

BAB II

Tinjauan Literatur

Pada bab ini akan dipaparkan teori-teori yang relevan dan terkait dengan studi yang dilakukan. Teori-teori tersebut digunakan sebagai dasar melakukan penelitian. Tinjauan literatur meliputi transportasi, bandar udara serta kualitas pelayanan bandar udara, konsep *aerocity* dan sintesa penelitian.

2.1 Transportasi

Dalam sub bab ini akan dijelaskan mengenai hal – hal yang berkaitan transportasi diantaranya yaitu definisi transportasi dan sistem transportasi.

2.1.1 Definisi Transportasi

Transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ketempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (orang atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain baik dengan atau tanpa sarana (Bowersox, 1981). Transportasi juga dapat dikatakan sebagai sebuah proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan tersebut diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi.

Prasarana transportasi mempunyai dua peran utama yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan adanya peran diatas, peran – peran tersebut dapat digunakan oleh perencana untuk mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana yang telah dibuat serta dapat mendukung pergerakan manusia dan barang (Tamin, 1995). Adapun sistem transportasi menurut (Kusbiantoro, 1993):

1. Sistem Kegiatan (*Transport Demand*)

Adanya pergerakan lalu lintas yang timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Kegiatan atau tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik kegiatan seperti kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain – lain.

2. Sistem Jaringan (*Transport Supply*)

Adanya pergerakan orang dan barang yang membutuhkan transportasi (sarana) dan media (prasarana). Prasarana transportasi ini dikenal dengan sistem jaringan yang meliputi jalan raya, kereta api, terminal, bandara dan pelabuhan laut.

3. Sistem Pergerakan (*Traffic*)

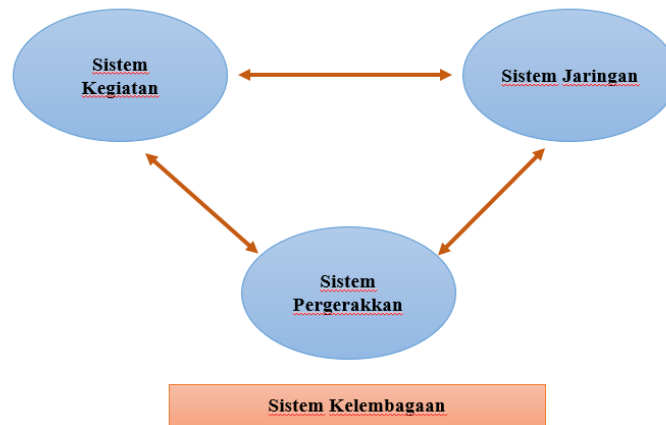
Adanya pergerakan yang timbul akibat interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan sehingga menghasilkan pergerakan orang dan barang dengan menggunakan kendaraan.

4. Sistem Kelembagaan

Adanya kelembagaan untuk menjamin terwujudnya pergerakan yang aman, nyaman, lancar, murah dan handal sesuai dengan lingkungan.

2.1.2 Sistem Transportasi

Sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi. Perubahan pada sistem kegiatan akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Sistem pergerakan memegang peranan penting dalam menampung pergerakan agar terciptanya pergerakan yang lancar yang akhirnya juga pasti akan mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas.



Sumber: Tamin 1997;28

GAMBAR 2.5
SISTEM TRANSPORTASI

Sistem transportasi diselenggarakan dengan tujuan agar proses transportasi penumpang dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu dengan pertimbangan faktor keamanan, kenyamanan, kelancaran dan efisiensi atas waktu dan biaya. Sistem transportasi ini merupakan bagian *integrasi* dan fungsi aktifitas masyarakat dan perkembangan teknologi. Secara umum transportasi dibagi menjadi tiga bagian yaitu:

1. Transportasi Udara

Sistem jaringan transportasi udara terdiri atas tatanan kebandarudaraan dan ruang udara untuk penerbangan. Tatanan kebandarudaraan terdiri atas bandar udara umum dan bandar udara khusus. Ruang udara untuk penerbangan terdiri atas ruang udara diatas bandar udara yang dipergunakan langsung untuk kegiatan bandar udara; ruang udara disekitar bandar udara yang digunakan untuk operasi penerbangan; dan ruang udara yang ditetapkan sebagai jalur penerbangan

a. Tatanan Kebandarudaraan

Tatanan kebandarudaraan terdiri atas bandar udara umum dengan pusat penyebaran skala pelayanan primer, bandar udara skala pelayanan sekunder, bandar udara pusat

penyebaran skala pelayanan sekunder, bandar udara pusat penyebaran skala pelayanan tersier dan bandar udara bukan pusat penyebaran. Lalu ada bandar udara khusus yang dikembangkan untuk menunjang pengembangan kegiatan tertentu dengan berpedoman pada peraturan perundang – undangan di bidang kebandarudaraan.

b. Ruang Udara

Ruang udara untuk penerbangan terdiri atas ruang udara diatas bandar udara yang dipergunakan langsung untuk kegiatan bandar udara, ruang udara disekitar bandar udara yang dipergunakan untuk operasi penerbangan dan ruang udara yang diterapkan sebagai jalur penerbangan. Ruang udara untuk penerbangan dimanfaatkan dengan mempertimbangkan pemanfaatan ruang udara bagi pertahanan dan keamanan negara. Ruang udara untuk penerbangan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.

c. Kriteria Teknis Bandar Udara

- Bandar udara pusat penyebaran skala pelayanan primer ditetapkan dengan kriteria merupakan bagian dari prasarana penunjang fungsi pelayanan PKN dan melayani penumpang dengan jumlah sedikit 5.000.000 (lima juta) orang pertahun.
- Bandar udara pusat penyebaran skala pelayanan sekunder ditetapkan dengan kriteria merupakan bagian dari prasarana penunjang fungsi pelayanan PKN, dan melayani penumpang dengan jumlah antara 500.000 (lima ratus ribu) sampai 1.000.000 (satu juta) orang pertahun.

2. Transportasi Laut

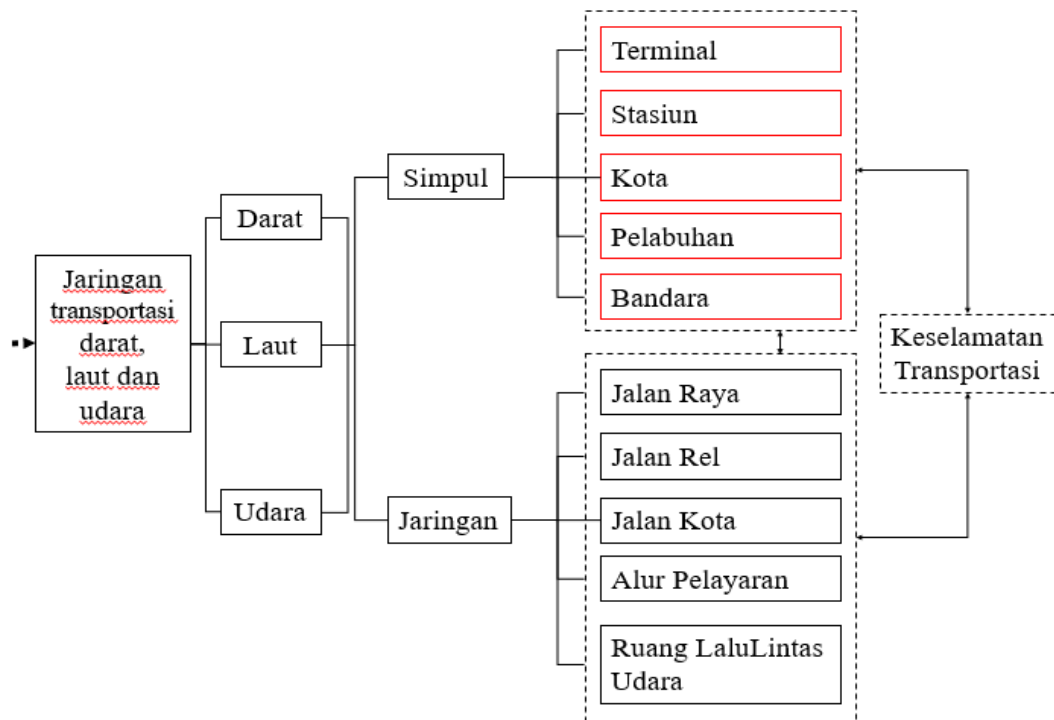
Sistem jaringan transportasi laut terdiri atas tatanan kepelabuhan dan alur pelayanan. Tatanan kepelabuhan terdiri atas pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Tatanan kepelabuhan terdiri atas pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Pelabuhan Umum terdiri atas pelabuhan internasional hub dan pelabuhan internasional, nasional, regional, lokal dan khusus.

3. Transportasi Darat

Sistem jaringan transportasi darat terdiri dari jaringan jalan nasional, jaringan jalur kereta api, jaringan transportasi sungai dan danau.

a. Jaringan jalan nasional

- jaringan jalan arteri primer, dikembangkan secara menerus dan berhierarki berdasarkan kesatuan sistem orientasi untuk menghubungkan antar-PKN, antara PKN dan PKW, PKN dan PKW dengan bandar udara pusat penyebaran skala pelayanan primer/sekunder/tersier dan pelabuhan internasional dan nasional.
- jaringan jalan kolektor primer dikembangkan untuk menghubungkan antar-PKW dan antara PKW dan PKL.
- jaringan jalan strategis nasional, dikembangkan untuk menghubungkan antar-PKSN dalam satu kawasan perbatasan negara, antara PKSN dan pusat kegiatan lainnya, dan PKN dan/atau PKW dengan kawasan strategis nasional.
- jalan tol dikembangkan untuk mempercepat perwujudan jaringan jalan bebas hambatan sebagai bagian dari jaringan jalan nasional.



Sumber : Hari Budiarto, 2006; Ditjen Hubla RI

GAMBAR 2.6
SKEMA JARINGAN TRANSPORTASI

Dari adanya transportasi yang berkembang secara pesat merupakan sumbangan bagi kualitas kehidupan masyarakat, karena transportasi dapat meratakan pembangunan dan memberikan pelayanan pergerakan orang dan barang hampir keseluruhan penjuru negeri yang dapat menyokong pengembangan serta kemajuan daerah. Aluran pelayaran terdiri atas alur pelayaran internasional dan alur pelayanan nasional.

2.2 Bandar Udara

Bandar udara adalah kawasan di darata atau diperairan 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 (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 11 Tahun 2010).

2.2.1 Tata letak Kebandarudaraan Nasional

Kebandarudaraan merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan pos, tempat perpindahan intra atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.

Tata letak kebandarudaraan nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan kompetitif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.

2.2.2 Peran Bandar Udara

- a. Sebagai simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya, yaitu bandar udara umum sebagai titik pertemuan beberapa jaringan dan rute angkutan udara.
- b. Sebagai pintu gerbang perekonomian, yaitu lokasi dan wilayah sekitar bandara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi, serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah. Hal tersebut ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan RTRW Nasional, RTRW Provinsi, dan RTRW Kabupaten/Kota.
- c. Sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi, bandara dijadikan tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya dalam bentuk interkoneksi antarmoda pada simpul transportasi dengan memperhatikan sistem transportasi nasional.

- d. Pendorong dan penunjang kegiatan industri dan perdagangan, bandara dapat memudahkan transportasi ke dan dari wilayah disekitarnya dalam rangka pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya dengan memperhatikan ketentuan Rencana Pengembangan Ekonomi Nasional.
- e. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana. Bandara dapat berperan sebagai pembuka daerah terisolasi karena kondisi geografis atau karena sulitnya moda transportasi lain, penghubung daerah perbatasan dalam rangka mempertahankan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta kemudahan dalam penanganan bencana alam pada wilayah tertentu dan sekitarnya.
- f. Prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara, yaitu dengan menjadikan lokasi bandara di wilayah nusantara saling terhubung dalam suatu jaringan dan rute penerbangan sehingga dapat mempersatukan wilayah untuk kedaulatan NKRI.

2.2.3 Fungsi Bandar Udara

A. Pemerintahan

Bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan sebagaimana dimaksud yaitu sebagai tempat unit kerja atau instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dimana unit kerja pemerintah membidangi urusan pembinaan kegiatan penerbangan, kepabeanan, kemigrasian dan kekarantinaan.

B. Pengusahaan

Bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan merupakan tempat usaha bagi unit penyelenggaraan bandar udara atau badan usaha bandar udara, badan usaha angkutan udara, dan badan hukum Indonesia atau

perorangan melalui kerjasama dengan unit penyelenggara bandar udara atau badan usaha bandar udara.

2.2.4 Penggunaan Bandar Udara

Penggunaan bandar udara terdiri atas bandar udara internasional dan bandar udara domestik. Penetapan bandar udara internasional dilakukan dengan mempertimbangkan rencana induk nasional bandara dengan memperhatikan arah kebijakan nasional bandar udara dan sebagai pedoman dalam penetapan lokasi, penyusunan rencana induk, pembangunan, pengoperasian dan pengembangan bandar udara; pertahanan dan keamanan negara, pertumbuhan dan perkembangan pariwisata, kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional dan pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan luar negeri yang didasarkan pada pertumbuhan pendapatan *domestic regional bruto* suatu provinsi yang tinggi dan adanya kontribusi sektor transportasi udara terhadap pertumbuhan pendapatan *domestic regional bruto* suatu provinsi.

2.2.5 Hierarki Bandar Udara

Hierarki bandar udara terdiri atas bandar udara pengumpul (*Hub*) dan bandar udara Pengumpan (*Spoke*). Bandar udara pengumpul dibedakan menjadi:

1. bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan primer merupakan bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional yang melayani penumpang dengan jumlah paling rendah 5.000.000 orang pertahun.
2. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan sekunder yaitu bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan pusat kegiatan nasional yang melayani penumpang dengan jumlah paling rendah 1.000.000 dan kurang dari 5.000.000 orang per tahun.
3. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan tersier yaitu bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan PKN dan PKW terdekat yang

melayani penumpang dengan jumlah paling rendah 500.000 dan kurang dari 1.000.000 orang per tahun.

Bandar udara pengumpan merupakan bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan memperngaruhi ekonomi terbatas, bandar udara tujuan atau penunjang dari bandar udara pengumpul dan bandar udara yang menjadi salah satu prasarana penunjang pelayanan kegiatan lokal.

2.2.6 Klasifikasi Bandar Udara

Klasifikasi bandar udara terdiri atas beberapa kelas bandar udara yang ditetapkan berdasarkan kapasitas pelayanan dan kegiatan operasional bandar udara. Kapasitas pelayanan merupakan kemampuan bandar udara untuk melayani jenis pesawat udara terbesar dan jumlah penumpang atau barang meliputi kode angka berupa perhitungan panjang landas pacu dan kode harus berupa perhitungan sesuai dengan lebar sayap dan jarak roda terluar pesawat.

2.3 Perubahan Status Bandar Udara

Perubahan status ditetapkan oleh menteri dan perubahan status bandara meliputi bandar udara khusus yang digunakan untuk melayani kepentingan umum yang bersifat sementara, perubahan status bandar udara khusus menjadi bandar udara umum dan bandar udara militer yang akan dibuka untuk melayani penerbangan sipil. Perubahan status bandara harus memnuhi kriteria cakupan, peran, hierarki dan klasifikasi bandara. Serta harus memenuhi ketentuan, keselamatan, keamanan, pelayanan dan kelayakan sebagai bandar udara umum dan tidak terpisahkan dari rencana induk nasional bandar udara.

2.4 Perubahan Penggunaan Bandar Udara Domestik Menjadi Bandar Udara Internasional

Perubahan penggunaan bandar udara domestik menjadi bandar udara internasional ditetapkan oleh menteri. Usulan perubahan penggunaan bandar udara

domestik menjadi bandar udara internasional diusulkan oleh penyelenggara bandar udara kepada menteri dengan disertai:

1. Persetujuan dari menteri yang membidangi pertahanan dan kemanana;
2. Surat rekomendasi dari menteri yang membidangi urusan kepabeanan, keimigrasian dan kekarantinaan dalam rnagka penempatan unit kerja dan personel;
3. Kajian penggunaan bandar udara domestik menjadi bandar udara internasional yang meliputi:

- a. Potensi angkutan udara dalam dan luar negeri yang disertai dengan target angkutan udara luar negeri;

- b. Data kontribusi sektor transportasi udara terhadap pertumbuhan pendapatan *domestic regional bruto* suatu provinsi;

- c. Kondisi geografis terkait dengan sebaran bandara internasional yang meliputi lokasi bandar udara dengan bandar udara dinegara lain yang terdekat, lokasi bandar udara dengan bandara udara internasional yang telah ada dan jumlah kapasitas dan frekuensi penerbangan ke atau dari bandar udara internasional disekitarnya.

- d. Data keterkaitan intra dan antar moda yang berupa kajian mengenai keterkaitan dengan moda udara untuk aksesibilitas ke atau dari bandar udara ke atau dari kota lain, keterkatan dengan moda darat atau kereta api untuk aksesibilitas ke atau dari bandar udara ke tau dari kota lain, keterkaitan dengan moda laut atau sungai untuk aksesibilitas ke atau dari bandar udara ke atau dari kota lain.

4. Dalam hal pengusulan perubahan penggunaan bandar udara dalam rangka menunjang pariwisata, selain memenuhi persyaratan juga disertai dengan kajian berupa potensi wisatawan manca negara yang menggunakan angkutan penerbangan paling sedikit 100.000 wisatawan mancanegara pertahun yang dibuktikan dengan persetujuan dari kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintah di bidang pariwisata.

5. Dalam hal pengusulan perubahan penggunaan bandar udara dalam rangka kepentingan angkutan udara haji, selain memenuhi persyaratan yang disertai dengan kajian potensi angkutan haji dalam cakupan bandar udara paling rendah 14 kloter setiap musim haji, data cakupan atau jarak bandar udara embarkasi atau debarkasi haji terdekat, dan kemampuan bandar udara untuk melayani pesawat udara dengan kapasitas paling rendah 325 tempat penduduk dan tempat parkir pesawat paling rendah 2 pesawat udara haji dengan tidak mengganggu penerbangan lain
6. Dalam hal pengusulan perubahan penggunaan bandar udara dalam rangka menunjang industri perdagangan pada suatu wilayah yang disertai dengan kajian potensi industri atau perdagangan.

2.5. Kualitas dan Pelayanan Bandar Udara

2.5.1 Jasa

Bandar udara adalah bagian kegiatan organisasi untuk mengerjakan produk jasa bandar udara. (Kloter, 1992) dalam (Afifudin, 2009) menyebutkan bahwa jasa adalah setiap kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan perpindahan kepemilikan apapun terhadap jasanya. Jasa dibagi menjadi beberapa dimensi yaitu *intangible* (tidak dapat disentuh hanya dapat dirasakan), *perishable* (sekali digunakan), *immediate* (tidak dapat disimpan), *customer involvement* (konsumen terlibat dalam pelaksanaannya), dan *inseparable* (umumnya tempat dan waktu jasa diproduksi dan dikonsumsi bersamaan).

Pada usaha jasa penerbangan, obyek utamanya adalah pesawat udara beserta fasilitas pendukungnya, penumpang, kargo dan barang. Sedangkan obyek pendukungnya adalah pengantar atau penjemput dan masyarakat pengguna jasa penerbangan yang lain.

2.5.2 Kualitas Pelayanan

Menurut Parasurman (1995) dalam Effendi (2009), kualitas pelayanan dapat dibagi menjadi lima dimensi yaitu *tangible*, *reliable*, *responsiveness*, *assurance*, *empathi*. Berikut terdapat penjelasan dalam masing – masing dimensi:

- a. *Tangible* adalah tampilan yang merupakan penampakan fasilitas fisik dari fasilitas, peralatan, dan personil. Meliputi fasilitas fisik, perlengkapan, personilnya dan sarana komunikasi. Hal ini berkaitan dengan fasilitas fisik, penampilan karyawan, peralatan dan teknologi yang dipergunakan dalam memberi layanan, fasilitas fisik seperti gedung, ruang tempat layanan, kebersihan, ruang tunggu, fasilitas musik, AC, tempat parkir merupakan salah satu segi dalam kualitas jasa karena akan memberikan sumbangan bagi konsumen yang memerlukan layanan perusahaan. Penampilan karyawan yang baik akan memberikan rasa dihargai bagi pelanggan yang dilayani sedang dalam peralatan dan teknologi yang dipergunakan dalam memberikan layanan akan memberikan kontribusi pada kecepatan dan ketepatan layanan.
- b. *Reliable* adalah yaitu kemampuan untuk menghasilkan kinerja pelayanan yang dijanjikan secara akurat dan pasti. Hal ini berarti bahwa pelayanan harus tepat waktu dan dalam spesifikasi yang sama, tanpa kesalahan, kapanpun pelayanan tersebut diberikan.
- c. *Responsiveness* yaitu kemampuan para karyawan untuk membantu para pelanggan dan memberikan layanan dengan tanggap. Hal ini tercermin pada kecepatan, ketepatan layanan yang diberikan kepada pelanggan, keinginan karyawan untuk membantu para pelanggan (misal: *customer service* memberikan informasi seperti yang diperlukan pelanggan), serta adanya karyawan pada jam-jam sibuk (seperti tersedianya *teller* pada jam-jam sibuk).
- d. *Assurance* yaitu kemampuan, kesopanan, dan sifat dapat dipercaya yang dimiliki oleh para staf, bebas dari bahaya, risiko dan keragu-raguan. Berkaitan dengan kemampuan para karyawan dalam menanamkan kepercayaan kepada pelanggan, adanya perasaan aman bagi pelanggan dalam melakukan transaksi, dan pengetahuan serta sopan santun karyawan

dalam memberikan layanan kepada konsumen, pengetahuan, kesopanan dan kemampuan karyawan akan menimbulkan kepercayaan serta keyakinan terhadap perusahaan.

- e. *Empathy*, yaitu kemudahan dalam melakukan hubungan, komunikasi yang baik, perhatian pribadi dan memahami kebutuhan pelanggan. Hal ini berhubungan dengan perhatian atau kepedulian karyawan kepada pelanggan (misal: untuk menemui karyawan senior), kemudahan mendapatkan layanan (berkaitan dengan banyaknya outlet, kemudahan mendapatkan informasi melalui telepon). Kepedulian karyawan terhadap masalah yang dihadapinya. Perusahaan memiliki objektifitas yaitu: memperlakukan secara sama semua pelanggan. Semua pelanggan berhak untuk memperoleh kemudahan layanan yang sama tanpa didasari apakah mempunyai hubungan khusus dengan karyawan atau tidak.

Sementara Ellys L. Pambayun (1998) dalam effensi (2009), menyebutkan bahwa salah satu strategi dan pendekatan dalam meraih kesuksesan yang professional dan proporsional adalah dengan melakukan adilayanan yaitu pelayanan paripurna yang merupakan syarat mutlak bagi organisasi yang bergerak dalam dunia bisnis. *Excellence service* selalu menumbuhkan sikap profesionalisme dalam kerja bagi siapapun dan dimanapun yang mengapliaksikannya. *Excellence service* adalah adalah perpaduan antara seni dan pengetahuan, arti seni mengandung bahwa kemampuan seseorang dalam melakukan pelayanan pada orang lain didasarkan pana instink, talenta, dan pengalaman. Mereka secara tidak sadar menciptakan dan mengembangkan cara - cara pelayanan sendiri yang dianggap baik dan menyenangkan. Konteks pengetahuan mengacu kepada ide, konsep, dan prinsip pelayanan. Pelayanan yang didasarkan atas pengetahuan sangat penting, mengingat pengalaman yang dimiliki seseorang belum tentu dapat membantu efektivitas pelayanan professional, karena pengalaman seseorang belum tentu benar dan dapat diterapkan kepada semua orang.

Krajewski (1996:12) dalam Effendi (2009) menyebutkan bahwa “*part of the success of foreign competitors has been their ability to provide products and services of hight quality at reasonable prices*”. Selanjutnya di a neyatakan

“another tres in operations management has been an increasing emphasis on competing on the basis of quality, time and technological advantage”.

Dari beberapa teori tersebut dapat disimpulkan bahwa kualitas pelayanan berpusat kepada pelanggan, pelanggan mempunyai kebutuhan dan harapan tertentu atau kualitas pelayanan yang diberikan.

2.5.3 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang

Jenis, luas dan kelengkapan dari bangunan terminal penumpang disesuaikan dengan luas bangunan yang merupakan representasi dari jumlah penumpang yang dilayani dan kompleksitas fungsi dan pengguna yang ada.

TABEL II.1
KELENGKAPAM RUANG DAN FASILITAS TERMINAL PENUMPANG
STANDAR DOMESTIK DAN INTERNASIONAL

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang Standar
Terminal Standar 120 m2 (dosmetik)	a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>)
	b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>)
	c. Ruang Tunggu Keberangkatan (<i>departure lounge</i>)
	d. Ruang pengambilan bagasi (<i>baggage claim</i>)
	e. Toilet pria dan wanita (<i>toilet</i>)
	f. Ruang administrasi (<i>administration</i>)
	g. Telepon umum (<i>Public Telephone</i>)
	h. Fasilitas pemadam api ringan
	i. Peralatan pengambilan bagasi - tipe meja
	j. Kursi Tunggu
Terminal Standar 240 m2 (domestik)	a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>)
	b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>)
	c. Ruang Tunggu Keberangkatan (<i>departure lounge</i>)
	d. Toilet Pria dan Wanita ruang tunggu keberangkatan
	e. Ruang Pengambilan bagasi (<i>baggage claim</i>)
	f. Area Komersial (<i>concession arealroom</i>)
	g. kantor airline (<i>airline administration</i>)
	h. Toilet pria dan wanita untuk umum (<i>public toilet</i>)
	i. Fasilitas Telepon Umum (<i>Public Telephone</i>)
	j. Fasilitas pemadam api ringan
	k. peralatan pengambilan bagasi - tipe <i>gravity roller</i>
	l. Kursi tunggu

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang Standar
Terminal Standar 600 m2 (domestik)	a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>)
	b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>)
	c. Ruang Tunggu Keberangkatan (<i>departure lounge</i>)
	d. Toilet Pria dan Wanita ruang tunggu keberangkatan
	e. Ruang Pengambilan bagasi (<i>baggage claim</i>)
	f. Area Komersial (<i>concession arealroom</i>)
	g. kantor airline (<i>airline administration</i>)
	h. Toilet pria dan wanita untuk umum (<i>public toilet</i>)
	i. Fasilitas Telepon Umum (<i>Public Telephone</i>)
	j. Fasilitas pemadam api ringan
	k. peralatan pengambilan bagasi - tipe <i>gravity roller</i>
	l. Kursi tunggu
	m. Ruang Simpan barang hilang (<i>lost & found room</i>)
Terminal Standar 600 m2 (internasional)	a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>)
	b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>)
	c. Ruang Tunggu Keberangkatan (<i>departure lounge</i>)
	d. Toilet Pria dan Wanita ruang tunggu keberangkatan
	e. Ruang Pengambilan bagasi (<i>baggage claim</i>)
	f. Area Komersial (<i>concession arealroom</i>)
	g. kantor airline (<i>airline administration</i>)
	h. Toilet pria dan wanita untuk umum (<i>public toilet</i>)
	i. Fasilitas Telepon Umum (<i>Public Telephone</i>)
	j. Fasilitas pemadam api ringan
	k. peralatan pengambilan bagasi - tipe <i>gravity roller</i>
	l. Kursi tunggu
	m. Ruang Simpan barang hilang (<i>lost & found room</i>)
	n. Fasilitas fiskal (<i>fiskal counter</i>)
	o. Fasilitas imigrasi dan bea cukai (<i>immigration and custom</i>)
	p. Fasilitas Karantina

Sumber: SNI 03-7046-2004

TABEL II.2
KELENGKAPAN RUANG DAN FASILITAS LAINNYA

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Lainnya
Fasilitas penyandang cacat	penyediaan ramp untuk setiap perbedaan ketinggian lantai di dalam bangunan terminal penumpang (bagi pengguna kursi roda)
Fasilitas untuk penumpang (ruang konsesi)	restoran, kios, salon, kantor pos dan giro, <i>bank</i> , <i>money changer</i> , <i>nursery</i> , dll.
Fasilitas penunjang terminal/bandar udara	kantor pengelola, ruang mekanikal dan elektrik, ruang komunikasi, ruang kesehatan, ruang rapat, ruang pertemuan, dapur, <i>catering</i> , fasilitas perawatan pesawat udara.
fasilitas parkir	Jumlah lot = $0.8 \times \text{penumpang waktu sibuk}$
	Luas = jumlah lot $\times 35 \text{ m}^2$

Sumber: SNI 03-7046-2004

2.6 Konsep Aerocity

Pada umumnya, pengembangan bandar udara dan penerimaan uang hanya didapat dari kegiatan penerbangan seperti perpindahan penumpang dan barang. Walaupun demikian, arah dari globalisasi dan liberalisasi menciptakan kompetensi yang sangat ketat antara bandar udara. Untuk menjaga daya saing diperlukan penerimaan yang lebih besar dan didapat dari kegiatan – kegiatan yang bukan berkaitan langsung dengan penerbangan (*non-aviation revenue*) dan hal tersebut menjadi suatu keharusan di dalam bisnis bandar udara (Kratzch dan Sieg, 2011 dalam Tjahjono, 2017). Akibatnya, bandar udara melakukan metamorphosis dengan mengajak lingkungan sekitar menjadi sebuah kota bandara (*Aerocity*) dan bahkan dapat diperluas dalam skala regional menjadi sebuah aerotropolis (Kasarda, 2010 dalam Tjahjono, 2017).

Menurut Stenvert dan Penfold, 2007 (dalam Tjahjono, 2017), metamorphosis tersebut telah menjadikan pengembangan bandar udara untuk memudahkan stimulasi investasi, menciptakan lapangan pekerjaan dan aktivitas bisnis. Dampak dari metamorphosis tersebut yaitu akan meningkatkan jumlah penumpang yang memilih bandar udara tersebut. Contohnya seperti bisnis yang berhubungan dengan penerbangan dan bandara akan lebih menyukai lokasi yang ada didekat kota yang

telah dirancang berdampingan dengan sebuah bandar udara atau *aerocity*. Konsep *aerocity* akan terwujud apabila pemangku kepentingan baik pemerintah maupun pelaku bisnis terkait mendukung untuk terciptanya sebuah *aerocity*.

Kasarda (2008; 4-5) menyebutkan evolusi “bandara kota” menjadi “kota bandara” didorong oleh apa yang disebut sebagai *airport city drivers*. Kasarda menyatakan Kota Bandara telah berevolusi dengan bentuk spasial yang berbeda didasarkan pada lahan yang tersedia dan prasarana transportasi darat, namun hampir semua muncul sebagai tanggapan terhadap empat pendorong pembangunan yang menjadi pertimbangan utama. Keempat *airport city driver* tersebut menurut Kasarda adalah:

1. Bandara-bandara perlu menciptakan sumber daya dari kegiatan yang tidak berkaitan dengan penerbangan, untuk bersaing dan juga memberikan pelayanan yang lebih baik dari fungsi bandara.
2. Usaha sektor komersial untuk mendapatkan lahan yang aksesibel.
3. Bandara mampu meningkatkan penumpang dan barang.
4. Pelayanan bandara sebagai katalis dan magnet untuk pembangunan kegiatan bisnis.

2.6.1 Skematik Desain *Aerocity*

Kasarda (666-667) menyebutkan *schematic design* dari kota bandara dalam *Schematic of Typical Airport City*, sebagai berikut:

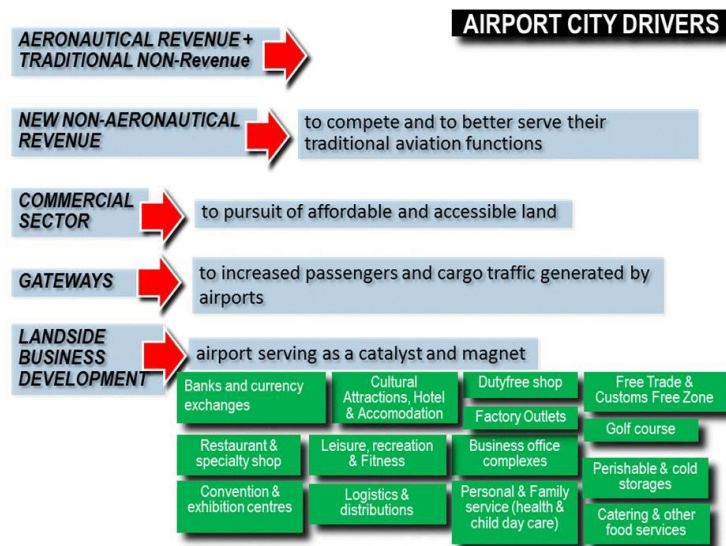
1. Aktivitas inti penerbangan, operasional teknis dari bandara yang secara langsung mendukung fungsi-fungsi penerbangan (semua kegiatan bandara, jasa pengiriman barang kilat, perbelanjaan, hotel dan bongkar muat).
2. Aktivitas yang berhubungan dengan Bandar udara merupakan kegiatan yang berhubungan dengan pengangkutan serta pergerakan penumpang dan barang (kawasan logistik dan perdagangan bebas, pusat kegiatan distribusi, pusat intermoda angkutan, kereta api).
3. Aktivitas yang berorientasi pada Bandar udara memilih berada di area sekitar bandara dikarenakan *image* yang dimiliki oleh bandara itu sendiri dan aksesibilitas jalan yang sangat baik. Harga lahan dan konektivitas yang baik merupakan faktor-

faktor yang dipertimbangkan dalam pemilihan lokasi dari kegiatan-kegiatan tersebut (pusat perdagangan dan niaga grosir, *convention center*, pusat penelitian/teknologi, kawasan kesehatan, kawasan industri, *mixed use*, kawasan komersial, kawasan olah raga dan kawasan perkantoran).

Pengembangan kawasan komersial yang pesat di dan di sekitar gerbang bandara menjadikan kegiatan tersebut sebagai generator pertumbuhan perkotaan dan menjadikan bandara sebagai pusat lapangan pekerjaan yang penting, kawasan perbelanjaan, perdagangan serta destinasi bisnis, serta bandara membangun sebuah “*brand image*” tersendiri untuk menarik kegiatan bisnis yang tidak berkaitan dengan kebandar udaraan.

Sifat alami dari pasar lokal dalam kegiatan industri dan komersial yakni memiliki peran penting dalam keberlangsungan kota bandara dan kegiatan di dalamnya.

Selain itu, área di sekitar bandara juga dapat menarik kegiatan bisnis, pekerja-pekerja profesional dan penduduk yang lebih banyak dibanding dengan área lain, pembangunan kegiatan komersial di dalam kawasan bandara merefleksikan kebutuhan dari pekerjaan, pekerja dan penduduk terhadap pelayanan yang disediakan oleh bisnis yang berbasis bandara. pelayanan-pelayanan tersebut meliputi pelayanan perumahan, rekreasi, kuliner, perdagangan, kesehatan, penitipan anak dan dokter hewan.



Sumber: Kasarda, 2015

GAMBAR 2.7
SCHEMATIC TYPICAL OF AEROCITY

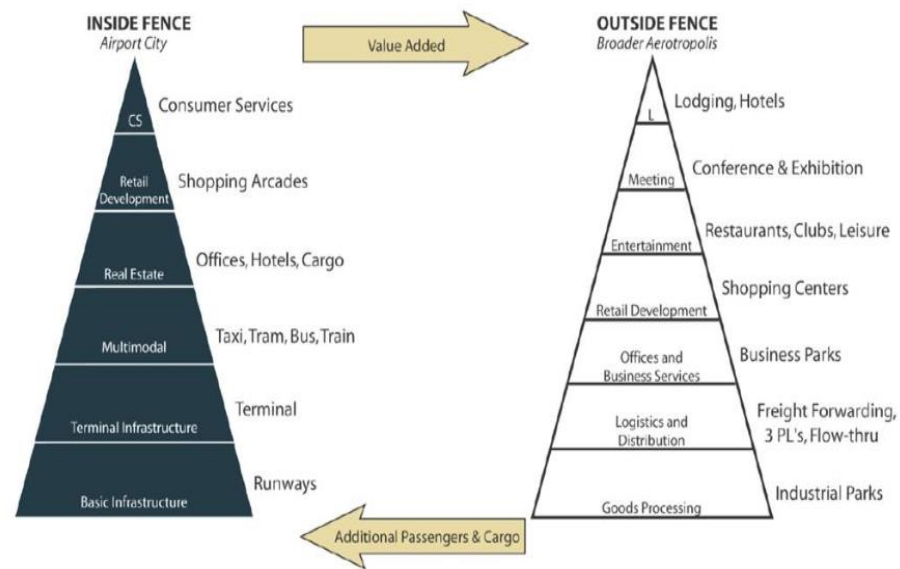
2.6.2 Tipe Kegiatan Aerocity

1. Kegiatan di dalam kota bandara:

- Pelayanan konsumen.
- Kawasan perdagangan, meliputi pertokoan.
- *Real estate*, meliputi perkantoran, hotel dan bongkar muat.
- Multi moda, meliputi taxi, trem, bus dan kereta api.
- Infrastruktur terminal, meliputi terminal.
- Infrastruktur dasar, meliputi jalan raya.

2. Kegiatan di luar kota bandara

- Hotel dan penginapan.
- Kegiatan pertemuan, meliputi pameran dan konferensi.
- Kegiatan perdagangan, meliputi pusat perbelanjaan.



Sumbe: Schipol Group and Kasarda, 2010

GAMBAR 8.2
TIPIKAL KOTA BANDARA SECARA FUNGSIONAL

Kebutuhan –kebutuhan untuk kegiatan bisnis yang berbasis pada bandara saat ini disediakan di dalam kawasan campuran (*mixed use*) yang luas di dalam area bandara, sebagai sentra pembangunan metropolitan. Pergeseran ini membuat pembangunan kota bandara sebagai model perencanaan kreartif dan atribut-atribut manajemen yang berbeda.

1. Perkantoran dan Kegiatan Bisnis, meliputi Kawasan Bisnis
2. Logistik dan Distribusi, meliputi *Freight Forwarding*, *3 PL's*, *Flow-thru*
3. Produksi Barang, meliputi Kawasan Industri.

Kegiatan di dalam Kota Bandara memberikan nilai tambah untuk kawasan di sekitar Kota Bandara, dan sebaliknya kawasan di luar Kota Bandara mendatangkan penumpang serta barang ke dalam Kota Bandara. Adapun Aktivitas di dalam Kota Bandara umumnya, meliputi:

1. Pertokoan
2. Restoran
3. Kegiatan entertainmen dan kebudayaan

4. Hotel dan akomodasinya
5. Bank dan penukaran mata uang asing
6. Gedung Perkantoran
7. *Convention and exhibition centers*
8. Hiburan, rekreasi dan pusat kebugaran
9. Logistik dan distribusi
10. Pengawetan makanan dan pendinginan
11. Katering dan kuliner
12. Perdagangan bebas dan sejenisnya
13. Lapangan golf
14. *Factory outlets*
15. Pelayanan keluarga, seperti klinik kesehatan dan penitipan anak.

2.7 Benchmark Aerocity

2.7.1 BIJB Kertajati Aerocity

Bandar Udara Internasional Jawa Barat dan Kertajati *Aerocity* terletak di area berkembang yang strategis di Jawa Barat dengan luas lahan 3.480 Ha. BIJB dan Kertajati *Aerocity* akan *mengadopsi One Gate Service Managemenet* (Manajemen Pelayanan Satu Pintu) untuk mencapai tujuan strategis. Pembangunan kawasan ini terdiri dari 5 (lima) tahap, tahap persiapan (2015), tahap I (2015-2-20), tahap I-II (2016-2025), tahap III (2025-2035), dan tahap IV (2035-2045). Tahap I akan difokuskan pada pengembangan bandara. Tahap I-II akan terkonsentrasi pada pengembangan bandara, tahap I-II akan terkonsentrasi pada pengembangan Kertajati *Aerocity*, tahap III akan difokuskan pada pengembangan Kertajati sebagai Aerotropolis, dan pada tahap akhir, Kertajati *Aerocity* akan menjadi pembuka jalan ekonomi berkelanjutan.

Kertajati *Aerocity* juga bertindak sebagai mesin ekonomi bagi pertumbuhan di bagian timur Jawa Barat, khususnya di Metropolitan Cirebon Raya (Cirebon-Indramayu-Majalengka-Kuningan). Kertajati *Aerocity* akan berfungsi sebagai koridor industri yang mengembangkan industri di Metropolitan Cirebon Raya dengan memiliki akses langsung ke Kawasan industri Karawang dan Daerah

Metropolitan Bandung. Demikian juga dengan konektivitas, kawasan ini didukung oleh berbagai infrastruktur transportasi: Jalan Tol Cisumdawu (Cileunyi-Sumedang-Dawuan) yang menghubungkan Metropolitan Bandung Raya dengan Kertajati, Jalan Tol Cipali (Cikampek-Palimanan) yang menghubungkan kawasan Industri Karawang dengan Kertajati dan Kertajati dengan Cirebon, serta pembangunan jalur kereta api dari Bandung ke Kertajati kemudian ke Kertajati ke Cirebon. Terlebih, dengan jarak yang dekat ke Pelabuhan Internasional Patimban dan Pelabuhan Cirebon, Kertajati *Aerocity* akan menjadi kawasan yang menjanjikan untuk menjadi pusat industri dan logistik.

Kertajati *Aerocity* mempromosikan dan memperkuat penciptaan mesin pertumbuhan ekonomi dibagian barat Indonesia. Beberapa pemangku kepentingan seperti pemerintah daerah, pemerintah pusat, investor dan masyarakat akan mendapatkan keuntungan dari pembangunan Kertajati *Aerocity*. Kertajati *Aerocity* berperan meningkatkan pendapatan dan daya beli masyarakat setempat, meningkatkan kesejahteraan, menciptakan iklim bisnis lokal, dan menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Adapun bagi pemerintah hal itu akan merangsang perekonomian lokal, memperkuat pengembangan industri, sektor bisnis dan pariwisata, serta mendorong budidaya sumber daya alam untuk mendukung peningkatan nilai industri, penghasilan pajak, substitusi impor, dan banyak lainnya. Investor bisa mendapatkan akses pasar global, keamanan dan keselamatan, pemangkasan biaya sehingga menjadi lebih kompetitif dipasar, dan menjadi basis produksi untuk memudahkan jalan masuk menuju pasar ASEAN.

Kertajati *Aerocity* dikelola secara langsung oleh PT BIJB *Aerocity Development* yang merupakan anak usaha PT. Bandar Udara Internasional Jawa Barat dan PT Jabar Bumi Konstruksi. Berdiri sejak Desember 2016, PT BIJB *Aerocity Development* sipa bekerja sama dengan berbagai mitra strategis untuk mengembangkan kota bandar ahijau berkelas dunia yang menjadi motor penggerak perekonomian Indonesia dengan mengintegrasikan nilai – nilai intrinsik wilayah dan lingkungan.

Kertajati *Aerocity* seluas 3.480 Ha terbagi kedalam 6 (enam) klaster pembangunan yang memiliki karakteristik khusus yang akan saling mendukung satu sama lain sebagai pusta bisnis dan industri baru di Indonesia, yaitu:

1. *Aerospace Park*, dijadikan sebagai pusat industri aviasi dengan ekosistem terintegrasi. Klaster ini terdiri dari Hanggar MRO, *Engine Shop*, *Mechanical Shop*, Pergudangan *Sparepart*, Pabrik Perakitan Pesawat, dan Sekolah Aviasi.
2. *Logistic Hub*, dijadikan sebagai multimodal logistik hub yang akan menjadi pusat logistik baru di Indonesia; mencakup industri pengemasan dan penamaan, serta penyimpanan dingin untuk kargo mudah rusak.
3. *Creative Technology Center*, dijadikan sebagai pusat keunggulan bagi industri teknologi tinggi dengan pusat riset dan pengembangan serta manufaktur terdepan. Klaster ini akan terdiri dari kampus perguruan tinggi dan industri *bio-life science*.
4. *Business Park*, dijadikan sebagai pusat bisnis dan institusi keuangan yang akan mendukung seluruh industri di dalam kawasan. Kalster ini juga akan dilengkapi dengan MICE dan berbagai taman rekreasi.
5. *Residential/Township*, dijadikan sebagai area residensial yang eksklusif dengan hak kepemilikan properti bagi ekspatriat.
6. *Energy Center*, sumber energy terbarukan yang berkelanjutan untuk mendukung aktivitas industri.



Sumber: Company Profile BIJB dan Kertajati Aerocity

GAMBAR 2.9
KLASTER PEMBANGUNAN KERTAJATI AEROCITY

Sebagai kawasan yang direncanakan menjadi kawasan ekonomi khusus, Kertajati *Aerocity* memiliki beberapa kegiatan industri dan pariwisata unggulan. Pusat *logistic Perishable Cargo*, pusat industri aviasi, dan pusat industri biofarmasi menjadi kegiatan-kegiatan industri yang diunggulkan. Kertajati *Aerocity* dirancang untuk memiliki keunikan dari segi pariwisata dengan keberadaan distrik wisata religi, *edu technopark*, dan taman rekreasi tematik. BIJB dan Kertajati *Aerocity* nantinya juga akan berperan sebagai simpul pariwisata di Jawa Barat, dengan konektivitas keberbagai destinasi pariwisata melalui moda transportasi darat maupun udara.

Pengembangan Kertajati *Aerocity* diharapkan mampu meningkatkan penanaman modal di Jawa Barat khususnya di bagian timur, mengoptimalkan kegiatan industri, ekspor, impor, dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi; mempercepat perkembangan daerah Metropolitan Cirebon Raya sebagai pusat pertumbuhan ekonomi baru; substitusi impor dengan membangun industri strategis nasional, mencakup industri aviasi, industri farmasi, dan sebagainya; meningkatkan penerimaan pemerintah; serta menciptakan lapangan pekerjaan untuk 400.000 ribu orang baik didalam maupun diluar kawasan Kertajati *Aerocity*.

2.7.2 Delhi Aerocity

Aerocity di *Indira Gandhi International Airport* (IGIA), Delhi India telah dikembangkan sebagai pusat perhotelan terbesar tidak hanya di Delhi tetapi untuk seluruh negara. *Delhi Aerocity* memiliki 11 hotel dengan pusat perbelanjaan gabungan, perkantoran, dan pusat hiburan yang terletak di pusat daerah. *Aerocity* yang berkembang luas di Bandara IGIA menjadi pusat kota yang paling banyak terjadi di ibukota. Delhi Internasional *Airport* yang dipimpin GMR telah memberikan hak pengembangan komersial kepada konsorsium yang dipimpin oleh Bharti Realty. Dalam fase kedua pengembangan *aerocity*, dimulai dengan membangun distrik hotel dekat bandara dan saat ini memiliki kantor, *mall* dan *food court*.



Sumber: Google, 2020

GAMBAR 2.10
DELHI AEROCITY

2.7.3 Tabel Perbandingan Benchmark *Aerocity*

TABEL II.3
PERBNDINGAN BENCHMARK *AEROCITY*

Kriteria <i>Aerocity</i>		BIJB <i>Aerocity</i>	India (<i>Aerocity Central</i>)
Kegiatan didalam <i>Aerocity</i>	Pelayanan Kawasan	Sebagai koridor industri yang mengembangkan industri di metropolitan Cirebon Raya	Dikembangkan sebagai pusat perhotelan terbesar di India bahkan dunia.
	Kawasan Perdagangan	Layanan perbankan bisnis, ritel, restoran dan lainnya	Sebagai pusat perbelanjaan gabungan, perkantoran, dan pusat hiburan dipusat daerah.
	<i>Real Estate</i> (Kantor, Hotel, bongkar muat dan lain - lain)	Terdapat hotel dan travel.	Terdapat hotel, perkantoran dan ritel lainnya.
	Multi moda	Di dukung dengan antar moda, yaitu didkung dengan transportasi darat berupa <i>taxi</i> , <i>towncar</i> dan kereta api. Lalu terdapat transportasi laut.	Di dukung oleh konektivitas multi-modal yaitu dekat dengan Jalan Tol Delhi-Gurgaon. Lalu mudah diakses dengan stasiun metro <i>Aerocity</i> di Jalur Kerta <i>Airport Express</i> dan rute bus lainnya.

Kriteria Aerocity		BIJB Aerocity	India (Aerocity Central)
	Infrastruktur Terminal	Memiliki terminal seluas 209.500 m2 dengan kapasitas kurang lebih 18 juta penumpang/tahun	Memiliki 6 terminal, dimana terminal 3 merupakan salah satu terminal terbesar di dunia dengan fasilitas dan teknologi modern.
	Infrastruktur Dasar	Jalan tol, jalur kereta api dan dekat pelabuhan internasional Patimban - Pelabuhan Cirebon	Jalan tol, terminal bus dan stasiun kereta api
Kegiatan diluar Aerocity	Hotel dan Penginapan		Terdapat hotel disekitar Delhi Aerocity
	Kegiatan Pertemuan		
	Kegiatan Perdagangan	Akan dibentuk manufaktur	
	Pusat Perbelanjaan	Area komersil berupa pusat perbelanjaan	Terdapat pusat perbelanjaan seperti <i>Worldmark</i> yang dijadikan sebagai <i>food and lifestyle destination</i>
	lainnya	Pergudangan, pengangkutan kargo	

Sumber: Peneliti, 2020

2.8 Sintesis Variabel

Dalam penelitian ini dilakukan pengkajian sintesis variabel berdasarkan jurnal, tugas akhir, buku dan penelitian – penelitian sebelumnya yang dianggap memiliki relevansi dengan penelitian ini. Pengkajian ini digunakan untuk membuat variabel – variabel baru pada penelitian yang akan dilakukan dengan mengacu pada penelitian sebelumnya. Berikut adalah variabel yang digunakan pada penelitian sebelumnya.

TABEL II.4
SINTESIS VARIABEL

No	Peneliti	Judul	Metode	Variabel	Keterangan
1.	Tri Tjahjono & Eny Yuliatwati	Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BIJB) dan potensi Kertajati sebagai <i>Aerocity</i>	Meta analisis	Menggunakan kajian perpustakaan dari jurnal, <i>reports</i> dan <i>text books</i> .	Penelitian ini membahas pengembangan sebuah kota bandar udara yang kemudian dikaitkan dengan konsep tata ruang Kertajati maupun konteks Kota Cirebon Raya dan permasalahan maupun potensi yang ada.
2.	Minda Mora & Ali Murtadho	Analisis Potensi Pengembangan Aerotropolis di Bandar Udara	Analisis potensial	Syarat utama pengembangan aserotropolis	Berdasarkan analisis potensi pengembangan aerotropolis di Bandar Udara Kualanamu Medan menunjukkan rasio kontribusi pemasukan non-aeronautikal terhadap total pemasukan bandara dari tahun 2010 sampai 2014 tertinggi

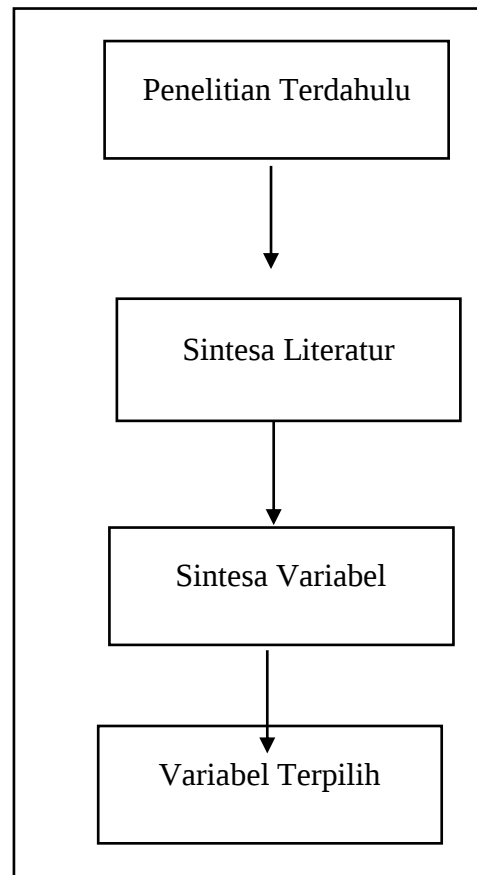
No	Peneliti	Judul	Metode	Variabel	Keterangan
		Internasional Kualanamu Medan		Faktor pendukung utama keberlanjutan pengembangan <i>aerotropolis</i> Faktor sekunder yang berpengaruh terhadap pengembangan aserotropolis	sampai 42.86% dari proporsi pemasukan Amsterdam Airport Schiphol
3.	Prof. Annette Rudolph-Cleff & Maria Krylova	<i>Potentials for the development of "Airport City" concept in Russian</i>	Analisis definisi, tipologi, tren, dan konteks spesifik		Penelitian ini bertujuan untuk menguraikan potensi konsep kota bandara di Rusia. Penelitian ini memberikan pengamatan pada kota bandara sebagai fenomena pembangunan yang kompleks. Dalam hal globalisasi, bandara hub internasional melampaui fungsi transportasi awal dan meluas ke simpul intermodal multifungsi. Berdasarkan pengalaman internasional, strategi pengembangan penerbangan pemerintah Rusia berupaya meningkatkan jaringan bandara

No	Peneliti	Judul	Metode	Variabel	Keterangan
4.	M. A. Berawi, P Miraj, A. D. Adhityo, G.r Sakti	<i>Improving regional development through aerotropolis conceptual design</i>	Pendekatan kuantitatif dan kualitatif yaitu analissi LQ	GRDP Contributing Factor in Lampung Selatan <i>Mix use</i> (komersial, apartemen, kantor, hotel, ruang terbuka dan infratrutur dan fasilitas publik.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengembangan Aerotropolis membutuhkan 1.446,9 Ha dan dibagi menjadi empat komponen. Bandara menggunakan 53,21% dari luas sekitar 770 Ha, zona industri sekitar 430,6 Ha (29,76%), area penggunaan campuran sekitar 101,6% (7,03%) dan infrastruktur pendukung sekitar 144,7 Ha (10%).
5.	M. Afifuddin, S.E.	Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada	Analisis regresi berganda	kualitas pelayanan, harapan dan kepuasan konsumen	hasil penelitian menunjukan bahwa kualitas pelayanan bukan merupakan variabel utama yang mempengaruhi kepuasan pelanggan tetapi dapat dipengaruhi juga oleh variabel lain

No	Peneliti	Judul	Metode	Variabel	Keterangan
		PT. (Persero) Angkasa Pura I Di Bandara Ahmad Yani Semarang			

Sumber: Peneliti 2020

2.9 Kerangka Pemilihan Variabel



Sumber Peneliti, 2020

GAMBAR 2.11
KERANGKA PEMILIHAN VARIABEL

2.10 Variabel Terpilih

TABEL II.5
VARIABEL TERPILIH

No.	Sasaran	Variabel	Justifikasi	Sumber
1.	Teridentifikasinya Indikator Pembentuk Konsep <i>Aerocity</i>	Kegiatan didalam kota bandara : pelayanan konsumen, kawasan perdagangan, industri, perkantoran, hotel dan bongkar muat, multi moda, infrastuktur terminal, infrastruktur dasar	mampu menggambarkan aktivitas didalam dan diluar <i>aerocity</i> yang mampu mendukung konsep pengembangan <i>aerocity</i>	John D. Kaasarda & Greg Lindsay "Aerotropolis (<i>the way we'll live next</i>)"
		Kegiatan diluar kota bandara : hotel dan penginapan, kegiatan pertemuan, kegiatan perdagangan		
2.	Teridentifikasinya kesiapan kawasan Bandar Udara Internasional Radin Inten II dikembangkan sebagai <i>aerocity</i>	Kondisi Eksisiting Kawasan Bandar Udara Internasional Radin Inten II dan kegiatannya	Mampu menggambarkan kondisi eksisiting didalam dan disekitar Bandar Udara Internasional Radin Inten II	Data Primer dan sekunder
		Hasil analisis sasaran I		John D. Kaasarda & Greg Lindsay "Aerotropolis (<i>the way we'll live next</i>)"

Sumber : Peneliti, 2019