

EFEKTIFITAS ORGANISASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA SANGGU BUNTOK

Idi Adman Ismail

Universitas Terbuka, Indonesia

Email: bimosenoismail@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini dilatarbelakangi untuk mengetahui seberapa efektif nya organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu Buntok dilihat dari fenomena menurunnya jumlah penumpang pengguna jasa transportasi udara penerbangan perintis. Untuk merespons hal ini maka peneliti melakukan penelitian untuk meningkatkan efektifitas dan mencari solusi dalam hal meningkatkan jumlah penumpang pesawat udara yang menggunakan jasa penerbangan perintis. Tujuan yang hendak dicapai pada penelitian ini antara lain: (1) Mengetahui bagaimana efektifitas Bandar Udara Sanggu Buntok; (2) Mengetahui faktor pendukung efektifitas; dan (3) Mengetahui faktor penghambat efektifitas. Dari hasil penelitian direkomendasikan kepada kepala bandara beserta pejabat pemda terkait hendaknya secara aktif dan bersinergi dapat mengusulkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengenai usulan pengembangan fasilitas Bandar Udara Sanggu untuk dapat dimasukkan sebagai Proyek Strategis Nasional agar kepastian dana APBN mendapat prioritas dari pemerintah.

Kata Kunci: efektifitas; wawancara; penerbangan perintis

Abstract

The background of this research is to find out how effective the organization of the Sanggu Buntok Airport Management Unit Office is in terms of the phenomenon of the decreasing number of passengers using pioneering air transportation services. To respond to this, researchers conducted research to increase effectiveness and find solutions in terms of increasing the number of airplane passengers using pioneer flight services. The objectives to be achieved in this research include: (1) Knowing how effective Sanggu Buntok Airport is; (2) Knowing the factors supporting effectiveness; and (3) knowing the inhibiting factors of effectiveness. From the results of the research it is recommended that the head of the airport and related regional government officials should actively and synergize be able to propose to the Directorate General of Civil Aviation regarding the proposed development of Sanggu Airport facilities to be included as a National Strategic Project so that certainty of APBN funds will receive priority from the government.

Keywords: effectiveness; interview; pioneer flight

How to cite:	Idi Adman Ismail (2022) Efektifitas Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu Buntok, (7) 12, http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v6i6
E-ISSN:	2548-1398
Published by:	Ridwan Institute

Pendahuluan

Setiap organisasi apapun bentuknya dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditentukan secara efektif dan efisien, membutuhkan para pekerja yang mempunyai sikap dan kemampuan kerja, loyalitas serta rasa tanggung jawab yang tinggi sehingga mampu merealisasikan semua tugas dan kewajiban yang di embankan kepada mereka tanpa merasakan adanya keterpaksaan.

Dalam meningkatkan efektifitas kerja pegawai diperlukan beberapa faktor yang dapat menunjang pelaksanaan kegiatan dalam berorganisasi pada suatu unit kerja pemerintah salah satunya komunikasi yang efektif dan efisien. Jadi segala aktivitas yang ada di dalam lingkungan organisasi maupun di luar lingkungan organisasi dapat dilaksanakan secara efektif, efisien, teratur dan terarah sesuai dengan apa yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya, pegawai harus dapat meningkatkan efektifitas kerja yang maksimal. Pernyataan ini sesuai dengan pendapat (Hasibuan, 2003) yang mengatakan bahwa efektifitas merupakan suatu keadaan keberhasilan kerja yang sempurna sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Supaya dapat menjamin suatu keberhasilan usaha dalam meningkatkan efektifitas kerja karyawan dalam suatu organisasi perlunya pengaruh dari struktur organisasi sehingga dapat menimbulkan kuantitas kerja, kualitas kerja, dan pemanfaatan waktu dan peningkatan sumber daya manusia.

Dalam penulisan ini penulis mencoba menggali tentang seberapa efektifnya organisasi Kantor UPBU Sangu Buntok dalam memberikan pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi udara. Fenomena yang terjadi saat ini adalah terjadinya penurunan jumlah penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara di Bandar Udara Sangu Buntok, sehingga efektifitas Bandara Sangu Buntok dipertanyakan dalam meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi udara. Penulis juga akan meneliti dan menguraikan serta memberikan alternative pemecahan masalah yang timbul sehingga efektifitas Bandara Sangu sebagai Bandara yang melayani masyarakat ataupun penumpang pesawat udara sebagai pengguna jasa moda transportasi udara agar dapat dilaksanakan secara maksimal serta memberikan dampak positif bagi masyarakat secara umum dan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan wilayah Kabupaten Barito Selatan.

Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian seperti yang telah dipaparkan pada bagian pendahuluan, maka penelitian ini dapat dikatakan termasuk didalam jenis penelitian kualitatif. Jenis penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang bertujuan untuk mengkaji secara mendalam tentang fenomena alamiah yang terjadi, dengan data utama berupa kata-kata atau pernyataan orang (informan) yang apa adanya. Mengingat bahwa permasalahan yang diteliti merupakan sebuah kasus yang terjadi didalam sebuah organisasi, maka metode penelitian yang digunakan adalah metode “studi kasus”.

Penelitian ini termasuk jenis penelitian kualitatif yang dilaksanakan di lapangan (*field research*). Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain- lain. Tujuan utama penelitian kualitatif adalah untuk memahami fenomena atau gejala sosial dengan lebih menitik-beratkan pada gambaran yang lengkap tentang fenomena yang dikaji. Harapannya ialah diperoleh pemahaman yang mendalam tentang fenomena dikaji.

Pendekatan kualitatif berarti mengumpulkan data bukan berupa angka- angka, melainkan data tersebut berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, catatan memo, dan dokumen resmi lainnya. Bogdan dan Taylor dalam (Moleong, 2010), menjelaskan “metode kualitatif sebagai sebuah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari orang-orang maupun perilaku yang dapat diamati”.

2. Subjek Penelitian

Subjek Penelitian ini adalah Pegawai di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Sanggu Buntok, yang merupakan Bandar Udara Perintis yang berada dibawah Kementerian Perhubungan. Peneliti meyakini dapat lebih intensif dalam menggali informasi, fokus dalam mendapatkan data yang valid serta mengetahui permasalahan internal dan eksternal yang ada di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Sanggu Buntok sehingga diharapkan dengan hasil penelitian ini dapat ditemukan langkah – langkah efektif yang dapat dilakukan untuk memperbaiki situasi di mana efektifitas organisasi Bandar Udara Sanggu Buntok dapat ditingkatkan dengan terselenggaranya penerbangan yang ramai diminati masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi udara serta dapat meningkatkan perekonomian.

Wawancara juga dilakukan melalui panduan wawancara. Informan-informan berasal dari Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu Buntok, Pemerintah Daerah Kabupaten Barito Selatan, dan stakeholder yang terkait dengan jasa transportasi udara, diantaranya adalah :

- 1) Kepala Bandar Udara Sanggu Buntok
- 2) Kepala Urusan Tata Usaha Bandar Udara Sanggu Buntok
- 3) Kepala Bidang Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah di Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kabupaten Barito Selatan
- 4) Informan merupakan pegawai Bandar Udara Sanggu Buntok
- 5) Stakeholder yang terkait sebagai pengguna jasa transportasi udara

3. Teknik Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan data dilakukan secara fleksibel sesuai dengan keperluan dan keadaan di lapangan, namun tetap dijaga konsistensi dan kecermatan penggunaan teknik-tekniknya, sehingga informasi yang diperoleh terjaga dan memenuhi standar yang dipersyaratkan dalam penelitian kualitatif. Peneliti juga menggunakan alat bantu berupa: *tape recorder*, kamera, perlengkapan untuk keperluan format-format data serta alat tulis.

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam sebuah penelitian, karena tujuan dari sebuah penelitian bisa tercapai apabila cara untuk memperoleh data sesuai dengan objek atau subjek penelitian. Udara Sanggu Buntok.

Observasi adalah cara pengumpulan data atau informasi dengan jalan mengamati langsung terhadap aktifitas-aktifitas yang berhubungan dengan masalah yang diangkat oleh penulis berdasarkan informasi data penerbangan yang terevaluasi setiap tahun Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu Buntok sesuai dengan Data Lalu Lintas Angkutan Udara Perintis Tahun Anggaran 2018 sampai dengan Tahun Anggaran 2020, Observasi dapat disimpulkan dengan data tersebut dalam lampiran. Observasi yang dilakukan berkaitan dengan kegiatan hari-hari yang dilaksanakan oleh pegawai Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu Buntok. Dengan melakukan obsevasi, penulis menjadi tahu tentang permasalahan yang terjadi dalam tata cara berorganisasi yang tidak efektif di kantor tersebut.

Metode wawancara (*interview*) yaitu percakapan antara beberapa orang yang disebut pewawancara dan informan atau narasumber. Dengan kata lain, wawancara merupakan bentuk komunikasi secara lisan yang dilakukan oleh beberapa orang, baik secara langsung ataupun tidak langsung, untuk mengumpulkan informasi tertentu. Metode wawancara (*interview*) memiliki makna lebih dan memiliki tujuan jelas dibandingkan dengan percakapan biasa.

Teknik pengumpulan data dengan sebuah percakapan antara dua orang atau lebih, yang pertanyaannya diajukan oleh peneliti kepada subjek atau sekelompok subjek penelitian untuk dijawab. Wawancara dilakukan dengan pimpinan kantor bandara sanggu bapak Mohamad Arifin, dengan staff bidang kepegawaian bapak Lukman Hadi Saputro, bidang perencanaan Syahri Dafiq, bidang teknik operasi keselamatan dan pelayanan darurat bapak Purwo Setiono, Kepala Urusan Tata Usaha bapak I Wayan Wira, dan bidang penerimaan PNPB ibu Ani Tarigan . Data yang terkumpul pada saat wawancara adalah Data lalu lintas udara tahun 2019-2020, Daftar Urut Kepangkatan, Rencana Induk Bandar Udara, Rancangan Teknik Terinci, Peraturan Pemerintah tentang Bandar Udara, dokumentasi tentang sejarah bandar udara dan Surat Perjanjian Kinerja antara Kepala Bandara dengan Dirjen Perhubungan Udara. Selain dengan pimpinan dan para staff di Bandara Sanggu wawancara juga dilakukan dengan stakeholder terkait dan masyarakat sekitar seperti instansi pemerintah daerah yang membidangi BAPPEDA dengan bapak edy haryadi sebagai kepala bidang pembangunan dan tatanan wilayah, dengan bapak Suardi sebagai ketua RT.003 dusun selatan dan bapak Akhirul Fajar Sodik sebagai pelaku usaha.

Pengumpulan data dihentikan setelah data yang diperoleh dianggap “jenuh” yaitu setelah tidak ada jawaban baru lagi dari lapangan. Artinya, peneliti selalu memperoleh informasi yang sama atau sejenis dari informan-informan baru. Situasi ini ditandai dengan data yang terkumpul selalu menunjukkan hal yang sama dari berbagai situasi dan sumber yang berbeda.

4. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian nantinya akan didapat dari wawancara, kuisisioner ataupun observasi di lapangan. Dokumen Perencanaan yang dimiliki Bandar Udara Sanggu Buntok dapat pula digunakan sebagai acuan dalam tahapan proses pengembangan. Hal ini nanti akan dilakukan secara efektif, terukur, terencana dan melibatkan pihak-pihak yang kompeten. Angka Statistik dari berbagai sumber digunakan pula sebagai parameter untuk mencapai hasil yang optimal dari penelitian ini, berupa data statistik pergerakan pengguna jasa transportasi dari berbagai moda, data perkembangan penduduk dan data Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Barito Selatan untuk sinkronisasi pengembangan sesuai Rencana Kerja Strategis Bandar Udara Sanggu Buntok.

Fokus pengumpulan data adalah memanfaatkan data yang ada di tahun sebelumnya dan prediksi data yang bersumber dari observasi di lapangan dengan Pedoman Wawancara yang dilakukan terhadap pejabat yang terkait serta stakeholder Bandara Sanggu.

5. Data Penelitian

Dalam menjawab permasalahan maka diperlukan data yang mendukung yang dapat diperoleh dari sumber data. Sumber data dibagi atas dua sumber yaitu:

1. Data Primer

Dalam penelitian ini, data primer didapatkan melalui wawancara langsung dengan informan yang ditentukan dari keterkaitan informantersebut dengan masalah penelitian. Sementara itu instrumen pengumpulan data merupakan alat yang digunakan untuk mengumpulkan data. Karena berupa alat, maka instrumen pengumpulan data dapat berupa check list, kuesioner, pedoman wawancara, hingga kamera untuk foto atau untuk merekam gambar. Data primer merupakan data yang didapat dari sumber pertama, baik dari individu atau perseorangan seperti hasil wawancara atau hasil pengisian kuesioner yang bisaa dilakukan oleh peneliti.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber-sumber yang mengutip dari data lain atau tidak langsung yaitu meliputi monografi, dokumentasi maupun bentuk-bentuk yang dapat memberikan informasi yang berkaitan dengan penelitian. Data sekunder merupakan data primer yang diperoleh oleh pihak lain atau data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan baik oleh pengumpul data primer atau oleh pihak lain. Metode pengumpulan data sekunder sering disebut juga dengan metode penggunaan bahan dokumen. Karena dalam hal ini, peneliti tidak secara langsung mengambil data sendiri tapi meneliti dan memanfaatkan data yang dihasilkan oleh pihak-pihak lain. Data sekunder diperoleh dengan cara menghubungi pihak yang memiliki data tersebut, misalnya Badan Pusat Statistik (BPS) baik yang dipublikasikan dalam edisi khusus maupun data yang belum dipublikasikan. Studi dokumen adalah metode pengumpulan data yang tidak ditujukan langsung kepada subjek penelitian.

6. Analisis Data

Pada penelitian ini, teknik analisis data yang digunakan peneliti menggunakan model Miles and Huberman. Analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Pada saat wawancara, peneliti sudah melakukan analisis terhadap jawaban yang diwawancarai (Miles, 1992). mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data, yaitu, *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drowing/verification* (Sugiyono, 2007). Dalam analisis data, peneliti menggunakan model *interactive model*, yang unsur-unsurnya meliputi reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*), dan *conclutions drowing/verifiying*. Teknik analisis data pada penelitian ini penulis menggunakan tiga prosedur perolehan data.

1. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Reduksi data adalah proses penyempurnaan data, baik pengurangan terhadap data yang dianggap kurang perlu dan tidak relevan, maupun penambahan data yang dirasa masih kurang. Data yang diperoleh di lapangan mungkin jumlahnya sangat banyak. Reduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang akan direduksi memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan (Sugiyono, 2007).

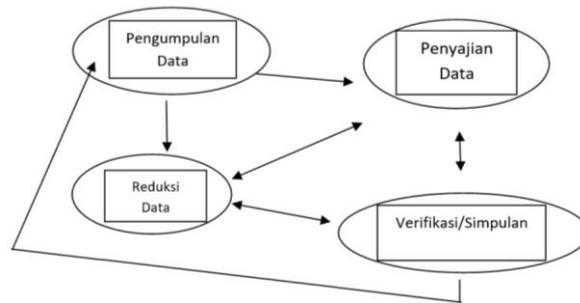
2. Penyajian Data/ *Display*

Dengan mendisplay atau menyajikan data akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi selama penelitian berlangsung. Setelah itu perlu adanya perencanaan kerja berdasarkan apa yang telah dipahami. Dalam penyajian data selain menggunakan teks secara naratif, juga dapat berupa bahasa nonverbal seperti bagan, grafik, denah, matriks, dan tabel. Penyajian data merupakan proses pengumpulan informasi yang disusun berdasarkan kategori atau pengelompokan-pengelompokan yang diperlukan. Miles and Huberman dalam penelitian kualitatif penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antarkategori, *flowchart* dan sejenisnya. Ia mengatakan “yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif” (Sugiyono, 2007).

3. Verifikasi Data (*Conclussions drowing/verifiying*)

Langkah terakhir dalam teknik analisis data adalah verifikasi data. Verifikasi data dilakukan apabila kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan ada perubahan-perubahan bila tidak dibarengi dengan bukti-bukti pendukung yang kuat untuk mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Bila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung dengan bukti-bukti yang valid dan konsisten saat penelitian kembali ke lapangan mengumpulkan data,

maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel atau dapat dipercaya (Sugiyono, 2007).



Model Analisis Interaktif (Miles dan Huberman)

Hasil dan Pembahasan

A. Hasil

Penelitian ini dilakukan dari melihat fenomena yang terjadi dibuat berdasarkan data yang ada, melalui survey dan wawancara dari berbagai sumber dan dibuat sebagai tanggung jawab penulis dalam mengoptimalkan efektifitas organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu Buntok untuk meningkatkan jumlah penumpang pesawat udara. Berdasarkan penjelasan di atas ditemukan mengenai terjadi penurunan jumlah penumpang pesawat udara di Bandara Sanggu Buntok. Mengapa hal ini bisa terjadi, bagaimana cara mengatasi persoalan tersebut.

Bandar Udara Sanggu Buntok yang merupakan Bandara Perintis yang melayani rute penerbangan Buntok Banjarmasin PP merupakan Bandar Udara pengumpan yang mengumpulkan penumpang dari daerah yang terpencil untuk diarahkan ke Bandara sebagai Bandara Induk untuk kemudian menyebarkan lagi ke kota kota besar di seluruh Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 69 Tahun 2013 bahwa Bandar Udara Sanggu Buntok memiliki peran sebagai :

- a) simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya yaitu bandar udara dijadikan sebagai titik pertemuan beberapa jaringan dan rute angkutan udara.
- b) pintu gerbang kegiatan perekonomian yaitu lokasi dan wilayah di sekitar bandar udara dijadikan sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhandan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah.
- c) tempat kegiatan alih moda transportasi yaitu sebagai tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan.
- d) pembuka isolasi daerah dan pengembangan daerah perbatasan yaitu keberadaan bandar udara diharapkan dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain, penghubung daerah perbatasan dalam rangka mempertahankan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

- e) prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan Negara yaitu titik-titik lokasi bandar udara di wilayah nusantara saling terhubung dalam suatu jaringan dan rute penerbangan sehingga dapat mempersatukan wilayah untuk kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dalam hierarkinya, Bandar Udara Sangu Buntok merupakan Bandar Udara pengumpulan yaitu :

- a) bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi lokal.
- b) bandar udara tujuan atau bandar udara penunjang dari bandar udara pengumpul
- c) bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan kegiatan lokal.

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan peneliti di lapangan maka ditemukan beberapa permasalahan yang timbul dalam efektifitas organisasi di Bandar Udara Sangu Buntok.

1. Terjadi Penurunan Jumlah Penumpang Pengguna Jasa Transportasi Udara Penerbangan Perintis

Dalam perkembangannya sejak tahun 1983 sampai dengan awal Tahun 2000 Bandar Udara Sangu Buntok merupakan tulang punggung transportasi yang sangat diandalkan oleh masyarakat dalam melakukan kegiatan perekonomiannya keluar ataupun masuk menuju kota Buntok Kabupaten Barito Selatan. Pada masa itu frekuensi penerbangan dari dan menuju Buntok sebanyak tujuh kali dalam seminggu di Bandar Udara Sangu Buntok. Penurunan jumlah penumpang mulai terlihat di Tahun 2006 sampai dengan saat sekarang dimana frekuensi penerbangan hanya dua kali dalam seminggu. Berdasarkan data yang didapatkan di lapangan sejak tahun 2018 hingga 2020 terjadi penurunan jumlah penumpang secara drastis.

Dari kegiatan wawancara terlihat bahwa pengguna jasa penerbangan perintis mengalami penurunan yang signifikan dikarenakan beberapa faktor seperti :

- a) Kapasitas yang disediakan pesawat twin otter maksimal 12 seat yang menjadikan faktor utama penurunan jumlah penumpang di Bandar Udara Sangu
- b) Rute penerbangan yang kurang beragam
- c) Seringnya terjadi cancel flight pada penerbangan perintis
- d) Masyarakat kurang percaya menggunakan pesawat kecil berbaling baling
- e) Sarana jalan darat yang cukup memadai bagi masyarakat menuju kota lainnya

2. Bagaimana Efektifitas Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sangu Buntok

Menjawab hal ini peneliti melakukan observasi di lapangan dan melakukan wawancara dengan berbagai sumber untuk mengetahui seberapa besar efektifitas Bandar Udara Sangu ini. Hal lain yang dilakukan adalah dengan menggali data yang diperoleh dari Bandara Sangu berupa statistik data penerbangan, dokumentasi kegiatan penerbangan dari masa ke masa, data perencanaan dan pengamatan langsung aktifitas operasional Bandar Udara Sangu dalam melayani masyarakat pengguna jasa transportasi udara.

Dalam pengamatan yang dilakukan peneliti terdapat beberapa hal yang ditemukan untuk mengukur efektifitas organisasi Bandar Udara Sanggu . Dapat dilihat bahwa efektifitas Bandara Sanggu Buntok dalam beberapa hal sudah dapat dikatakan sudah cukup efektif dan maksimal mencapai target kinerja yang direncanakan, hal ini terlihat dari indikator :

- 1) meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara
- 2) meningkatnya kinerja pelayanan
- 3) meningkatnya tata kelola pemerintahan yang baik
- 4) dilihat dari indeks kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara
- 5) tingkat penyerapan anggaran bandar udara
- 6) nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi,
- 7) pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)
- 8) Namun dalam hal jumlah penumpang yang diangkut, jumlah pergerakan pesawat, masih belum mencapai target yang diinginkan

Hal ini tidak sesuai dengan hirarki sebuah Bandar Udara yang memiliki tujuan menyelenggarakan kegiatan penerbangan dalam melayani masyarakat untuk menggunakan jasa penerbangan secara aman dan selamat, sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi yaitu sebagai tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan.

Peneliti menyimpulkan bahwa kegiatan penyelenggaraan penerbangan di Bandara Sanggu belum efektif dan perlu di temukan solusi untuk meningkatkan fungsi dari Bandara Sanggu Buntok agar manfaatnya dapat di rasakan langsung oleh masyarakat Barito Selatan.

3. Faktor faktor apa saja yang mendukung Efektifitas Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu Buntok ?

Dalam menggali informasi untuk menemukan faktor pendukung yang dapat meningkatkan efektifitas Bandar Udara Sanggu, peneliti melakukan observasi di lapangan berupa wawancara dengan berbagai narasumber terkait, pengumpulan data pendukung dari Kantor UPBU Sanggu, serta membandingkan data tersebut dengan data yang dimiliki Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Hasil dari observasi dilapangan yang dilakukan melalui wawancara dengan pegawai dan stake holder yang terkait serta data pendukung lainnya ditemukan kesimpulan mengenai faktor pendukung yang dapat meningkatkan efektifitas Bandar Udara Sanggu, sebagai berikut:

- 1) Keberadaan Bandara Sanggu yang telah ada sejak dulu
- 2) Trend masyarakat saat ini yang gemar bepergian untuk berbagai keperluan
- 3) Potensi sumber daya alam yang dimiliki Kabupaten Barito Selatan
- 4) Dokumen perencanaan yang matang

- 5) Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu merupakan Instansi Pemerintah yang siap melayani kegiatan operasional penerbangan dengan SDM yang berkompeten.
- 6) Rencana pemindahan IKN di wilayah Kalimantan Timur membuat Bandara Sanggu menjadi bandara pendukung sebagai ujung tombak transportasi menuju ibukota negara yang baru.

4. Faktor Faktor Apa Saja Yang Menghambat Efektifitas Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu Buntok

Dalam menemukan faktor apa saja yang mempengaruhi belum maksimalnya efektifitas di Bandara Sanggu khususnya dalam penyelenggaraan jasa transportasi udara , peneliti menemukan data di lapangan bahwa penumpang pesawat udara mengalami penurunan jumlah yang cukup signifikan. Hal ini dapat dilihat dari Data Lalu Lintas Udara selama pelaksanaan penerbangan perintis yang di dapat dari Kantor Bandara Sanggu serta membandingkan data tersebut yang didapatkan dari koordinator wilayah penerbangan perintis di Kalimantan Tengah.

Dalam perkembangannya saat ini Bandara Sanggu tidak mendapatkan slot untuk penerbangan perintis sejak tahun 2021 dikarenakan jumlah penumpang pengguna jasa transportasi udara belum memnuhi target yang diinginkan.

Menyikapi hal ini perlu diambil langkah strategis untuk meningkatkan jumlah penumpang sehingga penerbangan di Bandara Sanggu di masa mendatang akan kembali mendapat animo ataupun antusiasme yang besar dari masyarakat.

Peneliti menggunakan metode wawancara dengan berbagai sumber untuk menemukan faktor penghambat efektifitas di Bandara Sanggu, sehingga di masda yang akan datang dapat dicarikan solusi yang melibatkan semua pihak dari pusat maupun daerah.

Berdasarkan hasil wawancara serta penelitian dan observasi di lapangan penurunan jumlah penumpang yang menjadi indikator kurang efektifnya Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu terjadi diantaranya disebabkan faktor sebagai berikut :

- 1) Kurang optimalnya pelaksanaan penerbangan perintis
- 2) Fasilitas Bandara yang kurang memadai
- 3) Ketersediaan anggaran dari pemerintah dalam pembiayaan pengembangan Bandara Sanggu
- 4) Kurangnya sumber daya manusia di Bandara Sanggu sehingga banyak pegawai yang rangkap jabatan dalam operasional
- 5) Kurangnya kesadaran masyarakat setempat untuk menggunakan jasa transportasi udara dikarenakan image menggunakan pesawat kecil dari segi safety kurang mendapat kepercayaan dari masyarakat.
- 6) Tidak ada rute penerbangan lainnya, rute penerbangan yang ada hanya melayani penerbangan Buntok – Banjarmasin.
- 7) Pertumbuhan ekonomi daerah yang stagnan

- 8) Namun demikian terdapat pula pendapat dari sebagian kecil masyarakat untuk terus menjaga dan melestarikan kearifan lokal sehingga pertumbuhan ekonomi daerah tidak dapat meningkat seperti sebagaimana mestinya.

B. Pembahasan

Terdapat empat factor yang mempengaruhi efektifitas suatu organisasi yaitu faktor keterlibatan (involvement), faktor adaptasi (adaptation), faktor misi (mission), dan faktor konsistensi (consistency).

1. Faktor keterlibatan (involvement)

Perkembangan organisasi atau perusahaan sangat bergantung pada staf didalamnya. Kepuasan kerja staf organisasi berpacu kepada hal positif yang dimiliki staf perusahaan itu sendiri ketika menjalankan pekerjaannya. Para staf diharapkan dapat mencapai tujuan-tujuanyang telah ditetapkan oleh suatu organisasi atau perusahaan melalui pemuasan kerja.

Pendapat dari (Susilo, 2000) “Kepuasan kerja merupakan sebuah keadaan emosional karyawan yang terjadi ataupun tidak terjadi titik temu antara nilai balas yang memang diinginkan oleh karyawan yang berkaitan. Balas jasa karyawan ini, berupa finansial maupun nonfinansial.”

Sinergi dari aspek psikologis, aspek fisiologis dan lingkungan sehingga membuat individu menyukai pekerjaan yang dilakukannya dapat dibilang kepuasan kerja. Sikap positif pada sebuah pekerjaan akan tercipta saat seorang individu mempunyai tingkat kepuasan dalam pekerjaan yang tinggi. Sebaliknya jika tidak memilikinya kepuasan kerja dapat berdampak dengan adanya sikap negatif pada pekerjaannya. Lingkungan kerja yang kondusif bisa tercipta ketika adanya kepuasan kerja.

Keterlibatan para staff di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu Buntok dalam menjalankan tugas dan fungsi kesehariannya dalam rangka pelayanan dan penyelenggaraan transportasi udara yang aman, nyaman dan selamat dapat dilihat dari keefektifan pegawai dalam mencapai kinerja sesuai dengan yang di rencanakan.

Namun dalam hal pengelolaan jasa transportasi udara penerbangan perintis kinerja pegawai masih belum bisa dikatakan efektif jika dilihat dari minimnya load faktor penumpang pesawat udara, hal ini terjadi karena :

- a. Frekuensi penerbangan yang dirasa kurang, mengingat jika dalam 1 minggu hanya sekali penerbangan membuat calon penumpang akan berfikir ulang jika akan menggunakan jasa pesawat udara, dimana jika melaksanakan keperluan keluar kota maka mereka harus menunggu minggu berikutnya untuk kembali ke Buntok. Jika ada penerbangan tambahan minimal 2 x dalam seminggu bisa dipastikan masyarakat akan beralih kepesawat udara dalam menjalankan aktifitasnya untuk bepergian.
- b. Pesawat yang tersedia adalah pesawat kecil berbaling baling seperti Twin Outer, Grand Carravan ataupun Cessna dan sejenisnya sedangkan Maskapai penerbangan yang beroperasi adalah Susi Air. Spesifikasi pesawat ini hanya

dapat menampung maksimal 12 orang penumpang. Masyarakat kebanyakan kurang confidence ataupun percaya diri menggunakan pesawat kecil berbaling baling.

- c. Sering terjadi cancel flight secara sepihak dari pihak maskapai, hal ini berdampak kepada masyarakat untuk menggunakan jasa pesawat udara perintis, dikarenakan dengan seringnya terjadi cancel flight berdampak kepada penerbangan lanjutan yang sudah direncanakan calon penumpang.
- d. Kurangnya kompetisi dan persaingan pada penerbangan perintis, hal ini dapat dilihat dari maskapai yang menyelenggarakan penerbangan perintis hanya terdapat maskapai Susi Air, sehingga tidak terdapat kompetisi harga yang mengakibatkan pemain tunggal dalam rute ini dan pelayanan penerbangan yang disajikan kurang begitu optimal.
- e. Fasilitas Bandar Udara Sangu Buntok yang belum memadai untuk bisa didarati pesawat berbadan lebar. Saat ini dimensi Landas Pacu di Bandar Udara Sangu Buntok yang memiliki Panjang 750 m dan lebar 23 m hanya dapat untuk didarati pesawat kecil seperti Twin Outer, Chessna ataupun Grand Carravan dan sejenisnya. Hal ini berpengaruh terhadap jenis pesawat yang dapat mendarat di Bandara Sangu Buntok dengan minimal populasi pesawat yang ada sekarang yang dioperasikan maskapai maskapai besar seperti Lion Air Group, Garuda Indonesia, Sriwijaya Air Group, adalah pesawat ATR 72 yang dapat menampung 70 orang penumpang. Untuk dapat di darati pesawat ATR 72 dan sejenisnya maka perlu peningkatan fasilitas di Bandar Udara Sangu Buntok. Rencana pengembangan Bandara Sangu Buntok tercantum dalam Rencana Induk Bandara dan Rancangan Teknis Terinci yang secara mendetailakan dijelaskan pada bagian selanjutnya dalam proposal penelitian ini. Diharapkan dengan realisasi pengembangan fasilitas bandara dapat meningkatkan jumlah penumpang pengguna jasa transportasi udara.
- f. Pertumbuhan ekonomi daerah yang stagnan sebagai salah satu kabupaten tertua di Barito Selatan kota Buntok mengalami perlambatan pertumbuhan ekonomi. Hal ini tercermin dari kondisi kota yang tidak berkembang dimana infrastruktur kota yang tidak mengalami pertumbuhan dalam pembangunan dari waktu ke waktu dibandingkan daerah lain di sekitar wilayah Kabupaten Barito Selatan. Hal ini terjadi karena :
 - 1) Belum dimaksimalkan kegiatan usaha pertambangan di wilayah Kabupaten Barito Selatan.
 - 2) Belum dimaksimalkan kegiatan usaha pertanian, perkebunan dan perikanan di wilayah Kabupaten Barito Selatan.
 - 3) Belum dimaksimalkan potensi wisata di kabupaten Barito Selatan
 - 4) Transportasi udara yang belum memadai
- g. Kurangnya kesadaran masyarakat setempat untuk menggunakan jasa transportasi udara dikarenakan image menggunakan pesawat kecil dari segi safety kurang mendapat kepercayaan dari masyarakat.

- h. Tidak ada rute penerbangan lainnya, rute penerbangan yang ada hanya melayani penerbangan Buntok – Banjarmasin. Masyarakat membutuhkan rute penerbangan dari Buntok ke wilayah Jawa dan sekitarnya, untuk kepentingan pendidikan, pengobatan bisnis dan keperluan ekonomi lain.
- i. Kebijakan pemerintah tentang anggaran pengembangan Bandara Sanggu. Pembangunan Bandara Sanggu yang telah teruang dalam Rencana Strategis Pengembangan Bandara Sanggu sejak Tahun 2014 tidak berjalan sebagaimana mestinya dikarenakan Anggaran yang belum tersedia dari APBN dan belum sinerginya pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam melaksanakan tahapan pengembangan Bandar Udara Sanggu Buntok.

2. Faktor Adaptasi (Adaptation)

Berkaitan dengan adaptasi, sarana dan prasarana yang minim untuk dapat didarati pesawat berbadan lebar maka sangat perlu dilakukan pengembangan fasilitas bandara agar memadai untuk didarati pesawat ATR 72 dan sejenisnya sehingga dapat meningkatkan animo masyarakat untuk menggunakan jasa penerbangan di Bandara Sanggu Buntok.

Bagaimana langkah dan kebijakan yang diambil agar dapat meningkatkan jumlah penumpang sehingga efektifitas Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu bisa optimal. Dalam menyikapi hal ini perlu dilakukan langkah sebagai berikut :

- 1) Percepatan pembangunan fasilitas di Bandara Sanggu sesuai Rencana Induk dan RTT
- 2) Penyediaan Rute Penerbangan yang lebih beragam
- 3) Percepatan eksekusi pengelolaan usaha pertambangan
- 4) Optimalisasi sektor pariwisata dan perikanan di Kabupaten Barito Selatan

3. Faktor Misi (Mission)

Tujuan dari penyelenggaraan penerbangan perintis adalah dapat memberikan pelayanan sebesar besarnya bagi masyarakat pengguna jasa transportasi udara untuk melakukan aktivitas perekonomian dari dan keluar Kabupaten Barito Selatan masih belum optimal dilihat dari jumlah penumpang yang sangat minim.

Dari segi manfaat dan dengan investasi yang telah dilakukan pemerintah pusat dalam memberikan anggaran untuk operasional penerbangan di Bandara Sanggu belum dapat dirasakan secara maksimal oleh masyarakat.

Apa yang terjadi saat ini di Bandara Sanggu Buntok dilihat dari segi efektifitas organisasi kurang optimal terlihat dari terjadinya penurunan jumlah penumpang sebagai akibat dari lajunya perkembangan jaman dimana masyarakat dapat memilih transportasi yang diinginkan. Keberadaan penerbangan perintis di Bandara Sanggu faktanya tidak dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan pesawat udara. Rute penerbangan yang ada saat ini belum merupakan rute yang banyak diminati oleh masyarakat.

Masyarakat Buntok seperti masyarakat pada umumnya lebih bersifat centralistic, artinya berkiblat ke pulau Jawa atau Ibukota Negara yaitu DKI Jakarta.

Bandara Sanggu Buntok saat ini belum menyediakan rute penerbangan ke Jakarta ataupun pulau Jawa dan sekitarnya. Diharapkan dengan kolaborasi antara Pemerintah Daerah setempat dan kementerian Perhubungan diharapkan dapat mengatasi permasalahan turunnya minat masyarakat Barito Selatan dalam menggunakan jasa transportasi udara sebagai transportasi utama untuk bepergian keluar kota dalam kepentingan bisnis, pendidikan, kesehatan dan kepentingan yang lain.

Saat ini untuk melakukan aktivitas perkeonomian keluar daerah masyarakat lebih memilih menggunakan jasa transportasi darat seperti mobil pribadi, bus, travel bahkan kendaraan roda 2 untuk bepergian keluar kota dikarenakan biayanya yang lebih murah dan jadwal yang lebih flexible.

Melihat hal ini diharapkan Bandara Sanggu Buntok dapat berbenah diri untuk menyediakan rute-rute penerbangan yang diminati masyarakat sehingga masyarakat antusias dalam menggunakan jasa transportasi udara dan Pemerintah Daerah secara sinergi dan parallel dapat membangun infrastruktur dan pemanfaatan hasil bumi sehingga perekonomian daerah dapat tumbuh dan meningkatkan potensi daerah untuk kemajuan daerah Kabupaten Barito Selatan secara umum.

Terkait isu pemindahan ibukota ke Kalimantan Timur hal ini menunjukkan besarnya potensi Kabupaten Barito Selatan untuk berkembang mengingat letak geografis Kalimantan Tengah yang berdekatan dengan Kalimantan Timur. Kalimantan Tengah akan menjadi penyangga Ibukota Negara Baru dalam masa yang akan datang dimana pusat perekonomian, industry, jasa, pendidikan, kesehatan dan hiburan akan berpindah ke ibukota yang baru.

Barito Selatan akan menjadi penyangga sebagai jalur transportasi menuju ibukota baru baik transportasi darat, transportasi udara maupun transportasi sungai dalam jalur distribusi pangan, sembako, industry, logistic dan sebagai pusat bisnis, pemerintahan maupun keamanan dan keutuhan NKRI.

4. Faktor Konsistensi (Consistency)

Untuk mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan dalam meningkatkan efektifitas Bandara hendaknya dilaksanakan secara konsisten dengan bantuan semua pihak baik dari staff, stakeholder terkait, masyarakat, maupun pemerintah pusat dan daerah.

Dalam pembahasan penelitian ini penulis mencoba memecahkan permasalahan dari kondisi kurang efektifnya organisasi di Bandar Udara Sanggu Buntok berupa menurunnya jumlah penumpang sebagai pengguna jasa transportasi udara.

Dalam memberikan solusi dari permasalahan ini penulis mengambil data berdasarkan wawancara dan sample data serta pendapat dari para tokoh yang terkait selama pelaksanaan penerbangan di Bandar Udara Sanggu Buntok. Tidak bisa dipungkiri dengan kemajuan jaman dituntut transportasi udara yang menunjang perekonomian daerah.

Kabupaten Barito Selatan yang merupakan salah satu Kabupaten tertua di wilayah Kalimantan Tengah saat ini sedang berusaha bangkit dari keterpurukannya

dalam mengembangkan daerahnya dengan salah satu langkah strategisnya adalah membantu pengembangan Bandar Udara Sanggu Buntok. Melalui Tata Wilayah Daerah Pembangunan Kabupaten Barito Selatan telah di alokasikan anggaran infrastruktur untuk pembangunan akses jalan raya menuju Bandar Udara Sanggu Buntok. Jalan yang ada saat ini kurang menunjang transportasi menuju Bandara dikarenakan jalan yang ada terdapatkerusakan dan lubang dimana-mana. Dengan Rencana Pembangunan Daerah yang diseleraskan dengan Rencana Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara Sanggu Buntok maka diharapkan sinergitas ini dapat mempercepat pemenuhan sarana dan prasarana bagi kelangsungan kemajuan penerbangan di Bandar Udara Sanggu Buntok.

Berapa langkah yang dapat dilakukan untuk meningkatkan Efektifitas Organisasi di Bandar Udara Sanggu Buntok maka perlu dilakukan langkah-langkah seperti diatas yang kami rincikan sebagai berikut:

1) Percepatan pembangunan fasilitas di Bandara Sanggu sesuai Rencana Induk dan RTT, Pengembangan Fasilitas sisi udara dilakukan selama dua tahapan yaitu:

a) Landas Pacu

Landasan pacu atau landas pacu (bahasa Inggris: *Runway*) adalah suatu daerah persegi panjang yang ditentukan pada bandar udara di daratan atau perairan yang dipergunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara. Nama landasan pacu diambil dari arahnya dengan pembulatan ke puluhan terdekat, contoh: 36 untuk landasan pacu yang mengarah ke 360 derajat (utara). Pada umumnya landasan pacu memiliki lapisan aspal "*hotmix*" dengan identifikasi angka derajat dan arah yang dituliskan dengan huruf, serta garis garis yang mirip dengan "*zebra cross*" pada ujung ujungnya yang semakin berkurang jumlah garisnya bila menuju ke tengah landasan yang menunjukkan saat saat pesawat harus *touch down* (roda roda menyentuh landasan saat mendarat) serta *take off* (melandas). Panjang landasan pacu bergantung pada suhu, kecepatan dan arah angin, serta tekanan udara di sekitarnya. Di daerah gurun dan di dataran tinggi, umumnya landasan pacu yang digunakan lebih panjang daripada yang umum digunakan di bandara-bandara bahkan bandara internasional, karena tekanan udara yang lebih rendah. Bandara Sanggu Buntok adalah bandara komersial yang saat ini melayani penerbangan perintis dengan dimensi Landas Pacu panjang 750 meter dan lebar 23 meter. Saat ini Bandara Sanggu Buntok hanya dapat didarati pesawat kelas Twin Otter dengan kapasitas 12 orang penumpang. Dalam perencanaan pengembangan Bandar Udara Sanggu Buntok seperti tercantum di dalam Tabel Rencana Induk Nasional Bandar Udara (Peraturan Menteri Perhubungan No. 69 Tahun 2013), bahwa Bandar Udara Sanggu Buntok dalam pengembangannya direncanakan memiliki Klasifikasi Bandar Udara (Aerodrome Reference Code) 2C pada tahun 2020 dan dikembangkan hingga memiliki klasifikasi 3C.

Pada Pengembangan Fasilitas Landas Pacu Tahap I sesuai master plan landas pacu akan di kembangkan dengan dimensi panjang 1.100 meter dan lebar 30 meter, konstruksi aspal hotmix dan kekuatan landas pacu 12 F/C/Y/T. Dengan dimensi ini landas pacu Bandara Sanggu Buntok dapat didarati pesawat ATR 42 dan sejenisnya dengan maksimal kapasitas angkut penumpang 48 orang. Adapun pengembangan Landas Pacu ini siap dilaksanakan dengan ketersediaan lahan milik Bandara.

Pada Pengembangan Fasilitas Landas Pacu Tahap II sesuai master plan landas pacu akan di kembangkan dengan dimensi panjang 1.450 meter dan lebar 30 meter, konstruksi aspal hotmix dan kekuatan landas pacu 12 F/C/Y/T. Dengan dimensi ini landaspacu Bandara Sanggu Buntok dapat didarati pesawat ATR 72 dan sejenisnya dengan maksimal kapasitas angkut penumpang 70 orang. Adapun pengembangan Landas Pacu ini akan dilaksanakan dengan catatan lahan telah dibebaskan oleh pemerintah daerah. Saat ini rencana pembebasan lahan telah di rencanakan dalam Rencana Tata Ruang dan Tata Wilayah Pemkab Barito Selatan dan akan dilaksanakan dalam waktu dekat.

b) Apron

Pelataran pesawat (bahasa Inggris: *apron*) adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Selain untuk parkir, pelataran pesawat digunakan untuk mengisi bahan bakar, menurunkan penumpang, dan mengisi penumpang pesawat terbang. Pelataran pesawat berada pada sisi udara (*air side*) yang langsung bersinggungan dengan bangunan terminal, dan juga dihubungkan dengan jalan rayap (*taxiway*) yang menuju ke landas pacu.

Dimensi Apron saat ini dengan luas panjang 60 meter dan lebar 40 meter, hanya dapat menampung pesawat Twin Otter. Pengembangan fasilitas apron sesuai tahapan Rencana Induk adalah :

1. Tahap I dengan dimensi panjang 80 meter dan lebar 60 meter
2. Tahap II dengan dimensi panjang 102 meter dan lebar 70 meter

c) Taxiway

Landasan gelinding, jalan rayap, (bahasa Inggris: *taxiway*) adalah jalan penghubung antara landasan..pacu dengan pelataran..pesawat (*apron*), kandang...pesawat (*hangar*) terminal, atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Sebagian besar jalan rayap mempunyai permukaan keras yang merupakan lapisan aspal atau beton, walaupun bandar udara yang lebih kecil terkadang menggunakan batu kerikil atau rumput. Bandara-bandara yang sibuk umumnya membangun landas gelinding berkecepatan tinggi sehingga pesawat terbang dapat lebih cepat meninggalkan landasan pacu. Hal ini dilakukan agar landasan pacu dapat dikosongkan dalam jangka waktu yang lebih pendek untuk memberikan ruang bagi pesawat lainnya untuk mendarat.

Pengembangan fasilitas apron sesuai tahapan Rencana Induk adalah :

1. Tahap I dengan dimensi panjang 58 meter dan lebar 15 meter
2. Tahap II dengan dimensi panjang 80 meter dan lebar 15 meter

d) Strip

Runway strip adalah suatu bidang persegi panjang yang diratakan bersih tanpa benda-benda yang mengganggu, diberi drainasi dan mencakup landas pacu, daerah henti dan dipergunakan untuk mendukung peralatan pemeliharaan serta dalam keadaan darurat harus mampu mendukung pesawat bila keluar dari landas pacu. Pengembangan Runway Strip akan dilakukan parallel dengan pengembangan fasilitas Landas Pacu dimana saat ini ukuran Runway Strip 90 meter akan dikembangkan menjadi 150 meter.

e) Terminal Penumpang

Terminal penumpang eksisting memiliki luas 200 m², yang dibangun pada tahun 1991 /1992. Pada Phase I (tahun 2015), berdasarkan perhitungan forecast, kebutuhan luas terminal untuk menampung pergerakan penumpang pada jam sibuk 97 dan penumpang tahunan 7.187 adalah 950 m². Dengan komposisi untuk kebutuhan komersial 20% dari total luas terminal penumpang. Kebutuhan luasan direncanakan 8 m² per penumpang pada saat jam sibuk.

Pada Phase II (tahun 2025), berdasarkan perhitungan forecast, kebutuhan luas terminal untuk menampung pergerakan penumpang pada jam sibuk 181 dan penumpang tahunan 15,432 adalah 1735 m². Dengan komposisi untuk kebutuhan komersial 20% dari total luas terminal penumpang. Kebutuhan luasan direncanakan 8 m² per penumpang pada saat jam sibuk.

Pada Phase Ultimate (tahun 2030), berdasarkan perhitungan forecast, kebutuhan luas terminal untuk menampung pergerakan penumpang pada jam sibuk 197 dan penumpang tahunan 22.231 adalah 1800 m². Dengan komposisi untuk kebutuhan komersial 20% dari total luas terminal penumpang. Kebutuhan luasan direncanakan 8 m² per penumpang pada saat jam sibuk. Akan tetapi dikarenakan perluasan pada Phase II ke Phase Ultimate tidak terlalu besar maka luasan terminal Penumpang pada Phase Ultimate ini tidak dilakukan atau tetap dengan luasan 735 m².

2) Penyediaan Rute Penerbangan Yang Lebih Beragam

Berdasarkan Rencana Induk Bandara Sanggu Buntok maka Skenario Optimis digunakan untuk menentukan rute penerbangan berdasarkan pada :

- a. Masyarakat membutuhkan komitmen dari perusahaan penerbangan dalam hal kepastian jadwal. Sedangkan perusahaan penerbangan membutuhkan permintaan pengguna jasa angkutan udara agar mencapai *load faktor*.
- b. Masyarakat Kabupaten Barito Selatan membutuhkan moda transportasi lain selain moda darat dan sungai, yang dapat mengantarkan masyarakat menuju pusat ekonomi dan pemerintahan dengan cepat.

- c. Keunggulan dari transportasi udara adalah efektifitas dan efisiensi waktu. Selain itu, transportasi udara juga dianggap sebagai salah satu transportasi yang bisa meningkatkan *prestise* bagi calon penggunanya.
- d. Percepatan eksekusi pengelolaan usaha pertambangan
Pemerintah Daerah Kabupaten Barito Selatan perlu segera melakukan eksekusi terhadap pelaksanaan pertambangan untuk kemajuan daerah. Dalam wilayah Kabupaten Barito Selatan selain perkebunan, wilayah Izin Usaha Pertambangan seluas 111.895,44 Ha (11189544 Krn²) sehingga peruntukan yang digunakan untuk wilayah Izin Usaha Pertambangan adalah 9,79 % dari total luas wilayah Kabupaten Barito Selatan. Kabupaten Barito Selatan dari sektor Pertambangan merupakan salah satu Kabupaten yang menjadi Pilot Project/Daerah Percontohandari Tim UKP4 dalam bidang penataan perizinan pertambangan. Dari sektor pertambangan, peningkatan untuk pengelolaan dan pemanfaatan Sumber Daya Alam khususnya peningkatan Sumber Daya Alam Mineral dan Batubara. Kabupaten Barito selatan memiliki perizinan pertambangan yang terdiri dari : 32 (Tiga Puluh Dua) IUP Pertambangan Batubara, 1 (satu) IUP Mineral Logam (BijihBesi). Sedangkan 2 (dua) perizinan PKPZB yang diterbitkan oleh Kementerian ESDM yang masuk wilayah Kabupaten Barito Selatan yaitu : PT. Multi Tambang Jaya Utama dan Batubara Dua Ribu Abadi. Dari total 32 Izin Usaha Pertambangan (IUP) yang diterbitkan oleh Pemerintah Kabupaten Barita' mrdiri dari 13 IUP Ekpplorasi Batubara, 1 IUP Ekpplorasi Mineral Logam (bijihbesi) dan 18 IUP Operasi Produksi Batubara yang meliputi wilayah Kecamatan Gunung bintang Awai dan Kecamatan Dusun Utara sedangkan yang sudah memiliki Izin Pinjam Pakai Kawasan Hutan (IPPKH) adalah 6 IUP Operasi Produksi dan 1 IUP Ekpplorasi. Dari 18 IUP Operasi Produksi. yang sudah melakukan produksi Batubara ada 2 (dua) yaitu PT. Palopo Indah Raya dan yang sudah melakukan Produksi dan Penjualan Batubara PT. Bara Prima Mandiri sebesar 10.000 Metric Ton. Dari total 32 IUP Pertambangan Mineral dan Batubara, yang dinyatakan CnC melalui pengumuman oleh Kementerian ESDM melalui Direktorat Jenderal Mineral dan Batubara baru 23 IUP, sedangkan 9 IUP yang belum CnC terkait dengan tata batas wilayah kabupaten dan 4 IUP yang sudah memilki Sertifikat Clear and Clean (CnC).
- e. Optimalisasi sektor pariwisata dan perikanan di Kabupaten Barito Selatan
Dengan dioptimalkannya sektor Pariwisata dan perikanan maka akan menambah jumlah wisatawan yang masuk. Kabupaten Barito Selatan memiliki potensi yang cukup besar dan beragam serta layak untuk dikembangkan, baik wisata alam, wisata sejarah, maupun wisata budaya yang kesemuanya ini belum dikelola atau dikembangkan secara maksimalbaik oleh Pemerintah Daerah mau pun pihak Swasta.
Kabupaten Barito Selatan memiliki potensi yang tinggi untuk pengembangan budi daya baik sungai dan dan khususnya dalam menghasilkan sumberdaya

protein ikan termurah, peningkatan produksi sektor perikanan cukup menggembirakan dan dimasa yang akan datang diyakini mampu memberikan nilai plus bagi kemajuan daerah.

Kesimpulan

1. Berdasarkan penelitian yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya, diketahui bahwa bahwa efektifitas Kantor Unit Penyelenggara Bandara Sanggu Buntok belum dapat dikatakan efektif khususnya dalam penyelenggaraan jasa transportasi udara, hal ini terlihat dari jumlah penumpang yang diangkut dan jumlah pergerakan pesawat masih belum mencapai target yang diinginkan. Namun dalam beberapa hal sudah dapat dikatakan sudah efektif dan maksimal mencapai target kinerja yang direncanakan, hal ini terlihat dari indikator meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara, meningkatnya kinerja pelayanan, meningkatnya tata kelola pemerintahan yang baik dilihat dari indeks kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara, tingkat penyerapan anggaran bandar udara, nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi, dan pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).
2. Hasil dari observasi lapangan yang dilakukan melalui wawancara dengan pegawai dan stake holder yang terkait serta data pendukung lainnya ditemukan kesimpulan mengenai faktor pendukung yang dapat meningkatkan efektifitas Bandar Udara Sanggu, yaitu keberadaan Bandara Sanggu yang telah ada sejak dulu, trend masyarakat saat ini yang gemar bepergian untuk berbagai keperluan, potensi sumber daya alam yang dimiliki Kabupaten Barito Selatan, dokumen perencanaan yang matang, organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu merupakan Instansi Pemerintah yang siap melayani kegiatan operasional penerbangan dengan SDM yang berkompeten, rencana pemindahan IKN di wilayah Kalimantan Timur membuat Bandara Sanggu menjadi bandara pendukung sebagai ujung tombak transportasi menuju ibukota negara yang baru.
3. Berdasarkan hasil wawancara serta penelitian dan observasi di lapangan penurunan jumlah penumpang yang menjadi indikator kurang efektifnya Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sanggu terjadi diantaranya disebabkan faktor sebagai berikut yaitu kurang optimalnya pelaksanaan penerbangan perintis, fasilitas bandara yang kurang memadai, ketersediaan anggaran dari pemerintah dalam pembiayaan pengembangan Bandara Sanggu, kurangnya sumber daya manusia di Bandara Sanggu, kurangnya kesadaran masyarakat setempat untuk menggunakan jasa transportasi udara, tidak ada rute penerbangan lainnya, pertumbuhan ekonomi daerah yang stagnan, namun demikian terdapat pula pendapat dari sebagian kecil masyarakat untuk terus menjaga dan melestarikan kearifan lokal sehingga pertumbuhan ekonomi daerah tidak dapat meningkat seperti sebagaimana mestinya.

BIBLIOGRAFI

- Atmosudirjo, S. Prajudi. (2006). *Administrasi dan Manajemen Umum. Jilid II. Jakarta: Ghalia Indonesia.* [Google Scholar](#)
- Bernard, Chester I. (2003). *Perilaku Organisasi. Jakarta: Pustaka Raya.* [Google Scholar](#)
- Daft, Richard L. (2010). *Era baru manajemen. Jakarta: Salemba Empat, 249.* [Google Scholar](#)
- Gibson, Ivancevich, Ivancevich, John M., & James Jr, H. (2005). *Donnelly. Organisasi, Alih Bahasa Nunuk Adiarni, Edisi.* [Google Scholar](#)
- Gibson, James L., Ivancevich John, M., & Donnelly Jr, James. (1985). *Organisasi Jilid 1 Edisi Kelima.* Jakarta: Penerbit Erlangga. [Google Scholar](#)
- Hasibuan, Malayu S. P. (2003). *Organisasi dan motivasi. Jakarta: Bumi Aksara.* [Google Scholar](#)
- Hasibuan Malayu, S. P. (2003). *Organisasi dan Motivasi Dasar Peningkatan Produktivitas. Cetakan Keempat, Jakarta: PT Bumi Aksara.* [Google Scholar](#)
- Julianto, Bagus, & Carnarez, Tommy Yunara Agnanditiya. (2021). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Organisasi Professional: Kepemimpinan, Komunikasi Efektif, Kinerja, Dan Efektivitas Organisasi (Suatu Kajian Studi Literature Review Ilmu Manajemen Terapan).* *Jurnal Ilmu Manajemen Terapan*, 2(5), 676–691. [Google Scholar](#)
- McCusker, Kevin, & Gunaydin, Sau. (2015). *Research using qualitative, quantitative or mixed methods and choice based on the research.* *Perfusion*, 30(7), 537–542. [Google Scholar](#)
- Miles, B. (1992). *Mathew dan Michael Huberman. Analisis Data Kualitatif.* [Google Scholar](#)
- Moleong, Lexy J. (2007). *Metodologi penelitian kualitatif edisi revisi.* [Google Scholar](#)
- Moleong, Lexy J. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif (XXVII).* Bandung: Remaja Rosdakarya. [Google Scholar](#)
- Mooney, D. James. (1996). *Konsep Pengembangan Organisasi Publik.* Bandung: Sinar Baru Algesindo. [Google Scholar](#)
- Peters, A. A. G., & Siswosoebroto, Koesriani. (1988). *Perkembangan Hukum Modern dan Rasional: Sosiologi Hukum Max Weber dalam Hukum dan Perkembangan Sosial.* Jakarta: Pustaka Sinar Harapan. [Google Scholar](#)
- Robbins, S P. (2014). *Perilaku Organisasi, Jilid I dan II, Alih Bahasa: Hadayana.*

Prehallindo. [Google Scholar](#)

Robbins Stephen, P. (2008). *Perilaku Organisasi, Jilid 1 & 2, Alih Bahasa: Hadyana Pujaatmaka, Indeks Kelompok Gramedia*. Jakarta. [Google Scholar](#)

Robbins, Stephen P. (2003). *Perilaku Organisasi, Jilid 2. Jakarta: PT. Indeks Kelompok Gramedia, 90–160*. [Google Scholar](#)

Siagian, Sondang P. (2008). *Manajemen sumber daya manusia*. [Google Scholar](#)

Stoner, A. F. (1996). James dan Edward Freeman (eds), *Manajemen Jilid I*, terj. Alexander Sindoro, Jakarta: PT Prahallindo. [Google Scholar](#)

Sugiyono, MPPPK. (2007). *Kualitataif dan r&d*, Bandung: Alfabeta, 2010. Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D Bandung: Alfabeta*. [Google Scholar](#)

Susilo, Martoyo. (2000). *Manajemen sumber daya manusia*. Bpfe, Yogyakarta. [Google Scholar](#)

Syafiie, Inu Kencana, Tandjung, Djamalidin, & Modeong, Supardan. (1999). *Ilmu administrasi publik*. [Google Scholar](#)

Copyright holder:

Idi Adman Ismail (2022)

First publication right:

Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia

This article is licensed under:

