



DOI: <https://doi.org/10.38035/jpmpt.v4i1>
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Pendampingan Kesiapan Pemanfaatan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara untuk Melayani Kepentingan Umum

Wahyudono¹, Guritno², Agus Nugroho³, Fatmawati Sari⁴, Rosa Asiga Cahya⁵

¹Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Tangerang, Indonesia, wahyu.kurniawan@ppicurug.ac.id

²Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia, humas@itltrisakti.ac.id

³Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia, agus.nugroho6719@gmail.com

⁴Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia, fatmawasari@gmail.com

⁵Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia, rosa.asiga98@gmail.com

Corresponding Author: fatmawasari@gmail.com⁴

Abstract: *Limited access of air transportation in East Kutai Regency is a barrier for community mobility, public service, and regional economic activity. The Tanjung Bara Private Airport, currently used for industrial operation activities, has potential for optimization to provide limited public services. This study aims to facilitate technical assistance and provide policy recommendations for local government and stakeholders in formulating legal, safe, and community needs-based airport utilization model. The method used is a mixed-methods approach by technical-operational study, forecast demand, and SWOT analysis as the framework for developing the implementation strategy. The results show the optimization existing facilitation, is the most realistic scenario for initial stage with considering safety flight and infrastructure capacity. Through this technical assisting activity, also produced staged recommendation in utilizing airport, strategy to shape market air transport in community, and the next development stage of flight service. The results expected be a practical policy reference for local government to improve regional connectivity and sustainable air transport in East Kutai Regency.*

Keyword: *Private airport, Utilization for public service, Regional connectivity*

Abstrak: Keterbatasan akses layanan transportasi udara di Kabupaten Kutai Timur menjadi kendala dalam mendukung mobilitas masyarakat, pelayanan publik, dan penguatan aktivitas ekonomi daerah. Bandar Udara Khusus Tanjung Bara yang selama ini dimanfaatkan untuk kepentingan operasional industri memiliki potensi untuk dioptimalkan dalam melayani kepentingan umum secara terbatas. Kegiatan penelitian ini bertujuan memberikan pendampingan teknis dan rekomendasi kebijakan kepada pemerintah daerah dan pemangku kepentingan dalam merumuskan model pemanfaatan bandar udara yang legal, aman, dan sesuai kebutuhan masyarakat. Metode yang digunakan adalah pendekatan campuran (*mixed methods*) melalui kajian teknis-operasional umum, proyeksi permintaan penumpang, serta analisis SWOT sebagai dasar penyusunan strategi implementasi. Hasil menunjukkan bahwa optimalisasi fasilitas eksisting merupakan skenario paling realistis untuk tahap awal dengan

mempertimbangkan aspek keselamatan penerbangan dan kapasitas infrastruktur. Melalui kegiatan pendampingan ini dihasilkan rekomendasi tahapan pemanfaatan bandar udara, strategi pembentukan pasar transportasi udara masyarakat, serta arah pengembangan layanan penerbangan secara bertahap. Hasil penelitian diharapkan menjadi rujukan praktis bagi pemerintah daerah dalam meningkatkan konektivitas wilayah dan pelayanan transportasi udara secara berkelanjutan di Kabupaten Kutai Timur.

Kata Kunci: Bandar udara khusus, Pemanfaatan untuk kepentingan umum, Konektivitas wilayah

PENDAHULUAN

Pengembangan infrastruktur transportasi udara merupakan faktor strategis dalam mendukung percepatan pembangunan wilayah, khususnya di daerah dengan aktivitas industri berskala besar seperti Kabupaten Kutai Timur di Pulau Kalimantan. Transportasi udara berperan penting dalam meningkatkan konektivitas wilayah, efisiensi mobilitas masyarakat, serta mendukung aktivitas ekonomi dan pelayanan publik. Berbagai kajian menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi udara memiliki efek pengganda (*multiplier effect*) terhadap pertumbuhan ekonomi regional dan daya saing wilayah (Button & Taylor, 2000; Lakshmanan, 2011). Hal ini menjadi semakin relevan mengingat Kutai Timur merupakan wilayah dengan aktivitas pertambangan strategis, terutama operasional PT Kaltim Prima Coal (KPC), yang memerlukan sistem mobilitas yang andal bagi pekerja, aparat sipil negara, pelaku usaha, dan masyarakat umum.

Salah satu infrastruktur transportasi udara yang memiliki potensi strategis di wilayah ini adalah Bandar Udara Khusus Tanjung Bara. Namun hingga saat ini, bandar udara tersebut berstatus sebagai bandar udara khusus yang dimiliki dan dioperasikan oleh PT KPC untuk kepentingan internal perusahaan. Status tersebut menimbulkan keterbatasan dalam pemanfaatannya bagi kepentingan publik, sekaligus menciptakan kesenjangan normatif karena pemerintah daerah tidak memiliki kewenangan untuk melakukan investasi maupun pengembangan infrastruktur pada bandar udara khusus milik swasta. Di sisi lain, kebutuhan akan layanan transportasi udara bagi masyarakat Kutai Timur terus meningkat seiring dengan perkembangan wilayah dan tuntutan pelayanan publik, sebagaimana dijelaskan dalam kerangka pemerataan aksesibilitas dan konektivitas wilayah dalam kebijakan kebandarudaraan nasional (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2018).

Tuntutan kebutuhan transportasi udara yang cepat dan efisien tersebut dijawab dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 368 Tahun 2013 tentang Izin Penyelenggaraan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara Dapat Melayani Kepentingan Umum. Guna merealisasikan amanat Keputusan Menteri tersebut, perlu kesiapan dari sisi saran, prasarana maupun pasar yang akan dilayani. Pada sisi prasarana yang saat ini hanya melayani penerbangan carter dengan frekuensi dan kapasitas terbatas, sehingga belum mampu menjawab kebutuhan mobilitas masyarakat secara luas. Kondisi ini sejalan dengan temuan sejumlah studi yang menyatakan bahwa keterbatasan kapasitas dan akses layanan transportasi udara dapat menghambat integrasi wilayah dan pertumbuhan ekonomi lokal (Button, 2010; Zhang & Zhang, 2003).

Namun demikian, hingga kini belum tersedia kajian komprehensif yang mengintegrasikan aspek regulasi, teknis-operasional, dan manfaat sosial-ekonomi dari pemanfaatan bandar udara khusus untuk pelayanan publik.

Dari sisi akademik dan praktik kebijakan, kajian mengenai pemanfaatan bandar udara khusus milik swasta untuk fungsi pelayanan publik (*dual-use airport*) masih terbatas. Sebagian besar literatur dan teori mengenai dampak ekonomi infrastruktur transportasi udara

dikembangkan dalam konteks bandar udara umum atau komersial, sementara pembahasan mengenai kolaborasi antara sektor swasta dan pemerintah daerah dalam pengelolaan bandar udara khusus masih relatif jarang ditemukan (Graham, 2014; Bel & Fageda, 2010). Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan normatif, empiris, dan teoritis yang perlu dijawab melalui kegiatan pengabdian berbasis kajian ilmiah.

Oleh karena itu, kegiatan pengabdian kepada masyarakat ini menjadi penting untuk merespons kebutuhan daerah dengan tetap memperhatikan kerangka regulasi yang berlaku. Pengabdian ini diarahkan untuk menyusun kajian teknis-operasional, menganalisis kebutuhan layanan transportasi udara masyarakat, serta merumuskan rekomendasi kebijakan berbasis bukti (*evidence-based policy*) bagi pemanfaatan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara untuk dapat melayani kepentingan umum. Dengan demikian, hasil pengabdian diharapkan dapat menjadi rujukan bagi pemerintah daerah dan pemangku kepentingan dalam mengoptimalkan pemanfaatan bandar udara secara legal, aman, dan berkelanjutan guna mendukung konektivitas wilayah dan pembangunan daerah.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan campuran (*mixed methods*), yang menggabungkan analisis kualitatif dan kuantitatif deskriptif. Penelitian *mixed methods* didefinisikan sebagai penelitian yang mengumpulkan, menganalisis, serta mengintegrasikan data kualitatif dan kuantitatif untuk menghasilkan kesimpulan yang lebih kuat dibandingkan penggunaan satu pendekatan saja (Creswell & Plano Clark, 2018). Pendekatan kualitatif digunakan untuk mengkaji aspek teknis umum, regulatif, dan tata kelola pemanfaatan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara, sedangkan pendekatan kuantitatif deskriptif digunakan untuk melakukan proyeksi permintaan (*demand forecast*) penumpang dan kargo secara indikatif berbasis data sekunder. Lokasi penelitian berada di Bandar Udara Khusus Tanjung Bara, yang saat ini merupakan bandar udara khusus milik PT Kaltim Prima Coal (KPC) dan digunakan untuk mendukung aktivitas operasional perusahaan.

Perhitungan proyeksi permintaan penumpang yang dilakukan secara deskriptif-kuantitatif untuk mengidentifikasi kecenderungan kebutuhan layanan transportasi udara, mendukung analisis kebijakan, serta menjadi dasar perumusan skenario pemanfaatan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara. Selanjutnya kajian teknis yang dilakukan merupakan evaluasi umum terhadap kapasitas infrastruktur bandar udara, karakteristik fasilitas utama, serta potensi pemanfaatan infrastruktur dan fasilitas yang tersedia.

Selain proyeksi penumpang dan kajian teknis, penelitian ini juga menggunakan analisis SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) sebagai alat analisis strategis untuk merumuskan arah pemanfaatan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara. Analisis SWOT digunakan untuk mengidentifikasi faktor internal berupa kekuatan dan kelemahan yang melekat pada kondisi eksisting bandar udara, serta faktor eksternal berupa peluang dan ancaman yang berasal dari lingkungan kebijakan, kebutuhan masyarakat, dan dinamika pengembangan wilayah.

Data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari data sekunder dan data primer. Data sekunder meliputi data jumlah penumpang dan jumlah kargo, dokumen resmi pemerintah, regulasi kebandarudaraan, serta literatur akademik. Data primer diperoleh melalui wawancara dan konsultasi terbatas dengan pemangku kepentingan terkait, seperti pemerintah daerah dan pengelola bandar udara, guna memperoleh klarifikasi dan penguatan terhadap kondisi empiris di lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Proyeksi Permintaan Penumpang

Proyeksi permintaan penumpang dilakukan dengan menggunakan data penumpang tahun 2024. Tabel 1 dibawah adalah tabel data pergerakan penumpang PT KPC dari bulan Januari sampai bulan Desember tahun 2024.

Tabel 1. Data pergerakan penumpang PT KPC Januari-Desember 2024

Bulan	Datang	Berangkat	Total
Januari	594	748	1342
Februari	705	613	1318
Maret	742	654	1396
April	839	766	1605
Mei	790	740	1530
Juni	1036	764	1800
Juli	864	1023	1887
Agustus	754	603	1357
September	823	829	1652
Oktober	845	801	1646
November	850	790	1640
Desember	962	879	1841
Total	9.804	9.210	19.014

Sumber: Data Sekunder

Selain itu, kajian ini juga melakukan analisa pada pergerakan pesawat dengan data berikut:

Tabel 2. Data pergerakan pesawat Januari-Desember 2024

Bulan	Datang	Berangkat	Total
Januari	66	66	132
Februari	62	62	124
Maret	67	68	135
April	71	71	142
Mei	71	70	141
Juni	73	74	147
Juli	78	78	156
Agustus	70	69	139
September	71	72	143
Oktober	75	75	150
November	71	70	141
Desember	72	73	145
Total	847	848	1.695

Sumber: Data Sekunder

Berdasarkan data pergerakan penumpang pada Tabel 1, diperoleh rata-rata pertumbuhan bulanan penumpang keberangkatan sebesar 3,9% dan kedatangan sebesar 5,3%. Berdasarkan nilai pertumbuhan tersebut, dapat dilakukan estimasi proyeksi pergerakan penumpang sebagaimana disajikan pada Tabel 3 berikut. Perlu dicatat bahwa data pergerakan penumpang tersebut masih mencerminkan kebutuhan mobilitas internal PT KPC dan belum menggambarkan potensi permintaan dari masyarakat umum di Kabupaten Kutai Timur dan wilayah sekitarnya.

Tabel 3. Proyeksi Pergerakan Penumpang

Tahun	Datang	Berangkat	Total
2025	10.324	9.569	19.893
2026	10.871	9.942	20.813
2027	11.447	10.330	21.777

Sumber: Hasil Riset

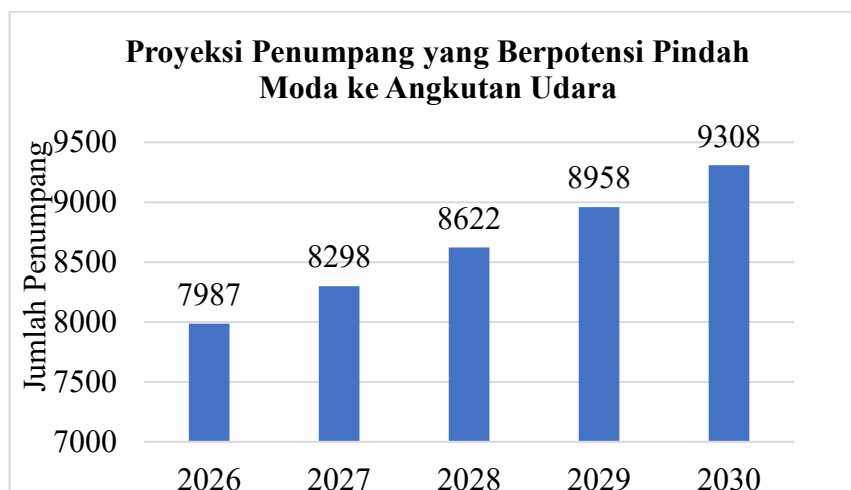
Berdasarkan proyeksi pertumbuhan pergerakan penumpang tersebut, diperkirakan akan terjadi peningkatan kebutuhan layanan penerbangan untuk mendukung mobilitas operasional. Dengan mempertimbangkan tren pertumbuhan penumpang, terdapat potensi penyesuaian frekuensi penerbangan guna mengakomodasi kebutuhan pergerakan penumpang pada periode mendatang. Estimasi proyeksi pergerakan pesawat disajikan pada Tabel 4 berikut.

Tabel 4. Proyeksi Pergerakan Pesawat

Tahun	Datang	Berangkat	Total
2025	892	881	1.773
2026	940	915	1.854
2027	990	950	1.939

Sumber: Hasil Riset

Berdasarkan karakteristik mobilitas masyarakat serta pergerakan pekerja pada sektor industri dan pertambangan di Kabupaten Kutai Timur yang relatif tinggi, terdapat potensi perpindahan moda transportasi dari darat dan perairan menuju transportasi udara. Berdasarkan pengamatan lalu lintas kendaraan, terdapat lebih dari 200 kendaraan keluar dari wilayah Sangatta setiap hari. Mengasumsikan rata-rata dua penumpang per kendaraan, maka potensi pergerakan penumpang mencapai sekitar 400 penumpang per hari dengan berbagai tujuan perjalanan. Selanjutnya, dengan asumsi sebesar 50% dari total pergerakan tersebut memiliki tujuan ke kota Samarinda dan Balikpapan, maka potensi pergerakan penumpang menuju kedua kota tersebut diperkirakan mencapai 200 penumpang per hari. Menggunakan pendekatan konservatif diasumsikan sebesar 10% berpotensi berpindah moda ke transportasi udara melalui bandar udara di Samarinda atau Balikpapan. Dengan demikian, potensi permintaan awal angkutan udara dari wilayah Sangatta diperkirakan sebesar 20 penumpang per hari atau sekitar 7.300 penumpang per tahun. Dengan menggunakan pendekatan pertumbuhan historis pergerakan penumpang tahun 2024 sebesar 3,9%, maka dapat diperkirakan jumlah penumpang yang berpotensi berpindah moda ke transportasi udara seperti disajikan pada Gambar 1. Berdasarkan estimasi tersebut, secara indikatif terdapat peluang peningkatan penyelenggaraan layanan penerbangan.



Sumber: Hasil Riset

Gambar 1. Proyeksi Penumpang yang Berpotensi Pindah Moda ke Angkutan Udara

Selanjutnya diproyeksikan pergerakan pesawat menggunakan tipe yang sama digunakan oleh PT KPC yaitu Twin Otter kapasitas 18 tempat duduk dengan *load factor* sebesar 85%, maka frekuensi penerbangan pertahunnya dapat dilihat pada Gambar 2 di bawah.



Sumber: Hasil Riset

Gambar 2. Proyeksi Pergerakan Pesawat

Pada tahap awal dengan melakukan proyeksi prakiraan pergerakan di masa akan datang diharapkan dapat membentuk pasar transportasi udara, dengan operasional penerbangan dapat dilaksanakan dengan frekuensi satu kali per hari untuk kepentingan umum. Rute yang berpotensi untuk dikembangkan antara lain Sangatta–Balikpapan, yang sebelumnya telah dilayani oleh Pegasus Air dalam bentuk penerbangan charter, perjalanan darat rute Sangatta–Balikpapan memerlukan waktu sekitar 6–8 jam, sedangkan menggunakan transportasi udara hanya sekitar 40–50 menit. Selanjutnya rute Sangatta–Samarinda, mengingat Samarinda merupakan ibu kota Provinsi Kalimantan Timur, yang memiliki waktu tempuh melalui darat sekitar 4–5 jam, sedangkan menggunakan transportasi udara hanya memerlukan waktu sekitar 25–30 menit.

Perbedaan waktu tempuh yang signifikan tersebut menunjukkan keunggulan kompetitif transportasi udara dalam mendukung mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi wilayah. Perpindahan moda ke transportasi udara sangat diharapkan jika nantinya terselenggarakan kegiatan penerbangan di Bandar Udara Khusus Tanjung Bara untuk kepentingan umum. Seiring dengan terbentuknya permintaan pasar dan meningkatnya kebutuhan masyarakat Kabupaten Kutai Timur terhadap transportasi udara, frekuensi maupun rute penerbangan dapat ditingkatkan secara bertahap sesuai dengan perkembangan permintaan. Salah satu faktor utama yang mendorong perpindahan moda transportasi ke angkutan udara adalah efisiensi waktu tempuh perjalanan.

2. Kajian Teknis dan Operasional

Berdasarkan hasil pengamatan, Bandar Udara Khusus Tanjung Bara sudah dilengkapi fasilitas sisi udara dan sisi darat yang cukup untuk melayani pergerakan saat ini dengan kondisi masih layak tapi belum memenuhi persyaratan, jika nantinya akan beroperasi untuk kepentingan umum. Tabel 5 berikut merupakan ketersediaan fasilitas sisi udara dan kondisinya di Bandar Udara Khusus Tanjung Bara:

Tabel 5. Ketersediaan Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas	Dimensi	Kondisi
Runway	800 x 18 m strength PCN 16/F/C/Z/U asphalt surface	Cukup baik, perkerasan perlu perawatan
Taxiway	66 x 10,6 m strength PCN 16/F/C/Z/U asphalt surface	Baik
Apron	62,5 x 34 m strength PCN 16/F/C/Z/U asphalt surface	Baik
Runway Strip	1.040 x 80 m	Baik

Helipad	18 x 18 m 16 tonnes <i>concrete anti skid</i>	Baik
Pagar		Tersedia
Marka		Pudar
Sistem Drainase		Tidak Tersedia
PKP-PK	Kategori 3	Baik

Sumber: Data Sekunder



Sumber: Hasil Survei

Gambar 3. Kondisi Runway pada Bandar Udara Khusus Tanjung Bara

Sedangkan ketersediaan fasilitas sisi darat pada Bandar Udara Khusus Tanjung Bara dapat dilihat pada Tabel 6 berikut:

Tabel 6. Ketersediaan Fasilitas Sisi Darat	
Fasilitas	Kondisi
Terminal Keberangkatan	Tersedia untuk pergerakan saat ini
Terminal Kedatangan	Tidak tersedia
Terminal Kargo	Tidak tersedia
Tempat Parkir Kendaraan Bermotor	Tersedia
Tower ATC	Tersedia dengan pelayanan navigasi AFIS
Perkantoran	Tersedia
<i>Genset/Powerhouse</i>	Tersedia genset 15 kVa

Sumber: Data Sekunder



Sumber: Hasil Survei

Gambar 4. Gedung Terminal Keberangkatan pada Bandar Udara Khusus Tanjung Bara



Sumber: Hasil Survei

Gambar 5. Tempat Parkir Kendaraan Bermotor pada Bandar Udara Khusus Tanjung Bara

Ketersediaan alat bantu navigasi pada Bandar Udara Khusus Tanjung Bara dapat dilihat pada Tabel 7 berikut:

Tabel 7. Ketersediaan Alat Bantu Navigasi

Fasilitas	Dimensi			Kondisi
Windsock	panjang	minimal	3,6 meter	Tersedia
	dengan diameter bukaan besar 0,9 meter			
NDB				Tidak tersedia
DVOR/DME				Tidak tersedia

Sumber: Data Sekunder

Keberadaan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara di Kabupaten Kutai Timur ini sudah memiliki Registrasi Bandar Udara dengan Nomor : 009/RBU/I/2023 Tanggal 19 Januari 2023, dan telah memiliki izin untuk dapat melayani penerbangan umum berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 368 Tahun 2013 tentang Izin Penyelenggaraan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara Dapat Melayani Kepentingan Umum, dengan demikian dapat dikatakan bahwa Bandar Udara Khusus Tanjung Bara telah memenuhi kelayakan baik secara teknis maupun operasional. Namun guna dapat memastikan terkait keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Khusus Tanjung Bara, kiranya perlu dilakukan kembali evaluasi

secara komprehensif tidak hanya aspek teknis dan operasionalnya tetapi juga aspek pelayanannya.

3. Analisis SWOT

Analisis SWOT pada penelitian ini merupakan rangkuman beberapa temuan dari kajian teknis dari proyeksi permintaan penumpang, ke dalam kerangka strategi yang komprehensif dan aplikatif. Berbagai penelitian menunjukkan bahwa analisis SWOT berperan penting dalam perencanaan strategis, pengambilan keputusan organisasi, serta penyusunan strategi berbasis kondisi riil lingkungan internal dan eksternal (Ghaleb,2024). Analisis SWOT juga memberikan gambaran kekuatan internal dan eksternal dari skenario-skenario terbaik sehingga dapat diimplementasikan bagi pemangku kepentingan di lingkungan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara untuk melayani kepentingan umum.

Berdasarkan hasil prakiraan pergerakan penumpang transportasi udara di masa akan datang optimis terjadi pertumbuhan, kegiatan pengabdian masyarakat menghasilkan 3 skenario yang dapat diimplementasikan. Skenario 1 dengan mengoptimalkan kondisi eksisting Bandar Udara Khusus Tanjung Bara. Skenario 2 merupakan lanjutan dari kondisi pasar yang sudah terbentuk dengan melakukan pengembangan bandar udara. Skenario 3 terakhir merupakan skenario pesimis jika Bandar Udara Khusus Tanjung Bara tidak dapat melakukan kepentingan umum dengan mengaktifkan bandar udara terdekat dari Sangatta, yakni Bandar Udara Sangkimah yang dimiliki PT Pertamina. Berikut hasil analisis pemetaan kekuatan skenario menggunakan SWOT:

Tabel 8. SWOT Optimalisasi Bandar Udara Khusus Tanjung Bara Kabupaten Kutai Timur

SWOT Optimalisasi Bandar Udara Khusus Tanjung Bara Kabupaten Kutai Timur	
Strength	Weakness
Sudah memiliki izin bandar udara khusus dapat melayani kepentingan umum	Status bandar udara khusus.
Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 368 tahun 2013	Dimiliki oleh PT. KPC
Potensi <i>demand</i> dari Sangatta	Airline yang memiliki pesawat kelas Twin Otter terbatas
Memiliki pertambangan	
Memiliki objek wisata,	
Memiliki hasil pertanian	
Kontrak kerja PDRB	
Opportunity	Threat
Waktu tempuh menggunakan moda transportasi darat cukup lama	Populasi pesawat yang terbatas
Kondisi infrastruktur yang tidak memadai	Akses ke bandar udara berada di dalam kawasan industri PT KPC
Potensial pendapatan dari pengoperasian bandar udara	<i>Runway</i> pendek
	Market belum terbentuk

Sumber: Hasil Riset

Tabel 9. SWOT Pemanfaatan Bandar Udara Sangkima Kabupaten Kutai Timur

SWOT Pemanfaatan Bandar Udara Sangkima Kabupaten Kutai Timur	
Strength	Weakness
Tersedia lahan bandar udara yang cukup luas	Lahan milik PT. Pertamina
Sudah ada <i>runway</i>	Sudah lama terlantar
Tidak terlalu jauh dari pusat kota	Fasilitas sudah rusak, hanya tersedia <i>runway</i>
	Membutuhkan biaya yang cukup besar
	Belum tersedia terminal penumpang

Opportunity	Threat
Dapat dikelola oleh Pemerintah Daerah. Membuka lapangan kerja. Mendorong perekonomian masyarakat secara umum.	Lahan sebagian sudah dimanfaatkan oleh masyarakat Untuk dapat dilakukan penguasaan lahan perlu pembicaraan khusus dengan PT. Pertamina dan pihak terkait lainnya.

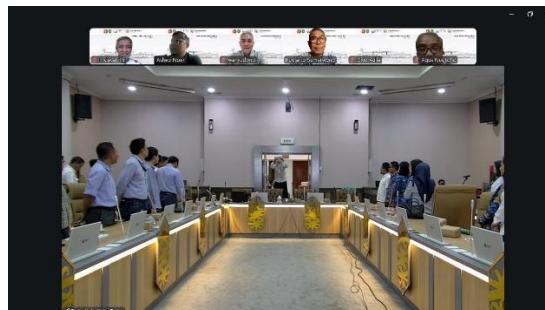
Sumber: Hasil Riset

Tabel 10. SWOT Pemanfaatan Bandar Udara Sangkima Kabupaten Kutai
SWOT Pemanfaatan Bandar Udara Sangkima Kabupaten Kutai Timur

Strength	Weakness
Tersedia lahan bandar udara yang cukup luas Sudah ada <i>runway</i> Tidak terlalu jauh dari pusat kota	Lahan milik PT. Pertamina Sudah lama terlantar Fasilitas sudah rusak, hanya tersedia <i>runway</i> Membutuhkan biaya yang cukup besar Belum tersedia terminal penumpang.
Opportunity	Threat
Dapat dikelola oleh Pemerintah Daerah. Membuka lapangan kerja. Mendorong perekonomian masyarakat secara umum.	Lahan sebagian sudah dimanfaatkan oleh masyarakat Untuk dapat dilakukan penguasaan lahan perlu pembicaraan khusus dengan PT. Pertamina dan pihak terkait lainnya.

Sumber: Hasil Riset

Pemaparan skenario tersebut dilaksanakan secara daring kepada pemangku kepentingan di lingkungan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara, pada gambar 6



Sumber: Dokumentasi

Gambar 6. Kegiatan pemaparan hasil akhir kajian kepada Pemerintah Daerah dan pemangku kepentingan secara daring

Sebagai tindak lanjut dari hasil SWOT, maka skenario yang realistis untuk diimplementasikan dengan segera dan manfaat yang lebih cepat adalah optimalisasi Bandar Udara Khusus Tanjung Bara. Rekomendasi pelaksanaannya dengan tidak mengubah kondisi eksisting dan kegiatan penerbangan yang sudah ada. Memanfaatkan rute Sangatta – Balikpapan PP menggunakan Pegassus Air, sebagai maskapai carter, di luar dari jadwal yang sudah disepakati antara kedua pihak. Direkomendasikan untuk dapat memanfaatkan frekuensi penerbangan, dengan rute Sangatta – Balikpapan pp. dengan frekuensi 1x dalam sehari pada hari Selasa dan Kamis, keterpilihan kedua hari tersebut adalah tidak ramainya oleh pergerakan internal, hal ini juga dimaksudkan untuk mendorong terbentuknya *demand* angkutan udara dan memperkenalkan kepada masyarakat akan adanya penerbangan tersebut. Namun perlu diperhatikan terkait pelayanan kedatangan dan keberangkatan penumpang yang belum memadai saat ini untuk melayani kepentingan umum.

Selanjutnya, jika animo masyarakat terhadap transportasi udara meningkat, diusulkan untuk penambahan frekuensi menjadi 1x sehari per minggu, penambahan rute yang dilayani, atau memungkinkan akan dilanjutkan dengan skenario 2 untuk melakukan pengembangan bandar udara. Hal tersebut perlu pembicaraan dan diskusi lebih lanjut antara Pemerintah Kabupaten Kutai Timur, melalui Dinas Perhubungan Kabupaten Kutai Timur, dengan PT. KPC dan maskapai terkait.

Peningkatan pada skenario 2 juga mendorong peningkatan kapasitas pesawat yang sebelumnya menggunakan tipe pesawat Twin Otter dengan kapasitas 18 kursi menjadi tipe pesawat ATR-72 berkapasitas 72-78 kursi penumpang. Jika dilakukan peningkatan kapasitas bandar udara antara lain seperti yang telah dirangkum pada Tabel 11.

Tabel 11. Rekomendasi Peningkatan Kapasitas Bandar Udara

No	Fasilitas	Eksisting	Rekomendasi
1	Runway	800 x 18 m	1300 x 30 m
2	Runway Strip	1040 x 80	1500 x 150 m
3	RESA	Tidak Tersedia	90 x 60 m
4	Taxiway	60 x 10,5 m	75 x 23 m
5	Apron	62 x 34 m	270 x 80 m
6	Jalan Inspeksi	Tidak Tersedia	Perlu dibuat
7	Pagar	Tersedia	Sesuai standar
8	Saluran Drainase	Tidak Tersedia	Perlu dibuat
9	Terminal Penumpang	Tersedia	Perlu pengembangan 70 x 15 m
10	PKP-PK	Kategori 3	Kategori 5
11	Alat Bantu Navigasi	Tidak Tersedia	NDB, DVOR/DME, PAPI
12	Ground Handling	Tersedia	Sesuai Standar

Sumber: Hasil Riset

Skenario 2 dengan melakukan pengembangan bandar udara, diestimasikan setidaknya biaya pengembangan memakan kurang lebih 350 – 500 miliar rupiah, dengan perkiraan waktu penyelesaian 18 – 24 bulan. Prediksi biaya yang besar dan pembangunan yang memakan waktu akan memberikan dampak cukup lama dirasakan oleh masyarakat untuk dapat menggunakan transportasi udara yang nyaman, selamat dan aman. Skenario 3 menghidupkan kembali Bandar Sangkima yang berjarak 15 km dari pusat kota, untuk itu dibutuhkan kajian tersendiri serta waktu cukup lama untuk persiapan fasilitas serta melakukan pembebasan kepemilikan dan lahan sekitar.

KESIMPULAN

Secara keseluruhan, kegiatan ini menghasilkan skenario pelaksanaan yang realistis untuk melayani kepentingan umum melalui optimalisasi infrastruktur dan penyesuaian kegiatan di Bandar Udara Khusus Tanjung Bara. Optimalisasi infrastruktur tidak secara masif dilakukan, tetapi akan memberikan dampak lebih luas ke masyarakat dan pembentukan pasar transportasi udara bagi masyarakat Kutai Timur. Dengan nantinya sudah terbentuk pasar (*demand*) transportasi udara di Kabupaten Kutai Timur dari pemanfaatan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara Kutai Timur untuk melayani kepentingan umum, lebih lanjut dapat dilakukan peningkatan secara bertahap, legal, dan berbasis kebutuhan riil masyarakat, dengan kegiatan pendampingan lanjutan dalam pengembangan bandar udara, penetapan serta ekspansi rute dan penetapan tarif.

REFERENSI

- Button, K. & Taylor, S. (2000). *International air transportation and economic development*. Journal of Air Transport Management.
- Button, K. (2010). *Transport Economics*. Edward Elgar.
- Bel, G. & Fageda, X. (2010). *Airport competition: The European experience*. Transportation Research Part A.
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). *Designing and Conducting Mixed Methods Research* (3rd ed.). Sage Publications
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2018). *Tatatanan Kebandarudaraan Nasional* (Peraturan/Policy).
- Ghaleb, B. D. S. (2024). *The Importance of Using SWOT Analysis in Business Success*. International Journal of Asian Business and Management, 3(4), 557–564.
- Graham, A. (2014). *Managing Airports: An International Perspective*. Routledge.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 368 Tahun 2013 tentang Izin Penyelenggaraan Bandar Udara Khusus Tanjung Bara dapat melayani kepentingan umum. *Jakarta: Kementerian Perhubungan RI*.
- Zhang, A., & Zhang, Y. (2003). Air transport and economic development: An empirical analysis of China's regional economies. *Journal of Transport Geography*, 11(3), 209–221.