

Pengembangan Bandara Udara, dampaknya dalam Peningkatan Wisata Halal dan Wisata Muslim di Indonesia

M. Ikhsan Setiawan¹, Agus Sukoco², Tubagus Purworusmiardi², Muhammad Barid Nizar Wajdi³, Nuning Kurniasih⁴

¹Civil Engineering Department, Narotama University, Surabaya, Indonesia

²Management Department, Narotama University, Surabaya, Indonesia

³STAIM Nglawak, Nganjuk, Indonesia

⁴Faculty of Communication Science Library & Information Science, Universitas Padjadjaran, Bandung, Jawa Barat 45363, Indonesia

email: ikhsan.setiawan@narotama.ac.id

ABSTRACT

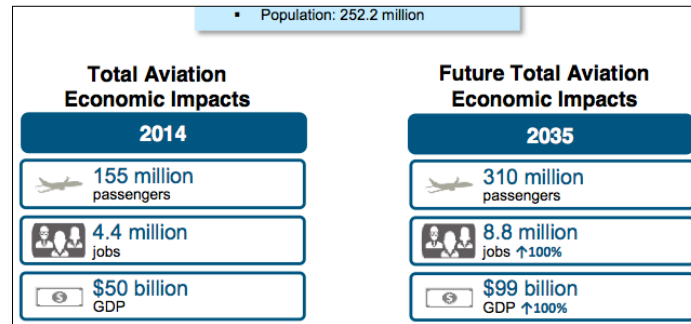
Air transportation is increasingly important. seen in 2016, 835.9 thousand departures of domestic and international aircraft, 99.7 million domestic and international passengers, 75.6% load-factor domestic and international passengers, and 715.8 thousand tons of domestic and international goods are transported. The development of regional tourism is greatly helped by the availability of air transport infrastructure and commercial property. in 2016 the number of foreign tourists reached 11,519 million tourists, supported by 2,387 star hotels, with a five-star hotel room occupancy rate reached 54.34%. Indonesia as the largest Muslim population in the world certainly has many halal tourist destinations and Muslim tours. Increasing the quality of air transport and airport will automatically increase the interest of halal tourism and Muslim tours of Indonesia. so that the Muslim tourists and the world's halal tourists will visit many tourist destinations in Indonesia.

Keywords: Transportasi Udara, Bandara Udara, Wisata Halal, Wisata Muslim, Wisatawan

1. PENDAHULUAN

Transportasi udara semakin penting, terlihat pada tahun 2016, sejumlah 835,9 ribu keberangkatan pesawat domestik dan internasional, 99,7 juta penumpang domestik dan internasional diangkut, 75,6% *load-factor* penumpang domestik dan internasional, 715,8 ribu ton barang domestik dan internasional diangkut. Berkembangnya wisata daerah sangat terbantu oleh ketersediaan infrastruktur transportasi udara dan properti komersial, tahun 2016 jumlah wisatawan mancanegara mencapai 11.519 juta wisatawan, didukung 2.387 hotel berbintang, dengan tingkat hunian kamar hotel berbintang mencapai 54,34%. Selain itu kemudahan akses online menjadi pendorong peningkatan penggunaan transportasi udara dan properti komersial, antara lain www.traveloka.com, www.agoda.com, www.booking.com dan yang sejenis. Data tahun 2016 menunjukkan penggunaan internet oleh rumah tangga telah mencapai 47,22%. Hal ini menunjukkan semakin mudahnya masyarakat mengakses informasi transportasi udara dan properti komersial (BPS, 2017).

IATA (*International Air Transportation Association*), memprediksi kekuatan industri transportasi udara di Indonesia, dengan jumlah penduduk lebih dari 250 juta jiwa, di tahun 2035 akan mencapai lebih dari 310 juta penumpang, serta menyediakan 8,8 juta pekerjaan, meningkatkan Produk Domestik Bruto (PDB) menjadi US\$ 99 milyar (InterVISTAS, 2015)



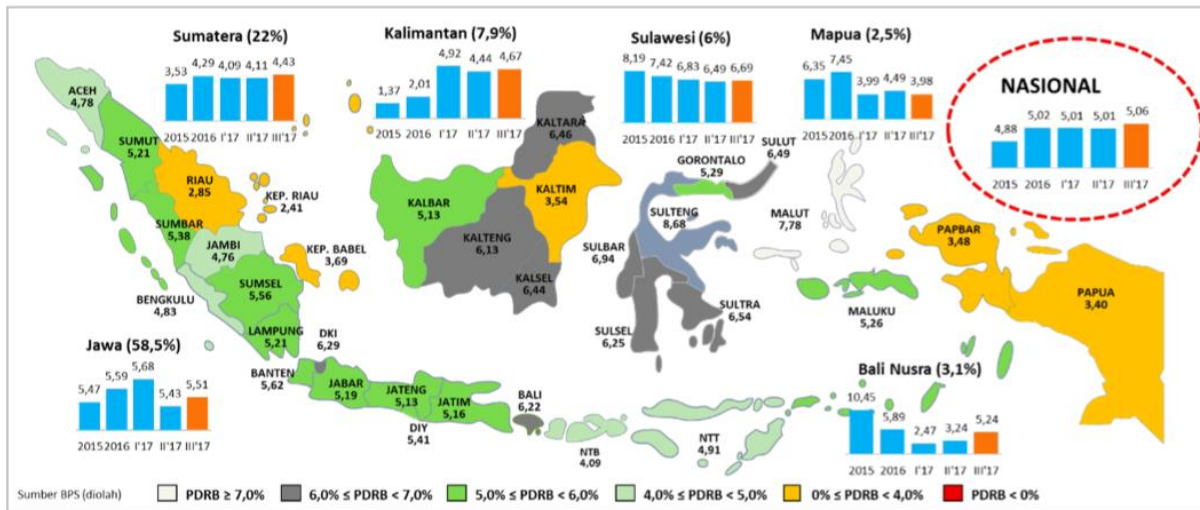
Gambar 1. Dampak Industri Transportasi Udara di Indonesia (tahun 2035)
(InterVISTAS, 2015)

Pertumbuhan PDB Indonesia di kuartal III tahun 2017 mencapai 5,01% dan ini salah satu tertinggi di Asia Pasifik, tabel 1 menunjukkan pertumbuhan PDB Indonesia diatas negara maju seperti Jepang dan Korea (IATA, 2017). Realisasi investasi penanaman modal dalam negeri dan luar negeri di tahun 2016 menunjukkan dominasi sektor properti komersial, khususnya sektor restoran dan perhotelan mencapai Rp. 2,4 trilyun dan sektor transportasi, pergudangan dan komunikasi mencapai Rp. 27,5 trilyun. (bank indonesia, 2017).

Tabel 1. Pertumbuhan PDB Negara Asia Pasifik (IATA, 2017)

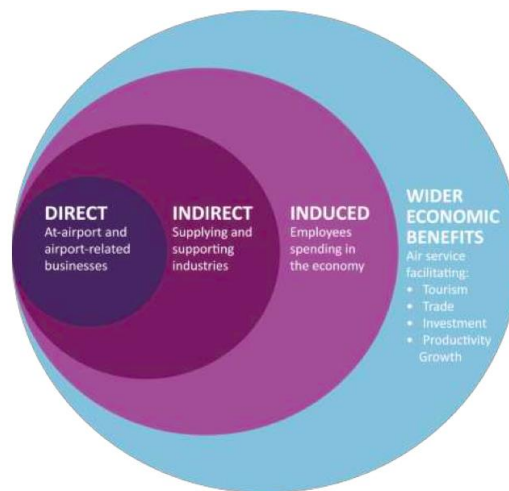
%change on a yr ago	2016	2017Q1	2017Q2	2017Q3
India	7.9	6.1	5.7	6.3
Japan	0.9	1.3	1.7	2.1
Indonesia	5.0	5.0	5.0	5.1
Korea	2.8	3.0	2.7	3.8
Australia	2.6	1.8	1.9	2.8
Thailand	3.2	3.3	3.8	4.3
Malaysia	4.2	5.6	5.8	6.2
World*	2.3	2.6	2.8	2.8

Ketidakseimbangan pembangunan Indonesia, Jawa menyumbang 58,5% pembangunan nasional, Sumatera dan KTI hanya menyumbang masing-masing 22% dan 19,5%. Pengembangan bandara Silangit, Sumatera Utara, menjadi 1 juta penumpang per tahun dan landasan pacu menjadi 3.6 km, merupakan bagian dari upaya peningkatan pembangunan daerah dan wisata di wilayah Sumatera Utara (bank indonesia, 2017).



Gambar 2. Pembangunan daerah triwulan III tahun 2017 (bank indonesia, 2017)

Industri transportasi udara, memiliki dampak yang luas tidak hanya terkait penumpang, kargo dan bandara saja, tetapi juga terhadap pengembangan industri wisata, perdagangan, investasi serta mempengaruhi peningkatan produktifitas, gambar 3 memperlihatkan dampak industri transportasi udara terhadap pengembangan industri di wilayah sekitarnya (InterVISTAS, 2015).



Gambar 3. Dampak Berkembangnya Industri Transportasi Udara terhadap Pengembangan Wisata (InterVISTAS, 2015)

2. KAJIAN TEORITIS

Indonesia memiliki 299 bandara resmi yang terbanyak se-ASEAN, meliputi 13 bandara dikelola PT Angkasa Pura I, 13 bandara dikelola PT Angkasa Pura II, 53 bandara dikelola TNI, 178 bandara dikelola Unit Penyelenggara Bandara Kementerian Perhubungan dan 39 bandara dikelola UPT Pemerintah Daerah (Kementerian Perhubungan, 2017).

Bandara memiliki peran sebagai: (1) Simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandara; (2) Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang digambarkan sebagai lokasi dan wilayah di sekitar bandara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian; (3) Tempat kegiatan alih moda transportasi, dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul; (4) Transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan yang digambarkan sebagai tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya; (5) Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya, digambarkan sebagai lokasi bandara yang memudahkan transportasi udara pada wilayah di sekitarnya; (6) Pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain; (7) Pengembangan daerah perbatasan, digambarkan dengan lokasi bandara yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia di kepulauan dan/atau di daratan; (8) Penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi bandara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya; (9) Prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara, digambarkan dengan titik-titik lokasi bandara yang dihubungkan dengan jaringan dan rute penerbangan yang mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (Kementerian Perhubungan, 2013).

PT Angkasa Pura I (Persero), yang selanjutnya disebut Perseroan, merupakan pelopor perusahaan kebandarudaraan secara komersial di Indonesia. PT AP I berawal dari Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran, yang dibentuk pada tanggal 20 Februari 1962 berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962. Sampai dengan akhir tahun 2016, Bandara yang dikelola oleh PT AP I sebanyak 13 bandara dan 1 Strategic Business Unit dan 5 Perusahaan Anak yang terletak di kota-kota besar wilayah tengah dan timur Indonesia. Bandara yang dikelola oleh Perseroan memiliki lokasi yang strategis, yaitu berada di pusat bisnis (Surabaya, Makassar, Balikpapan, Banjarmasin, dan Semarang) dan juga kawasan pariwisata unggulan Indonesia (Bali, Biak, Manado, Yogyakarta, Surakarta, Lombok, Ambon dan Kupang) (PT Angkasa Pura I, 2017) :

- (1) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai (DPS) – Bali
- (2) Bandara Internasional Juanda Surabaya (SUB) - Surabaya
- (3) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (UPG) - Makassar
- (4) Bandara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan (BPN) - Balikpapan
- (5) Bandara Internasional Frans Kaisiepo (BIK) – Biak
- (6) Bandara Internasional Sam Ratulangi (MDC) Manado
- (7) Bandara Internasional Adisutjipto (JOG) - Yogyakarta
- (8) Bandara Internasional Adi Soemarmo (SOC) - Surakarta
- (9) Bandara Syamsudin Noor (BDJ) - Banjarmasin
- (10) Bandara Internasional Pattimura (AMQ) – Ambon
- (11) Bandara Internasional Ahmad Yani (SRG) - Semarang
- (12) Bandara Internasional Lombok (LOP) – Praya
- (13) Bandara Internasional El Tari (KOE) – Kupang

Kegiatan usaha Non-Aeronautika (Non Bandara) yang dijalankan, meliputi (PT Angkasa Pura I, 2017):

- (1) Penyediaan lahan untuk pembangunan, lapangan dan kawasan industri serta gedung/bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.
- (2) Penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas elektronika, listrik, air dan instalasi limbah buangan.
- (3) Penyediaan jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kebandarudaraan.
- (4) Usaha-usaha lain yang dapat menunjang tercapainya tujuan Perseroan.

Pemerintah Republik Indonesia melalui Kementerian Pariwisata dan Industri Kreatif mempromosikan 10 destinasi pariwisata sebagai “Bali Baru” sebagai penggerak sektor pariwisata. 10 destinasi pariwisata tersebut diharapkan mampu mendatangkan wisatawan manca negara (wisman) sebanyak 8,5 juta orang di tahun 2019 dengan membawa devisa sebesar 8,5 miliar USD. Untuk merealisasikan hal tersebut dibutuhkan investasi di 10 destinasi tersebut senilai 21 miliar USD, Daftar 10 destinasi beserta performa area pariwisata dalam Tabel 4 (PT Angkasa Pura I, 2017)

Berdasarkan riset yang dilakukan oleh ACI Airport Service Quality (ASQ) tentang penyediaan layanan pelanggan terkait hubungan antara variabel kepuasan pelanggan terhadap pertumbuhan pendapatan Non Aeronautika di tahun 2016, menunjukkan bahwa (PT Angkasa Pura I, 2017):

- Kenaikan 1% jumlah penumpang akan mempengaruhi pertumbuhan pendapatan Non Aeronautika sebesar 0,7% hingga 1%
- Kenaikan 1% luas area komersial akan mempengaruhi pertumbuhan pendapatan Non Aeronautika sebesar 0,2%
- Kenaikan 1% kepuasan pelanggan (secara rata-rata) akan mempengaruhi pertumbuhan pendapatan Non Aeronautika sebesar 1,5%

Segmentasi pangsa pasar pelanggan PT AP I didominasi oleh penumpang Lion (29%) dan Garuda (21%) yang merupakan penumpang kelas ekonomi (91%), dengan proporsi penumpang pria sebanyak 61% dan wanita sebanyak 39%. Adapun tujuan perjalanan sebanyak 35% untuk keperluan keluarga dan 28% untuk perjalanan dinas. Rata-rata usia penumpang yang melakukan perjalanan menggunakan transportasi udara berada di kisaran usia 30- 40 tahun (35%) dengan rata-rata jumlah penghasilan sekitar 5-10 juta rupiah (36%), yang didominasi oleh penumpang yang bekerja sebagai pegawai swasta sebanyak 34%, PNS 19% dan wiraswasta 14%, sebanyak 69% penumpang PT AP I yang melakukan kegiatan belanja di bandara (PT Angkasa Pura I, 2017).

Tabel 2 berikut menunjukkan destinasi dan performa area pariwisata “Bali Baru”, pertumbuhan kunjungan, devisa wisatawan, serta proyeksi investasi 2019 di 10 wilayah, yaitu: Borobudur, Mandalika, Labuan Bajo, Bromo-Tengger-Semeru, Kepulauan Seribu, Toba, Wakatobi, Tanjung Lesung, Morotai dan Tanjung Kelayang (PT Angkasa Pura I, 2017).

**Tabel 2. destinasi dan performa area pariwisata “Bali Baru”
(PT Angkasa Pura I, 2017)**

NO	DESTINASI DESTINATION	PERFORMANSI PERFORMANCE				PROYEKSI 2019 PROJECTION 2019		
		JUMLAH TOTAL	WISMAN FOREIGN TOURIST	PERTUMBUHAN KUNJUNGAN VISIT DEVELOPMENT	DEVISA WISMAN FOREIGN TOURIST EXCHANGE	INVESTASI Investment	WISMAN FOREIGN TOURIST	DEVISA FOREIGN EXCHANGE
		2012	2013	%	USD	(Juta USD) (Million USD)	(orang) (person)	(juta USD) (Million USD)
1	BOROBUDUR	193,982	227,337	17.19	27,337,000	1,520	2,000,000	2,000
2	MANDALIKA	121,482	125,307	3.15	125,307,000	3,600	1,000,000	1,000
3	LABUAN BAJO	41,972	54,147	29.01	54,147,000	1,200	500,000	500
4	BROMO-TENGGER- SEMERU	34,466	33,387	(3.13)	33,387,000	1,200	1,000,000	1,000
5	KEPULAUAN SERIBU	4,627	16,384	254.1	16,384,000	1,020	500,000	500
6	TOBA	15,464	1,068	(30.94)	10,680,000	1,000	1,000,000	1,000
7	WAKATOBI	2,179	3,315	52.13	3,315,000	1,400	500,000	500
8	TANJUNG LESUNG	8,336	1,739	(79.14)	1,739,000	5,600	1,000,000	1,000
9	MOROTAI	618	500	(19.09)	500,000	3,600	500,000	500
10	TANJUNG KELAYANG	975	451	(53.74)	451,000	1,660	500,000	500

Tabel 3 berikut menunjukkan peningkatan pertumbuhan pendapatan non-aeronautika PT AP I, dengan pendapatan tertinggi bersumber dari biaya konsesi, sewa dan pergudangan (PT Angkasa Pura I, 2017).

**Tabel 3. Pertumbuhan Pendapatan Non-Aeronautika PT Angkasa Pura I
(PT Angkasa Pura I, 2017)**

Uraian / Description	2016	2015	Pertumbuhan / Growth	
1	2	3	4=2-3	5=4/3
Pemakaian telepon, listrik, air, parkir, anjungan dan kartu pas / Telephone, electricity, water, parking, platform, pass card usage	250,018,395	240,179,078	9,839,317	4.10%
Sewa - sewa / Rents	581,302,274	426,539,152	154,763,122	36.28%
Pemakaian ruang tunggu / Waiting room usage	96,726,698	71,930,334	24,796,364	34.47%
Konsesi / Consession	1,134,882,845	977,646,173	157,236,672	16.08%
Event dan Promosi / Event and Promotion	27,670,233	37,618,240	(9,948,007)	(26.44%)
Pergudangan Warehousing / Warehousing	302,899,398	279,287,184	23,612,214	8.45%
Jasa pemeliharaan dan Perbaikan / Maintenance and Construction	84,476,395	40,633,479	43,842,916	107.90%
Jasa lain / Other Services	48,007,635	20,559,216	27,448,419	133.51%
Jumlah Pendapatan Non Aeronautika / Non-Aeronautics Income Total	2,525,983,873	2,094,392,856	431,591,017	20.61%

Tabel 4 berikut menunjukkan daftar entitas anak dan/atau entitas asosiasi PT AP I di tahun 2016, terlihat fokus perusahaan tersebut pada bidang non-aeronautika, seperti Hotel, Properti, Jasa, Trading dan Jalan Tol

Tabel 4. Daftar Entitas Anak dan/atau Entitas Asosiasi PT Angkasa Pura I (Persero) (PT Angkasa Pura I, 2017)

Nama Name	Bidang Usaha Business Field	Domisili Location	Kepemilikan Saham Shares Ownership	Tahun Pendirian Year of Establishment	Status Operasi Operational Status	Total Aset Total Asset (juta / million)
ENTITAS ANAK						
PT Angkasa Pura Logistik	<i>Freight Forwarding</i>	Jakarta	98,00%	2012	Beroperasi	Rp132,454
PT Angkasa Pura Hotel	Hotel	Jakarta	99,97%	2012	Beroperasi	Rp577,871
PT Angkasa Pura Properti	Properti	Jakarta	99,86%	2012	Beroperasi	Rp197,072
PT Angkasa Pura Suport	Jasa	Jakarta	99,61%	2012	Beroperasi	Rp586,597
PT Angkasa Pura Retail	<i>Trading</i>	Jakarta	97,50%	2014	Beroperasi	Rp57,138
ENTITAS ASOSIASI						
PT Gapura Angkasa	<i>Ground Handling</i>	Jakarta	10,00%	1998	Beroperasi	Rp1,763,646
PT Jasa Marga Bali Tol	Jalan Tol	Bali	8,00%	2011	Beroperasi	Rp1,938,330
YAYASAN						
Dana Pensiun PT Angkasa Pura I (Persero) (DAPENRA)	Dana Pensiun	Jakarta	100,00%	1998	Beroperasi	Rp1,030,171
Yayasan Kesejahteraan Karyawan PT Angkasa Pura I (Persero) (YAKKAP I)	Yayasan Kesejahteraan Karyawan	Jakarta	100,00%	2003	Beroperasi	Rp674,287

Tabel 5 berikut menunjukkan tren distribusi pendapatan aeronautika dan non-aeronatika, dimana bandara di wilayah Asia-Pasific sudah mencapai 48% pendapatan non-aeronautika, bandara dengan penumpang diatas 40 juta/tahun sudah mencapai 45% pendapatan non-aeronautika, dan bandara di kelompok Next 11 (11 *countries*) yaitu Bangladesh, Egypt, Indonesia, Iran (Islamic Republic of Iran), Mexico, Nigeria, Pakistan, Philippines, Korea (Rep of Korea), Turkey, Vietnam sudah mencapai 46% pendapatan non-aeronautika

**Tabel 5. Distribusi Pendapatan Aeronautika dan Non-Aeronautika
(PT Angkasa Pura I, 2017)**

	Pendapatan Aeronautika	Pendapatan Non-aeronautika	Pendapatan Non-operasional	
Wilayah	Africa	69.5%	26.8%	3.7%
	Asia-Pacific	49.9%	48.2%	1.9%
	Europe	59.0%	38.4%	2.6%
	Latin America-Caribbean	59.4%	38.2%	2.4%
	Middle East	50.4%	48.1%	1.5%
	North America	54.4%	35.7%	9.9%
	World	55.5%	40.4%	4.1%
	PT Angkasa Pura I (Persero)	59.7%	40.3%	2.3%
Ukuran Bandara (Penumpang)	<1m	53.5%	26.7%	19.8%
	1-5m	57.7%	32.9%	9.4%
	5-15m	57.4%	35.7%	6.9%
	15-25m	55.3%	40.8%	3.9%
	25-40m	57.9%	40.3%	1.8%
	>40m	51.3%	45.6%	3.1%
	PT Angkasa Pura I (Persero)	59.7%	40.3%	2.3%
Model Kepemilikan	Public ownership (100%)	52.4%	41.9%	5.7%
	Public-private partnership (PPP)	62.1%	35.7%	2.2%
	Private ownership (100%)	58.0%	39.2%	2.7%
	PT Angkasa Pura I (Persero)	59.7%	40.3%	2.3%
Prospek Pasar Terpilih	Negara Maju	54.3%	41.0%	4.7%
	Major advanced economies (G7)	55.0%	38.7%	6.3%
	Euro area	59.4%	37.8%	2.8%
	European Union	59.4%	37.8%	2.8%
	Negara Ekonomi Berkembang	58.8%	38.9%	2.3%
	Emerging and developing Asia	58.9%	39.4%	1.7%
	ASEAN-5 ³	62.5%	35.3%	2.3%
	Sub-Saharan Africa	72.6%	25.9%	1.5%
	Pasar Modal			
	BRICS ⁴	57.9%	40.6%	1.5%
	Next 11 ⁵	51.3%	46.2%	2.6%
	MINT ⁶	59.2%	38.6%	2.2%
	Emerging aviation markets	56.9%	41.3%	1.8%
	Major exporters of manufactured goods	54.6%	40.6%	4.8%
	PT Angkasa Pura I (Persero)	59.7%	40.3%	2.3%

3. PENELITIAN TERKAIT

(1) Kasarda, J. D. (2014) dalam *article Big plans for Panama. Airport World, 16(3), 1-8*; menyatakan strategi *Panatotropolis*, Bandara Tocumen mendukung operasional perusahaan internasional dan perusahaan lokal Panama, agar efisien serta menawarkan layanan dan fasilitas untuk pebisnis, wisatawan, dan masyarakat sekitar. Pengembangan 330 hektar, tahap pertama, untuk area pusat logistik, distribusi, dan manufaktur ringan terintegrasi dengan pusat bisnis

internasional dan daerah pemukiman. Pusat bisnis internasional terdiri dari kompleks perkantoran, hotel khusus pebisnis, fasilitas pertemuan, perdagangan dan pameran, ini menjadi ambisi *hub* bisnis Panatropolis (Kasarda, 2014)



Gambar 4. Airport City Bandara Tocumen, Panama (Kasarda, 2014)

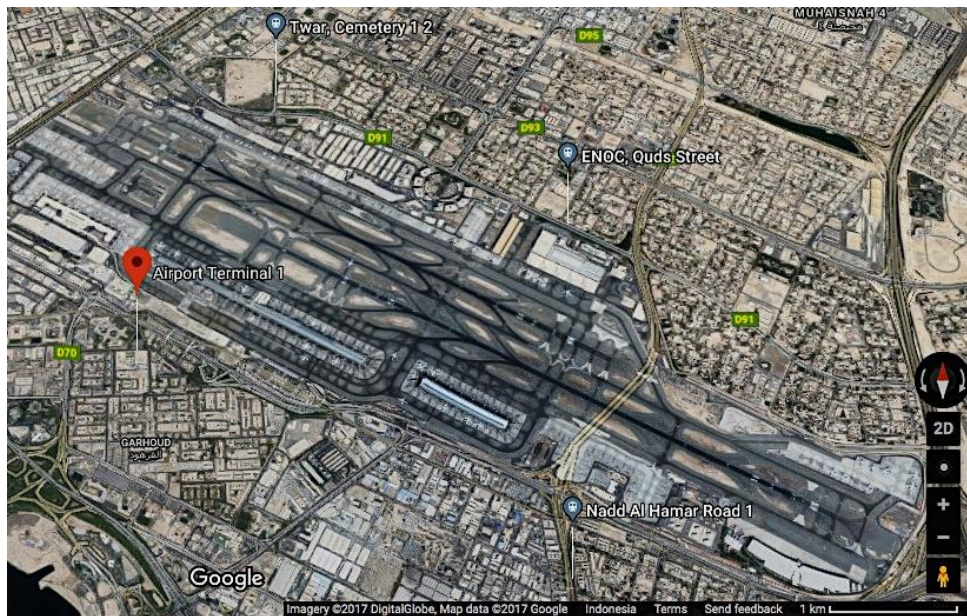
(2) Appold, S. J., & Kasarda, J. D. (2013) dalam *article The Airport City Phenomenon: Evidence from Large US Airports. Urban Studies*, 50(6), 1239–1259. <http://doi.org/10.1177/0042098012464401>, menyatakan transportasi udara untuk perjalanan wisata, perjalanan bisnis dan pengiriman barang, meningkat dengan cepat selama beberapa dekade terakhir, memunculkan fenomena kota bandara (*aerocity*). Bandara komersial yang ramai, sebagai pusat simpul transportasi di wilayah metropolitan yang luas, seperti pelabuhan dan terminal kereta api di masa lalu, menampung tenaga kerja, melayani penumpang, memfasilitasi wisatawan. Analisis di 25 bandara utama di USA dan kota-kota area bandara menunjukkan bahwa konsentrasi kota bandara (*aerocity*) dalam jarak 2,5 mil dari bandara, menjadi substansial, setengah dari jarak 2,5 mil titik pusat CBD, menjadi berkembang (Appold & Kasarda, 2013)

(3) Kasarda, J. D. (2010) dalam *article global airport cities. Insight Media Sovereign House 26-30 London Road Twickenham TW1 3RW United Kingdom. Retrieved from www.GlobalAirportCities.com*, menyatakan Bandara, menarik perkembangan

komersial, seiring lalu lintas penumpang dan kargo yang meningkat dan perkotaan berkembang ke luar hingga di sekitar bandara. Pertumbuhan area bandara didukung pengembangan bisnis jasa transportasi udara, bisnis konsumen transportasi udara, bisnis wisatawan dan karyawan, serta bisnis perusahaan yang mencari lokasi dengan akses jalan raya regional yang baik. Kegiatan bisnis ini menciptakan efek *ratcheting*, mempercepat pertumbuhan area bandara. Kota bandara sangat menarik bagi: (1) penumpang, bisnis sektor jasa, dan bisnis pengirim barang (kargo), (2) bisnis yang berkembang karena pertumbuhan area bandara utama yang terus meningkat dan, (3) operator bandara dan mitra bisnis, mereka mendapat keuntungan finansial. Kota bandara, terintegrasi dalam pengembangan properti komersial dan pengembangan lahan guna menghasilkan pendapatan non-aeronautika, termasuk melayani wisatawan, bisnis, dan kargo. Model ini digunakan dalam perencanaan bandara *greenfield*, di Hong Kong, Incheon, Kuala Lumpur dan Dubai, berkembang menjadi *Aerotropolis* yang penuh sesak. Inti ruang dan fungsional kota bandara adalah terminal penumpang, saat ini menyamai alun-alun perkotaan, beroperasi sebagai perhubungan komersial multimodal yang menawarkan berbagai barang dan layanan khusus. Fungsi perkotaan seperti kompleks perkantoran, hotel, dan pameran berkembang di area dekat terminal, serupa dengan kawasan bisnis metropolitan yang mengelilingi alun-alun perkotaan, menciptakan lingkungan perkotaan di sekitar bandara. Seiring bisnis penerbangan *linked cluster* lebih jauh ke luar, terutama di sepanjang menghubungkan koridor transportasi, *Aerotropolis* yang lebih ekspansif (wilayah perkotaan terpadu) terbentuk. Evolusi bentuk urban baru ini, dimulai dengan terminal komersial dan kemudian bergerak secara progresif ke luar kota bandara dan kemudian *aerotropolis* yang lebih besar (Kasarda, 2010)



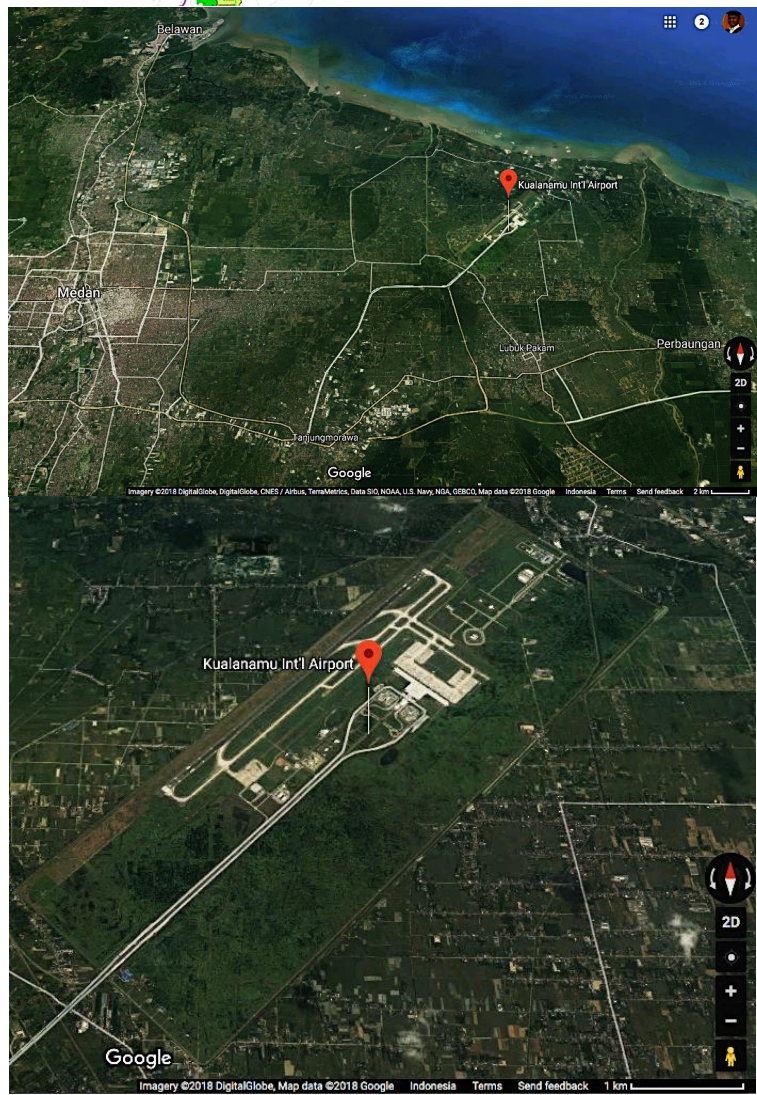
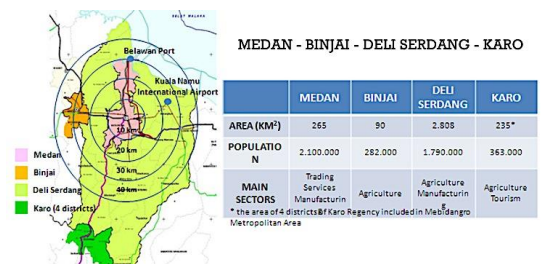
Gambar 5. Kuala Lumpur Airport City (Google Maps, 2017)



Gambar 6. Dubai Airport City (Google Maps, 2017)

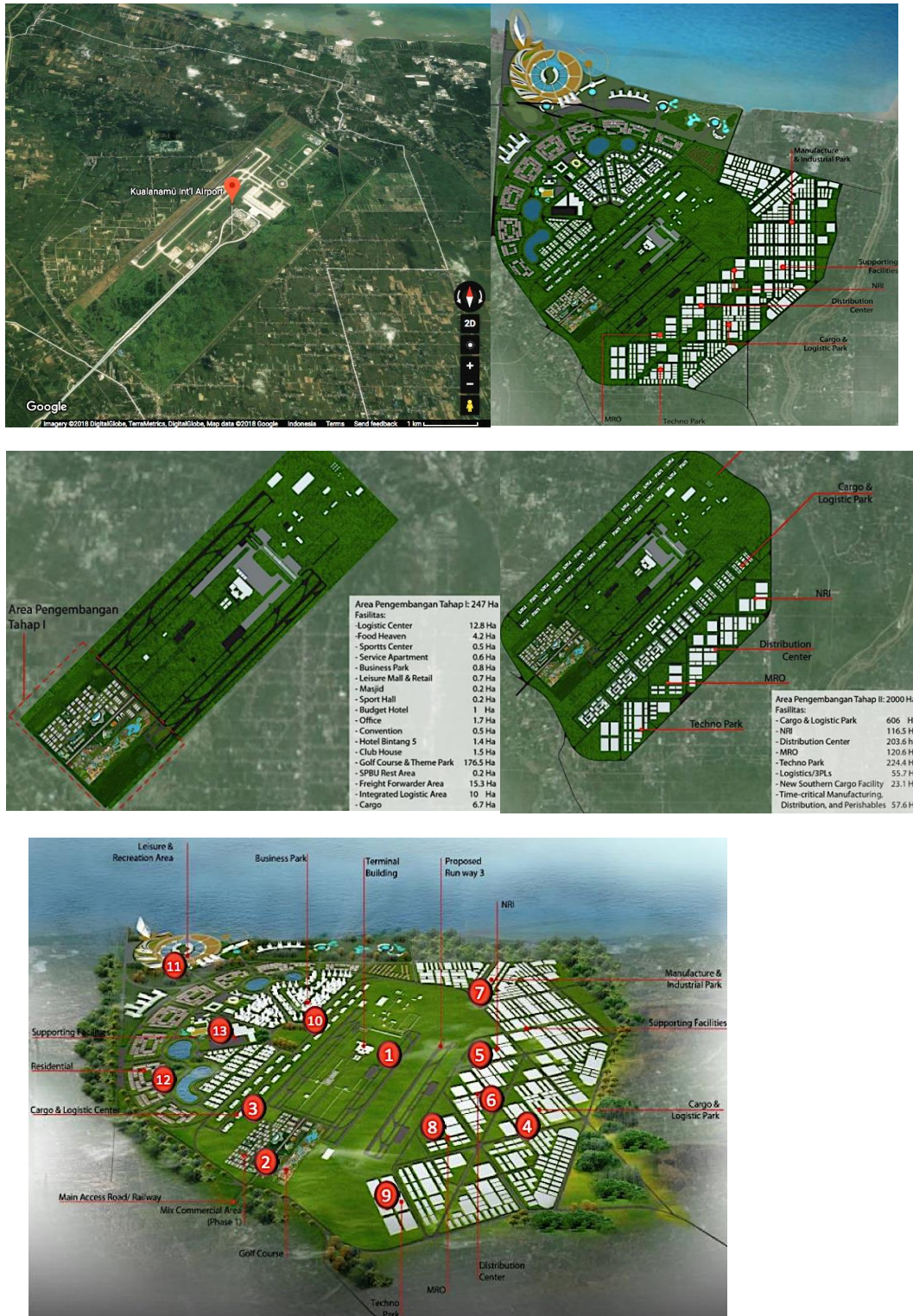
(4) Nasution, A. D., Harisdani, D. D., & Napitupulu, P. P. (2017) dalam *article The implementation of aerotropolis concept on new town planning and design in Mebidangro, Sumatera Utara*. In *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering (Vol. 180)*. <http://doi.org/10.1088/1757-899X/180/1/012293>, kota Mebidangro adalah wilayah metropolitan di Propinsi Sumatera Utara yang terdiri dari beberapa kabupaten dan kota di Medan, Binjai, Deli Serdang, dan Karo, menjadi salah satu perkembangan strategis nasional yang telah ditetapkan oleh Presiden, bandara Kualanamu International sebagai pusat transportasi

internasional, *aerotropolis*, sebuah konsep kota baru yang didasarkan pada fungsi strategis bandara dalam menghasilkan dan mempercepat aktivitas ekonomi di *aerotropolis*. Struktur ruang, tata guna lahan dan desain perkotaan dianalisis, *aerotropolis* sesuai dengan visi pengembangan Mebidangro dalam meningkatkan aktivitas ekonomi serta kualitas hidup masyarakat, harus menghadapi beberapa masalah kepemilikan lahan dan kesiapan masyarakat, cara untuk menerapkan teori perencanaan dan desain kota *aerotropolis* yang sesuai dengan kondisi lingkungan setempat (Nasution, Harisdani, & Napitupulu, 2017)



Gambar 7. Kualanamu Airport City (Nasution et al., 2017)

(5) Basauli Lubis Umar (2017) dalam article *the aerocity: the future of indonesian airport*, menjelaskan perbandingan pengembangan beberapa airport di dunia dan di Indonesia, antara lain airport city di Changi Singapore, Incheon Seoul, Schipol Amsterdam, Soekarno Hatta Cengkareng, Kualanamu Deli Serdang dan Kertajati Majalengka.



Gambar 8. Kualanamu Airport and AeroCity (Lubis, 2015)

4. ANALISIS DESKRIPTIF

4.1. Pengelolaan Kawasan Properti Dan Wisata Di Daerah

PT Pembangunan Jaya Ancol merupakan salah satu pengelola kawasan properti dan wisata yang tergolong unggul. Pemegang saham Utama PT Pembangunan Jaya Ancol terdiri dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (72%) dan PT Pembangunan Jaya (18%). Pada awalnya, dalam rangka pengembangan kawasan Ancol sebagai kawasan wisata terpadu, pada tahun 1966, Pemerintah DKI Jakarta (Pemda DKI) menunjuk PT Pembangunan Ibu Kota Jakarta Raya (PT Pembangunan Jaya) sebagai Badan Pelaksana Pembangunan Proyek Ancol (BPPP Ancol) berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya No.1b/3/1/26/1966 tanggal 19 Oktober 1966. Pada tahun 1966, Perusahaan memulai kegiatan operasinya secara komersial. Pada tanggal 10 Juli 1992, status BPPP Ancol diubah menjadi suatu badan hukum, yaitu menjadi PT Pembangunan Jaya Ancol, dengan komposisi kepemilikan sahamnya adalah Pemda DKI sebesar 80% dan PT Pembangunan Jaya sebesar 20% (PT Jaya Ancol, 2017)

PT Pembangunan Jaya Ancol berusaha dalam bidang (PT Jaya Ancol, 2017):

- (1) Real estat, yaitu pembangunan, penjualan dan penyewaan bangunan dan penjualan tanah kavling;
- (2) Pariwisata, termasuk mengelola taman bermain dan arena rekreasi, pasar seni dan dermaga

Pendapatan segmen properti tahun 2016 PT Pembangunan Jaya Ancol meningkat sebesar 5,17% dari Rp189,99 Miliar di tahun 2015 menjadi Rp199,81 Miliar di tahun 2016, sebagian besar didorong oleh penjualan apartemen northland. Sisi laba, segmen properti mengalami penurunan sebesar 178,41% dari laba Rp 105.667,91 milyar di tahun 2015 menjadi rugi Rp 82.858,24 milyar di tahun 2016. Segmen bisnis properti komersial lainnya adalah segmen rekreasi mencakup beberapa unit usaha yaitu Taman Impian, Dunia fantasi, *Atlantis Water Adventure*, *ocean Dream* Samudera, *Sea World* Ancol dan *Ecopark*, serta segmen resor mencakup Putri Duyung Ancol dan Bidadari *Eco Resort*. Keduanya mencatat kenaikan pendapatan 16,21% dari Rp930,3 miliar di tahun 2015 menjadi Rp1,08 triliun di tahun 2016. Bisnis rekreasi juga ditopang oleh bisnis souvenir, kuliner dan sponsor dengan kenaikan pendapatan sebesar 38,45% dari Rp131,92 milyar di tahun 2015 menjadi Rp182,65 miliar di tahun 2016. Peningkatan pengunjung di tahun 2016 relatif kecil, yaitu sebesar 1,69% dari 17.782.734 di tahun 2015 menjadi 18.082.953, namun kenaikan

tersebut didukung oleh kenaikan spending per pengunjung sebesar 14,53% dari Rp52.203,- di tahun 2015 menjadi Rp59.786,- di tahun 2016 sehingga pendapatan segmen rekreasi dan resor mengalami kenaikan (PT Jaya Ancol, 2017)

PT Angkasa Pura Hotel bergerak di bidang usaha penyediaan akomodasi pariwisata. Beberapa produk/jasa yang disediakan Angkasa Pura Hotel yaitu perusahaan melaksanakan kegiatan perhotelan dengan menyelenggarakan penyediaan kamar tempat menginap, penyediaan ruangan/tempat konvensi, kongres dan pameran, termasuk pelayanan makan dan minum, pelayanan cucian dan kegiatan lain yang terkait dengan usaha perhotelan. Angkasa Pura Hotel juga memiliki anak perusahaan bernama Kulinair yang dibentuk sejak 25 Oktober 2013. Kulinair bergerak di bidang pelayanan jasa catering penerbangan (inflight catering services). PT Angkasa Pura Hotel didirikan berdasarkan akte Nomor 03 oleh Notaris Nanda Fauz Iwan SH, MKn tanggal 6 Januari 2012. Entitas anak ini didirikan atas persetujuan Dewan Komisaris Angkasa Pura Airports Nomor 192/DK.API/2011 tanggal 15 Desember 2011. Pendirian perusahaan ini telah disahkan melalui Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor: AHU-03688. AH.01.01. Tahun 2012 tanggal 20 Januari 2012. Berdasarkan Surat Persetujuan Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) No. S-726/MBU/2012 tanggal 14 Desember 2012 tentang persetujuan penambahan setoran modal PT Angkasa Pura I (Persero) kepada PT Angkasa Pura Hotel (Entitas Anak), Perusahaan telah meningkatkan setoran modalnya sebesar Rp84,405 miliar, sehingga total setoran modal perusahaan menjadi Rp119,865 miliar. Peningkatan setoran modal tersebut telah diaktakan berdasarkan akta No. 01 tanggal 18 Februari 2013 dari Nanda Fauz Iwan, SH, Notaris di Jakarta Selatan, yang telah mendapatkan pengesahan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. AHU-12360. AH.01.02. Tahun 2013 tanggal 11 Maret 2013. Dengan demikian, modal dasar meningkat menjadi sebesar Rp400 miliar dan setoran modal menjadi sebesar Rp119,9 miliar. Modal dasar Rp120 miliar terbagi dalam 120.000 lembar saham dengan nilai nominal saham sebesar Rp1 juta dan telah disetor penuh Rp35,50 miliar. Kepemilikan saham Angkasa Pura Airports pada perusahaan ini sebanyak 35.460 saham, senilai Rp35,46 miliar atau 99,97% (PT Angkasa Pura I, 2017)

Pada tahun 2015, kinerja Angkasa Pura Hotel menunjukkan hasil yang Baik. Pada Laporan Posisi Keuangan Angkasa Pura Hotel tercatat peningkatan aset sebesar Rp138,41 miliar atau 54,06%, peningkatan liabilitas sebesar Rp134,98 miliar atau 79,50%, dan

peningkatan ekuitas sebesar Rp3,44 miliar atau 3,99%. Realisasi laba rugi bersih tahun berjalan Angkasa Pura Hotel mengalami peningkatan sebesar Rp15,55 miliar atau 128,66%. Peningkatan ini berasal dari pendapatan yang mengalami peningkatan sebesar Rp23,74 miliar atau 47,63% dari Rp49,85 miliar di tahun 2014 menjadi Rp73,60 miliar di tahun 2015. *return on asset* dan *return on equity* perusahaan sudah tidak lagi menunjukkan nilai negatif seperti tahun sebelumnya. *Return on asset* dan *return on equity* Angkasa Pura Hotel tercatat masing-masing sebesar 0,87% dan 3,83%. Tahun 2016 dilakukan pengalihan hutang PT Angkasa Pura Hotel kepada PT Angkasa Pura I sebesar Rp143,5 miliar dan bunganya menjadi penambahan setoran modal, sebagai bagian dari pendanaan pembangunan hotel di Bandara Ngurah Rai Bali, selain itu dilakukan penambahan modal disetor sebesar Rp136,5 miliar kepada PT Angkasa Pura Hotel, sebagai bagian dari pendanaan pembangunan Hotel di Bandara Ngurah Rai Bali dan memperkuat struktur permodalan (PT Angkasa Pura I, 2017)

4.2. Wisata dan Produk Domestik Bruto (PDB)

Perkembangan industri suatu daerah yang diukur dengan pertumbuhan industri menunjukkan pertumbuhan produksi barang dan jasa di suatu wilayah dalam selang waktu tertentu. Produksi tersebut diukur dalam konsep nilai tambah (*value added*) yang diciptakan oleh sektor-sektor industri di wilayah bersangkutan yang secara total dikenal sebagai Produk Domestik Bruto (PDB). Dengan demikian, PDB dapat digunakan sebagai salah satu indikator untuk mengukur kinerja industri suatu daerah atau sebagai cerminan keberhasilan suatu pemerintahan dalam menggerakkan sektor-sektor industri. Dalam penyusunan PDB menurut lapangan usaha, klasifikasi yang digunakan mencakup 17 (tujuh belas) kategori lapangan usaha yaitu: Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan; Pertambangan dan Pengalihan; Industri Pengolahan; Pengadaan Listrik dan Gas; Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang; Konstruksi; Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor; Transportasi dan Pergudangan; Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum; Informasi dan Komunikasi; Jasa Keuangan dan Asuransi; Real Estat; Jasa Perusahaan; Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib; Jasa Pendidikan; Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial dan Jasa Lainnya (BPS, 2016)

Sektor wisata masuk dalam Lapangan Usaha Jasa Lainnya merupakan gabungan 4 kategori pada KBLI 2009. Kategori ini mempunyai kegiatan yang cukup luas yang meliputi: Kesenian, Hiburan, dan Rekreasi; Jasa Reparasi Komputer Dan Barang Keperluan Pribadi

Dan Perlengkapan Rumah Tangga; Jasa Perorangan yang Melayani Rumah Tangga; Kegiatan Yang Menghasilkan Barang dan Jasa Oleh Rumah Tangga Yang Digunakan Sendiri untuk Memenuhi Kebutuhan; Jasa Swasta Lainnya termasuk Kegiatan Badan Internasional, seperti PBB dan perwakilan PBB, Badan Regional, IMF, OECD, dan lain- lain (BPS, 2016)

4.3. Analisis Pengembangan Bandar Udara dan Wisata Muslim di Sumatera Utara

Transportasi udara dan bandar udara merupakan kunci bagi pengembangan wisata halal dan wisata muslim di Indonesia. Provinsi Sumatera Utara dengan budaya melayu yang sangat kental dengan ke-Islamannya, akan semakin berkembang wisata muslim serta wisata halalnya bila disertai dengan percepatan pengembangan bandar udara yang berkelas internasional di wilayah tersebut. Analisis pengembangan bandar udara dan wisata muslim di provinsi Sumatera Utara, berdasarkan kinerja bandar udara Kualanamu yang berlokasi di wilayah Deli Serdang, berdekatan dengan Kota Medan dan pelabuhan Belawan.

Tabel 6. WEB-GIS *Baggage Unloaded* www.i-partnership.info

 AIRPORT PERFORM Bagasi/Baggage (kg) Bongkar/ Unloaded			
No.	Bandara	Kota/ Kabupaten	Nilai
1	Soekarno Hatta (Tangerang)	Tangerang Kota	145.535.628,00
2	Juanda (Sidoarjo)	Sidoarjo Kab.	50.415.690,00
3	Kualanamu (Medan)	Deli Serdang Kab.	39.100.465,00

Tabel 7. WEB-GIS *Baggage loaded* www.i-partnership.info

 AIRPORT PERFORM Bagasi/Baggage (kg) Muat/ Loaded			
No.	Bandara	Kota/ Kabupaten	Nilai
1	Soekarno Hatta (Tangerang)	Tangerang Kota	159.813.321,00
2	Juanda (Sidoarjo)	Sidoarjo Kab.	55.230.072,00
3	Ngurah Rai (Badung)	Badung Kab.	38.054.688,00
4	Kualanamu (Medan)	Deli Serdang Kab.	30.878.512,00

Tabel 8. WEB-GIS Cargo Unloaded www.i-partnership.info

 AIRPORT PERFORM Barang/ Cargo (kg) Bongkar/ Unloaded			
No.	Bandara	Kota/ Kabupaten	Nilai
1	Jayawijaya (Wamena)	Jayawijaya Kab.	114.756.518,00
2	Soekarno Hatta (Tangerang)	Tangerang Kota	77.521.419,00
3	Sepinggan (Balikpapan)	Balikpapan Kota	34.070.810,00
4	Hasanuddin (Makassar)	Makassar Kota	26.822.611,00
5	Hang Nadim (Batam)	Batam Kota	25.418.917,00
6	Juanda (Sidoarjo)	Sidoarjo Kab.	25.109.098,00
7	Kualanamu (Medan)	Deli Serdang Kab.	22.518.727,00

Tabel 9. WEB-GIS Cargo Unloaded www.i-partnership.info

 AIRPORT PERFORM Barang/ Cargo (kg) Muat/ Loaded			
No.	Bandara	Kota/ Kabupaten	Nilai
1	Soekarno Hatta (Tangerang)	Tangerang Kota	210.888.766,00
2	Sentani (Jayapura)	Jayapura Kab.	161.416.941,00
3	Juanda (Sidoarjo)	Sidoarjo Kab.	45.178.370,00
4	Hasanuddin (Makassar)	Makassar Kota	26.091.874,00
5	Sepinggan (Balikpapan)	Balikpapan Kota	16.979.564,00
6	Kualanamu (Medan)	Deli Serdang Kab.	14.894.530,00

Tabel 10. WEB-GIS *Passenger Departure* www.i-partnership.info

 AIRPORT PERFORM Penumpang/ Passenger (Person) Berangkat/ Departure			
No.	Bandara	Kota/ Kabupaten	Nilai
1	Soekarno Hatta (Tangerang)	Tangerang Kota	19.151.202,00
2	Juanda (Sidoarjo)	Sidoarjo Kab.	6.821.775,00
3	Ngurah Rai (Badung)	Badung Kab.	4.191.558,00
4	Hasanuddin (Makassar)	Makassar Kota	3.306.534,00
5	Sepinggan (Balikpapan)	Balikpapan Kota	3.242.802,00
6	Kualanamu (Medan)	Deli Serdang Kab.	3.226.695,00

Tabel 11. WEB-GIS *Passenger Arrival* www.i-partnership.info

 AIRPORT PERFORM Penumpang/ Passenger (Person) Datang/ Arrival			
No.	Bandara	Kota/ Kabupaten	Nilai
1	Soekarno Hatta (Tangerang)	Tangerang Kota	20.802.860,00
2	Juanda (Sidoarjo)	Sidoarjo Kab.	7.731.353,00
3	Ngurah Rai (Badung)	Badung Kab.	4.276.388,00
4	Hasanuddin (Makassar)	Makassar Kota	3.793.351,00
5	Sepinggan (Balikpapan)	Balikpapan Kota	3.301.423,00
6	Kualanamu (Medan)	Deli Serdang Kab.	3.024.679,00

Tabel 12. WEB-GIS Aircraft Departure www.i-partnership.info

 AIRPORT PERFORM Pesawat/Aircraft Berangkat/ Departure			
No.	Bandara	Kota/ Kabupaten	Nilai
1	Soekarno Hatta (Tangerang)	Tangerang Kota	148.782,00
2	Juanda (Sidoarjo)	Sidoarjo Kab.	61.499,00
3	Hasanuddin (Makassar)	Makassar Kota	43.811,00
4	Ngurah Rai (Badung)	Badung Kab.	36.917,00
5	Sepinggan (Balikpapan)	Balikpapan Kota	33.405,00
6	Sentani (Jayapura)	Jayapura Kab.	29.680,00
7	Kualanamu (Medan)	Deli Serdang Kab.	25.554,00

Tabel 13. WEB-GIS Aircraft Arrival www.i-partnership.info

 AIRPORT PERFORM Pesawat/Aircraft Datang/ Arrival			
No.	Bandara	Kota/ Kabupaten	Nilai
1	Soekarno Hatta (Tangerang)	Tangerang Kota	152.914,00
2	Juanda (Sidoarjo)	Sidoarjo Kab.	61.412,00
3	Hasanuddin (Makassar)	Makassar Kota	43.807,00
4	Ngurah Rai (Badung)	Badung Kab.	36.966,00
5	Sepinggan (Balikpapan)	Balikpapan Kota	33.405,00
6	Sentani (Jayapura)	Jayapura Kab.	28.182,00
7	Kualanamu (Medan)	Deli Serdang Kab.	23.804,00

5. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis kinerja bandar udara, merupakan kunci bagi pengembangan wisata halal dan wisata muslim di Indonesia, khususnya provinsi Sumatera Utara dengan budaya melayu yang sangat kental dengan ke-Islamannya, akan semakin berkembang wisata muslim serta wisata halalnya bila disertai dengan percepatan pengembangan bandar udara

yang berkelas internasional yaitu bandar udara Kualanamu yang berlokasi di wilayah Deli Serdang, berdekatan dengan Kota Medan dan pelabuhan Belawan. Kinerja bandara tersebut se-Indonesia merupakan peringkat ke-3 dalam Bagasi Bongkar, ke-4 dalam Bagasi Muat, ke-6 dalam Penumpang Datang/Pergi dan Kargo Muat, serta ke-7 dalam Pesawat Datang/Pergi dan Kargo Bongkar. Hal ini menunjukkan optimisme dalam pengembangan wisata muslim dan wisata halal di wilayah Sumatera Utara.

DAFTAR PUSTAKA

- Appold, S. J., & Kasarda, J. D. (2013). The Airport City Phenomenon: Evidence from Large US Airports. *Urban Studies*, 50(6), 1239–1259. <http://doi.org/10.1177/0042098012464401>
- Bank indonesia. (2017). perkembangan properti komersial, triwulan III-2017, III. Retrieved from www.bi.go.id
- BPS. (2016). *Produk Domestik Bruto Indonesia Triwulan 2012-2016*. Retrieved from https://www.bps.go.id/website/pdf_publicasi/Produk-Domestik-Bruto-Indonesia-Triwulanan-2012-2016--.pdf
- BPS. (2017). *Statistical Yearbook of Indonesia 2017*. BPS statistics indonesia. Retrieved from <https://www.bps.go.id>
- IATA. (2017). *State of the region : Asia-Pacific, Economy, December 2017*. Retrieved from <http://www.iata.org/publications/economics/Pages/regional.aspx>
- InterVISTAS. (2015). *Asia Pacific Commercial Air Transport: Current and Future Economic Benefits*. vancouver, canada. Retrieved from <http://www.iata.org/policy/promoting-aviation/Documents/intervistas-report-aspac-dec2015.pdf>
- Jian, H., Pan, H., Xiong, G., & Lin, X. (2017). The Impacts of Civil Airport layout to Yunnan Local Tourism Industry. *Transportation Research Procedia*, 25, 77–91. <http://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.383>
- Kasarda, J. D. (2010). *global airport cities*. Insight Media Sovereign House 26-30 London Road Twickenham TW1 3RW United Kingdom. Retrieved from www.GlobalAirportCities.com
- Kasarda, J. D. (2014). Big plans for Panama. *Airport World*, 16(3), 1–8.
- Kementerian Perhubungan. (2013). *peraturan menteri perhubungan PM 69 tahun 2013 tentang tatanan kebandarudaraan nasional*.
- Kementerian Perhubungan. (2017). Bandar Udara Indonesia. Retrieved from <http://hubud.dephub.go.id/?id=bandara/index>
- Lubis, B. U. (2015). THE AEROCITY : The Future of Indonesian Airport. *Architectural Research Group*, (November).
- Nasution, A. D., Harisdani, D. D., & Napitupulu, P. P. (2017). The implementation of aerotropolis concept on new town planning and design in Mebidangro, Sumatera Utara. In *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* (Vol. 180). <http://doi.org/10.1088/1757-899X/180/1/012293>
- PT Angkasa Pura I. (2017). *2016 annual report*. PT Angkasa Pura I (Persero).
- PT Jaya Ancol. (2017). *2016 annual report, Driving Future Growth : Strengthening Foundation & Consolidation*. Jakarta, Indonesia: PT Jaya Ancol. Retrieved from <https://www.ancol.com/>