

PRINSIP-PRINSIP MANAJEMEN PENGELOLAAN BANDAR UDARA

Baiq Setiani

Universitas Suryadarma
E-mail: baiqsetiani@yahoo.com

Abstrak: Pengelolaan Bandar udara sangat penting dan berperan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, karena setiap waktu terjadi pergerakan lalu-lintas pesawat yang datang dan pergi ke atau dari sebuah bandar udara baik dari dalam maupun luar negeri. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui (1) apa saja peran dari sebuah bandara, (2) bagaimana pengelolaan sebuah bandara, dan (3) perbedaan antara bandara komersial dengan bandara yang dikelola oleh Angkatan Udara. Metode yang digunakan adalah studi pustaka dan pendekatan deskriptif eksploratif. Dapat disimpulkan bahwa: 1. Peran penting bandara, yaitu sebagai (a) simpul dalam jaringan transportasi udara, (b) pintu gerbang kegiatan perekonomian, (c) tempat kegiatan alih moda transportasi, (d) pembuka isolasi daerah, (e) penanganan bencana, dan (f) prasarana memperkuat kedaulatan negara. 2. Pengelolaan bandara perlu perencanaan dan komunikasi yang intens kepada masyarakat, pekerja, perusahaan-perusahaan industri penerbangan, dan kekuatan politik. Pihak swasta perlu dilibatkan dalam bentuk kerjasama *operations and management contract with major capital expenditure*, yang paling banyak direalisasikan dalam kerja sama pemerintah dan swasta dalam pengelolaan bandar udara. 3. Perbedaan antara bandar udara dengan pangkalan udara berada di (a) tujuan pembangunan, (b) tujuan bersama, (c) fasilitas pelayanan, (d) *restricted area*, (e) kegiatan operasional, dan (f) bawah kendali.

Kata kunci: bandar udara, pengelolaan, penerbangan.

Abstract: The management of the airport is very important and plays a role in boosting economic growth, because every time the aircraft traffic movement happening come and go to or from an airport both from within and outside the country. The purpose of this research is to know (1) what are the roles of an airport, (2) how the management of an airport, and (3) the difference between the commercial airports with the airport, managed by the air force. The methods used is study literature and descriptive approach and exploratory. It can be concluded that: 1. the important role of the airport are: (a) as a node in a network of air transport, (b) a gateway economy activities, (c) the place of activity over the mode of transportation, (d) the opening of regional isolation, (e) the handling of disasters, and (f) strengthen the infrastructure of State sovereignty. 2. The management of the airport needs planning and intense communication to the public, workers, companies, the aviation industry and the political power. Private parties need to be involved in this form of cooperation operations and management contract with major capital expenditure, which was realized in most Government and private cooperation in the management of airports. 3. The difference between airports with air bases are on (a) the purpose of development, (b) common purpose, (c) on-site service, (d) restricted areas, operational activities (e), and (f) under control.

Key words: airports, management, flight.

PENDAHULUAN

Latar belakang penulisan makalah ini adalah tentang pentingnya pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur bandar udara yang mutlak dan wajib dilakukan oleh operator bandar udara agar kegiatan penyediaan fasilitas dan jasa pelayanan yang berlangsung dapat lancar. Hal yang perlu dicermati adalah cara pengelolaan bandar udara tersebut harus sesuai dengan prinsip-prinsip manajemen yaitu *efektifitas, efisien, dan andal*. Sehingga, kualitas bandar udara tersebut sesuai dengan standar internasional.

Bandar udara sebagai pintu gerbang dan salah satu infrastruktur transportasi yang wajib ada pada setiap Negara, merupakan suatu simpul dari suatu sistem transportasi udara yang memiliki peran sangat penting.

Bandar udara berhubungan dengan pertumbuhan ekonomi karena setiap waktu terjadi pergerakan lalu-lintas pesawat yang datang dan pergi ke atau dari sebuah bandar udara baik dari dalam maupun luar negeri. Berbagai kegiatan yang meliputi data pesawat, data penumpang, data barang angkutan berupa cargo, pos dan bagasi penumpang yang berarti terjadi aktivitas ekonomi.

Bandar udara dewasa ini memiliki peran sebagai *front input* dari suatu rantai nilai transportasi udara, dituntut adanya suatu manajemen pengelolaan barang maupun manusia yang aman, efektif, dan efisien sesuai standar yang berlaku secara internasional. Oleh karena itu perlu adanya kebijakan umum yang sanggup menjamin terwujudnya tata manajemen bandar udara yang efisien, efektif dan andal.

Istilah bandar udara dan pangkalan udara sebenarnya merujuk pada area atau fasilitas yang sama. Perbedaannya terletak pada fungsinya apakah untuk kepentingan penerbangan sipil atau penerbangan militer. Bandar udara adalah istilah yang umumnya dipergunakan untuk kegiatan penerbangan sipil (*civil aviation*), sedangkan pangkalan udara adalah istilah yang umumnya dipergunakan untuk kegiatan penerbangan militer (pertahanan negara).

Permasalahannya, terkadang menjadi rancu karena ada beberapa bandara dan lanud itu sebenarnya merupakan satu obyek atau area yang sama. Bedanya hanyalah pada kepentingan untuk kepentingan penerbangan sipil dan penerbangan sipil, yang secara fisik tampak pada lokasi parkir pesawat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan terminal penumpangnya berikut aksesnya ke moda transportasi lainnya. Contohnya adalah Lanud Halim Perdanakusuma milik TNI AU yang juga dipergunakan sebagai bandar udara untuk penerbangan sipil yang dioperasikan oleh PT Angkasa Pura II (Persero).

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk mengetahui (1) Apa saja peran dari sebuah bandar udara, (2) Bagaimana pengelolaan bandar udara itu, dan (3) Apa saja perbedaan antara bandar udara komersial dan bandar udara yang dikelola oleh TNI AU. Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah studi pustaka dan pendekatan kualitatif dari sumber informasi lainnya.

PEMBAHASAN

Asal Mula Bandar Udara

Pada masa awal penerbangan, bandar udara hanyalah sebuah tanah lapang berumput yang dapat didarati pesawat dari arah mana saja tergantung arah. Di masa, bandar udara mulai dibangun permanen seiring meningkatnya penggunaan dan mulai terlihat seperti sekarang. Setelah perang, bandar udara mulai ditambahkan fasilitas untuk melayani penumpang. Sekarang, bandar udara bukan hanya tempat untuk naik dan turun pesawat. Dalam perkembangannya, berbagai fasilitas ditambahkan seperti toko-toko, restoran, pusat kebugaran, dan butik-butik merek ternama apalagi di bandar udara-bandar udara baru.

Pengertian Bandar Udara

Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Annex 14 dari (*International Civil Aviation Organization*), Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi bandar udara menurut adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Kegunaan bandar udara selain sebagai terminal lalu lintas manusia / penumpang juga sebagai terminal lalu lintas barang. Untuk itu, di sejumlah bandar udara yg berstatus bandar udara internasional ditempatkan petugas bea dan cukai. Di Indonesia, bandar udara yang berstatus bandar udara internasional antara lain Polonia (Medan), Soekarno-Hatta (Cengkareng), Juanda (Surabaya), Sepinggan (Balikpapan), Hasanudin (Makassar) dan masih banyak lagi. Bandar udara kebanyakan digunakan untuk tujuan komersial namun ada beberapa bandar udara yang berfungsi sebagai landasan pesawat militer. Pedoman-pedoman perencanaan bandar udara secara detail ada pada peraturan-peraturan yang dikeluarkan FAA dan ICAO, di Indonesia sendiri aturan-aturan tersebut tercakup dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan dan Ketentuan Menteri Perhubungan No. KM 44 Tahun 2002 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional. Bandar udara memiliki dua area berbeda yaitu sisi darat dan sisi udara. Kebutuhan-kebutuhan yang berbeda pada dua bagian tersebut terkadang saling bertentangan antara satu kegiatan dengan kegiatan lainnya. Misalnya kegiatan keamanan membatasi sedikit mungkin hubungan (pintu-pintu) antara

sisi darat (*land side*) dan sisi udara (*air side*), sedangkan kegiatan pelayanan memerlukan sebanyak mungkin pintu terbuka dari sisi darat ke sisi udara agar pelayanan berjalan lancar. Kegiatan-kegiatan itu saling tergantung satu sama lainnya sehingga suatu kegiatan tunggal dapat membatasi kapasitas dari keseluruhan kegiatan.

Peran Bandar Udara

Bandar udara memiliki peran penting sebagai:

1. Simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara
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 bandar udara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi, dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul 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.
4. 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
5. Pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain
6. Pengembangan daerah perbatasan, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia di kepulauan dan/atau di daratan
7. Penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan kemudahan transportasi

udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya

8. Prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara, digambarkan dengan titik-titik lokasi bandar udara yang dihubungkan dengan jaringan dan rute penerbangan yang mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pembangunan Bandar Udara

Bandar udara sebagai bangunan gedung dengan fungsi khusus, pembangunannya wajib memperhatikan ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, mutu pelayanan jasa kebandarudaraan, kelestarian lingkungan serta keterpaduan intermoda dan multimoda. Izin mendirikan bangunan Bandar udara ditetapkan oleh pemerintah setelah berkoordinasi dengan pemerintah daerah. Izin diterbitkan setelah memenuhi persyaratan: (1) Bukti kepemilikan dan/atau penguasaan lahan, (2) Rekomendasi yang diberikan oleh instansi terkait terhadap utilitas dan aksesibilitas dalam penyelenggaraan Bandar udara, (3) Bukti penetapan lokasi Bandar udara, (4) Rancangan teknik terinci fasilitas pokok Bandar udara, (5) Kelestarian lingkungan.

Fasilitas Bandar Udara

Sisi Udara (*Air Side*)

1. Landasan Pacu (*Runway*)

Runway adalah salah satu bangunan atau icon yang sangat mencolok yang dimiliki di suatu bandar udara.. Pengertian *runway* tersendiri ialah wilayah berbentuk persegi panjang di atas lapangan terbang yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat. Panjang dan lebar *runway* di setiap bandara berbeda, sesuai dengan kebutuhan, keadaan *obstacle* sekitar bandar udara, dan lain lain. Kekuatan *runway* juga berbeda-beda, dalam bahasa penerbangan kekuatan *runway*/bangunan lainnya di bandar udara lebih dikenal dengan sebutan *PCN* (*Pavement Classification Number*). *PCN* juga ditentukan sesuai dengan berbagai kebutuhan suatu bandar udara, seperti jenis pesawat apa yang akan menggunakannya, yang ada rumus perhitungannya. Seperti Panjang landas

pacu biasanya tergantung dari besarnya pesawat yang dilayani. Untuk bandar udara perintis yang melayani pesawat kecil, landasan cukup dari rumput ataupun tanah diperkeras (stabilisasi). Panjang landasan perintis umumnya 1.200 meter dengan lebar 15 meter, misal melayani Twin Otter, Cessna, dan lain lain. Pesawat kecil berbaling-baling dua, umumnya cukup 600-800 meter saja, sedangkan untuk bandar udara yang agak ramai dipakai konstruksi aspal, dengan panjang 1.800 meter dan lebar 20 meter. Pesawat yang dilayani adalah jenis turbo-prop atau jet kecil seperti Fokker-27, Tetuko 234, Fokker-28, dan lain sebagainya. Pada bandar udara yang ramai, umumnya dengan konstruksi beton dengan panjang 3.600 meter dan lebar 30 meter. Pesawat yang dilayani adalah jet sedang seperti Fokker-100, DC-10, B-747, Hercules, dan sebagainya. Bandar udara international terdapat lebih dari satu landasan untukantisipasi ramainya lalu lintas.

2. Apron

Apron adalah tempat parkir pesawat yang dekat dengan bangunan terminal, sedangkan taxiway menghubungkan antara apron dengan runway. Konstruksi apron umumnya beton bertulang, karena memikul beban besar yang statis dari pesawat.

3. ATC (*Air Traffic Control*)

Untuk keamanan dan pengaturan, terdapat , berupa menara khusus pemantau yang dilengkapi radio control dan radar. Fungsi dari ATC, adalah: (1) Mencegah tabrakan pesawat terbang, (2) Mencegah tabrakan pesawat terbang dengan kendaraan/ halangan di daratan (3) Menjaga keteraturan dan mempercepat arus lalu lintas udara (LLU). Tinggi tower di suatu bandar udara berbeda-beda tergantung kebutuhan bandar udara tersebut.

4. Unit Penanggulangan Kecelakaan (*Air Rescue Service*)

Untuk menghindari terjadinya kecelakaan, maka disediakan unit penanggulangan kecelakaan berupa peleton penolong dan pemadam kebakaran, mobil pemadam

kebakaran, tabung pemadam kebakaran, ambulance, peralatan penolong dan pemadam kebakaran.

5. Fasilitas Bahan Bakar (*Aircraft Fuel Facilities*) 6. Alat Bantu Navigasi (*Navigational Aids*) Sisi Darat (*Land Side*)

1. **Terminal Bandar Udara** atau *concourse* adalah pusat urusan penumpang yang datang atau pergi. Di dalamnya terdapat counter *check-in*, (*CIQ, Carantine - Immigration - Custom*) untuk bandar udara internasional, dan ruang tunggu serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang. Di bandar udara besar, penumpang masuk ke pesawat melalui *aviobridge*. Di bandar udara kecil, penumpang naik ke pesawat melalui tangga yang dapat dipindah-pindah.
2. **Curb**, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal
3. **Parkir kendaraan**, untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput, termasuk taksi
4. **Penjualan tiket**, tempat untuk menjual tiket yang berada di terminal
5. **Petugas imigrasi**, untuk penerbangan internasional.
6. **Tempat pertokoan**, untuk penumpang yang ingin berbelanja oleh-oleh atau hanya sekedar jalan-jalan.
7. **Tempat parkir mobil umum** yaitu untuk parkir para penumpang dan pengantar atau penjemput, termasuk taksi.

Pengelolaan Infrastruktur dan Transportasi Bandar Udara

Dalam melakukan pengelolaan bandar udara yang baik tentunya harus didasarkan pada usaha yang efektif dan efisien. Efektif dan Efisien adalah dua konsepsi utama untuk mengukur kinerja pengelolaan/manajemen.

1. Efektif adalah *kemampuan untuk memilih tujuan yang tepat atau peralatan yang tepat untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan*. Selain itu juga dapat disamakan dengan memilih pekerjaan yang harus dilakukan atau cara/metoda yang tepat untuk mencapai tujuan. (Handoko,1998:7)

Efektifitas dalam pengelolaan bandar udara meliputi hal hal sebagai berikut: (a) **Kapasitas Mencukupi**; artinya prasarana dan sarana cukup tersedia untuk memenuhi

kebutuhan pengguna jasa. **(b). Terpadu**, artinya antarmoda dan intramoda dalam jaringan pelayanan saling berkaitan dan terpadu **(c) Cepat dan Lancar**; artinya penyelenggaraan layanan angkutan dalam waktu singkat, dengan indikasi kecepatan arus per satuan waktu. **2. Efisien** adalah kemampuan menyelesaikan pekerjaan dengan benar, memperoleh keluaran (hasil, produktivitas, kinerja) yang lebih tinggi daripada masukan (tenaga kerja, bahan, uang, mesin, dan waktu) yang digunakan meminimumkan biaya penggunaan sumber daya untuk mencapai keluaran yang telah ditentukan, atau memaksimalkan keluaran dengan jumlah masukan terbatas. (Handoko, 1998:17).

Efisien ini dalam pengelolaan bandar udara meliputi hal-hal sebagai berikut: **(a) Biaya terjangkau**; artinya penyediaan layanan angkutan sesuai dengan tingkat daya beli masyarakat pada umumnya dengan tetap memperhatikan kelangsungan hidup usaha layanan jasa angkutan. **(b). Beban publik rendah**; artinya pengorbanan yang harus ditanggung oleh masyarakat sebagai konsekuensi dari pengoperasian sistem perangkutan harus minimum, misalnya: tingkat pencemaran lingkungan. **(c). Memiliki kemanfaatan yang tinggi**; artinya tingkat penggunaan prasarana dan sarana optimum, misalnya, tingkat muatan penumpang dan/atau barang maksimum.

Selain itu juga ada faktor lain yang mempengaruhi juga untuk mengukur kinerja pengelolaan / manajemen agar berkualitas baik yaitu ke-andalan bandar udara tersebut.

3. Andal adalah pelayanan yang dapat dipercaya, tangguh melakukan pelayanan sesuai dengan penawaran atau “janji”-nya dan harapan/ tuntutan konsumen. Dalam pengelolaan bandar udara Andal meliputi hal hal sebagai berikut: **(a). Tertib**; artinya penyelenggaraan angkutan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan norma yang berlaku di masyarakat. **(b). Tepat dan Teratur**; artinya dapat diandalkan, tangguh, sesuai dengan jadwal dan ada kepastian. **(c) Aman dan Nyaman**; artinya selamat, terhindar dari kecelakaan, bebas dari gangguan baik eksternal maupun internal, terwujud ketenangan dan

kenikmatan dalam perjalanan.

Perbedaan dan Persamaan Bandar Udara dengan Pangkalan Udara

Menurut UU Penerbangan yang baru yaitu UU No. 1 Tahun 2009, definisi dari bandar udara dan pangkalan udara adalah sebagai berikut:

1. Bandar Udara (Bandara); adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

2. Pangkalan Udara (Lanud) ; adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah Republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh Tentara Nasional Indonesia. Sebagai contoh: Lanud Adisutjipto Yogyakarta dan Lanud Adisumarmo Surakarta, keduanya merupakan pangkalan udara untuk penerbangan militer TNI AU dan di dalamnya juga dipergunakan untuk melayani penerbangan sipil sehingga juga disebut Bandara Adisutjipto dan Bandara Adisumarmo yang dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I (Persero). Lanud Ahmad Yani Semarang merupakan pangkalan militer untuk penerbangan TNI AD, dan di dalamnya juga dipergunakan untuk melayani penerbangan sipil yang dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I (Persero). Demikian pula Lanud Juanda Surabaya sejatinya merupakan pangkalan militer TNI AL. Fasilitas terbangun di sebelah utara runway merupakan fasilitas atau bangunan untuk penerbangan sipil yang dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I (Persero). Bandara-bandara yang berada di kawasan pangkalan udara tersebut sering disebut sebagai *civil enclave airport* (kurang lebih berarti bandar udara sipil dalam kawasan militer). Sebaliknya kegiatan penerbangan militer yang menumpang pada bandar udara sipil disebut *military enclave airport*.

Contohnya adalah Bandara Sepinggan Balikpapan dan Bandara Juwata Tarakan. Di kedua bandara tersebut terdapat fasilitas militer untuk kepentingan penerbangan militer.

Beberapa bandar udara di Indonesia juga dibuat dan dioperasikan secara murni sebagai bandar udara untuk melayani penerbangan sipil. Contohnya adalah: Bandara Soekarno-Hatta Jakarta, Bandara Sultan Hasanuddin Makassar (terminal baru dan airside area yang baru), dan beberapa bandar udara lainnya. Untuk penerbangan dinas kepolisian termasuk penerbangan sipil. sesuai dengan UU Penerbangan, selain kepentingan pertahanan negara pada dasarnya mengacu dan tunduk pada otoritas penerbangan sipil. Selain itu, dalam UU Kepolisian yang baru pun sebenarnya didefinisikan dengan jelas bahwa kepolisian merupakan institusi sipil dan status personil kepolisian adalah termasuk sebagai pegawai negeri sipil.

Istilah Lapangan Terbang (sering disingkat sebagai *lapter*) memang tidak dikenal dalam UU Penerbangan di Indonesia. Lapangan terbang nampaknya merupakan terjemahan dari kata *airfield*. Dalam beberapa referensi terkait, istilah lapangan terbang ini merujuk pada suatu wilayah daratan dan perairan yang digunakan sebagai tempat mendarat dan lepas landas pesawat udara, termasuk naik turun penumpang dan bongkar-muat barang. Tetapi fasilitas yang terdapat di lapangan terbang pada umumnya hanya fasilitas-fasilitas pokok untuk menunjang penerbangan dan tidak selengkap seperti di sebuah bandar udara. Pada beberapa bandar udara khusus yang dioperasikan oleh perusahaan-perusahaan tambang atau kehutanan, sering dipergunakan istilah lapangan terbang tersebut.

Istilah “pelabuhan udara” rupanya dalam era sejarah terdahulu pernah menjadi istilah standar dari “bandar udara”. Pada era terdahulu memang ada Direktorat Pelabuhan Udara dan unit organisasi Pelabuhan Udara. Pelabuhan udara nampaknya merupakan terjemahan dari kata asing *airport*, sebagaimana Pelabuhan adalah terjemahan dari kata asing *port* yang merujuk pada Pelabuhan Laut.

Perbedaan antara Bandara Komersil dengan Pangkalan Udara

Bandara Komersil

1. Dibangun untuk menunjang kegiatan moda transportasi udara.
2. Keuntungan menjadi tujuan bersama.
3. Memiliki fasilitas pelayanan penumpang dan cargo.
4. Semua orang dapat masuk ke dalam wilayah bandara (syarat dan ketentuan berlaku).
5. Kegiatan operasionalnya dibiayai oleh dirinya sendiri melalui penganggaran internal.
6. Berada di bawah pengawasan Kementerian Perhubungan.

Pangkalan Udara

1. Dibangun untuk menunjang pertahanan negara.
2. Keamanan wilayah NKRI menjadi tujuan bersama.
3. Tidak memiliki fasilitas pelayanan penumpang dan cargo.
4. Hanya orang yang berkepentingan yang dapat memasuki wilayahnya.
5. Kegiatan operasionalnya mendapat bantuan dari negara.
6. Berada di bawah pengawasan Kementerian Pertahanan.

Persamaan antara Bandara Komersil dengan Pangkalan Udara

Bandara Komersil

1. Memiliki Fasilitas pelayanan Pesawat udara.
2. Memiliki fungsi dan infrastruktur sama sebagai pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara.
3. Memiliki organisasi pegawai bandara.
4. Memiliki petugas pelaksana kegiatan operasional bandara (ATC, Marshalling, Ground, dll).

Pangkalan Udara

1. Memiliki Fasilitas pelayanan Pesawat udara.
 2. Memiliki fungsi dan infrastruktur sama sebagai pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara.
 3. Memiliki organisasi pegawai bandara.
- Memiliki petugas pelaksana kegiatan operasional bandara (ATC, Marshalling, Ground, dan lain lain).

Penggunaan Bersama Bandar Udara dan Pangkalan Udara

Dalam keadaan tertentu, pangkalan udara dapat digunakan bersama sebagai bandar udara. Penggunaan bersama suatu bandar udara atau pangkalan udara dilakukan dengan memperhatikan: (1) Kebutuhan pelayanan jasa transportasi udara (2) Keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan (3) Keamanan dan pertahanan Negara (4) Peraturan perundang-undangan.

Dalam keadaan damai, pangkalan udara yang digunakan bersama sebagai bandar udara berlaku ketentuan penerbangan sipil. Pengawasan dan pengendalian penggunaan kawasan keselamatan operasi penerbangan pada pangkalan udara yang digunakan bersama, dilaksanakan oleh otoritas bandar udara setelah mendapat izin dari instansi terkait. Bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama ditetapkan dengan keputusan Presiden.

Jakarta, Kompas.com – PT. Angkasa Pura II (Persero) menandatangani kesepakatan bersama tentang penggunaan bersama bandar udara dan pangkalan udara dengan TNI Angkatan Udara, Senin (31/1/2011) di Bali. Penandatanganan tersebut mengacu pada keputusan bersama tiga menteri, yaitu Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima ABRI, Menteri Perhubungan, dan Menteri Keuangan, pada 21 Agustus 1975 tentang Dasar-dasar Penggunaan Bersama Pangkalan / Pelabuhan Udara.

"Kesepakatan ini sedianya menjadi pedoman para pihak dalam kerja sama ke depan. Salah satu tujuannya adalah mencegah timbulnya permasalahan dalam kegiatan operasional pangkalan udara ataupun bandar udara, baik untuk kegiatan penerbangan sipil maupun penerbangan militer. Utamanya adalah untuk meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa," kata Direktur Utama PT Angkasa Pura II Tri S. Sunoko.

Tri menjelaskan, kesepakatan bersama yang telah dibuat dengan melibatkan pula Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan PT Angkasa Pura I ini akan ditindaklanjuti dengan membuat kesepakatan bersama secara personal di masing-masing bandar udara atau pangkalan udara yang digunakan bersama antara Mabes TNI AU dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Dirjen Hubud) mengenai batas lahan/tanah, operasionalisasi, dan kompensasi dalam bentuk fasilitas pangkalan udara.

Dirjen Hubud Herry Bakti mengatakan, kesepakatan ini sedianya akan membawa keuntungan pula bagi maskapai untuk meningkatkan efisiensi operasional dan pengembangan bisnis bagi maskapai ataupun operator pengelola bandara. "Selain 60 bandara yang sudah dikerjasamakan, dalam waktu dekat ini kita rencanakan untuk membuka lagi enklave operasional penerbangan sipil baru di Morotai dan Saumlaki, menggunakan pangkalan udara militer di sana. Tujuannya untuk memicu

peningkatan kegiatan ekonomi kelautan masyarakat setempat," katanya.

Dari total 60 bandara yang telah dikerjasamakan, 11 bandara di antaranya berstatus enklave sipil atau operasional penerbangan sipil yang dilakukan di landasan udara milik TNI AU. Sementara 49 bandara sisanya berstatus enklave militer, atau kegiatan penerbangan militer yang memanfaatkan fasilitas bandar udara. Dari total jumlah tersebut, Angkasa Pura II mengelola satu bandara berstatus enklave sipil, yaitu Bandara Husein Sastranegara Bandung dan sembilan bandara berstatus enklave militer yang meliputi Sultan Iskandar Muda (Aceh), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Bandara Raja Haji Fisabilillah (Tanjung Pinang), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Sultan Thaha (Jambi), Depati Amir (Pangkal Pinang), dan Soepadio (Pontianak).

PENUTUP

Kesimpulan

1. Peran penting bandara, yaitu sebagai (a) simpul dalam jaringan transportasi udara, (b) pintu gerbang kegiatan perekonomian, (c) tempat kegiatan alih moda transportasi, (d) pembuka isolasi daerah, (e) penanganan bencana, dan (f) prasarana memperkuat kedaulatan negara.
2. Pengelolaan bandara perlu perencanaan dan komunikasi yang intens kepada masyarakat, pekerja, perusahaan-perusahaan industri penerbangan, dan kekuatan politik. Pihak swasta perlu dilibatkan dalam bentuk kerjasama *operations and management contract with major capital expenditure*, yang paling banyak direalisasikan dalam kerja sama pemerintah dan swasta dalam pengelolaan bandar udara.
3. Perbedaan antara bandar udara dengan pangkalan udara berada di (a) tujuan pembangunan, (b) tujuan bersama, (c) fasilitas pelayanan, (d) *restricted area*, (e) kegiatan operasional, dan (f) bawah kendali.

Saran-saran

1. Modernisasi bandar udara perlu ditingkatkan.
2. Pengelolaan bandar udara harus dilakukan dengan tujuan yang sama, yaitu untuk memajukan bandar udara tersebut dengan memberikan pelayanan yang maksimal pada pelanggannya, bukan hanya sekedar untuk memenuhi kebutuhan individu di dalamnya.

3. Baik bandar udara maupun pangkalan udara sama-sama bertujuan dalam menyelenggarakan transportasi udara yang menjamin keamanan dan keselamatan penumpang penerbangan. yang membedakan hanyalah cara mengelolanya saja. Oleh itu pemerintah perlu ikut serta dalam mengontrol pergerakan semua bandar udara yang ada di Indonesia dengan cara memberikan arahan pada semua otoritas pengelola bandar udara dan memberikan jaminan yang maksimal dalam pergerakan ke depannya.

DAFTAR PUSTAKA

Arista Atmadjati, *Manajemen Bandar Udara*, Yogyakarta: Leutikaprio, 2012

Sakti Adji Adisasmita, *Tatanan Bandar Udara Nasional*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014

Daftar Pangkalan Udara di Indonesia

<http://minmifthafull.wordpress.com/2012/10/09/perbedaan-antara-bandar-udara-komersial-dengan-bandar-udara-yang-dikelola-oleh-tni-au-pangkalan-udara/>

<http://www.indoflyer.net/forum/printable.asp?m=100419>

<http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/peraturan-penerbangan-mainmenu-81/19-peraturan-penerbangan/172--undang-undang-nomor-1-tahun-tentang-penerbangan-dari-sisi-bandar-udara-?showall=1>

<http://bandaraonline.com/airport/pengertian-bandar-udara-airport>

<http://tabloidaviasi.com/hukum-regulasi/penyelenggaraan-dan-pengusahaan-bandar-udara/>

http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_udara

http://id.wikisource.org/wiki/Peraturan_Pemerintah_Republik_Indonesia_Nomor_70_Tahun_2001

<http://www.angkasapura1.co.id/index.php/home/spekBandara?bandara=13>

http://www.angkasapura2.co.id/?app=our_airports

<http://www.lanud-sulaiman.mil.id/profile/sejarah/>