



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS HASANUDDIN

DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL

Jalan Poros Malino Km. 6 Gowa, 92171, Sulawesi Selatan

Tel (0411) 586015, 586262 Fax (0411) 586015.

http://civil.eng.unhas.ac.id. E-mail:teknik@unhas.ac.id

LEMBAR PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Teknik pada Program Studi S1 Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar

Judul : Analisis Permintaan (Demand) Penumpang Pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri di Kota Palu

Disusun Oleh :

Nama : Reza Novaldhy

D111 14 038

Telah diperiksa dan disetujui
Oleh Dosen Pembimbing

Makassar, 25 Januari 2019

Pembimbing I

Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.

Nip. 197309262000121002

Pembimbing II

Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, MSi, M.Eng.Sc,Ph.D

Nip. 196404221993031001

Mengetahui,
Ketua Departemen Teknik Sipil,



Prof. Dr. H.M. Wihardi Tjaronge, ST., M.Eng.

Nip. 196805292001121002

JTS-Unha



Optimization Software:
www.balesio.com

TUGAS AKHIR

**ANALISIS PERMINTAAN (*DEMAND*) PENUMPANG PADA BANDAR
UDARA MUTIARA SIS AL JUFRI DI KOTA PALU**



REZA NOVALDHY

D111 14 038

DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

2018



LEMBAR PENGESAHAN



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nya, maka penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “**Analisis Permintaan (*Demand*) Penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri di Kota Palu**”, sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari bahwa di dalam tugas akhir yang sederhana ini terdapat banyak kekurangan dan sangat memerlukan perbaikan secara menyeluruh. Tentunya hal ini disebabkan keterbatasan ilmu serta kemampuan yang dimiliki penulis, sehingga dengan segala keterbukaan penulis mengharapkan masukan dari semua pihak.

Tentunya tugas akhir ini memerlukan proses yang tidak singkat. Perjalanan yang dilalui penulis dalam menyelesaikan skripsi ini tidak lepas dari tangan-tangan berbagai pihak yang senantiasa memberikan bantuan, baik berupa materi maupun dorongan moril. Olehnya itu dengan segala kerendahan hati, ucapan terima kasih, penghormatan serta penghargaan yang setinggi-tingginya penulis ucapkan kepada semua pihak yang telah membantu, yaitu:

Kepada Ayahanda tercinta **Hamdjalil** dan Ibunda tercinta **Roslulu** dan saudara-saudari saya, atas kasih sayang yang diberikan kepada saya dan atas bantuan serta dukungan baik secara moral maupun materi.

Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge, S.T., M.Eng., selaku ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
kassar.



2. Bapak Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T. selaku pembimbing I, yang telah meluangkan waktu serta memberikan bimbingan, saran dan nasihat mulai dari awal penelitian hingga penyelesaian tugas akhir ini.
3. Bapak Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, Msi., M.Eng., Sc.Ph.D., selaku dosen pembimbing II, atas segala kesabaran dan waktu yang diluangkan untuk memberikan bimbingan dan pengarahan mulai dari awal penelitian hingga terselesainya penulisan ini.
4. Seluruh dosen, staf dan karyawan Fakultas Teknik Departemen Teknik Sipil Universitas Hasanuddin.
5. Rekan-rekan di Laboratorium Rekayasa Transportasi Sipil atas bantuan kepada penulis hingga terselesaikan nya penulisan tugas akhir ini.
6. Saudara-saudari mahasiswa angkatan 2014 Portal 2015, SPARTAN14 yang telah banyak membantu dalam penelitian tugas akhir ini, baik bantuan secara fisik maupun semangat yang diberikan, sesulit apapun itu kalian tidak pernah sendiri.
7. Saudara-saudari saya dari TEBE House Assisted Living, Rehat For Palu yang telah banyak membantu, memberikan semangat, yang mengajarkan saya bahwa bukan kebahagiaan yang menjadikan kita bersyukur tapi bersyukurlah yang menjadikan kita bahagia.
8. Koordinator Angkatan, Sekertaris Angkatan, dan Bendahara Angkatan 2014 yang turut menyemangati, dan turut memberikan sumbangsih dalam penulisan ini.



ada ketua Himpunan Mahasiswa Sipil Periode 2017/2018 andalang gw
ali saudara Wahyu Winarno, di jaga saja semangatnya.

10. Husnul Khatimah Maulidina, S.KG.

11. Semua pihak yang telah membantu dalam proses penyelesaian tugas akhir ini.

Tiada imbalan yang dapat diberikan penulis selain doa kepada Tuhan Yang Maha Kuasa, yang melimpahkan karunia-Nya kepada kita semua, Aamiin allahumma aamiin. Semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi dunia Teknik Sipil dan bagi kita semua.

Gowa, Desember 2018

REZA NOVALDHY



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Batasan Masalah	4
1.5 Manfaat Penelitian	4
1.6 Sistematika Penulisan	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Transportasi	6
2.2 Fungsi dan Manfaat Transportasi	9
2.3 Faktor Penentu Perkembangan Transportasi.....	13



2.4	Permintaan Jasa Transportasi	17
2.5	Transportasi Udara	19
2.6	Perkembangan Transportasi Udara	21
2.7	Pendapatan Per Kapita	23
2.8	Teori Peramalan	24
2.8.1	Metode Peramalan (<i>Forecasting</i>)	28
2.8.2	Analisis Trend	29
2.9	Nilai Optimasi	32
2.10	Kota Palu	33
2.11	Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri	33

BAB III METODE PENELITIAN

3.1	Lokasi Penelitian	36
3.2	Diagram Alir Kerangka Penelitian	37
3.3	Diagram Alir Metode Penelitian	38
3.4	Jenis dan Sumber Data	38
3.5	Waktu Penelitian	39
3.6	Metode Pengumpulan Data	39
3.7	Populasi dan Metode Penarikan Sampel	40
3.8	Teknik Peramalan Data	42
3.8.1	Peramalan Jumlah Penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri	42
3.8.2	Peramalan angka PDRB Kota Palu pada Tahun Rencana...42	
3.8.3	Peramalan Angka Jumlah Penduduk Kota Palu Pada Tahun Rencana	42



3.8.4 Pengaruh Angka PDRB dan Jumlah Penduduk terhadap Permintaan (<i>Demand</i>) Penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Aljufri Kota Palu	43
3.8.5 Peramalan Pergerakan Pesawat pada Jam Puncak	43
3.9 Kesimpulan dan Saran	43

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian	44
4.1.1 Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri.....	44
4.2 Deskripsi Variabel Penelitian.....	46
4.2.1 Pendapatan Domestik Regional Bruto Kota Palu	46
4.2.2 Jumlah Penduduk Kota Palu	48
4.2.3 Pergerakan Pesawat dan Penumpahan pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri	50
4.3 Analisis Data	51
4.3.1 Preferensi Pemilihan Maskapai Penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri.....	52
4.3.2 Hasil Regresi	70
4.3.3 Interpretasi Hasil	73
4.4 Pergerakan Pesawat dan Penumpang pada Bandara Udara Mutiara Sis Al Jufri	74
4.5 Peramalan Jumlah Penduduk dan PDRB Kota Palu	76
4.5.1 Peramalan Jumlah Penduduk	76
4.5.2 Peramalan PDRB Kota Palu	81



4.6	Peramalan Pergerakan Pesawat dan Penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri	85
4.6.1	Peramalan Pergerakan Pesawat	86
4.6.2	Peramalan Pergerakan Penumpang Bandara Mutiara Sis Al Jufri	89
4.7	Pergerakan Pesawat Pada Jam Puncak	96

BAB V PENUTUP

5.1	Kesimpulan	98
5.2	Saran.....	99

DAFTAR PUSTAKA	101
-----------------------------	-----

LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

3.1 Data Penumpang Tujuan Makassar Tahun 2018	40
4.1 PDRB Kota Palu	47
4.2 Jumlah Penduduk Kota Palu	49
4.3 Pergerakan Pesawat dan Penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri	50
4.4 Hasil Regresi Linear Berganda	70
4.5 Hasil Regresi Parsial (Uji-t).....	72
4.6 Koefisien Determinasi R^2	73
4.7 Pergerakan Pesawat dan Penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri	75
4.8 Pertumbuhan Jumlah Penduduk Kota Palu	77
4.9 Proyeksi Jumlah Penduduk	79
4.10 Pertumbuhan PDRB	81
4.11 Proyeksi PDRB	84
4.12 Proyeksi Pergerakan Pesawat berdasarkan PDRB	88
4.13 Proyeksi Pergerakan Penumpang Berangkat berdasarkan PDRB	91
4.14 Proyeksi Pergerakan Penumpang Datang berdasarkan PDRB	94



DAFTAR GAMBAR

3.1 Peta Lokasi Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri.....	36
3.2 Tampak Atas Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Kota Palu	36
3.3 Diagram Alir Kerangka Penelitian	37
3.4 Diagram Alir Metode Penelitian	38
4.1 Layout Pengembangan Sisi Udara Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri ...	44
4.2 Layout Pengembangan Sisi Darat Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri ...	45
4.3 Grafik PDRB Kota Palu	47
4.4 Grafik Pertumbuhan Penduduk Kota Palu	49
4.5 Grafik Penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri	51
4.6 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Jenis Kelamin Responden ..	48
4.7 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Usia Responden	49
4.8 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Tingkat Pendidikan Responden	54
4.9 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Pekerjaan Responden	55
4.10 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Penghasilan Per Bulan Responden	57



Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Pelayanan yang Diberikan Di Pesawat	59
---	----

4.12 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Tingkat Keselamatan	
Maskapai	61
4.13 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Tingkat Keamanan	
Maskapai	62
4.14 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Fasilitas Maskapai	63
4.15 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Ketepatan Waktu	
Maskapai	64
4.16 Grafik Hubungan Pemilihan Maskapai dan Harga Tiket Maskapai	66
4.17 Grafik Prioritas Responden dalam Pemilihan Maskapai	67
4.18 Grafik Perbandingan Prioritas Responden dalam Pemilihan Maskapai	69
4.19 Grafik Pergerakan Pesawat	75
4.20 Grafik Pergerakan Penumpang	76
4.21 Grafik Jumlah Penduduk Kota Palu	77
4.22 Grafik Proyeksi Jumlah Penduduk.....	80
4.23 Grafik PDRB Kota Palu	82
4.24 Grafik Proyeksi PDRB	85
4.25 Grafik Proyeksi Pesawat Berdasarkan PDRB.....	89

Grafik Proyeksi Penumpang Berangkat Berdasarkan PDRB.....	92
Grafik Proyeksi Penumpang Datang Berdasarkan PDRB	95



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 – t Tabel	105
LAMPIRAN 2 – F Tabel	106
LAMPIRAN 3 – Hasil Regresi	107
LAMPIRAN 4 – Data Pergerakan Pesawat dan Penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Kota Palu	108
LAMPIRAN 5 – Data Jumlah Penduduk dan PDRB Kota Palu.....	109
LAMPIRAN 6 – Pengolahan Data Kuisisioner.....	111
LAMPIRAN 7 – Dokumentasi Survei.....	115



Analisis Permintaan (*Demand*) Penumpang Pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Kota Palu

REZA NOVALDHY

D111 14 038

Mahasiswa S1 Departemen Teknik Sipil

Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

Jl. Poros Malino Km. 6

Bontomarannu, Gowa 92172, Sulawesi Selatan

Email: rnovaldhy@gmail.com

Pembimbing I : Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.

Pembimbing II : Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, Msi, M.Eng.Sc, Ph.D

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Kota Palu serta meramalkan pergerakan penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Kota Palu dimasa yang akan datang. Penelitian ini menggunakan data primer yang didapatkan dari hasil kuisioner dan sekunder tahun 2012-2017 yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan Unit Penyelenggara Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Kota Palu. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linear berganda dan diolah dengan menggunakan *Microsoft Office Excel*. Dari hasil kuisioner diperoleh hal yang menjadi prioritas penumpang dalam pemilihan maskapai 40% dari jumlah responden memprioritaskan harga tiket, 14% memprioritaskan tingkat keselamatan, 12% memprioritaskan tingkat keamanan dan ketepatan waktu, dan 11% memprioritaskan pelayanan serta fasilitas. Dari hasil analisis yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa variabel PDRB berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri. Adapun secara keseluruhan variabel bebas berpengaruh sebesar 95,3 persen. Peramalan pergerakan penumpang dimasa yang akan datang telah diramalkan sebelumnya dengan metode trend analisis, angka pertumbuhan, dan moderat. Untuk Peramalan pergerakan penumpang berdasarkan PDRB pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri pada tahun 2022 adalah sebesar 1.097.931 orang dengan rata-rata angka pertumbuhan 13 persen setiap tahunnya.



nci: Kota Palu, Penumpang, Peramalan, PDRB, Jumlah Penduduk.

The analysis of Passengers demand at Mutiara Sis Al Jufri Airport city of Palu

REZA NOVALDHY

D111 14 038

Undergraduate Student of Civil Engineering Departement
Engineering Faculty of Hasanuddin University Jl. Poros Malino Km. 6
Bontomarannu, Gowa 92172, Sulawesi Selatan
Email: rnovaldhy@gmail.com

Preceptor I: Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.

Preceptor II: Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, Msi, M.Eng.Sc, Ph.D

ABSTRACT

This study aims to determine the factors that affect passenger demand at the Mutiara Sis Al Jufri Airport city of Palu and to predict the movement of passengers in the future in Mutiara Sis Al Jufri Airport city of Palu. This study uses primary data obtained from questionnaire and secondary data from 2012-2017 obtained from the Central Statistical Agency of Indonesia and the organizational unit of Mutiara Sis Al Jufri Airport city of Palu. The analytical method used in this study is multiple linear regression and processed using Microsoft Office Excel. According to the results of the questionnaires, the priority of the passengers in choosing the airlines was 40% based on ticket prices, 14% prioritize the safety, 12% prioritize the security level and timeliness and 11% prioritize the services and facilities. The results of the analysis conclude that the GDP variable has a significant and positive effect on passenger demand at Mutiara Sis Al Jufri Airport. The free variable has an effect of 95.3%. The forecast of passenger movements in the future has been planned with methods of analysis, growth and moderate trend. To forecast passenger movements on the basis of GDP at Mutiara Sis Al Jufri Airport in 2022, it was 1,097,931 people, with an average growth rate of 13% per year.

Key Word: Palu City, Passenger, Forecasting, GDP



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan dunia penerbangan sangatlah besar perannya dalam melayani jasa transportasi udara. Hal ini diketahui dengan berdirinya maskapai-maskapai penerbangan di dunia, yang bertujuan untuk memenuhi permintaan arus transportasi udara yang semakin luas jangkauannya dan padat arus lalu lintasnya. Jasa transportasi udara membuat perjalanan sangat cepat dan efisien terutama untuk perjalanan yang sangat jauh (Mariano, 2014).

Fungsi dan peranan transportasi sangat penting dan strategis dalam kehidupan manusia yaitu sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang kegiatan pembangunan, perdagangan, sosial dan ekonomi, maupun lingkungan (Mariano, 2014).

Bandar Udara merupakan prasarana penting dalam kegiatan transportasi udara pada setiap negara khususnya Indonesia yang merupakan negara kepulauan dimana transportasi udara sangat berperan penting bagi kelancaran aktivitas penduduknya (Mariano, 2014).

Sistem transportasi di suatu wilayah selalu dibangun dengan maksud membentuk kesatuan jalur hubungan transportasi antar daerah di wilayah tersebut serta hubungannya dengan wilayah lain. Oleh sebab itu, pembangunan dan pengembangan sistem transportasi wilayah harus direncanakan dan dibangun secara bertahap, berkelanjutan, komprehensif, dan

egrasi dengan baik (Purba, 2009).

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan total luas wilayah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km²



lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2015). Transportasi yang cepat, aman, dan nyaman sangat penting untuk mendukung pertumbuhan dan perkembangan sosial ekonomi masyarakat, maka dari itu keberadaan sistem transportasi udara di Indonesia sangat diperlukan.

Kota Palu sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Tengah terletak pada kawasan dataran lembah Palu dan teluk Palu. Wilayahnya terdiri dari lima dimensi yaitu wilayah pegunungan, lembah, sungai, teluk, dan lautan. Secara astronomis, kota Palu berada antara 0° 36" - 0° 56" Lintang Selatan dan 119° 45" - 121° 1" Bujur Timur, sehingga tepat berada di garis Khatulistiwa dengan ketinggian 0-700 meter dari permukaan laut. Luas wilayah kota Palu mencapai 395,06 kilometer persegi dengan jumlah penduduk berdasarkan Badan Statistik Kota Palu pada tahun 2015 mencapai 367.342 jiwa (Website Resmi Pemerintah Kota Palu).

Meningkatnya pertumbuhan dan perkembangan aktivitas di Kota Palu memunculkan beberapa permasalahan salah satunya di aspek transportasi udara diantaranya kualitas pelayanan, sarana, dan prasarana transportasi udara itu sendiri.

Bandar Udara Mutiara Sis Aljufri Kota Palu adalah bandara yang terletak di Jl. Abd. Rahman Saleh Palu selatan. Bandar Udara Mutiara Sis Aljufri sudah menjadi salah satu pintu utama Kota Palu. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Sulteng, jumlah aktivitas penumpang meningkat setiap tahunnya tercatat pada tahun 2015 ke tahun 2016 peningkatan penumpang dari 100.000 penumpang. Selain itu aktivitas penumpang terkahir



tercatat pada bulan Maret 2018 164.181 atau naik 15,97 persen dibanding Februari 2018.

Bandar udara yang sedang dalam pengembangan menjadi bandar udara internasional ini masih memiliki beberapa permasalahan salah satunya permasalahan kualitas pelayanan. Untuk menunjang hal tersebut maka dibutuhkan penciptaan layanan yang berkualitas bagi pengguna jasa transportasi udara. Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengkaji dan menuangkan dalam tulisan ilmiah berupa tugas akhir dengan judul:

“ANALISIS PERMINTAAN (*DEMAND*) PENUMPANG PADA BANDAR UDARA MUTIARA SIS ALJUFRI DI KOTA PALU”

1.2 Rumusan Masalah

Masalah mengenai permintaan (*demand*) penumpang pada bandar udara Mutiara Sis Aljufri di Kota Palu merupakan suatu yang menarik untuk dikaji dan dianalisa.

Dari hal tersebut adapun rumusan masalah yang akan dibahas, yaitu:

- 1) Bagaimana preferensi pemilihan maskapai oleh penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri untuk perjalanan Kota Palu – Kota Makassar?
- 2) Bagaimana analisa dan proyeksi permintaan (*demand*) penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Kota Palu jangka pendek dan menengah?
- 3) Bagaimana pengaruh Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan jumlah penduduk terhadap permintaan penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Kota Palu?



an Penelitian

adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan ini, yaitu:

- 1) Mendeskripsikan preferensi pemilihan maskapai oleh penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri untuk perjalanan Kota Palu – Kota Makassar.
- 2) Menganalisis dan Memproyeksi potensi permintaan (*demand*) penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri jangka pendek dan menengah.
- 3) Mengetahui pengaruh PDRB dan jumlah penduduk terhadap permintaan (*demand*) penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri.

1.4 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penulisan ini, yaitu:

- 1) Lokasi pengambilan data dilakukan di Bandar Udara Mutiara Sis aljufri Kota Palu.
- 2) Pengambilan data survei dilakukan menggunakan kuesioner dengan sasaran penumpang Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri.
- 3) Analisis permintaan (*demand*) penumpang berdasarkan data maskapai penerbangan pada Bandar Udara Mutiara Sis Al jufri Kota Palu
- 4) Analisis pengaruh PDRB dan Jumlah Penduduk terhadap permintaan (*demand*) penumpang pada Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Kota Palu.

1.5 Manfaat Penelitian

Studi ini diharapkan dapat memberikan manfaat, antara lain:

- 1) Bagi instansi terkait dapat menambah ragam perspektif sebagai pertimbangan dalam menetapkan kebijakan transportasi khususnya dalam hal pengelolaan jasa transportasi udara.
- 2) Bagi dunia pendidikan dapat menambah ilmu pengetahuan di bidang

transportasi dalam kaitan dengan implementasi teori dan analisis permasalahan transportasi udara.



1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah penulisan tugas akhir ini, maka kami uraikan dalam lima pokok bahasan, sebagai berikut,

BAB I PENDAHULUAN, pada pokok bahasan ini menguraikan tentang gambaran umum mengenai penelitian yang akan dilakukan, seperti latar belakang pemilihan judul penelitian, tujuan dan manfaat penelitian, batasan masalah, serta sistematika penulisan yang menjelaskan secara singkat komposisi masing-masing bab yang ada pada penulisan tugas akhir ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA, pada pokok bahasan ini menyajikan beberapa teori-teori yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan, sebagai pedoman sebelum memasuki pembahasan.

BAB III METODE PENELITIAN, pada pokok bahasan ini berisi metode yang digunakan untuk memenuhi data-data, baik data penelitian langsung maupun data tidak langsung, yang berkaitan dengan pokok masalah serta gambaran umum lokasi penelitian dan selanjutnya digunakan untuk menganalisis masalah tersebut.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN, pada pokok bahasan ini menyajikan data-data dan hasil analisis perhitungan data, serta pembahasan dari hasil penelitian yang diperoleh.

BAB V PENUTUP, pada pokok bahasan terakhir ini berisikan kesimpulan dari hasil analisis penelitian disertai saran-saran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi adalah suatu kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan suatu sistem tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu. Sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat, hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan, dan sumber tenaga dari alam. Pada tahun 1800 - 1920, transportasi mulai berkembang dengan memanfaatkan sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api, kendaraan bermotor dan pesawat terbang. Dari tahun 1920 sampai sekarang pertumbuhan transportasi berkembang dengan pesat sejalan dengan kemajuan teknologi. Adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya dan istiadat suatu bangsa atau daerah (Salim, 1993).

Transportasi adalah ilmu yang mempunyai banyak kaitannya dengan ilmu-ilmu lain seperti manajemen, pemasaran, pembangunan, ekonomi, undang-undang dan kebijaksanaan pemerintah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Oleh karena itu, sistem transportasi dibagi menjadi

...tan muatan dan manajemen sistem transportasi yang dipengaruhi oleh ...
...ekstern. Faktor ekstern yang mempengaruhi transportasi antara lain ...
...ng-Undang atau Peraturan Pemerintah, kebijaksanaan atau pengaturan



pihak pemerintah pusat dan daerah, serta pengaruh pemakai jasa (*demand*) (Salim, 1993).

Transportasi merupakan pemindahan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain yang memperlihatkan empat bagian penting yaitu jalan, kendaraan dan alat angkut, tenaga penggerak, dan terminal (Kamaludin dan Rustian, 2003).

Sistem transportasi yang berkembang hingga saat ini telah memberikan pelayanan berbagai macam bentuk pergerakan mekanis hampir ke semua wilayah yang merupakan pusat berbagai aktivitas masyarakat. Beberapa sistem transportasi yang dikembangkan di Indonesia, beriring dengan pemerataan hasil-hasil pembangunan nasional, diantaranya moda udara, moda laut, moda darat yang terdiri dari jalan raya, jalan rel, angkutan penyeberangan, angkutan lain-lain (Hadihardaja dan Joetata, 1997).

Suatu transportasi dikatakan dengan baik apabila waktu perjalanan cukup cepat, frekuensi pelayanan cukup, dan aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan), serta kondisi pelayanan yang nyaman. Faktor yang menjadi komponen transportasi untuk mencapai kondisi yang ideal yaitu kondisi prasaranan jalan serta sistem jaringan dan kondisi sarana (Sinulingga, 1999).

Perpindahan penumpang dan barang dengan transportasi adalah untuk dapat mencapai dan menciptakan atau menaikkan utilitas atau kegunaan barang yang diangkut.

Utilitas tempat (*Place Utility*), dalam hal ini adalah kenaikan atau

mbahan nilai ekonomi atau kegunaan suatu komoditi yang diciptakan
an mengangkutnya dari suatu tempat atau daerah, dimana barang tersebut



memiliki kegunaan yang lebih kecil ke tempat atau daerah lain dimana barang tersebut memiliki kegunaan yang lebih besar yang dicirikan oleh harga. Dalam hal ini utilitas tempat yang diciptakan biasanya diukur dengan uang (*in term of money*) yang pada dasarnya merupakan perbedaan dari harga barang tersebut pada tempat dimana barang itu dihasilkan atau dimana utilitasnya rendah untuk dipindahkan ke suatu tempat dimana barang tersebut diperlukan atau mempunyai utilitas yang lebih tinggi dalam memenuhi kebutuhan manusia (Kamaludin dan Rustian, 2003).

Utilitas Waktu (*Time Utility*), dalam hal ini transportasi akan menyebabkan terciptanya kesanggupan dari barang untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan menyediakan barang yang bersangkutan tidak hanya dimana dibutuhkan, tetapi juga pada waktu yang tepat bilamana mereka diperlukan (Kamaludin dan Rustian, 2003).

Transportasi sangat penting peranannya dalam menghubungkan daerah yang menjadi sumber bahan baku atau daerah produksi dengan daerah yang membutuhkan akan suatu bahan atau hasil produksi (konsumen). Seiring dengan perkembangan manusia, maka semakin berkembang pula kegiatan manusia yang secara otomatis menyebabkan pertambahan intensitas pergerakannya. Kegiatan pergerakan ini disebut kegiatan perangkutan, yaitu kegiatan yang terjadi karena adanya perpindahan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain (Morlok, 1981).

Transportasi diartikan sebagai kegiatan yang mengangkut atau memindahkan muatan (manusia atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain dari suatu tempat asal ke tempat tujuan, atau *origin to destination*.



Berdasar pada pengertian tersebut, maka transportasi udara dapat diberikan definisi, yaitu sebagai kegiatan yang mengangkut atau memindahkan penumpang dan kargo dari suatu bandar udara asal ke bandar udara tujuan, dengan menggunakan pesawat. Pesawat sebagai moda transportasi udara mempunyai karakteristik, yaitu mempunyai kecepatan tinggi dan mampu menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat dilayani oleh moda transportasi lain (Adisasmita, 2014).

Pelaksanaan kegiatan transportasi adalah suatu perpindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat yang lain, yang mana dalam hal ini mengisyaratkan adanya suatu pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya dalam rangka memperoleh kebutuhan yang hendak dicapainya pada tempat tujuan. Sistem transportasi secara menyeluruh masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan (Tamin, 2000).

2.2 Fungsi dan Manfaat Transportasi

Transportasi perlu untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk itu dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi, dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jalan). Dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan perangkutan (transportasi) dari satu tempat ke tempat lain. Di sini terlihat, bahwa transportasi dan tata guna lahan merupakan dua hal yang tidak dapat

diabaikan. Kegiatan transportasi yang diwujudkan dalam bentuk lalu lintas
sarana, pada dasarnya merupakan kegiatan yang menghubungkan dua



lokasi dari tata guna lahan yang mungkin serupa atau berbeda. Memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya, berarti memindahkannya dari satu tata guna lahan ke tata guna lahan yang lain, yang berarti pula mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut (Sukarto, 2006).

Dengan demikian, transportasi merupakan bagian dari kegiatan ekonomi yang berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang atau orang. Jadi, salah satu tujuan penting dari perencanaan tata guna lahan atau perencanaan sistem transportasi adalah menuju keseimbangan yang efisien antara potensi tata guna lahan dengan kemampuan transportasi. Untuk wilayah perkotaan, transportasi memegang peranan yang cukup menentukan. Kota yang baik dapat ditandai, antara lain dengan melihat kondisi transportasinya. Transportasi yang baik, aman, dan lancar selain mencerminkan keteraturan kota, juga memperlihatkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk tata jaringan jalan dengan segala kelengkapannya, berupa rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, penunjuk jalan, dan sebagainya. Selain kebutuhan lahan untuk jalur jalan, masih banyak lagi kebutuhan lahan untuk tempat parkir, terminal, dan fasilitas angkutan lainnya (Sukarto, 2006).

Transportasi memiliki peranan penting dan strategi dalam pembangunan nasional, mengingat transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi

ir semua aspek kehidupan. Transportasi harus digunakan seefisien mungkin, karena ketidakefisienan sistem transportasi merupakan pemborosan



besar. Pentingnya transportasi sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial ekonomi, politik, dan pertahanan keamanan memiliki dua fungsi ganda yaitu sebagai unsur penunjang dan sebagai unsur pendorong. Sebagai unsur penunjang, transportasi berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk memenuhi kebutuhan berbagai sektor dan menggerakkan pembangunan nasional. Sebagai unsur pendorong, transportasi berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk membuka daerah-daerah yang terisolasi, melayani daerah terpencil, merangsang pertumbuhan daerah tertinggal, dan terbelakang.

Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi (Tamin, 2000).

Prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu sebagai alat untuk membantu mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang disampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh

cana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya
i dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru



dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga, pada kondisi tersebut prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang (Tamin, 2000).

Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, antara satu tempat dengan tempat yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain-lain. Fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Transportasi dilakukan karena nilai dari orang atau barang yang diangkut menjadi lebih tinggi di tempat lain (tujuan) dibandingkan di tempat asal (Morlok, 1981).

Dilihat dari segi ekonomi, keperluan jasa angkutan mengikuti perkembangan dari kegiatan di semua sektor ekonomi. Pengangkutan dikatakan sebagai *derived demand*, karena keperluan jasa angkutan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi (Ikhsantono, 2009).

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat,

na keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang kapkan bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan



transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun, disisi lain akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka timbul masalah transportasi yaitu terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut (Tamin, 2000).

2.3 Faktor Penentu Perkembangan Transportasi

Beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangan transportasi di Indonesia, seperti:

1) Bidang Ekonomi

Ekonomi adalah salah satu faktor yang berpengaruh cukup besar terhadap perkembangan transportasi. Transportasi dalam penyediaan fasilitas serta pengaturan sistem transportasi berawal dari bidang ekonomi. Fasilitas-fasilitas transportasi, seperti moda dan fasilitas penunjang, tentunya memerlukan anggaran dalam penyediaan.

Kebutuhan utama manusia pada awalnya hanyalah pemenuhan pangan, papan, dan sandang. Namun, dalam perkembangan peradaban manusia,

kebutuhan manusia pun semakin berkembang dan semakin beragam.

kebutuhan-kebutuhan itu seringkali tidak dapat terpenuhi oleh persediaan



di daerah lokal atau dalam negeri. Oleh karena itu, manusia mencari ke daerah yang dapat memenuhi kebutuhannya. Sehubungan dengan hal tersebut, tentunya dibutuhkan transportasi barang dari daerah lain. Transportasi tersebut memerlukan biaya lebih sesuai dengan jarak yang ada antara persediaan dan permintaan, dan ini dapat menyebabkan biaya kebutuhan tersebut semakin tinggi. Karena itu, dibutuhkan transportasi yang cepat dan efisien untuk mengurangi harga produksi dan distribusi. Hal ini mempengaruhi perkembangan transportasi, khususnya dalam teknologi sistem modanya. Semakin cepat dan efisien moda yang digunakan, maka mengurangi waktu dan biaya distribusi barang atau kebutuhan (Ikhsantono, 2009).

2) Bidang Geografis

Adanya transportasi memungkinkan hubungan antar daerah, hubungan antar *hinterland* dan *foreland*, serta menimbulkan dampak sosial ekonomi penduduk dan pengguna lahan (Tamin, 2000).

Keberadaan sarana dan prasarana transportasi tidak dapat lepas dari pengaruh berbagai faktor geografi, diantaranya adalah iklim, struktur geologi, dan keadaan morfologi (Waluya, 2009).

Lokasi geografis dari sumber alam menentukan rute transport yang memberikan akses menuju sumber alam tersebut dan menciptakan utilitas ekonominya, yaitu dengan membawa bahan baku dari lokasi dimana bahan tersebut mempunyai harga rendah, menuju ke daerah yang memproses dan mengkonsumsikannya dengan harga tinggi (Hendarto dkk, 2001).



3) Bidang Kebijakan Politik

Pembuatan jaringan transportasi seringkali dibuat karena latar belakang politik dengan tujuan untuk memudahkan pengawasan, keamanan, dan pertahanan, walaupun mungkin secara ekonomis kurang menguntungkan atau bahkan tidak ada. Kebijakan politik juga seringkali berperan dalam penentuan perkembangan transport, dalam hal ini biasanya untuk tujuan pengembangan wilayah perkotaan, memajukan daerah tertinggal, swasembada ekonomi daerah, dan sebagainya (Waluya, 2009).

Pembangunan fasilitas transportasi juga merupakan kebijaksanaan pemerintah dalam rangka pembangunan, baik nasional, regional maupun lokal agar pertumbuhan ekonomi dapat dipercepat di samping kestabilan politik dan pemerataan pembangunan dapat diciptakan (Waluya, 2009).

Tujuan tersebut dimungkinkan karena mengingat peranan transportasi yang dapat menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan peniadaan isolasi. Selain itu transportasi menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah Negara (Nasution, 1996).

4) Bidang Kemiliteran

Kemiliteran suatu bangsa dimaksudkan untuk mendukung kebijaksanaan politik pemerintah dan untuk pertahanan nasionalnya.

Disamping itu, strategi dan taktik kemiliteran sering berpengaruh langsung

kepada perkembangan transportasi. Dalam pertahanan negara diperlukan aksesibilitas yang cepat untuk mencapai daerah–daerah yang terjadi



konflik. Tentunya hal tersebut memerlukan sistem transportasi yang baik dan mempengaruhi perkembangan transportasi khususnya dalam bidang jalan atau darat (Hendarto dkk, 2001).

5) Bidang Teknologi

Secara sarana dan prasarana transportasi mempunyai karakteristik tersendiri. Misalnya, kereta api memerlukan lokomotif dengan mesin penggerak yang berbeda (batubara, listrik, atau diesel) dan jaringan rel kereta api yang baik dan kuat (Waluya, 2009).

Pesawat terbang berhubungan dengan daya angkut, mesin pesawat, kapasitas bandara, sistem komunikasi udara, dan perlengkapan lain yang dibutuhkan untuk layaknya suatu penerbangan. Kapal laut dengan rute, dermaga, kecepatan, mesin, dan daya angkut (Waluya, 2009).

Semua itu harus didukung oleh teknologi transportasi yang dimiliki. Apabila penguasaan teknologinya belum memadai maka sistem transportasi yang aman, nyaman, mudah, dan terjangkau oleh masyarakat tidak mungkin terwujud (Waluya, 2009).

6) Kompetisi

Keberadaan dan kelengkapan sarana dan prasarana transportasi pada dasarnya merupakan tuntutan masyarakat untuk memenuhi segala kebutuhan hidupnya, misalnya: bepergian ke tempat kerja, sekolah, belanja, hubungan sosial, bisnis, rekreasi, dan lain-lain. Semua itu, melahirkan tuntutan adanya jalan, angkutan dan rute-rute kendaraan yang

efisien, aman, dan nyaman (Waluya, 2009).



7) Urbanisasi

Kemudahan akses menuju suatu daerah serta intensitas tata gulahannya adalah erat hubungannya dengan ketersediaan sarana dan prasarana transportasinya. Perkembangan perkotaan yang pesat yang terjadi bersamaan dengan peledakan populasi adalah merupakan fenomena yang tidak dapat diabaikan sebagai faktor penentu perkembangan transportasi (Hendarto dkk, 2001).

Semakin banyaknya kaum urban yang datang ke kota akan menyebabkan transportasi semakin padat. Maka, kebutuhan jaringan transportasi untuk pergerakan warga meningkat (Hendarto dkk, 2001).

2.4 Permintaan Jasa Transportasi

Permintaan jasa transportasi ditentukan oleh angkutan barang dan penumpang yang diangkut, analisis pergerakan sebagai keluaran interaksi antara permintaan dan penyediaan transportasi dijabarkan dalam pola, jumlah, dan jenis pergerakan baik orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi manusia atau barang biasanya bukan merupakan tujuan akhir tetapi hal itu ditujukan untuk tujuan lain (Morlok, 1981).

Permintaan oleh konsumen sangat erat kaitannya dengan pertimbangan pelayanan (*service*) yang didapatkan dari jasa transportasi yang digunakan. Adisasmita (2014), mengemukakan bahwa kualitas jasa transportasi harus disediakan secara efektif dan efisien. Jasa pelayanan transportasi diusahakan

lancar (*speed*), aman (*safety*), cukup (*adequacy*), frekuensi (*frequency*),



teratur (*reguler*), bertanggung jawab (*responsibility*), murah (*acceptable cost*), dan nyaman (*comfort*).

Kebutuhan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain. Pelayanan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan pergerakan menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak berguna. Secara ekonomi, ketidakefisienan sistem transportasi atau permasalahan transportasi merupakan pemborosan besar (Tamin, 2000).

Dengan demikian, permintaan transportasi tersedia, apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. Permintaan jasa angkutan, baru timbul apabila ada hal-hal dibalik permintaan itu, misalnya keinginan untuk ke tempat rekreasi, keinginan untuk ke sekolah, keinginan untuk ke pusat berbelanja, keinginan untuk menengok keluarga yang sakit, dan sebagainya (Nasution, 1996).

Pada dasarnya, permintaan angkutan diakibatkan oleh kebutuhan manusia untuk bepergian dari dan ke lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain. Dapat dikatakan bahwa permintaan jasa angkutan, dipengaruhi oleh harga jasa angkutan itu sendiri, harga dari jasa-jasa angkutan lainnya, tingkat

angkutan, dan lain-lain (Nasution, 1996).



Enam faktor yang mempengaruhi permintaan trafik angkutan udara sebagaimana uraian berikut. Pertama, faktor ekonomi dengan unsur-unsurnya yaitu pendapatan domestik bruto dan nilai tukar uang. Pendapatan domestik bruto dikaitkan bagaimana tingkat pendapatan masyarakat, sedangkan nilai tukar uang mempengaruhi jumlah perjalanan. Kedua, faktor demografi seperti populasi atau jumlah penduduk dari suatu daerah dan terjadinya urbanisasi. Ketiga, faktor suplai yang merupakan indikator dari penyedia jasa penerbangan. Adapun yang termasuk faktor suplai adalah biaya angkut (penumpang per km), ukuran pesawat, biaya bahan bakar, teknologi (navigasi, komunikasi dan sebagainya), manajemen (jaringan penerbangan, rute baru, dan sebagainya), keterbatasan kapasitas, dan harga tiket pesawat. Keempat, regulasi ekonomi, seperti privatisasi maskapai penerbangan dan bandara, perdagangan bebas, open skies, kepemilikan asing, dan regulasi perpajakan. Kelima, regulasi lingkungan. Sebagai contoh adalah pengenaan pajak karbon dimana memberikan dampak tambahan terhadap biaya perjalanan. Keenam, angkutan kargo, dimana terkait dengan kebutuhan angkutan logistik udara (Kazda dan Caves, 2015)

2.5 Transportasi Udara

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya (Undang-undang Republik Indonesia

Tahun 2009 tentang Penerbangan).

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 tentang



Penerbangan, angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Sementara itu, perusahaan angkutan udara atau biasa disebut dengan maskapai penerbangan dapat didefinisikan yaitu sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.

Transportasi udara merupakan kegiatan dengan menggunakan pesawat udara yang memiliki keistimewaan dapat membuat interaksi atau memindahkan dari suatu tempat ke tempat lain dengan relatif waktu yang lebih cepat pencapaiannya dan juga mampu melintasi rintasan alam yang tidak terlintasi oleh transportasi lainnya. Seperti transportasi pada umumnya, transportasi udara mempunyai fungsi ganda yaitu sebagai unsur penunjang dan unsur pendorong. Peran transportasi udara sebagai penunjang dapat dilihat pada kemampuannya menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan sektor lain, sekaligus juga berperan dalam menggerakkan dinamika pembangunan. Pendapat selama ini yang mengatakan bahwa biaya yang dikeluarkan apabila menggunakan transportasi udara sangat besar, saat ini sudah terjawab dengan munculnya maskapai-maskapai baru yang menawarkan layanan transportasi udara yang prima dengan harga yang

kompetitif. jika dilihat dari teori ekonomi fakta yang muncul, hal ini menunjukkan bahwa transportasi udara khususnya pesawat terbang mampu



memberikan peredaran uang yang lebih cepat dan tentunya hal ini berarti penekanan biaya produksi. Sedangkan, sebagai unsur pendorong, transportasi udara juga sudah terbukti mampu menjadi jasa transportasi yang efektif untuk membuka daerah terisolasi dan juga melayani daerah-daerah dan pulau-pulau terpencil. Tersedianya transportasi yang dapat menjangkau daerah pelosok termasuk yang ada di perbatasan sudah pasti dapat memicu produktivitas penduduk setempat, sehingga akhirnya meningkatkan penghasilan seluruh rakyat dan tentunya juga pendapatan pemerintah (Abubakar, 2000).

Kegiatan lalu lintas transportasi udara dilakukan melalui bandar udara (bandara). Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi (Kepmen Perhubungan No. 44 Tahun 2002 tentang Tata Naskah Kebandarudaraan Nasional).

Bandar udara yang berkapasitas besar harus dibangun di atas lahan yang luas dan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan fasilitas penunjang lainnya, yang dapat dibedakan dalam dua bagian yaitu sisi udara dan sisi darat. Sisi darat meliputi gedung terminal penumpang, terminal kargo, kantor administrator, area parkir, dan lainnya. Sisi udara terdiri dari landasan pacu (*runway*), *taxiway*, dan apron (Adisasmita, 2014).

2.6 Perkembangan Transportasi Udara



Menurut sejarah dunia, transportasi udara adalah transportasi yang paling lambat berkembang bila dibandingkan dengan transportasi seperti

darat dan air. Orang dulu lebih sering menggunakan transportasi laut dan udara untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya, karena jaman dahulu perkembangan moda transportasi darat dan laut sangat pesat dan belum terpikirkan untuk membuat transportasi yang dapat terbang di angkasa.

Akhirnya pada tahun 1903, seorang saudara kakak beradik yang bernama Orville Wright dan Wilbur Wright berhasil menciptakan sebuah pesawat terbang rancangan mereka sendiri yang dinamakan *flyer* dan berhasil mengudara sejauh 4 mil di dekat wilayah berbukit pasir Kitty Hawk, North California, Amerika Serikat.

Pada tahun 1947, untuk pertama kalinya pesawat yang melebihi kecepatan suara mengudara atas kendali pilot berkebangsaan Amerika Serikat yang bernama Chuck Yeager. Seiring perkembangan dan antusias masyarakat yang menyambut transportasi udara sebagai transportasi paling cepat dan dapat mengangkut banyak orang, perusahaan pembuat pesawat yang bernama Boeing Commercial Airplane terdorong untuk memproduksi pesawat yang dapat memuat lebih banyak lagi, akhirnya pada tahun 1966 untuk pertama kalinya Pesawat dengan Boeing 747 beroperasi.

Di Indonesia sendiri awal mula perkembangan angkutan udara dimulai pada tahun 1913 yaitu seorang penerbang asal Belanda J.W.E.R Hilger berhasil menerbangkan sebuah pesawat jenis Fokker dalam kegiatan pameran yang berlangsung di Surabaya.

Pada tahun 1949, terjadi penerbangan bersejarah pesawat DC-3 dengan

rasi PK-DPD milik *KLM Interinsulair* yang membawa Presiden Soekarno dari Yogyakarta ke Kemayoran, Jakarta untuk pelantikan sebagai



Presiden Republik Indonesia Serikat dengan logo dan nama baru, Garuda Indonesia Airways, pemberian Presiden Soekarno kepada perusahaan penerbangan pertama ini.

2.7 Pendapatan Per Kapita

Pendapatan per kapita adalah besarnya pendapatan rata-rata penduduk di suatu negara. Pendapatan per kapita didapatkan dari hasil pembagian pendapatan nasional suatu negara dengan jumlah penduduk negara pada suatu periode tertentu. Pendapatan per kapita dapat digunakan untuk membandingkan kesejahteraan atau standar hidup suatu negara dari tahun ke tahun. Dengan melakukan perbandingan seperti itu, kita dapat mengamati apakah kesejahteraan masyarakat pada suatu negara secara rata-rata telah meningkat. Pendapatan per kapita yang meningkat merupakan salah satu tanda bahwa rata-rata kesejahteraan penduduk telah meningkat. Pendapatan perkapita menunjukkan pula apakah pembangunan yang telah dilaksanakan oleh pemerintah telah berhasil, berapa besar keberhasilan tersebut, dan akibat yang timbul oleh peningkatan tersebut. PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) didefinisikan sebagai jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu wilayah atau jumlah seluruh nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi di suatu wilayah. Nilai PDRB dibagi jumlah penduduk di wilayah tersebut menghasilkan pendapatan perkapita (Wibowo, 2015).



Penghitungan PDRB dilakukan atas dasar harga berlaku dan harga konstan untuk tujuan berbeda. Penghitungan PDRB atas dasar harga berlaku

digunakan untuk melihat pergeseran dan struktur ekonomi dari tahun ke tahun, sedang penghitungan PDRB atas dasar harga konstan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun. Pertumbuhan pendapatan perkapita yang positif dari tahun ke tahun menjadi indikator laju pertumbuhan ekonomi, meningkatnya taraf kesejahteraan dan kemampuan masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya. Dalam rangka pemenuhan kebutuhan tersebut, masyarakat membelanjakan pendapatan yang diterima di sektor-sektor ekonomi yang berdampak pada berputarnya roda perekonomian di daerah. Peningkatan aktivitas perekonomian akan memberikan sumbangan kepada pendapatan daerah dalam bentuk setoran pajak (antara lain: pajak hotel dan restoran, pajak hiburan, pajak penerangan jalan umum, pajak bumi dan bangunan, pajak reklame, bea balik nama) dan retribusi (antara lain: retribusi ijin usaha/HO, retribusi kios/los pasar, retribusi parkir, retribusi sampah, retribusi IMB, retribusi APAR) yang akan digunakan daerah untuk membiayai pembangunan sarana prasarana umum dan melaksanakan pelayanan kepada masyarakat. Kemampuan daerah untuk melakukan pendanaan atas kebutuhan daerah itu sendiri menunjukkan kemandirian daerah yang menjadi indikator untuk mengukur tingkat keberhasilan otonomi daerah (Badan Pusat Statistik, 2018).

2.8 Teori Peramalan (*Forecasting*)

Peramalan (*forecasting*) adalah seni dan ilmu memprediksi peristiwa-peristiwa masa depan dengan pengambilan data historis dan proyeksikannya ke masa depan dengan menggunakan beberapa bentuk model matematis (Heizer dan Render, 2009).



Menurut Horonjeff, dkk (2010), suatu rencana bandar udara harus dikembangkan berdasarkan perkiraan (*forecast*). Dari perkiraan permintaan dapat ditetapkan evaluasi keefektifan berbagai fasilitas bandar udara. Pada umumnya perkiraan dibutuhkan untuk periode jangka pendek, menengah, dan jangka panjang atau kira-kira 5 tahun, 10 tahun, dan 20 tahun. Seperti sudah disebutkan sebelumnya, tergantung pada rincian yang dibutuhkan dalam usaha perencanaan, bahwa untuk beberapa kegiatan seperti gerakan pesawat dan jumlah penumpang, baik perkiraan tahunan maupun jam sibuk keduanya diperlukan, sedangkan untuk angkutan barang dan surat, cukup perkiraan tahunan saja.

Menurut Sofyan (1984), peramalan yang baik adalah peramalan yang dilakukan dengan mengikuti langkah-langkah atau prosedur penyusunan yang baik. Pada dasarnya ada tiga langkah peramalan, sebagai berikut.

1) Analisa data yang lalu

Tahap ini berguna untuk pola yang terjadi pada masa lalu. Analisis ini dilakukan dengan membuat tabulasi data yang lalu. Suatu langkah yang penting dalam memilih metode analisis deret waktu adalah mempertimbangkan jenis pola yang terdapat dari data observasi sehingga metode tersebut dapat ditest. Ada empat jenis pola data, yaitu:

- a) Pola Horizontal atau *stationary*, apabila nilai-nilai dari data observasi berfluktuasi sekitar nilai konstan rata-rata atau dapat dikatakan pola ini sebagai *stationary* pada rata-rata hitungunya (*means*). Misalnya, suatu produk mempunyai jumlah penjualan yang tidak terjadi peningkatan atau penurunan selama beberapa waktu.



- b) Pola Musiman atau seasonal, apabila suatu deret waktu dipengaruhi oleh faktor musim, seperti kuartalan, bulanan, mingguan, atau harian. Data runtut waktu yang berkaitan dengan adanya kejadian yang berulang secara teratur dalam setiap tahun. Misalnya, volume penjualan buku pelajaran pada awal-awal tiap tahun ajaran baru.
- c) Pola Siklus atau *cyclical*, apabila data observasi dipengaruhi oleh fluktuasi ekonomi jangka panjang yang berkaitan atau tergabung dengan siklus usaha. Ada produk yang penjualannya menunjukkan pola siklus, seperti mobil sedan, besi baja, dan perkakas atau peralatan bengkel.
- d) Pola Trend, apabila ada peningkatan atau penurunan baru dari data observasi untuk jangka panjang. Komponen data runtut waktu yang berkaitan dengan adanya kecenderungan (meningkat atau menurun) dalam jangka panjang (biasanya sepuluh tahun atau lebih). Pola ini terlihat pada penjualan produk dari banyak perusahaan.

2) Menentukan metode yang digunakan

Metode peramalan yang baik adalah metode yang memberikan hasil ramalan yang tidak jauh berbeda dengan kenyataan yang terjadi.

Ada dua pendekatan umum yang digunakan dalam peramalan, sebagai berikut:

- a) Peramalan kuantitatif, menggunakan berbagai model matematis yang menggunakan data historis dan atau variable-variabel kausal untuk meramalkan permintaan.



- b) Peramalan kualitatif atau peramalan subyektif, memanfaatkan faktor-faktor penting seperti intuisi, pengalaman pribadi, dan sistem nilai pengambilan keputusan.

Pada pembahasan skripsi ini, dibatasi peramalan dengan pendekatan kuantitatif. Pada dasarnya metode peramalan kuantitatif ini dapat dibedakan atas:

- a) *Causal Methods*, metode peramalan yang didasarkan atas penggunaan analisa pola hubungan variabel yang diperkirakan dengan variabel lain yang mempengaruhinya, yang bukan waktu, yang disebut metode korelasi atau sebab akibat. Terdiri dari metode regresi dan korelasi metode ekonometri metode input output.

- b) *Time Series*, Metode peramalan yang akan didasarkan atas penggunaan analisa pola hubungan antara variabel yang akan diperkirakan dengan variabel waktu, yang merupakan deret waktu. Metode-metode peramalan dengan menggunakan analisa pola hubungan antara variabel yang akan diperkirakan dengan variabel waktu, atau analisa deret waktu, terdiri dari:

1. Metode *Smoothing*, Mencakup metode rata-rata kumulatif, metode rata-rata bergerak (*moving average*) dan metode *exponential smoothing*. Metode smoothing ini digunakan untuk mengurangi ketidak teraturan musiman dari data yang lalu maupun keduanya, dengan membuat rata-rata tertimbang dari sederetan data yang lalu. Ketepatan (*accuracy*) dari peramalan dengan metode ini terdapat pada peramalan jangka pendek. Biasanya digunakan untuk



perencanaan dan pengendalian produksi dan persediaan, perencanaan keuntungan, dan perencanaan keuangan lainnya. Data yang dibutuhkan untuk penggunaan metode ini minimum dua tahun.

2. Metode Box Jenkins menggunakan dasar deret waktu dengan model matematis, agar kesalahan yang terjadi dapat sekecil mungkin. Oleh karena itu penggunaan metode ini membutuhkan identifikasi model dan estimisasi parameternya. Metode ini sangat baik ketepatannya untuk peramalan jangka pendek. Data yang dibutuhkan untuk penggunaan metode peramalan ini minimum dua tahun, dan lebih baik bila data yang dipunyai lebih dari dua tahun. Metode ini dipergunakan untuk peramalan dalam perencanaan dan pengendalian produksi, dan persediaan serta perencanaan anggaran.
3. Metode Proyeksi Trend dengan regresi merupakan dasar garis trend untuk suatu persamaan matematis, sehingga dengan dasar tersebut dapat diproyeksikan hal yang diteliti untuk masa depan. Untuk peramalan jangka pendek maupun peramalan jangka panjang. Ketepatan peramalan dengan metode ini sangat baik. Data yang dibutuhkan untuk penggunaan metode ini adalah data tahunan, dan makin banyak data yang dipunyai makin lebih baik, serta minimum data tahunan yang harus ada adalah lima tahun. Metode ini selalu dipergunakan untuk peramalan bagi penyusunan rencana penanaman tanaman baru, perencanaan produk baru,



rencana ekspansi, rencana investasi dan rencana pembangunan suatu Negara atau daerah.

- 3) Memproyeksikan data yang lalu dengan menggunakan metode yang dipergunakan dan mempertimbangkan adanya beberapa faktor perubahan.

2.8.1 Metode Peramalan (*Forecasting*)

Hubungan antara pengubah (*variable*) sosial, teknologi, dan ekonomi disatu pihak dengan permintaan perjalanan dipihak lain disebut model permintaan (*Demand Model*). Pengembangan dan penggunaan model-model permintaan dapat diterangkan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

- 1) Amati kecenderungan permintaan perjalanan melalui udara pada masa yang lalu dan masa yang mendatang.
- 2) Inventarisasi variasi-variasi dalam faktor ekonomi, sosial dan teknologi yang mempengaruhi permintaan melalui perjalanan udara.
- 3) Tetapkan hubungan antara permintaan perjalanan melalui Udara dan faktor-faktor tersebut yang penting dalam mengubah permintaan perjalanan melalui udara.
- 4) Proyeksikan ke masa yang mendatang, nilai faktor tersebut yang mempengaruhi permintaan perjalanan melalui udara.
- 5) Gunakan model dan prakiraan untuk mendapatkan prakiraan permintaan perjalanan Udara pada masa yang mendatang.

2.8.2 Analisis Trend



Menurut Suharyadi dan Purwanto (2008), trend adalah suatu gerakan kecenderungan naik atau turun dalam jangka panjang yang diperoleh dari

rata-rata perubahan dari waktu ke waktu dan nilainya cukup rata atau mulus. Tren data berkala bisa berbentuk tren yang meningkat (tren positif) dan tren yang menurun (tren negatif). Untuk melakukan peramalan dengan analisis tren terdapat beberapa cara, yaitu:

1) Metode Semi Rata-Rata (*Semi Average Method*)

Metode ini membuat trend dengan mencari rata rata kelompok data. Langkah langkah dalam memperoleh garis trend dengan metode ini adalah:

- a. Mengelompokkan data menjadi dua bagian. Jika jumlah data ganjil, maka nilai yang ditengah dapat dihilangkan atau dihitung dua kali yaitu satu bagian menjadi kelompok pertama dan satu bagian lainnya menjadi kelompok kedua.
- b. Menghitung rata-rata hitung kelompok pertama (k1) dan kelompok kedua (k2). k1 diletakkan pada tahun pertengahan pada kelompok 1 dan k2 diletakkan pada tahun pertengahan pada kelompok 2. Nilai k1 dan k2 merupakan nilai konstanta (a) dan letak tahun menjadi tahun dasar.
- c. Menghitung selisih k2-k1, apabila k2-k1>0 berarti trend positif dan bila k2<k1 maka trennya negatif. Nilai perubahan trend (b) diperoleh dengan cara:

$$= \frac{K2-K1}{\text{Tahun dasar 2}-\text{tahun dasar 1}} \dots\dots \text{Persamaan 2.1}$$

Untuk mengetahui besarnya tren selanjutnya, tinggal memasukkan nilai (X) pada persamaan $Y = a + bX$ yang sudah ada.



2) **Metode Kuadrat Terkecil (*Least Square Method*)**

Tren dengan metode kuadrat terkecil diperoleh dengan menentukan garis tren yang mempunyai jumlah terkecil dari kuadrat selisih data asli dengan data pada garis tren. Apabila Y menggambarkan data asli dan Y' merupakan data tren, maka metode terkecil dirumuskan $(Y - Y')^2$. Perlu diingat bahwa sifat dari nilai rata-rata hitung $(Y - Y')$ sama dengan 0, sehingga rumus garis tren dengan metode kuadrat terkecil adalah:

$$Y = a + bX \dots\dots\dots \text{Persamaan 2.2}$$

3) **Metode Tren Kuadratis (*Quadratic Trend Method*)**

Untuk tren yang sifatnya jangka pendek dan menengah, kemungkinan tren mengikuti pola linear. Namun demikian, dalam jangka panjang pola bisa berubah tidak linear. Oleh sebab itu, apabila polanya tidak linear dan diduga dengan persamaan linear, hasil ramalanya berbeda atau tidak cocok. Salah satu metode yang tidak linear adalah metode kuadratis. Persamaan kuadratis dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = a + bX + cX^2 \dots\dots\dots \text{Persamaan 2.3}$$

4) **Metode Tren Ekponensial (*Exponential Trend Method*)**

Tren ekponensial adalah suatu tren yang mempunyai pangkat atau eksponen dari waktunya. Bentuk persamaan eksponensial dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = a(1 + b)^t \dots\dots\dots \text{Persamaan 2.4}$$

Dimana,

Y' = Nilai tren



- a = Nilai konstanta yaitu nilai Y pada saat nilai X =0
- b = Nilai kemiringan yaitu tambahan nilai Y, apabila X bertambah satu satuan
- X = Nilai periode tahun

5) Metode Angka Pertumbuhan

Secara matematis, metode ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$P_n = P_o (1 + r)^n \dots\dots\dots \textbf{Persamaan 2.5}$$

Dimana,

- P_n = Data ke-n
- P_o = Data awal
- r = Rata-rata angka pertumbuhan
- n = Jangka waktu

2.9 Nilai Optimasi

Optimasi adalah suatu proses untuk mencapai hasil yang ideal atau optimasi (nilai efektif yang dapat dicapai). Optimasi dapat diartikan sebagai suatu bentuk mengoptimalkan sesuatu hal yang sudah ada, ataupun merancang dan membuat sesuatu secara optimal. Dari analisa peramalan penumpang yang telah dilakukan maka dicari nilai optimasi untuk jumlah pesawat yang ada dengan menggunakan persamaan (Darmanto, 2016).

Menurut Hazanawati dan Sartono (2008), pergerakan pesawat pada jam sibuk untuk menganalisis besarnya penumpang dan pergerakan pesawat pada jam sibuk perlu dirumuskan terlebih dahulu nilai koefisien permintaan lalulintas pada jam sibuk (C_p).



Rumus:

$$Md = 365/My \dots\dots\dots \text{Persamaan 2.6}$$

$$Cp = 1,38/ Md \dots\dots\dots \text{Persamaan 2.7}$$

$$Mp = Cp \times Md \dots\dots\dots \text{Persamaan 2.8}$$

Keterangan:

Cp = faktor jam puncak

Md = pergerakan pesawat udara harian

Mp = pergerakan pesawat jam puncak

My = pergerakan pesawat tahunan

2.10 Kota Palu

Kota Palu adalah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tengah, Indonesia. Palu merupakan kota yang terletak di Provinsi Sulawesi Tengah, berbatasan dengan Kabupaten Donggala di sebelah Barat dan Utara, Kabupaten Sigi di sebelah Selatan, dan Kabupaten Parigi Mautong di sebelah Timur. Kota Palu merupakan kota lima dimensi yang terdiri atas lembah, lautan, sungai, pegunungan, dan teluk. Kota Palu adalah kota yang dilewati oleh garis Khatulistiwa dengan koordinat 0,35 – 1,20 LU dan 120 – 122,90 BT (Website Resmi Pemkot Palu).

Kota Palu saat ini juga menjadi salah kawasan ekonomi khusus (KEK) di Indonesia bagian timur. Berbagai persiapan untuk ditetapkan Kota Palu sebagai kawasan ekonomi khusus telah dilakukan, penyiapan lahan seluas 1.520 hektare di Kecamatan Palu Utara, yang meliputi Kelurahan Pantoloan,

, dan Lambara. Lahan seluas 1.520 hektare itu akan dibagi menjadi kawasan industri seluas 700 hektare, kawasan perumahan (500 hektare),



kawasan pendidikan dan penelitian (100 hektare), kawasan komersial (100 hektare), daerah olahraga (50 hektare), kawasan pergudangan (50 hektare), kawasan perkebunan dan taman (20 hektare) (Maruto, 2012).

2.11 Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri

Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri (IATA: PLW, ICAO:WAML) adalah bandar udara yang terletak di Jl. Abd. Rahman Saleh, Palu Selatan, Kota Palu, Sulawesi Tengah. Bandar Udara ini berada di ketinggian 86 meter (282 ft) di atas permukaan laut, memiliki dua landas pacu permukaan beraspal dan beton designasi 15R/33L berukuran 2.500 x 45 meter dan 15L/33R berukuran 3.450 x 60 meter (Sosilawati, dkk, 2017).

Bandara ini memiliki luas Gedung terminal seluas 15.196 meter persegi yang tertata apik. Bandara kelas I ini dikelola Unit Penyelenggaraan Bandar Udara dengan beragam sarana pendukung (Apriana, 2017).

Dari tiga jenis klasifikasi pengoperasian bandar udara, bandara ini masuk dalam klasifikasi operasi non presisi, dimana *instrument runway* dilakukan dengan menggunakan bantuan visual dan sebuah radio yang dapat menyediakan bantuan pengarahan yang cukup untuk melakukan pendaratan langsung, didukung oleh dokumen ketinggian minimum untuk mendarat (Apriana, 2017).

Berada di suatu daerah yang selalu mengalami perkembangan penduduk kurang lebih sebesar 2% disetiap tahunnya, menjadikan bandara ini memiliki peranan penting dalam pergerakan dan pertumbuhan ekonomi, serta adikannya sebagai salah satu pintu gerbang menuju Provinsi Sulawesi Tengah (Apriana, 2017).



Sulawesi Tengah memiliki daftar tunggu sebanyak 28.476 jamaah haji hingga tahun 2031 (Sumber: haji.kemenag.go.id, 2016), oleh karena itu pemerintah Provinsi Sulawesi Tengah sedang merencanakan untuk menjadikan Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri sebagai bandar udara emberkasi haji di Indonesia Timur dengan harapan dapat mengurangi kepadatan jumlah haji di Indonesia Timur, karena secara geografis Kota Palu sangat strategis untuk menjadi terminal haji untuk beberapa daerah di Indonesia Timur (Apriana, 2017).

Pemerintah Sulawesi Tengah sedang merombak bandar udara ini menjadi bandar udara internasional mengingat tingginya minat penduduk Sulawesi Tengah terhadap transportasi udara.

Beberapa maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri diantara lain Batik Air dengan tujuan Jakarta dan Makassar, Citilink dengan tujuan Makassar, Garuda Indonesia dengan tujuan Jakarta dan Makassar, Kalstar Aviation dengan tujuan Toli-Toli, Lion Air dengan tujuan Balikpapan, Jakarta, Makassar, dan Surabaya, SMAC dengan tujuan Buol, Masamba, dan Toli-Toli, Sriwijaya Air dengan tujuan Balikpapan dan Makassar, Susi Air dengan tujuan Rampi dan Seko, Wings Air dengan tujuan Ampana, Luwuk, Gorontalo, Makassar, Tarakan, dan Toli-Toli, Serta maskapai XpressAir dengan tujuan Buol, Luwuk, Poso, dan Toli-Toli.

