SO Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang
THREATS (O) Tentukan faktor – faktor ancaman eksternal	STRATEGI TO Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman - ancaman	STRATEGI WO Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
		STRATEGI WT Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman

Gambar : Matrik SWOT

Sumber : (Rangkuti, 2008)

Dalam matrik tersebut, kondisi internal ditampilkan pada kolom pertama (paling kiri) baris kedua dan ketiga, sedangkan kondisi eksternal ditampilkan pada baris paling atas. Namun, hasil dari titik pertemuan antara faktor internal dan eksternal dapat digambarkan dalam empat kotak yang diarsir, yang juga merupakan masalah strategis. Berikut adalah definisi dari masing-masing kotak:

a. *Comparative Advantage*

Kotak (Strategi SO) ini menggabungkan kekuatan dan peluang, memberikan organisasi peluang untuk berkembang lebih cepat.

b. *Mobilization*

Kotak ini (Strategi TO) adalah tempat di mana faktor kekuatan dan ancaman bertemu. Mengubah sumber daya menjadi kekuatan untuk mengurangi atau bahkan menjadikan ancaman dari luar menjadi peluang adalah masalah strategis.

c. *Investment/Divestment*

Faktor kelemahan dan peluang (Strategi WO) bekerja sama untuk membentuk kotak ini. Karena tidak adanya kekuatan, peluang yang ada tidak dapat dimanfaatkan. Akibatnya, hanya ada dua pilihan: melepas peluang tersebut (divestment) kepada pihak lain atau tetap memaksa mengambilnya (investasi).

d. *Damage Control*

Ketika faktor kelemahan dan ancaman bertemu (Strategi WT), kotak ini terbentuk. Di antara tiga kondisi yang berbeda, kondisi ini adalah yang paling lemah. Oleh karena itu, cara terbaik untuk mencegah kondisi tersebut menjadi lebih buruk adalah mengontrolnya.

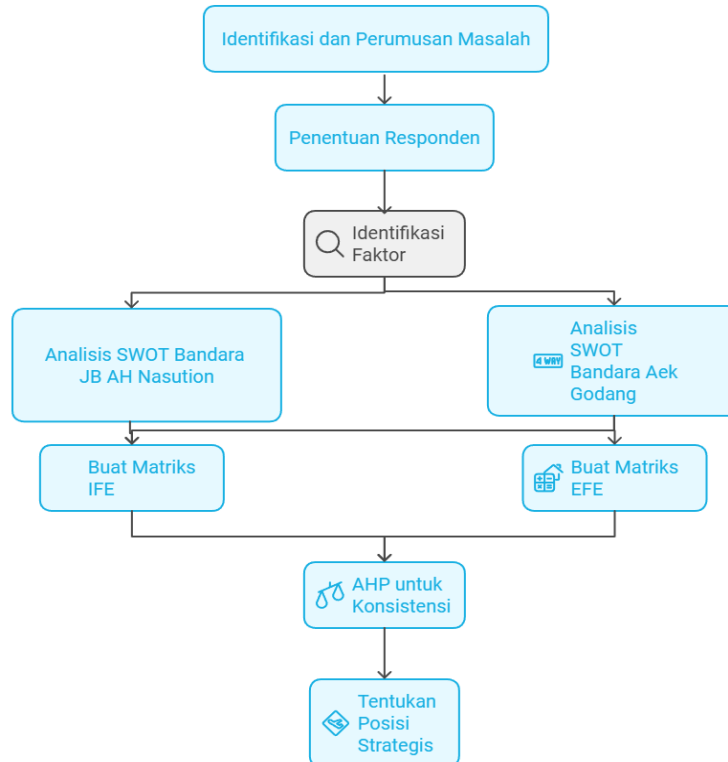
C. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan analisis SWOT dengan pembobotan menggunakan metode Analisis Hierarki Prosedur (AHP). Analisis SWOT digunakan untuk dengan mengidentifikasi faktor internal dan eksternal yang memengaruhi utilitas operasional Bandara JB AH Nasution dan Bandara Aek Godang yang diperoleh dari hasil diskusi dengan 10 orang (level top dan middle manajemen) sebagai *Informants Key* yang dianggap ahli sebagai pemangku kewenangan atau pengambil keputusan untuk menentukan faktor-faktor tersebut. Untuk memastikan konsistensi bobot dan prioritas strategis, matriks perbandingan berpasangan digunakan dalam proses Analytical

Hierarchy Process (AHP). Hasil analisis ini digabungkan dengan model prediksi permintaan untuk mendukung rekomendasi strategis.

Penyebaran kuesioner SWOT kepada 5 responden (Higher dan Middle manajemen) untuk mendapatkan nilai pada faktor internal dan eksternal Bandara JB AH Nasution dan 5 responden (Higher dan Middle manajemen) untuk mendapatkan nilai pada faktor internal dan eksternal Bandara Aek Godang. Pemberian nilai faktor menggunakan skala 1 sampai 5 yakni nilai 1= sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = Netral, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju. Hasil dari penentuan rating tersebut disusun ke dalam matrik Internal Factor Evaluation (IFE) dan matrik Eksternal Factor Evaluation (EFE). Posisi kedua Bandara ditentukan dengan menggunakan matriks IE yang terdiri dari nilai total skor pada matriks IFE dan EFE.

Selain kuesioner SWOT juga di lakukan penyebaran kuesioner sebanyak mungkin kepada masyarakat yang kemungkinan menggunakan transportasi udara di wilayah Tapanuli Bagian Selatan (Tabagsel) untuk mendapatkan preferensi masyarakat terhadap kedua bandara ini sebagai data tambahan dalam mengambil keputusan dalam menentukan perencanaan pengembangan salah satu bandara ini.



Gambar 3.1 Flowchart Penelitian

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari hasil analisis SWOT sudah di tentukan Kekuatan, Kelemahan, Peluang, dan Ancaman dari bandara Aek Godang dan bandara JB AH Nasution. Hal ini dapat menjelaskan bahwa ringkasan faktor internal (IFAS) digunakan untuk menilai faktor internal (kekuatan dan kelemahan), dan ringkasan faktor eksternal (EFAS) digunakan untuk menilai faktor eksternal (peluang dan ancaman).

Pembobotan IFAS Bandara Aek Godang

Faktor Internal	Bobot	Rating	Skor Total
Kekuatan (Strengths)			
Kondisi sarana dan prasarana	0,319869644	4,4	1,407426432
Kualitas infrastruktur	0,128631505	3,6	0,46307342
Lokasi strategis	0,051498851	4,2	0,216295174
Kelemahan (Weaknesses)			
Konektivitas Utilitas (#7)	0,319869644	4,2	1,343452503
Jarak antar bandara (#9)	0,051498851	2,6	0,133897012
Hambatan yang dialami maskapai penerbangan (#8)	0,128631505	3,6	0,46307342
Total	1		4,027217961

Pembobotan EFAS Bandara Aek Godang

Faktor Eksternal	Bobot	Rating	Skor Total
Peluang (Opportunities)			
Mobilitas pendidikan dan birokrasi	0,133346501	3,8	0,506716705
Potensi kerjasama industri dan investasi Tambang emas	0,155322293	4	0,621289171
Potensi menjadi HUB (Bandara Penghubung)	0,211331206	3,6	0,760792342
Ancaman (Threats)			
Persaingan dari bandara lain	0,226956516	3	0,680869549

Risiko bencana alam	0,172763318	1,8	0,310973972
Pengalihan fokus dukungan pemerintah pusat	0,100280166	3,2	0,320896531
Total	1		3,201538269

Pembobotan IFAS Bandara JB AH Nasution

Faktor Eksternal	Bobot	Rating	Skor Total
Kekuatan (Strengths)			
Sarana dan Prasarana / Fasilitas modern dan baru	0,223072241	3,8	0,847674516
Dukungan pemerintah daerah	0,039342929	4,6	0,180977474
Kapasitas Infrastruktur yang mendukung pengembangan ekonomi regional	0,23758483	3,8	0,902822354
Kelemahan (Weaknesses)			
Keterbatasan kesiapan operasional	0,191846362	3,8	0,729016175
Jarak antar bandara yang dekat	0,029273402	2,2	0,064401484
Konektivitas Utilitas	0,278880236	3,6	1,003968851
Total	1		3,728860853

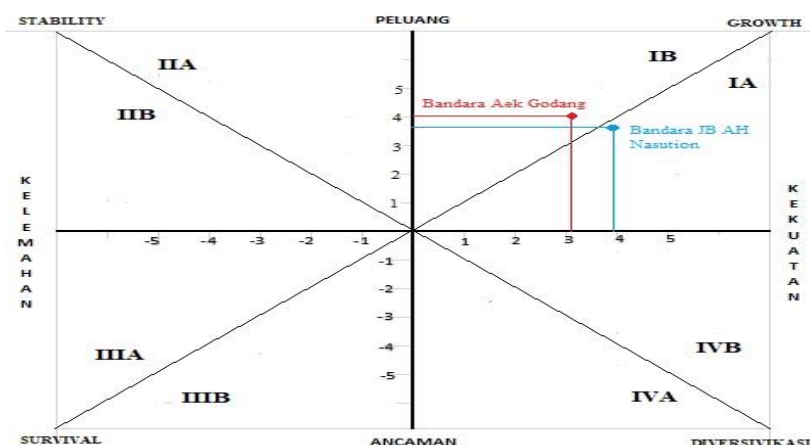
Pembobotan EFAS Bandara JB AH Nasution

Faktor Eksternal	Bobot	Rating	Skor Total
Peluang (Opportunities)			
Potensi pengembangan pariwisata dan kerjasama dengan industri Panas Bumi	0,23510294	4,2	0,987432349
Mobilitas pendidikan dan birokrasi	0,130609159	4,2	0,548558468
Potensi menjadi HUB (Bandara Penghubung)	0,134287901	4,2	0,564009183
Ancaman (Threats)			
Persaingan dengan bandara lain	0,105632991	2,6	0,274645777

Risiko bencana alam	0,058220125	2,6	0,151372326
Permintaan penerbangan terhadap maskapai	0,336146883	4,2	1,41181691
Total	1		3,937835014

Aek Godang (Skor **1,343452503**) memiliki Kekuatan utama pada internal Bandara Aek Godang (IFAS) ada pada kondisi sarana dan prasarana yang lebih baik (skor **1,407426432**) Infrastruktur bandara yang sudah teruji (Skor : **0,46307342**) dan berjalan dengan baik juga menjadi salah satu faktor penopang operasionalnya. Meskipun infrastrukturnya tidak se-modern bandara baru JB AH Nasution Bukit Malintang, fasilitas yang ada cukup memadai untuk mendukung operasional sehari-hari dan melayani penerbangan lokal. Kelemahan utama ada pada kurangnya konektivitas utilitas (Skor : **1,343452503**) yang ada pada lokasi bandara mungkin berada di daerah yang memang memiliki keterbatasan infrastruktur utilitas secara umum yang Dapat mempengaruhi kenyamanan dan kepuasan penumpang. Konektivitas utilitas ini bukan hanya masalah infrastruktur, tetapi juga berdampak pada keseluruhan operasional, keamanan, efisiensi, dan potensi pertumbuhan bandara.

Bandara JB AH Nasution Bukit Malintang tidak memiliki kekuatan internal yang sama dengan Bandara Aek Godang. Untuk bandara JB AH Nasution Bukit Malintang memiliki kekuatan internal utama (IFAS) ada pada pengembangan ekonomi regional di wilayah Kabupaten Mandailing Natal dan sekitarnya (Skor **0,902822354**) yang artinya bahwa bandara JB AH Nasution memiliki peran yang sangat signifikan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitarnya yang berfungsi sebagai pintu gerbang ekonomi, memfasilitasi pergerakan orang dan barang yang mendorong aktivitas ekonomi. Kelemahan utama sama seperti bandara Aek Godang ada pada keterbatasan konektivitas utilitas yang ada di sekitar bandara (skor **1,003968851**) dan juga ada pada keterbatasan kesiapan operasional (Skor **0,729016175**) dikarenakan masih banyak persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan yang harus di penuhi.



Gambar 4.1 Matriks Kuadran SWOT

Meskipun Bandara Aek Godang tidak semodern Bandara JB AH Nasution, Bandara Aek Godang memiliki banyak keunggulan, termasuk infrastruktur dan sarana yang baik serta konektivitas utilitas yang baik. Namun, kelemahannya terletak pada konektivitas utilitas yang terbatas. Sementara itu, Bandara JB AH Nasution Bukit Malintang berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Mandailing Natal dan wilayah sekitarnya. Selain itu, karena harus memenuhi berbagai persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, dia memiliki keterbatasan dalam konektivitas utilitas dan kesiapan operasional. Hasil dari TOWS matriks yang dapat disimpulkan adalah sebagai berikut :

Faktor Internal (IFAS)

Kekuatan (Strengths):

- Aek Godang memiliki lokasi yang strategis karena berada dalam cakupan empat kabupaten dan satu kota, dan memiliki infrastruktur yang telah teruji. Kondisi sarana dan prasarana yang dinilai masih cukup baik juga dapat membantu aktivitas dan operasional bandara.
- Dengan dukungan penuh dari Pemerintah Kabupaten Mandailing Natal, Bandara JB AH Nasution memiliki keunggulan dari segi sarana dan prasarana yang lebih baru dan modern. Bandara ini mendapat dukungan penuh dari Pemerintah Kabupaten Mandailing Natal serta posisi bandara ini dapat mendukung kapasitas yang lebih besar dan mendukung pertumbuhan ekonomi regional berkat infrastruktur yang lebih baik.

Kelemahan (Weaknesses):

- Hambatan operasional maskapai mengurangi konektivitas utilitas ada pada Bandara Aek Godang. Meskipun infrastruktur bagus, kurangnya frekuensi penerbangan yang menjadi hambatan maskapai penerbangan untuk beroperasi di bandara ini menghalangi lebih banyak pelanggan atau penumpang.
- Keterbatasan dalam kesiapan operasional yang dihadapi oleh Bandara JB AH Nasution menunjukkan potensi perbaikan dalam efisiensi layanan dan operasional bandara. Daya saing bandara ini juga dipengaruhi oleh konektivitas utilitas yang masih kurang baik.

Faktor Eksternal

Peluang (Opportunities):

- Bandara Aek Godang memiliki kemampuan untuk memanfaatkan sarana dan prasarana yang tersedia untuk membantu logistik industri pertambangan emas di wilayah sekitarnya. Lokasinya yang strategis yang dapat mencakup empat Kabupaten dan Satu Kota dapat memungkinkannya menjadi Bandara HUB atau bandara penghubung. Adanya minat masyarakat dari kalangan pelajar dan pekerja pemerintahan (birokrasi) cukup tinggi untuk bandara ini dapat di operasikan kembali.
- Karena berada di perbatasan antara Sumatera Utara dan Sumatera Barat, JB AH Nasution memiliki peluang untuk menjadi pusat penghubung (hub) utama di Sumatera. Selain itu, bandara ini dapat memanfaatkan fasilitas modern untuk menarik wisatawan dan berkolaborasi dengan industri panas bumi dan pariwisata.

Ancaman (Threats):

- Bandara JB AH Nasution secara langsung akan bersaing dari bandara lain di sekitarnya seperti Bandara Aek Godang. Karena kedua bandara berada di kawasan Bukit Barisan, kedua bandara ini juga sangat rentan terhadap bencana alam, seperti gempa bumi. Kurangnya permintaan penerbangan di daerah tersebut dapat membahayakan operasi maskapai bandara JB AH Nasution ini.
- Begitu juga dengan bandara Aek Godang, lokasinya berada di antara Bandara JB AH Nasution dan Bandara Kelas III Dr FL Tobing-Sibolga yang jarak radiusnya dibawah 100 Km sehingga secara langsung kedua bandara tersebut akan menjadi

pesaing bagi bandara Aek Godang. Dalam perencanaan pembangunan kekhawatiran yang muncul adalah pengalihan fokus pemerintah pusat dalam hal ini kementerian perhubungan terhadap dukungan untuk mengembangkan bandara ini

Strategi

Strategi SO (Strength-Opportunity):

- Bandara Kelas III Aek Godang Dapat memanfaatkan infrastruktur yang baik untuk mendukung industri tambang dan mendorong maskapai untuk meningkatkan frekuensi penerbangan. Posisinya yang strategis dapat dimanfaatkan untuk menarik lalu lintas logistik tambahan serta memperkuat untuk di jadikan sebagai bandara HUB. Bandara ini juga dapat memanfaatkan pengalaman operasionalnya dalam menarik kembali maskapai penerbangan untuk beroperasi kembali.
- Bandara JB AH Nasution dapat menggunakan fasilitas yang baru dan modern ini untuk menarik wisatawan dan meningkatkan pariwisata lokal. Bandara ini dapat memperkuat posisinya sebagai hub regional dengan dukungan pemerintah daerah yang cukup kuat.

Strategi Weakness-Opportunity (WO):

- Bandara Kelas III Aek Godang dapat bekerja sama dengan maskapai penerbangan untuk mengatasi masalah operasional. Selain itu, bandara ini memiliki kemampuan untuk mengoptimalkan program pelatihan untuk meningkatkan kesiapan operasional.
- Bandara JB AH Nasution harus segera mengembangkan program pelatihan intensif untuk seluruh pegawai atau karyawan nya untuk mengatasi keterbatasan kesiapan operasional dan meningkatkan konektivitas dengan membangun layanan shuttle atau kerja sama dengan bandara terdekat.

Strategi ST (Strength-Threat):

- Membuat rencana Kerja Sama dan Insentif Maskapai yaitu Bandara Aek Godang dapat bekerja sama dengan maskapai penerbangan yang sudah ada dan memberikan insentif bagi maskapai yang membuka rute baru atau menambah frekuensi penerbangan dengan mengurangi biaya parkir atau biaya operasional lainnya. Ini dapat membantu menarik maskapai penerbangan untuk mempertahankan atau

bahkan menambah layanan mereka di bandara ini serta memanfaatkan posisinya dengan mendorong masyarakat lokal untuk mendapatkan akses. Bandara ini dapat menjadi pilihan utama warga sekitar karena program promosi dan sosialisasinya.

- Peningkatan Layanan Shuttle atau Transportasi Terintegrasi, yaitu dengan menyediakan transportasi langsung dari bandara ke kota-kota terdekat atau bekerja sama dengan perusahaan transportasi untuk menyediakan shuttle, taksi, atau bus khusus bandara. Ini mungkin membuat perjalanan lebih mudah bagi penumpang yang berasal dari luar kota dan mengurangi ketergantungan mereka pada bandara lain. Misalnya, bandara JB AH Nasution dapat bekerja sama dengan dinas pariwisata atau agen perjalanan untuk membuat "paket wisata singkat" yang menarik wisatawan ke bandara sebagai titik awal perjalanan mereka ke tempat wisata di Sumatera Utara.

Strategi WT (Weakness-Threat):

- Prioritas Subsidi Rute dan Insentif untuk Maskapai: Bandara Aek Godang dapat mempertahankan posisinya sebagai bandara pilihan bagi masyarakat lokal dan mengurangi ancaman kompetisi langsung dari bandara lain dengan mendapatkan subsidi penerbangan seperti penerbangan perintis untuk membuka rute baru atau mempertahankan rute yang ada sebagai bentuk melawan ancaman pengalihan fokus pemerintah.
- Bandara JB AH Nasution: Gunakan strategi pemasaran agresif dan bekerja sama dengan organisasi penanggulangan bencana untuk mengurangi risiko dari ancaman eksternal. Pengembangan Teknologi untuk Efisiensi Operasional, yaitu menggunakan digitalisasi layanan dan sistem check-in otomatis dalam pengelolaan operasional bandara dapat meningkatkan efisiensi. Meskipun permintaan penerbangan di daerah tersebut relatif rendah, daya saing bandara dapat meningkat berkat layanan modern dan lebih cepat serta meningkatkan kampanye pemasaran untuk mempromosikan keunggulan dan fasilitas bandara, baik di tingkat lokal maupun regional.

Survei secara langsung

Meskipun Bandara JB AH Nasution layak diprioritaskan untuk pengembangan secara cepat, peneliti juga melakukan survey secara langsung kepada masyarakat di

wilayah Tapanuli Bagian Selatan (Tabagsel) yang di temukan bahwa sebahagian besar masyarakat menjadikan bandara Aek Godang adalah preferensi utama untuk di gunakan dalam transportasi udara mereka seperti pada gambar grafik di bawah ini :



Gambar 4.2. Grafik Preferensi masyarakat

Hal ini menunjukkan preferensi lokal yang kuat terhadap Bandara Aek Godang. Ini mungkin terjadi karena lokasinya yang dekat, mudah diakses, atau kebiasaan masyarakat yang sudah terbiasa menggunakan fasilitas bandara. Adanya perbedaan antara preferensi masyarakat dan rekomendasi teknis ini menunjukkan bahwa preferensi pengguna harus diimbangi dengan potensi pengembangan masa depan. Meskipun Bandara JB AH Nasution memiliki lebih banyak ruang untuk berkembang, para perencana dan pembuat kebijakan harus mempertimbangkan kebutuhan lokal, terutama kenyamanan dan aksesibilitas

E. KESIMPULAN DAN SARAN

Bandara JB AH Nasution layak diprioritaskan untuk pengembangan karena memiliki kekuatan infrastruktur yang lebih modern, dukungan pemerintah yang signifikan, dan peluang yang lebih besar untuk menjadi bandara penghubung regional. Ini karena Bandara Aek Godang memiliki total skor IFAS 4,03 dan EFAS 3,2 tetapi Bandara JB AH Nasution memiliki kombinasi kekuatan internal dan peluang eksternal yang lebih besar. Dalam meningkatkan kesiapan operasional bandara Meskipun memiliki sarana dan prasarana modern, Bandara JB AH Nasution memiliki keterbatasan dalam hal kesiapan operasional. Oleh karena itu, peningkatan kesiapan operasional bandara harus menjadi prioritas pertama, termasuk manajemen, fasilitas pelayanan penumpang, sistem

keamanan, dan manajemen penerbangan. Dari gambar posisi bandara JB AH Nasution yang berada pada kuadran IA yang mengindikasikan pertumbuhan peran dapat dilakukan dengan cepat (Rapid Growth) yang artinya perencanaan pengembangan bandara ini harus dilaksanakan dengan segera (Prioritas). Sedangkan posisi bandara Aek Godang berada di kuadran IB yang mengindikasikan pertumbuhan peran bandara ini dapat dilakukan secara bertahap sesuai skala prioritas (Stable Rapid Growth) yang artinya perencanaan pengembangan bandara ini dapat dilakukan secara bertahap sesuai dengan kebutuhan operasional bandara tersebut.

Meskipun Bandara Aek Godang merupakan persaingan bagi Bandara JB AH Nasution, strategi pengembangan dapat berpusat pada pembagian rute penerbangan. Bandara JB AH Nasution dapat berkonsentrasi pada rute domestik dan internasional, sementara Aek Godang masih dapat melayani rute regional serta fokus pada kerja sama strategis dengan bisnis dan industri pariwisata untuk memanfaatkan peluang ekonomi dan meningkatkan daya tarik bandara sebagai pusat pertumbuhan ekonomi regional sehingga bandara Aek Godang ini tidak harus ditutup. Dimungkinkan untuk mempertimbangkan pengembangan bertahap Bandara JB AH Nasution sambil meningkatkan aksesibilitas dan fasilitas Bandara Aek Godang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat lokal. Pengembangan ekonomi regional dan pemenuhan kebutuhan pengguna dapat diimbangi dengan metode ini, yang memungkinkan manfaat optimal dirasakan oleh semua orang

DAFTAR PUSTAKA

- BBC. (2023). *Pemerintah akan kurangi jumlah bandara internasional, pengamat sebut pendiriannya 'sekadar untuk prestasi politik*.
<https://www.bbc.com/indonesia/articles/c4ne459j12lo>
- Banjarnahor, A. R., Sari, O. H., Simanjuntak, M., Nur, N. K., Sudirman, Mukrim, M. ihsan, Rangan, P. R., Mahyudin, Duwila, A. A., Tumpu, M., Erdawaty, & Rachim, F. (2021). *Manajemen Transportasi Udara* (A. Karim & J. Simarmata (eds.); 1st ed.). Yayasan Kita Menulis.
- Button, K. (2006). Transportation Economics: Some Developments Over the Past 30 Years. *Journal of the Transportation Research Forum*, 45(Transportation Research Forum), 7–30. <https://trforum.org/journal-of-the-trf/journal-issues/>

- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2014). *PENGERTIAN, PERAN DAN FUNGSI BANDAR UDARA*. 9 Feb 2014.
<https://hubud.dephub.go.id/hubud/website/Bandara.php>
- Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 Tentang Tata Nangan Kebandarudaraan Nasional, (2013).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara, (2014).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, 1 (2021). <https://jdih.dephub.go.id/>
- Kusuma, W. D. (2019). Pengaruh infrastruktur Ekonomi Dan Sosial Dalam Pembangunan Daerah. *Jurnal Anggaran Dan Keuangan Negara Indonesia (AKURASI)*, 1 no.2(12-12-2019), 114–129.
- Peraturan Pemerintah republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan, (2001). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/53071>
- Rangkuti, F. (2008). *Analisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis* (Vol.35). Gramedia Pustaka Utama.
- Thongkruat, P., & Wanarat, S. (2020). Logistics service quality: where we are and where we go in the context of airline industry. *Management Research Review*.
<https://doi.org/doi:10.1108/mrr-12-2019-0544>
- Yossyafra. (2023). *Pakar Transportasi UNAND : Tiga Sisi Utama dalam Operasional Ketersediaan Angkutan Umum Perkotaan*.
<https://www.unand.ac.id/index.php/berita/9-seputar-unand/377-unand-transportasi-pakar-teknik.html>