PEMBANGUNAN EKONOMI MELALUI PENGEMBANGAN WILAYAH BANDARA INTERNASIONAL SAM RATULANGI DAN SEKITARNYA SEBAGAI AEROTROPOLIS

Delano Christian Mandagi
NPP. 33.0846
Program Studi Pembangunan Ekonomi dan Pemberdayaan Masyarakat
Email: christianmandagi071104@gmail.com

Pembimbing Skripsi: Dr. Heru Sulistiyo, S.Sos., M.Si
Email: herusulistiyo@ipdn.ac.id

ABSTRACT

Problem Statement (Research Gap): *Sam Ratulangi International Airport in Manado City holds significant strategic potential as the primary gateway to eastern Indonesia. However, economic development in the surrounding area has not grown optimally. The lack of functional integration between the airport and economic activities, weak infrastructure connectivity, limited airport-based economic clusters, and ineffective public-private partnerships are the main obstacles hindering the realization of the aerotropolis concept.* ***Purpose:*** *This study aims to describe economic development through the regional development of Sam Ratulangi International Airport as an aerotropolis and to identify the obstacles encountered.* ***Method:*** *This study employs a descriptive qualitative method with data collected through in-depth interviews, observation, and documentation. Economic development analysis refers to the three dimensions of Todaro and Smith—sustenance, self-esteem, and freedom of servitude—while aerotropolis development is analyzed through six indicators: connectivity, clustered development, land use integration, sustainability, economic competitiveness, and public-private partnership.* ***Result:*** *The findings reveal that aerotropolis development in the Sam Ratulangi Airport area remains in its early stage. All three dimensions of economic development have not been fully achieved: local communities remain predominantly in the informal sector, public participation in planning is largely ceremonial, and structural barriers limit economic freedom. From the aerotropolis perspective, transportation connectivity is not yet integrated, airport-based economic clusters have not been established, and both economic competitiveness and public-private partnerships still need improvement.* ***Conclusion:*** *This study concludes that economic development through the regional development of Sam Ratulangi International Airport as an aerotropolis is still at a pioneering stage. Recommendations include accelerating integrated transportation infrastructure, strengthening local human resource training programs, harmonizing spatial regulations between central and regional governments, establishing airport-based economic clusters, optimizing public-private partnership schemes, and improving information transparency and community participation.*

Keywords: *Aerotropolis; Economic Development; Regional Development; Sam Ratulangi International Airport*

ABSTRAK

Permasalahan (Kesenjangan Penelitian/Research Gap): Bandara Internasional Sam Ratulangi Kota Manado memiliki potensi strategis sebagai gerbang utama kawasan timur Indonesia, namun pembangunan ekonomi di wilayah sekitarnya belum berkembang secara optimal. Belum terintegrasinya fungsi bandara dengan aktivitas ekonomi, lemahnya konektivitas infrastruktur, terbatasnya klaster ekonomi berbasis bandara, serta belum efektifnya kemitraan publik-swasta menjadi permasalahan utama yang menghambat terwujudnya konsep aerotropolis. **Tujuan:** Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan pembangunan ekonomi melalui pengembangan wilayah Bandara Internasional Sam Ratulangi dan sekitarnya sebagai aerotropolis. **Metode:** Penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam, observasi, dan dokumentasi. Analisis pembangunan ekonomi merujuk pada tiga dimensi Todaro dan Smith yaitu *sustenance, self esteem,* dan *freedom of servitude,* sedangkan pengembangan aerotropolis dianalisis melalui enam indikator: *connectivity, clustered development, land use integration, sustainability, economic competitiveness*, dan *private public partnership.* **Hasil/Temuan:** Temuan penelitian menunjukkan bahwa pengembangan aerotropolis di kawasan Bandara Sam Ratulangi masih berada pada tahap perintisan. Ketiga dimensi pembangunan ekonomi belum terpenuhi secara menyeluruh: masyarakat lokal masih dominan di sektor informal, partisipasi publik dalam perencanaan bersifat formalitas, dan hambatan struktural membatasi kebebasan ekonomi. Dari sisi aerotropolis, konektivitas transportasi belum terintegrasi, klaster ekonomi berbasis bandara belum terbentuk, serta daya saing dan kemitraan publik-swasta masih perlu ditingkatkan. **Kesimpulan:** Pembangunan ekonomi melalui pengembangan wilayah Bandara Internasional Sam Ratulangi sebagai aerotropolis masih berada pada tahap perintisan. Saran penelitian mencakup percepatan infrastruktur transportasi terintegrasi, penguatan pelatihan SDM lokal, harmonisasi regulasi tata ruang, pembentukan klaster ekonomi berbasis bandara, optimalisasi skema kemitraan publik-swasta, serta peningkatan keterbukaan informasi dan partisipasi masyarakat.

Kata kunci: Aerotropolis; Bandara Internasional Sam Ratulangi; Pembangunan Ekonomi; Pengembangan Wilayah

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Negara Indonesia memiliki potensi besar untuk menjadi kekuatan perekonomian dunia, didukung oleh letak geografis yang strategis dalam jalur perdagangan internasional. Dinamika perekonomian global saat ini menuntut percepatan arus ekonomi yang mampu mengatasi keterbatasan waktu, jarak, dan aksesibilitas dalam skala internasional, sehingga transportasi udara menjadi kebutuhan yang paling tepat (O'Connell & Williams, 2012). Kondisi wilayah Indonesia yang berbentuk negara kepulauan menempatkan transportasi udara sebagai sarana unggulan yang mampu menciptakan akses cepat dan efisien antarwilayah.

Bandara di Indonesia, khususnya yang melayani penerbangan internasional, tidak hanya membuka jalan bagi perekonomian Indonesia dalam skala global, tetapi memberikan dampak nyata pada pembangunan ekonomi di wilayah sekitarnya. Peran bandara saat ini semakin mengarah sebagai penggerak sektor penunjang kegiatan ekonomi. Melalui

peningkatan penumpang dan kargo, bandara telah berkembang tidak hanya sebagai simpul transportasi udara tetapi juga sebagai kawasan perdagangan bebas, pusat logistik, dan kluster bisnis di sekitarnya (Kurniawan, 2016). Fenomena ini yang menjadi dasar dari sebuah konsep yang dinamakan aerotropolis (Kasarda & Appold, 2014).

Bandara Internasional Sam Ratulangi yang terletak di Kota Manado, Provinsi Sulawesi Utara, merupakan salah satu pintu gerbang utama Indonesia menuju pasar domestik maupun internasional. Berdasarkan data BPS Provinsi Sulawesi Utara, terjadi peningkatan signifikan volume kargo internasional dari 381.279 kg pada tahun 2021 menjadi 1.601.995 kg pada tahun 2024. Kondisi ini menegaskan bahwa bandara ini memainkan peran vital sebagai jalur utama logistik di bagian utara Indonesia.

Permasalahan utama yang muncul adalah belum terwujudnya integrasi yang kuat antara fungsi bandara dengan aktivitas ekonomi di sekitarnya. Pengembangan wilayah di sekitar Bandara Sam Ratulangi belum sepenuhnya diarahkan untuk mendukung kegiatan ekonomi berorientasi logistik, perdagangan, pariwisata, dan jasa modern sebagaimana ciri kawasan aerotropolis. Selain itu, kurangnya sinergitas antara pemerintah daerah, pengelola bandara, sektor swasta, dan masyarakat menyebabkan pembangunan kawasan cenderung berjalan parsial. Dalam perspektif pembangunan ekonomi, pengembangan wilayah berbasis bandara yang berorientasi infrastruktur tanpa kebijakan sosial-ekonomi yang inklusif akan menimbulkan efek eksklusi terutama pada masyarakat lokal (Prabowo et al., 2023; LeGates, 2023). Oleh karena itu, menjadi sebuah urgensi untuk mengkaji pembangunan ekonomi melalui pengembangan wilayah aerotropolis di Bandara Internasional Sam Ratulangi.

1.2. Kesenjangan Masalah yang Diambil (Research Gap)

Berbagai studi terdahulu telah membahas konsep aerotropolis sebagai model pengembangan wilayah yang mendorong pertumbuhan ekonomi, namun kajian-kajian tersebut umumnya berfokus pada bandara-bandara besar di Jawa dan Makassar, atau menggunakan pendekatan perencanaan tata ruang semata tanpa mengintegrasikan dimensi inklusivitas pembangunan ekonomi. Meskipun Soleman et al. (2017) telah mengidentifikasi prinsip-prinsip aerotropolis di Bandara Sam Ratulangi, kajian tersebut hanya sebatas identifikasi prinsip dan belum mengukur dampak terhadap pembangunan ekonomi masyarakat lokal secara menyeluruh. Terdapat keterbatasan penelitian yang secara khusus mengkaji pembangunan ekonomi melalui pengembangan aerotropolis di kawasan timur Indonesia, khususnya dengan mengintegrasikan dimensi kesejahteraan masyarakat lokal (sustenance, self-esteem, freedom of servitude) dan prinsip pengembangan aerotropolis 4.0 dalam satu kerangka analisis terpadu.

1.3. Urgensi Penelitian

Penelitian ini penting dilaksanakan mengingat Bandara Internasional Sam Ratulangi memiliki potensi strategis yang belum dioptimalkan secara menyeluruh sebagai penggerak pembangunan ekonomi inklusif di kawasan timur Indonesia. Urgensi penelitian ini juga bersifat praktis bagi pengambil kebijakan, karena tanpa dasar empiris yang kuat mengenai kondisi pembangunan ekonomi dan hambatan yang ada, strategi pengembangan aerotropolis berisiko tidak tepat sasaran dan tidak berpihak pada masyarakat lokal.

Sebaliknya, jika aerotropolis berhasil diwujudkan secara inklusif, kawasan ini dapat menjadi model pembangunan ekonomi berbasis bandara yang dapat direplikasi di wilayah timur Indonesia lainnya.

1.4. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini terinspirasi dari beberapa penelitian terdahulu yang relevan. Sumarata, Manaf, dan Syafri (2021) menganalisis karakteristik pengembangan aerotropolis di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar melalui metode deskriptif kuantitatif, menemukan bahwa peningkatan aktivitas transportasi udara berdampak signifikan terhadap perkembangan wilayah. Kurniawan (2016) menekankan pentingnya koordinasi tata ruang dalam konsep aerotropolis melalui pendekatan kualitatif deskriptif. Adrian dan Pradoto (2017) menunjukkan kesiapan pemangku kepentingan dalam mendukung aerotropolis di Soekarno-Hatta mencapai 76 persen.

Soleman, Roychansyah, dan Rahmi (2017) melakukan kajian awal yang secara spesifik membahas prinsip aerotropolis di Bandara Sam Ratulangi, menemukan bahwa prinsip-prinsipnya mulai terwujud meski peran bandara belum menjadi pusat utama struktur ruang kota. Sefrus et al. (2020) mengidentifikasi kriteria aerotropolis di Bandara Kualanamu, menemukan enam dari tujuh kriteria terpenuhi termasuk pertumbuhan kinerja sektor logistik.

Dalam perspektif pembangunan daerah, Simangunsong (2017) dalam buku Metodologi Penelitian Pemerintahan menegaskan pentingnya penelitian kualitatif yang mampu menangkap kompleksitas fenomena sosial dalam konteks lokal secara mendalam. Lebih lanjut, Andi Pitono (2025) dalam orasi ilmiah guru besarnya tentang Model Trustworthy Leadership menekankan bahwa kebijakan publik yang partisipatif dan berpihak pada masyarakat merupakan kunci keberhasilan pembangunan daerah, sebuah prinsip yang sangat relevan dalam konteks pengembangan aerotropolis yang inklusif. Prabowo et al. (2023) menemukan bahwa pengembangan kawasan aerotropolis yang tidak disertai kebijakan sosial-ekonomi inklusif dapat menimbulkan eksklusi masyarakat lokal. Huo dan Guo (2021) menyoroti pentingnya integrasi teknologi dalam keberhasilan aerotropolis di kawasan ekonomi bandara Zhengzhou

1.5. Pernyataan Kebaruan Ilmiah

Penelitian ini memiliki kebaruan ilmiah yang dapat diidentifikasi melalui perbedaan spesifik dengan lima penelitian terdahulu sebagai berikut. Pertama, dibandingkan dengan Sumarata et al. (2021) yang mengkaji aerotropolis di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan analisis model jalur dan berfokus pada dampak peningkatan aktivitas transportasi udara terhadap perkembangan wilayah, penelitian ini berbeda dari segi karakteristik objek dan fokus analisis. Penelitian ini mengkaji Bandara Sam Ratulangi Kota Manado sebagai representasi kawasan timur Indonesia yang memiliki karakteristik geografis, kelembagaan, dan ekonomi yang berbeda dari Makassar. Lebih dari sekadar mengukur aktivitas transportasi, penelitian ini menganalisis dampak pengembangan aerotropolis terhadap inklusivitas pembangunan ekonomi masyarakat lokal secara menyeluruh.

Dengan penelitian Kurniawan (2016) yang menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk mengkaji koordinasi tata ruang dan sinergi antarlembaga dalam implementasi aerotropolis secara umum di Indonesia, penelitian ini berbeda dari segi kebijakan dan kedalaman analisis. Penelitian ini tidak hanya menyoroti aspek koordinasi kelembagaan, tetapi secara eksplisit mengaitkan koordinasi tata ruang tersebut dengan indikator-indikator pembangunan ekonomi daerah yang terukur, yaitu akses tenaga kerja lokal, partisipasi masyarakat dalam perencanaan, dan kebebasan ekonomi struktural, dalam konteks spesifik kawasan Bandara Sam Ratulangi.

Penelitian oleh Adrian dan Pradoto (2017) yang menggunakan metode kuantitatif dengan analisis spasial dan AHP untuk menilai kesiapan pemangku kepentingan dalam pengembangan aerotropolis Bandara Soekarno-Hatta dan Kota Tangerang, penelitian ini berbeda dari segi metode dan orientasi analisis. Alih-alih mengukur tingkat kesiapan dan prioritas kebijakan secara numerik, penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk menggali hubungan empiris antara pengembangan aerotropolis dan pembangunan ekonomi wilayah secara mendalam, dengan objek yang berbeda yaitu Bandara Sam Ratulangi yang berada di luar Pulau Jawa dan memiliki karakteristik kapasitas infrastruktur serta ekosistem investasi yang berbeda.

Kemudian pada penelitian Soleman et al. (2017) secara spesifik mengidentifikasi prinsip-prinsip aerotropolis di Bandara Sam Ratulangi dan menemukan bahwa prinsip tersebut mulai terwujud meskipun peran bandara belum menjadi pusat utama struktur ruang kota, penelitian ini berbeda dari segi kedalaman dan tujuan analisis. Meskipun keduanya mengkaji objek yang sama, penelitian Soleman et al. (2017) hanya sebatas identifikasi prinsip dan karakteristik aerotropolis secara konseptual, sedangkan penelitian ini bertujuan mengukur dampak nyata pengembangan aerotropolis terhadap tiga dimensi pembangunan ekonomi masyarakat lokal (sustenance, self-esteem, freedom of servitude) secara komprehensif dan berbasis temuan lapangan terkini.

Penelitian Sefrus et al. (2020) mengidentifikasi enam dari tujuh kriteria aerotropolis yang telah terpenuhi di Bandara Kualanamu dengan penekanan pada kinerja ekonomi logistik, penelitian ini berbeda dari segi teori dan konteks objek penelitian. Secara teori, penelitian ini tidak hanya mengevaluasi pemenuhan kriteria aerotropolis secara teknis, tetapi mengintegrasikan kerangka teori pembangunan ekonomi Todaro dan Smith dengan prinsip aerotropolis 4.0 Kasarda dalam satu analisis terpadu, yang belum dilakukan penelitian sebelumnya. Secara konteks, Bandara Kualanamu memiliki ekosistem logistik yang jauh lebih matang dibanding Bandara Sam Ratulangi, sehingga penelitian ini mengisi celah literatur mengenai pengembangan aerotropolis di kawasan yang masih pada tahap perintisan, khususnya di wilayah timur Indonesia yang relatif terbatas dalam kajian nasional.

1.6. Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan pembangunan ekonomi melalui pengembangan wilayah Bandara Internasional Sam Ratulangi dan sekitarnya sebagai aerotropolis.

II. METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Metode penelitian kualitatif adalah metode yang digunakan untuk meneliti kondisi objek secara alamiah, di mana peneliti merupakan instrumen kunci, dan hasil penelitian lebih menekankan makna daripada generalisasi (Sugiyono, 2023). Sebagaimana diungkapkan oleh Miles dan Huberman (1994), penelitian kualitatif menghasilkan deskripsi yang mendalam dan penjelasan yang berlandaskan kuat terhadap proses sosial dalam konteks lokal yang dapat diidentifikasi. Pendekatan deskriptif digunakan untuk menggambarkan fenomena yang terjadi saat ini secara sistematis tanpa membuat kesimpulan yang bersifat generalisasi.

Pemilihan metode ini didasarkan pada kebutuhan penelitian untuk tidak hanya mengetahui kondisi pengembangan aerotropolis secara numerik, tetapi juga memahami secara mendalam alasan, proses, dan dinamika pembangunan ekonomi di kawasan Bandara Sam Ratulangi. Dalam perspektif ilmu pemerintahan, penelitian kualitatif dapat dianggap sebagai penelitian partisipatif dengan desain yang bersifat fleksibel dan dapat disesuaikan dengan kondisi di lokasi penelitian (Simangunsong, 2017).

Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, observasi, dan dokumentasi. Wawancara semi-terstruktur dilakukan terhadap empat kelompok informan yang dipilih secara purposive sampling: (1) pejabat Badan Perencanaan Pembangunan dan Riset Daerah (Bapperida) Kota Manado sebagai informan kunci karena memiliki kewenangan dalam perencanaan dan pembangunan ekonomi daerah; (2) pejabat Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (DPUPR) Kota Manado terkait pengembangan wilayah dan penataan ruang; (3) pihak-pihak dengan keahlian infrastruktur perekonomian berbasis bandara; dan (4) masyarakat sekitar bandara sebagai penerima manfaat langsung. Kombinasi informan ini dipilih untuk memperoleh gambaran yang utuh dari sisi kebijakan, pelaksana, dan penerima manfaat.

Teknik pengujian keabsahan data dilakukan melalui triangulasi sumber (membandingkan informasi dari pemerintah, pelaku usaha, dan masyarakat), triangulasi teknik (membandingkan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi), serta member check kepada informan. Analisis data mengikuti model Miles dan Huberman (1994) yang terdiri dari tiga tahap: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi. Penelitian ini dilaksanakan di Kota Manado, khususnya kawasan Bandara Internasional Sam Ratulangi di Kecamatan Mapanget, selama kurang lebih tiga bulan, dari bulan Februari hingga April 2026.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Peneliti menganalisis pembangunan ekonomi melalui pengembangan wilayah Bandara Internasional Sam Ratulangi sebagai aerotropolis menggunakan dua kerangka teori yang saling melengkapi: teori pembangunan ekonomi Todaro dan Smith (2020) yang mencakup tiga dimensi (sustenance, self esteem, freedom of servitude), dan prinsip pengembangan aerotropolis 4.0 dari Kasarda (2022) yang mencakup enam indikator

(connectivity, clustered development, land use integration, sustainability, economic competitiveness, private public partnership). Secara konseptual, dalam ranah ilmu pemerintahan, keberhasilan pengembangan aerotropolis tidak dapat dilepaskan dari kapasitas pemerintah daerah dalam membangun kebijakan yang partisipatif dan berpihak pada kepentingan publik (Pitono, 2025). Pembahasan selengkapnya dijabarkan pada subbab berikut.

3.1. Pembangunan Ekonomi di Sekitar Bandara Sam Ratulangi

Keberadaan Bandara Sam Ratulangi telah membuka berbagai peluang kerja, khususnya di sektor jasa seperti transportasi, perdagangan kecil, dan layanan pendukung pariwisata. Namun, kemampuan masyarakat lokal di sekitar bandara untuk mengakses pekerjaan yang benar-benar terintegrasi dengan sistem bandara masih sangat terbatas. Sebagian besar posisi formal di bandara mensyaratkan kualifikasi, sertifikasi, dan pengalaman yang tidak dimiliki oleh masyarakat sekitar, sehingga pekerjaan formal lebih banyak diisi tenaga kerja dari luar daerah.

Kondisi ini menghasilkan segmentasi ekonomi yang jelas: sektor-sektor bernilai tinggi seperti logistik udara, manajemen bandara, dan investasi komersial lebih banyak dikuasai pihak eksternal, sementara masyarakat lokal terkonsentrasi pada usaha mikro dan pekerjaan informal dengan produktivitas rendah. Meskipun pertumbuhan ekonomi terjadi, akses terhadap peluang ekonomi tidak terdistribusi secara adil. Hal ini sejalan dengan temuan Prabowo et al. (2023) bahwa pengembangan wilayah aerotropolis yang berorientasi infrastruktur tanpa kebijakan sosial-ekonomi inklusif akan menimbulkan efek eksklusi pada masyarakat lokal berpendidikan rendah. Kondisi ini juga mengindikasikan rendahnya inklusivitas pembangunan, di mana manfaat pertumbuhan ekonomi hanya terakumulasi pada kelompok tertentu (Todaro & Smith, 2020).

Keterlibatan masyarakat lokal dalam perencanaan pengembangan wilayah berbasis bandara masih cenderung bersifat formalitas. Mekanisme partisipasi seperti musrenbang dan konsultasi publik memang telah dilaksanakan, namun partisipasi tersebut belum memberikan ruang yang cukup bagi masyarakat untuk mempengaruhi arah kebijakan secara substantif. Aspirasi yang disampaikan belum mencerminkan kebutuhan masyarakat yang terdampak langsung oleh pengembangan kawasan bandara.

Dominasi investasi dari pihak eksternal serta minimnya pengakuan terhadap peran masyarakat lokal menimbulkan persepsi bahwa pembangunan berjalan tanpa melibatkan mereka sebagai subjek. Kondisi ini mencerminkan prinsip trustworthy leadership yang dikemukakan Pitono (2025), bahwa kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah hanya dapat dibangun melalui kebijakan publik yang benar-benar partisipatif, transparan, dan berpihak pada kepentingan masyarakat. Dalam perspektif self-esteem Todaro, masyarakat belum merasakan bahwa mereka menjadi bagian penting dari perubahan yang terjadi, melainkan hanya berada di pinggiran dari sistem ekonomi yang berkembang.

Pembangunan ekonomi di sekitar bandara telah membuka peluang lebih luas bagi masyarakat, namun kebebasan tersebut masih menghadapi kendala struktural. Keterbatasan kualitas sumber daya manusia, akses modal, dan kurangnya informasi menjadi hambatan yang membatasi kemampuan masyarakat memanfaatkan peluang. Keterbukaan informasi

terkait pengembangan kawasan bandara masih belum menjangkau seluruh lapisan masyarakat secara merata. Informasi disampaikan secara top-down, sehingga masyarakat berada dalam posisi pasif yang membatasi kebebasan mereka untuk berpartisipasi aktif dalam pembangunan.

3.2. Pengembangan Wilayah Bandara Sam Ratulangi sebagai Aerotropolis

Bandara Sam Ratulangi memiliki konektivitas udara yang cukup baik dalam melayani rute domestik dan beberapa rute internasional. Namun dari sisi konektivitas darat, kondisi yang ada belum sepenuhnya mendukung pengembangan aerotropolis. Aksesibilitas menuju bandara masih didominasi kendaraan pribadi, sementara sistem transportasi publik yang terintegrasi belum tersedia secara optimal. Hadirnya Bus Trans Manado yang mulai melayani rute ke bandara merupakan langkah awal yang signifikan, namun frekuensi, jangkauan layanan, dan integrasinya dengan moda lain masih terbatas. Kondisi ini menghambat efisiensi mobilitas penumpang maupun distribusi logistik.

Pengelompokan kegiatan ekonomi di sekitar kawasan bandara belum terbentuk secara optimal. Aktivitas ekonomi cenderung tersebar dan belum menunjukkan pola pengembangan berbasis klaster yang diharapkan dalam konsep aerotropolis. Keberadaan pusat perbelanjaan seperti Grand Kawanua City Walk dan Lippo Plaza Kairagi dapat diinterpretasikan sebagai indikator awal pertumbuhan kawasan bisnis, tetapi belum mencerminkan terbentuknya airport-driven economic cluster. Sektor-sektor produktif bernilai tinggi seperti logistik, industri berbasis ekspor, dan pusat distribusi belum berkembang secara signifikan. Kawasan Ekonomi Khusus Bitung dan Likupang yang ada di Sulawesi Utara pun belum memberikan dampak nyata terhadap pembentukan klaster ekonomi berbasis bandara karena letaknya terpisah dari kawasan inti bandara.

Penggunaan lahan di sekitar bandara masih didominasi permukiman dan kegiatan campuran yang berkembang organik tanpa perencanaan terstruktur. Secara normatif, dokumen RTRW Kota Manado telah mengakomodasi pengembangan kawasan sekitar bandara sebagai kawasan strategis yang mendukung fungsi transportasi dan ekonomi. Namun implementasinya menghadapi tantangan berupa regulasi Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dari Kementerian Perhubungan yang membatasi fleksibilitas pengembangan lahan. Hal ini menciptakan kondisi multi-level governance di mana kebijakan lokal harus menyesuaikan regulasi nasional, dan realisasi pembangunan kawasan sangat bergantung pada masuknya investasi swasta.

Dari aspek keberlanjutan, penerapan konsep green airport di Bandara Sam Ratulangi masih berada pada tahap awal. Pemanfaatan energi terbarukan belum terlihat dominan, dan sistem pengelolaan air serta limbah belum sepenuhnya terintegrasi. Kebisingan dari aktivitas penerbangan menjadi keluhan yang diterima secara berkala dari warga sekitar, sementara sistem monitoring lingkungan yang komprehensif belum tersedia. Pertumbuhan permukiman yang masih cukup dekat dengan kawasan bandara menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pengendalian lingkungan belum sepenuhnya optimal.

Bandara Sam Ratulangi memiliki potensi besar untuk meningkatkan daya saing ekonomi wilayah, terutama di sektor pariwisata dan perdagangan internasional. Namun infrastruktur perekonomian di kawasannya masih berada pada tahap berkembang. Volume

kargo ekspor-impor internasional masih jauh dari potensi optimalnya karena keterbatasan fasilitas cold chain, dan frekuensi penerbangan internasional langsung masih terbatas. Ekosistem inovasi berbasis kawasan bandara belum terbentuk secara signifikan. Investor menyoroti dua kelemahan utama: kepastian hukum tata ruang dan keterbatasan infrastruktur penunjang seperti kawasan logistik dan energi yang andal.

Pengembangan kawasan aerotropolis masih didominasi peran pemerintah, sementara keterlibatan sektor swasta relatif terbatas. Proses perizinan yang dinilai lambat dan tidak prediktif oleh pelaku usaha, ditambah belum tuntasnya kajian kelayakan dalam skema KPBU, menyebabkan investor besar cenderung memilih lokasi lain yang lebih kondusif. Kemitraan yang ada belum menunjukkan kejelasan peran dan pembagian risiko yang memadai, sehingga pembangunan infrastruktur dan fasilitas pendukung aerotropolis belum berjalan efektif.

3.3. Diskusi Temuan Utama Penelitian

Hasil temuan penelitian sebelumnya bahwa prinsip-prinsip aerotropolis di Bandara Sam Ratulangi Kota Manado mulai terwujud meskipun peran bandara belum menjadi pusat utama dalam struktur ruang kota (Soleman et al., 2017), penelitian ini menemukan kondisi serupa: pengembangan aerotropolis masih berada pada tahap perintisan dengan konektivitas darat yang belum terintegrasi, klaster ekonomi berbasis bandara yang belum terbentuk, serta kemitraan publik-swasta yang belum berjalan secara efektif. Temuan ini memperkuat temuan penelitian Soleman et al. (2017) karena secara empiris mengkonfirmasi bahwa setelah hampir satu dekade, kondisi struktural pengembangan kawasan bandara Sam Ratulangi belum mengalami perubahan yang signifikan, dan bahkan menambahkan dimensi baru bahwa ketimpangan ekonomi masyarakat lokal turut menjadi akibat dari stagnasi pengembangan tersebut.

Berbeda dengan temuan Sefrus et al. (2020) di Bandara Kualanamu yang menemukan bahwa enam dari tujuh kriteria aerotropolis telah terpenuhi, termasuk pertumbuhan signifikan kinerja sektor logistik, penelitian ini menemukan bahwa kondisi di Bandara Sam Ratulangi masih jauh dari pemenuhan kriteria tersebut secara menyeluruh. Perbedaan temuan ini dapat dijelaskan oleh perbedaan karakteristik objek penelitian: Bandara Kualanamu berada di kawasan metropolitan Medan yang memiliki ekosistem logistik, investasi, dan infrastruktur pendukung yang jauh lebih matang, sedangkan Bandara Sam Ratulangi berada di kawasan timur Indonesia yang secara historis memiliki keterbatasan infrastruktur, konektivitas terbatas, dan dukungan kebijakan daerah yang belum sepenuhnya terintegrasi. Temuan ini menolak generalisasi bahwa model aerotropolis dapat diterapkan secara seragam di seluruh Indonesia tanpa mempertimbangkan kesiapan kontekstual wilayah.

Temuan ini memperkuat temuan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Kurniawan (2016) bahwa keberhasilan implementasi aerotropolis sangat bergantung pada sinergi antarlembaga dan penataan ruang yang terpadu. Dalam konteks Bandara Sam Ratulangi, penelitian ini menemukan secara nyata bahwa tumpang tindih regulasi antara kebijakan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dari pemerintah pusat dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) Kota Manado menciptakan hambatan multi-

level governance yang memperlambat realisasi pembangunan kawasan. Temuan ini sekaligus memperluas argumen Kurniawan (2016) dengan menunjukkan bahwa hambatan koordinasi kelembagaan tidak hanya berdampak pada tata ruang, tetapi secara langsung membatasi inklusivitas pembangunan ekonomi masyarakat lokal di sekitar kawasan bandara.

Berbeda dengan temuan Adrian dan Pradoto (2017) yang menemukan tingkat kesiapan pemangku kepentingan dalam mendukung aerotropolis Bandara Soekarno-Hatta mencapai 76 persen, penelitian ini menemukan bahwa kesiapan serupa belum terwujud di Bandara Sam Ratulangi, khususnya dalam aspek kepastian hukum tata ruang, ketersediaan infrastruktur logistik, dan keterlibatan aktif sektor swasta. Perbedaan temuan ini tidak mengindikasikan kegagalan kebijakan semata, melainkan mencerminkan perbedaan karakteristik objek penelitian yang fundamental: Bandara Soekarno-Hatta dan Kota Tangerang telah memiliki ekosistem bisnis dan infrastruktur yang matang sebagai penyangga ibu kota, sementara Bandara Sam Ratulangi beroperasi dalam konteks kawasan yang masih membangun fondasi ekonomi dasarnya. Temuan ini menolak asumsi bahwa indikator kesiapan aerotropolis yang berlaku di Jawa dapat digunakan sebagai tolok ukur universal bagi bandara di kawasan timur Indonesia.

Sama halnya dengan temuan penelitian Sumarata et al. (2021) bahwa peningkatan aktivitas transportasi udara berdampak signifikan terhadap perkembangan wilayah di sekitar Bandara Sultan Hasanuddin Makassar, penelitian ini juga menemukan bahwa meningkatnya volume kargo internasional di Bandara Sam Ratulangi dari 381.279 kg pada tahun 2021 menjadi 1.601.995 kg pada tahun 2024 telah mendorong pertumbuhan sektor jasa dan perdagangan di sekitar kawasan. Namun, temuan ini juga menolak penelitian Sumarata et al. (2021) dalam hal distribusi manfaat pertumbuhan tersebut, karena penelitian ini menemukan bahwa pertumbuhan yang terjadi di Sam Ratulangi tidak serta-merta dirasakan oleh masyarakat lokal secara inklusif. Perbedaan karakteristik objek penelitian menjadi penyebab utamanya: Makassar sebagai kota metropolitan dengan basis ekonomi yang lebih kuat memiliki kapasitas absorpsi tenaga kerja lokal yang lebih besar dibandingkan Manado yang masih didominasi sektor informal.

Temuan ini memperkuat temuan penelitian Prabowo et al. (2023) yang menemukan bahwa pengembangan kawasan aerotropolis yang berorientasi infrastruktur tanpa disertai kebijakan sosial-ekonomi yang inklusif akan menimbulkan efek eksklusi terhadap masyarakat lokal. Penelitian ini menemukan secara konkret bahwa masyarakat di sekitar Bandara Sam Ratulangi mengalami eksklusi dalam tiga dimensi sekaligus: terbatasnya akses pada pekerjaan formal berbasis bandara (sustenance), minimnya keterlibatan substantif dalam perencanaan kawasan (self-esteem), dan hambatan struktural berupa rendahnya kualitas SDM serta keterbatasan akses modal yang membatasi kebebasan ekonomi (freedom of servitude). Kondisi ini sejalan pula dengan konsep contextual aerotropolis yang dikembangkan Corrêa Pereira et al. (2023), bahwa keberhasilan model aerotropolis sangat ditentukan oleh kesesuaian rancangan kebijakan dengan konteks kelembagaan, sosial-ekonomi, dan geografis setempat sesuatu yang belum sepenuhnya diwujudkan dalam pengembangan kawasan Bandara Sam Ratulangi hingga saat ini.

3.4. Diskusi Temuan Menarik Lainnya

Penelitian ini menemukan fenomena menarik berupa tekanan terhadap masyarakat lokal akibat kenaikan harga lahan yang signifikan (dua hingga tiga kali lipat dalam lima tahun terakhir) di sekitar kawasan bandara. Fenomena ini berpotensi mengarah pada displacement atau pergeseran masyarakat lokal dari wilayah yang seharusnya mereka nikmati manfaat pembangunannya. Temuan ini relevan dengan peringatan LeGates (2023) tentang pentingnya kebijakan yang memastikan distribusi manfaat ekonomi secara adil dalam pengembangan wilayah perkotaan berbasis infrastruktur besar.

IV. KESIMPULAN

Pembangunan ekonomi melalui pengembangan wilayah Bandara Internasional Sam Ratulangi dan sekitarnya sebagai aerotropolis masih berada pada tahap perintisan. Bandara ini telah berfungsi sebagai katalis awal pertumbuhan ekonomi, ditandai meningkatnya arus penumpang dan wisatawan serta bertumbuhnya sektor jasa dan perdagangan. Namun, transformasi menuju aerotropolis yang sesungguhnya belum berjalan optimal.

Ditinjau dari dimensi pembangunan ekonomi, ketiga dimensi Todaro dan Smith belum terpenuhi secara menyeluruh. Masyarakat lokal mayoritas hanya mampu mengakses sektor informal, partisipasi dalam perencanaan masih formalitas, dan hambatan struktural membatasi kebebasan ekonomi. Dari sisi pengembangan aerotropolis, konektivitas darat belum terintegrasi, klaster ekonomi berbasis bandara belum terbentuk, daya saing masih memerlukan peningkatan, dan kemitraan publik-swasta belum berjalan efektif.

Hambatan-hambatan yang ditemukan bersifat multidimensional, meliputi: rendahnya kualitas SDM lokal, tumpang tindih regulasi tata ruang, minimnya investasi strategis, lemahnya keterbukaan informasi kepada masyarakat, serta proses perizinan yang belum kondusif bagi investor.

Perlu adanya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi terintegrasi; penguatan program pelatihan kompetensi SDM lokal berbasis kebutuhan industri bandara; harmonisasi regulasi tata ruang antara pemerintah pusat dan daerah; pembentukan klaster ekonomi berbasis bandara; optimalisasi skema kemitraan publik-swasta; serta peningkatan keterbukaan informasi dan partisipasi masyarakat guna mewujudkan aerotropolis yang inklusif, berdaya saing, dan berkelanjutan.

Keterbatasan Penelitian. Penelitian hanya dilaksanakan di satu kawasan (Kota Manado/Kecamatan Mapanget) sehingga belum dapat digeneralisasi secara luas. Penelitian lanjutan disarankan mengkaji pengembangan kawasan aerotropolis di wilayah timur Indonesia lainnya untuk menghasilkan temuan yang lebih komprehensif.

Arah Masa Depan Penelitian (*future work*. Peneliti menyadari bahwa temuan penelitian ini masih bersifat awal dan terbatas pada satu kawasan, yaitu Kota Manado/Kecamatan Mapanget, sehingga belum dapat digeneralisasi secara luas terhadap konteks pengembangan aerotropolis di daerah lain. Oleh karena itu, peneliti menyarankan agar dilakukan penelitian lanjutan yang mengkaji pengembangan kawasan aerotropolis pada bandara-bandara lain di wilayah timur Indonesia, seperti Bandara Internasional Sultan

Hasanuddin Makassar atau bandara-bandara di Papua dan Maluku, guna menghasilkan temuan yang lebih komprehensif dan komparatif. Selain itu, penelitian selanjutnya juga disarankan untuk menggunakan pendekatan campuran (mixed method) yang mengintegrasikan data kualitatif dan kuantitatif, sehingga dampak pengembangan aerotropolis terhadap pembangunan ekonomi masyarakat lokal dapat diukur secara lebih terukur dan terstruktur. Penelitian mendatang juga dapat memperdalam kajian mengenai fenomena kenaikan harga lahan dan potensi displacement masyarakat di sekitar kawasan bandara, sebagai bagian dari upaya memastikan bahwa pengembangan aerotropolis berjalan secara inklusif dan berkeadilan bagi seluruh lapisan masyarakat.

V. UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih peneliti sampaikan kepada Dr. Heru Sulistiyo, S.Sos., M.Si selaku dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan penelitian ini. Terima kasih pula kepada Badan Perencanaan Pembangunan dan Riset Daerah Kota Manado, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Manado, Dinas Lingkungan Hidup Kota Manado, serta seluruh informan penelitian atas kesempatan dan informasi yang telah diberikan. Penghargaan juga disampaikan kepada seluruh civitas akademika Institut Pemerintahan Dalam Negeri yang telah mendukung pelaksanaan penelitian ini.

VI. DAFTAR PUSTAKA

Adrian, F., & Pradoto, W. (2017). Potensi pengembangan kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang menjadi aerotropolis. Jurnal Pembangunan Kota, 5(2), 121–130. https://doi.org/10.14710/jpk.5.2.121-130

Arsyad, L. (2015). Ekonomi Pembangunan dan Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan. STIE YKPN.

Corrêa Pereira, A. C., Milne, D., & Timms, P. (2023). Investigation of the aerotropolis concept and its transferability around the world. Journal of Air Transport Management, 106, 102271. https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2022.102271

Glasson, J. (1974). An Introduction to Regional Planning: Concepts, Theory and Practice. Hutchinson Educational.

Huo, B., & Guo, M. (2021). How does an aerotropolis integrate? A case from Zhengzhou Airport Economy Zone. Logistics, 5(2). https://doi.org/10.3390/logistics5020026

Kasarda, J. D. (2011). Aerotropolis: The Way We'll Live Next. Farrar, Straus and Giroux.

Kasarda, J. D. (2022). Aerotropolis 4.0. Airport World, (2).

Kasarda, J., & Appold, S. (2014). Planning a competitive aerotropolis. Dalam Airport Cities: The Evolution (hal. 281–308). Emerald Group Publishing. https://doi.org/10.1108/S2212-1609_2014_0000004010

Kurniawan, J. S. (2016). Perwujudan/implementasi konsep interaksi aerotropolis berbasis tata ruang di Indonesia. Warta Ardhia: Jurnal Perhubungan Udara, 195–202. https://www.researchgate.net/publication/320018282_PerwujudanImplementasi_Konsep_Interaksi_Aerotropolis_Berbasis_Tata_Ruang_di_Indonesia

LeGates, R. T. (2023). City and Regional Planning. Routledge.

Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook (2nd ed.). Sage Publications.

O'Connell, J., & Williams, G. (2012). Air Transport in the 21st Century: Key Strategic Developments. Ashgate Publishing.

Pitono, A. (2025). Model Trustworthy Leadership dalam Membangun Kebijakan Publik yang Partisipatif dan Berpihak pada Masyarakat. Orasi Ilmiah Guru Besar Bidang Ilmu Administrasi Publik, Institut Pemerintahan Dalam Negeri, Jatinangor.

Pratama, R.P.Y., Rijanta, R., & Muta, L. (2023). Identification of important issues in aerotropolis infrastructure development: A case study of Yogyakarta International Airport. Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota, 3(12), 2550–2558. https://doi.org/10.55927/mudima.v3i12.7261

Sefrus, T., Priyanto, S., Parikesit, D., Dewanti, & Irawan, M. Z. (2020). Kualanamu International Airport: Current development toward aerotropolis. International Journal on Advanced Science, Engineering and Information Technology, 10(2), 866–872. https://doi.org/10.18517/ijaseit.10.2.7999

Simangunsong, F. (2017). Metodologi Penelitian Pemerintahan. Alfabeta.

Soleman, I. D. S., Roychansyah, M. S., & Rahmi, D. H. (2017). Identifikasi prinsip aerotropolis di Bandara Sam Ratulangi Kota Manado. Temu Ilmiah IPLBI, B001–B006. https://doi.org/10.32315/ti.6.b001

Sugiyono. (2023). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Alfabeta.

Sukirno, S. (2009). Makroekonomi: Teori Pengantar. Rajawali Pers.

Sumarata, R. O., Manaf, M., & Syafri, S. (2021). Konsep pengembangan aerotropolis di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Urban and Regional Studies Journal, 3(2), 60–69. https://doi.org/10.35965/ursj.v3i2.672

Tarigan, R. (2004). Perencanaan Pembangunan Wilayah. Bumi Aksara.

Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2020). Economic Development. Pearson Education.