

**SEJARAH BANDAR UDARA DI PADANG:
DARI BANDAR UDARA TABING KE BANDAR UDARA
INTERNASIONAL MINANGKABAU**

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Pendidikan (S1) Pada Program Studi Pendidikan Sejarah*



Oleh

ANNISA

2007/89228

**JURUSAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG**

2015

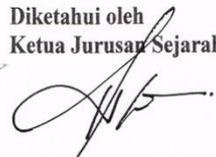
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ANNISA
BP/Nim : 2007/89228
Prodi : Pendidikan Sejarah
Jurusan : Sejarah
Fakultas : Fakultas Ilmu Sosial

Menyatakan dengan sebenar-benarnya, bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan karya dan pemikiran saya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pikiran orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa skripsi yang saya buat ini merupakan hasil jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Diketahui oleh
Ketua Jurusan Sejarah


Hendra Naldi, SS, M. Hum
Nip. 196909301996031001

Padang, Februari 2015

Ditandatangani



HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Sejarah Bandar Udara di Padang:
Dari Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional
Minangkabau
Nama : ANNISA
NIM/BP : 89228/2007
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Jurusan : Sejarah
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Februari 2015

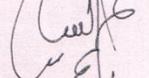
Disetujui oleh:

Pembimbing I



Drs. Etmi Hardi, M. Hum
NIP. 196703041993303001

Pembimbing II



Abdul Salam, S. Ag. M. Hum
NIP. 197201212008121001

Mengetahui,

Ketua Jurusan



Hendra Naldi, SS, M. Hum
NIP. 196909301996031001

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi
Program Studi Pendidikan Sejarah Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Padang

JUDUL

SEJARAH BANDAR UDARA DI PADANG:

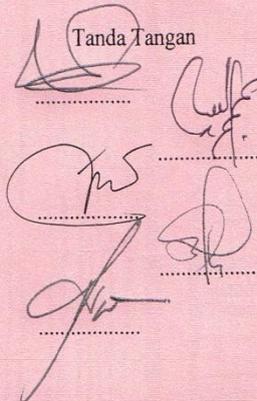
**DARI BANDAR UDARA TABING KE BANDAR UDARA INTERNASIONAL
MINANGKABAU**

Nama : ANNISA
NIM/BP : 89228/2007
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Jurusan : Sejarah
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Februari 2015

Tim Penguji,

- 1 Ketua : Drs. Etmi Hardi, M. Hum
- 2 Sekretaris : Abdul Salam, S. Ag. M. Hum
- 3 Anggota : Dr. Erniwati
: Drs. Zul Asri, M. Hum
: Hendra Naldi, SS, M. Hum

Tanda Tangan


Untuk setiap pelajaran dan pengalaman yang telah diberikan
Terima kasih kepada:

"Kedua Orang Tua & Keluarga
Serta Semua Sahabat"

ABSTRAK

ANNISA. 2007/89228. “ Sejarah Bandar Udara di Padang: Dari Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional Minangkabau ”. *Skripsi*. Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Sejarah, Universitas Negeri Padang. 2015.

Skripsi ini membahas tentang Bandar Udara Tabing sebagai sarana transportasi udara di Provinsi Sumatera Barat yang telah beroperasi sejak tahun 1963. Sebagai bandar udara sipil Bandar Udara Tabing telah mengalami perkembangan yang cukup pesat hingga peran Bandar Udara Tabing dinilai tidak lagi layak bagi keselamatan penerbangan, sehingga Bandar Udara Tabing dialihkan ke Ketaping dengan nama Bandar Udara Internasional Minangkabau. Skripsi ini disusun berdasarkan rumusan masalah yaitu Bagaimana proses peralihan dari Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional Minangkabau.

Penelitian ini termasuk penelitian deskriptif analitis khususnya penelitian sejarah. Dalam metode sejarah terdapat beberapa langkah yaitu (1) Heuristik yaitu mengumpulkan data melalui sumber primer dan sumber sekunder. (2) Kritik sumber yaitu melakukan pengujian terhadap data yang diperoleh. (3) Interpretasi data. (4) Penyajian hasil penelitian ke dalam bentuk skripsi. Data diperoleh dari sumber tertulis dan lisan. Sumber tertulis dilakukan melalui studi pustaka berupa buku dan arsip. Sumber lisan melalui studi wawancara dengan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika di Provinsi Sumatera Barat, PT. Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Internasional Minangkabau dan masyarakat. Sumber primer yang dipakai dalam penulisan ini antara lain adalah arsip-arsip tentang bandar udara yang terdapat di koran-koran Kota Padang.

Dari hasil penelitian ini diperoleh bahwa Wacana tentang peralihan Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional Minangkabau muncul pada tahun 1980-an, dimana yang bertindak sebagai Gubernur Provinsi Sumatera Barat pada masa itu adalah Ir. Azwar Anas. Berawal dari keinginan untuk memisahkan Bandar Udara Militer dengan Bandar Udara Sipil serta guna mendukung kegiatan perekonomian, khususnya pariwisata di Provinsi Sumatera Barat dan peningkatan jumlah penumpang di Bandar Udara Tabing pemerintah daerah Provinsi Sumatera Barat kemudian menggagas pembangunan bandar udara baru di Ketaping, Kabupaten Padang Pariaman. Hanya saja rencana pemerintah daerah Provinsi Sumatera Barat dalam rangka mewujudkan kegiatan pembangunan tersebut mengalami hambatan. Rencana pembangunan yang sejak tahun 1980 telah memperoleh persetujuan dari Bappenas tersebut terealisasi pada tahun 2002 dan selesai pada Februari 2005. Hal ini berarti bahwa pembangunan bandar udara baru di Ketaping telah terlambat sekitar 22 tahun sejak perencanaan. Keterlambatan tersebut dapat dimaklumi karena selama pemerintah Orde Baru kepentingan daerah selalu terpinggirkan, termasuk kegiatan pembangunan bandar udara baru di Ketaping.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Sejarah Bandar Udara di Padang: Dari Bandar Udara Tabing Ke Bandar Udara Internasional Minangkabau”**. Penulisan skripsi ini dilakukan untuk memenuhi persyaratan dalam menempuh ujian akhir Program Sarjana Jurusan Sejarah, Program Studi Pendidikan Sejarah pada Universitas Negeri Padang.

Dalam melaksanakan dan penyusunan skripsi ini penulis dari awal sampai akhir tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Hendra Naldi, S.S, M.Hum selaku Ketua Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
2. Bapak Drs. Etmi Hardi M.Hum selaku dosen pembimbing I dan Bapak Abdul Salam, S.Ag.M.Hum selaku dosen pembimbing II dengan ketulusan hati dan kesabaran mengarahkan dalam memberikan bimbingan dan selalu memberikan motivasi serta memperlancar bimbingan.
3. Seluruh Dosen Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang yang telah memberikan bekal ilmu yang tak ternilai selama belajar sejarah di Jurusan Sejarah.
4. Bapak Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Sumatera Barat dan Bapak PT. Angkasa Pura II cabang Bandar Udara

5. Internasional Minangkabau yang telah membantu penulis dalam wawancara tentang Bandar Udara Tabing dan Bandar Udara Internasional Minangkabau di Provinsi Sumatera Barat.
6. Seluruh teman-teman seperjuangan mahasiswa Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang khususnya Sejarah Bp 2007 yang ikut memberikan semangat dan dorongan dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Teristimewa kepada keluarga yang selalu memberikan dorongan semangat, material serta mendo`akan akan keberhasilanku.

Semoga bantuan, bimbingan dan semangat yang telah diberikan menjadi amal yang soleh dan mendapat balasan yang berlimpah dari Allah SWT. Akhirnya Penulis menyadari bahwa dalam penulisan ini tidak terlepas dari kekurangan-kekurangan baik dalam bentuk maupun isinya. Oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang sifatnya membangun dari rekan-rekan dan pembaca demi kesempurnaan skripsi ini dimasa yang akan datang.

Padang, Januari 2015

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

| | |
|---|------------|
| HALAMAN JUDUL | |
| SURAT PERNYATAAN | |
| HALAMAN PERSETUJUAN | |
| HALAMAN PENGESAHAN | |
| HALAMAN PERSEMBAHAN | |
| ABSTRAK | i |
| KATA PENGANTAR | ii |
| DAFTAR ISI | iv |
| DAFTAR SINGKATAN | vi |
| DAFTAR ISTILAH | vii |
| DAFTAR TABEL | vii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang Masalah | 1 |
| B. Pembatasan dan Rumusan Masalah | 7 |
| C. Tujuan dan Manfaat Penelitian | 8 |
| D. Tinjauan Pustaka | |
| 1. Kerangka Konseptual | 9 |
| 2. Studi Relevan | 14 |
| E. Metode dan Sumber Penelitian | 16 |

**BAB II PEMINDAHAN BANDAR UDARA TABING KE
BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU**

| | |
|----------------------------|----|
| A. Ide Pemindahan | 19 |
| B. Proses Pemindahan | 26 |

**BAB III PEMBANGUNAN BANDAR UDARA TABING DAN
BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU**

| | |
|---|----|
| A. Geografis Kota Padang | 34 |
| B. Bandar Udara Tabin | |
| 1. Pembangunan Bandar Udara Tabin | 35 |
| 2. Pengoperasian Bandar Udara Tabin | 40 |
| C. Bandar Udara Internasional Minangkabau | |
| 1. Pembangunan Bandar Udara Internasional Minangkabau ... | 48 |
| 2. Pengoperasian Bandar Udara Internasional Minangkabau ... | 54 |
| 3. Pengelolaan Bandar Udara Internasional Minangkabau | 57 |

BAB IV HASIL KESIMPULAN 59

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR INFORMAN

DAFTAR PERTANYAAN

LAMPIRAN

DAFTAR SINGKATAN

| | | |
|-------------|---|--|
| KNILM | : | Koninklijke Nederlandsch Indische Luchvaart Maatschappij |
| JICA | : | Japan For Internasional Corporation Agency |
| PCI | : | Pacific Consultant Internasional |
| ICAO | : | Internasional Civil Organization |
| Keppres | : | Keputusan Presiden |
| PDRB | : | Produk Domestik Regional Bruto |
| Bappenas | : | Badan Pembangunan Nasional |
| CIQ | : | Customs, Imigration and Quarantine |
| Permendagri | : | Peraturan Pemerintah Dalam Negeri |

DAFTAR ISTILAH

| | | |
|-------------------------|---|---|
| <i>Tourism</i> | : | Mereka yang meninggalkan rumah dan melakukan perjalanan |
| <i>Travel</i> | : | Perjalanan |
| <i>Transportare</i> | : | Mengangkut dan Membawa |
| <i>Multy Yaeear</i> | : | Bertahap |
| <i>Obstacle</i> | : | Berbatasan Langsung |
| <i>Fisibility Study</i> | : | Studi Kelayakan |

DAFTAR TABEL

| | <i>Halaman</i> |
|---|----------------|
| Tabel 1 : Jumlah Penumpang yang Datang dan Berangkat di Bandar Udara Tabing pada Tahun 1984 s.d. 1991 | 22 |
| Tabel 2 : Arus Wisatawan yang Berkunjung ke Provinsi Sumatera Barat pada Tahun 1988 s.d. 1995 | 23 |
| Tabel 3 : Jumlah Penumpang yang Datang dan Berangkat di Bandar Udara Tabing Padang pada Tahun 1984 s.d. 1989 | 43 |
| Tabel 4 : Perusahaan Angkutan Udara yang Beroperasi di Bandar Udara Tabing Tahun 1990 s.d. 1995 | 45 |
| Tabel 5 : Jumlah Penumpang yang Datang dan Berangkat di Bandar Udara Tabing Padang pada Tahun 1991 s.d. 1995 | 45 |
| Tabel 6 : Jumlah Angkutan Barang yang Siangkut Pesawat Terbang Dalam Negeri dan Luar Negeri di Bandar Udara Tabing Padang pada Periode 1991 s.d. 1995 | 46 |
| Tabel 7 : Jumlah Penumpang yang Datang dan Berangkat di Bandar Udara Tabing Padang pada Tahun 1991 s.d. 1995 | 47 |
| Tabel 8 : Perusahaan Angkutan Udara yang Beroperasi di Bandar Udara Internasional Minangkabau sejak Tahun 2005 s.d. 2010 | 53 |
| Tabel 9 : Jumlah Penumpang dalam Negeri yang Datang dan Berangkat di Bandar Udara Internasional Minangkabau Periode 2005 s.d. 2009 | 56 |
| Tabel 10 : Jumlah Penumpang Luar Negeri yang datang dan Berangkat di Bandar Udara Internasional Minangkabau Periode 2005 s.d. 2009 | 56 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kekayaan alam dan budaya merupakan komponen yang tidak dapat dipisahkan dari Provinsi Sumatera Barat. Dengan kondisi geografis yang indah, Provinsi Sumatera Barat memiliki potensi berupa Pantai, Cagar Alam, Danau, Sumber Air Panas, Sejarah, Kepurbakalaan, Seni Tradisional, Budaya, Kerajinan Tangan dan lain sebagainya. Keseluruhan dari potensi tersebut menjadikan Provinsi Sumatera Barat sebagai daerah yang kerap dikunjungi oleh para wisatawan.

Kunjungan wisatawan yang datang ke Provinsi Sumatera Barat saat ini menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan. Pada tahun 1989 jumlah kunjungan wisatawan asing yang berkunjung ke Provinsi Sumatera Barat mencapai 36.753 orang, meningkat dua kali lipat dibandingkan tahun 1885 dimana jumlah kunjungan sekitar 16.404 orang.¹ Mereka yang berkunjung ke Provinsi Sumatera Barat ini berasal dari berbagai negara meliputi; Amerika Serikat, Belanda, Jerman, Prancis, Swiss, Italia, Inggris, Jepang, Malaysia, Singapura, Australia dan negara lainnya.² Keadaan ini mendorong pemerintah Provinsi Sumatera Barat untuk mengembangkan kepariwisataan didaerahnya.

Secara umum pariwisata merupakan suatu perjalanan dari satu tempat ke tempat lain, bersifat sementara, dilakukan perorangan maupun kelompok,

¹ Sumatera Barat Dalam Angka (Padang: Kantor Wilayah II Departemen Padang dan Riau, 1989, hlm 412)

² Sumatera Barat Dalam Angka. *Op Cit.* hlm. 422

sebagai usaha mencari keseimbangan dan kebahagiaan dengan lingkungan hidup dalam dimensi sosial, budaya, alam dan ilmu.³ Artinya dalam kegiatan berwisata terdapat pergerakan wisatawan dari daerah ke daerah tujuan wisata baik untuk daerah sendiri maupun dari luarnya.

Dengan demikian dalam melakukan kunjungan wisata memerlukan sarana dan prasarana agar perjalanan atau pengalaman wisata menjadi bermanfaat. Sarana dan prasarana tersebut dapat berupa transportasi. Dalam hal ini penggunaan transportasi udara paling diminati oleh masyarakat, hal ini disebabkan oleh penggunaannya, kecepatan yang dimiliki transportasi udara dapat mengakibatkan jarak yang jauh seolah-olah menjadi lebih dekat, hal ini berarti mempersingkat waktu dan tentunya akan lebih meringankan biaya perjalanan.

Padang ibu kota Provinsi Sumatera Barat merupakan sentral penyediaan sarana dan prasarana transportasi di provinsi tersebut, diantaranya adalah sarana dan prasarana transportasi udara. Berkaitan dengan penyediaan transportasi udara ini, di Kota Padang terdapat Bandar Udara Tabing. Adapun perkembangan bandar udara ini telah banyak mengalami perubahan di Kota Padang.

Bandar Udara Tabing dibangun pada abad ke 20. Bandar udara ini dibangun oleh Sipil (Belanda) yang kemudian diserahkan kepada pemerintah pusat di Batavia. Setelah itu penguasaan atas bandar udara ini diambil alih oleh Jepang, ketika Jepang berhasil menguasai wilayah Indonesia. Dinamika

³James J. Spillane, *Ekonomi Pariwisata: Sejarah dan Prospeknya*. Kanikus. Hal 21

tentang pembangunan awal bandar udara tersebut diungkapkan oleh Freek Colombijn dibawah ini;⁴

Pada tahun 1930 *Koninklijke Nederlandsch Indische Luchvaart Maatschappij* (KNILM) membuka jalur penerbangan Batavia-Palembang-Pekanbaru-Medan, tapi Padang ditinggalkan dalam jadwalnya karena bahaya yang ada kalau melintasi Bukit Barisan. Penduduk Padang memilih lokasi lapangan terbang Tabing, beberapa kilometer dari kota ke utara. Dengan semangat tinggi *Vereniging Vliegveld Padang* (Padang Airfield Association) mengumpulkan dana dan lapangan terbang hampir siap di tahun 1934, bahkan ada pembahasan untuk membuat landasan kedua. Pembahasan ini terlalu optimis. Penyelesaiannya tertunda karena permasalahan teknis, keuangan dan biaya yang meroket. Tugas ini terlalu besar untuk perkumpulan swasta, lalu diambil alih oleh Kotapraja, akhirnya tanggungjawab ini dialihkan ke pemerintah penjajah di pusat.

Dalam perkembangan selanjutnya tahun 1970 dan 1974, landasan pacu bandar udara diperpanjang menjadi 1700 meter, sehingga dapat didarati oleh Foker F 27, F 28 dan DC 9. Pengembangan lapangan ini telah mencapai angka maksimal karena terhalang Gunung Panggilun.⁵

Dalam perkembangan selanjutnya, melihat harapan dari perkembangan industri pariwisata serta industri penerbangan daerah, pemerintah Provinsi Sumatera Barat menggagas sebuah ide pembangunan bandar udara baru di Ketaping, Kabupaten Padang Pariaman Provinsi Sumatera Barat. Pada tahun 1980 gagasan pembangunan bandar udara baru ini telah memperoleh persetujuan dari Bappenas.⁶

⁴Freek Colombijn. 2006. Paco-paco Kota Padang Sejarah Sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota. Yogyakarta: Ombak

⁵Freek Colombijn. *Op Cit.* hlm 214

⁶Hasan Basri Durin. 1997. Catatan Seorang Pamong Hasan Basri Durin Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sumatera Barat (1987-1997). hlm 351

Tahun 1981 *Japan for Internasional Corporation Agency (JICA)* mulai melakukan studi perbandingan atas bandar udara di Padang, yaitu antara pengembangan Bandar Udara Tabing atau pembangunan bandar udara baru. Dari hasil laporan *JICA* dinyatakan bahwa Bandar Udara Tabing layak untuk di pindahkan ke lokasi yang baru. Laporan hasil studi dari *JICA* direview oleh *Pacific Consultant Internasional (PCI)*. Pada tahun 1987 didapatkan kesimpulan bahwa bandar udara layak dipindahkan dan dilanjutkan survey *Master Plan, Detail Enginring, Air Space, Noise Water, Query dan Air Safety*.⁷

Sementara itu dari tahun ke tahun arus penumpang dan barang yang menggunakan jasa Bandar Udara Tabing cenderung mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Pada tahun 1984 jumlah penumpang yang datang dan berangkat dari dan ke Provinsi Sumatera Barat melalui Bandar Udara Tabing adalah sebanyak 99.369 orang. Angka ini meningkat hingga 127.880 orang pada tahun 1988.⁸

Untuk mendukung aktivitas masyarakat pengguna jasa transportasi udara yang sangat tinggi dan perkembangan industri pariwisata di Provinsi Sumatera Barat, pemerintah secara berangsur-angsur mengambil kebijakan terkait Bandar Udara Tabing sebagai prasarana transportasi udara satu-satunya di Provinsi Sumatera Barat. Kebijakan tersebut berupa mengoptimalkan pemanfaatan Bandar Udara Tabing sebagai gerbang internasional pariwisata di Provinsi Sumatera Barat. Dengan meyakinkan maskapai-maskapai

⁷PT. Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Internasional Minangkabau. Uraian Kegiatan Pembangunan Bandar Udara

⁸ Dinas Perhubungan Udara. Padang Dalam Angka. 1988

penerbangan nasional pada 1990 melalui Bandar Udara Tabing telah dibuka jalur Internasional langsung dari Padang menuju Kuala Lumpur dan Johor Baru (Malaysia) serta ke Singapura. Disamping diisi oleh maskapai penerbangan nasional, jalur ini juga dibuka oleh Silk Air (Singapura) dan Pelangi Air (Malaysia).⁹

Hasil yang paling menarik dari kebijakan tersebut adalah meningkatnya jumlah pengguna jasa transportasi udara melalui Bandar Udara Tabing. Pada tahun 1990 jumlah penumpang yang datang dan berangkat dengan menggunakan jasa Bandar Udara Tabing adalah 266.498 orang meningkat menjadi 430.301 orang pada tahun 1995.¹⁰

Hal ini bersamaan dengan meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan asing ke Provinsi Sumatera Barat. Pada tahun 1990 tercatat sekitar 48.700 wisatawan asing, angka ini meningkat menjadi 83.860 orang pada tahun 1993. Bahkan pada tahun 1995 jumlah kunjungan wisatawan asing ke Provinsi Sumatera Barat mencapai 102.935 orang.¹¹

Meningkatnya jumlah pengguna jasa angkutan udara yang harus dilayani oleh bandar udara berarti bahwa persyaratan akan fasilitas penerbangan juga harus ditingkatkan. Panjang dan daya dukung landasan pacu harus diperpanjang, peralatan navigasi harus ditingkatkan dengan teknologi yang lebih canggih, ruang tunggu dan peralatan pelayanan bagasi juga harus ditambah, tempat parkir perlu diperluas dan lain sebagainya. Penyediaan

⁹ Hasan Basri Durin. *Op Cit.* Hal 273

¹⁰ Sumatera Barat Dalam Angka Tahun 1999. Pelabuhan Udara Tabing. hlm 353

¹¹ Padang Dalam Angka 1995 (Kantor Wilayah II Departostel Padang dan Riau). hlm

fasilitas tersebut memerlukan tambahan lahan yang lebih luas. Sementara itu dari hasil studi atas Bandar Udara Tabing diketahui bahwa pengembangan lebih lanjut terhadap Bandar Udara Tabing tidak mungkin lagi dilakukan.

Selanjutnya pada tahun 1992 *Internasional Civil Organization* (ICAO) kembali merekomendasikan Bandar Udara Tabing layak dipindahkan ke lokasi yang baru. Untuk itu dicarilah solusi dalam mengatasi hal tersebut, kebijakan yang dirasa paling tepat adalah memindahkan Bandar Udara Tabing ke daerah yang baru. Dalam menentukan tempat baru bagi sebuah bandar udara dengan kelas internasional, tentu harus melalui pertimbangan yang matang. Banyak hal yang harus dipertimbangkan, karena letak Bandar Udara tentu harus mengarah kepada kebutuhan bersama.

Sementara itu pemerintah menganggap masalah pembangunan sebuah bandar udara baru sudah mendesak untuk dilaksanakan. Untuk itu pemerintah daerah menyediakan kawasan baru bagi bandar udara dengan fasilitas lengkap yang berstandar internasional. Dalam rangka memenuhi kebutuhan tersebut pemerintah Provinsi Sumatera Barat menetapkan suatu kawasan baru sebagai lokasi rencana pembangunan Bandar Udara yang Baru seluas 582,2 Ha yang berlokasi di Daerah Tingkat II Kabupaten Padang Pariaman.¹²

Setelah melalui proses yang panjang, pada tahun 1996 akhirnya pemerintahan pusat merespon kembali keputusan pemerintah daerah Provinsi Sumatera Barat untuk merealisasikan pemindahan Bandar Udara Tabing ke Ketaping Kabupaten Padang Pariaman. Rencana pembangunan ini

¹²Malta Rina. *Pengadaan Tanah Bandar Udara Ketaping Kabupaten Padang Pariaman 1995-1998*. Universitas Andalas Fakultas Sastra Jurusan Ilmu Sejarah 2006

direalisasikan pada 1997, namun akibat terjadi krisis pada 1997 pembangunan Bandar Udara ini tertunda kembali hingga 2002.¹³

Pembangunan Bandar Udara baru di Ketaping selesai pada Februari 2005, lalu berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2005 tanggal 12 Juli 2005 tentang pengoperasian Bandar Udara Internasional Minangkabau maka pada 25 Agustus 2005 bandar Udara tersebut telah diresmikan penggunaannya oleh Presiden Republik Indonesia. Bandar Udara ini diberi nama Bandar Udara Internasional Minangkabau.¹⁴

Berangkat dari kondisi diatas maka penulis mengangkat penelitian ini dengan judul **“Sejarah Bandar Udara di Padang: Dari Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional Minangkabau”**. Karena dalam proses pemindahan dari Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Intenasional Minangkabau tersebut harus mempertimbangkan beberapa aspek penting yang menyangkut kepentingan politik, ekonomi, dan sosial provinsi yang bersangkutan. Pemindahan bandar udara tersebut tidak mudah karena menyangkut penggunaan lahan baru yang membawa permasalahan terhadap perkembangan wilayah, kesehatan, perekonomian penduduk sekitar bandar udara dan lain sebagainya.

B. Pembatasan dan Rumusan Masalah

Masalah yang dikaji dalam penelitian ini lebih ditekankan pada permasalahan seputar bandar udara di Provinsi Sumatera Barat, khususnya Bandar Udara Tabing. Berdasarkan fokus kajian tersebut penulis mengambil

¹³Yinny Rajatnam dkk. *Op Cit.* Hal 1

¹⁴Yinny Rajatnam dkk. *Op Cit.* Hal 1

batasan temporal mulai dari 1980-2013. Tahun 1980 merupakan diperolehnya persetujuan dari Bappenas atas pengembangan Bandar Udara Tabing dan tahun 2013 untuk melihat perkembangan bandar udara setelah dioperasikannya Bandar Udara Internasional Minangkabau. Batasan geografis (*Scope Spatial*) adalah Padang sebagai tempat dibangunnya Bandar Udara Tabing dan Ketaping sebagai tempat di bangunnya Bandar Udara Internasional Minangkabau.

Untuk memperjelas pokok persoalan yang akan dibahas maka penulis membatasi ruang lingkup permasalahan dengan mengajukan pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana proses peralihan dari Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional Minangkabau?
2. Bagaimana perkembangan Bandar Udara Internasional Minangkabau sejak difungsikan pada tahun 2005?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan tentang proses pemindahan Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional Minangkabau, serta perkembangan Bandar Udara Internasional Minangkabau sejak difungsikan tahun 2005.

Adapun manfaat yang diinginkan diperoleh dari penelitian ini antara lain sebagai berikut:

- a. Hasil penelitian ini diharapkan akan memberikan informasi tentang proses peralihan Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Minangkabau.

- b. Penelitian ini dapat memberikan sumbangan pada khazanah ilmu sosial berupa informasi tentang perubahan ekonomi, sosial dan budaya akibat dialihkannya Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional Minangkabau.
- c. Sebagai sumbangan terhadap sejarah di Provinsi Sumatera barat, khususnya terhadap sejarah Bandar Udara yang tentunya akan bermanfaat bagi masyarakat dan pemerintah untuk mengenali sejarah bandar udara di Provinsi Sumatera Barat .

D. Tinjauan Pustaka

1. Kerangka Konseptual

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin.¹⁵ Dalam hal ini transportasi merupakan suatu proses yakni proses pindah, proses bergerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses dimaksud sesuai dengan waktu yang diinginkan. Menurut Nasution (2004), unsur-unsur pengangkutan itu sendiri adalah muatan yang diangkut, adanya kendaraan sebagai angkutan, ada jalan yang dilalui, ada terminal asal tujuan serta adanya sumber daya manusia, organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

¹⁵ Ismayanti. "*Pengantar Pariwisata*". Grasindo, Hal. 123

Dari segi jenis ada tiga jenis transportasi, yaitu transportasi darat, air dan udara.¹⁶ Di Provinsi Sumatera Barat prasarana dan sarana transportasi terus mengalami perkembangan. Salah satu bentuk dari perkembangan tersebut adalah hadirnya transportasi udara. Kehadiran transportasi udara di Provinsi Sumatera Barat tidak dapat dilepaskan dari dampak modernisasi dalam hal ilmu pengetahuan dan teknologi. Lebih lanjut, kehadiran moda transportasi ini merupakan tuntutan dari masyarakat yang hendak berpergian dengan nyaman ke tempat-tempat yang dituju.

Transportasi udara merupakan moda transportasi yang paling inovatif dibandingkan dengan moda transportasi lain. Jenis transportasi ini membuat waktu tempuh menjadi singkat. Transportasi udara memiliki kelebihan berupa cepat dan nyaman, menjangkau jarak yang jauh, mampu mengangkut penumpang dan barang, membutuhkan perawatan khususnya untuk pesawat udara dan teknologi canggih.¹⁷ Pada saat ini jasa penerbangan menunjukkan kelebihan dibandingkan dengan jasa angkutan-angkutan lain dalam hal kecepatan dan keluwesan penggunaannya. Pesawat udara mampu mengatasi hambatan alam, kecuali cuaca dan bisa mencapai lokasi yang tidak dapat ditembus oleh kendaraan bermotor atau kereta api.¹⁸

Kehadiran transportasi udara erat kaitannya dengan bandar udara. bandar udara atau pelabuhan udara adalah suatu tempat atau daerah, apakah di air dan tanah atau darat, yang dipergunakan dan disesuaikan untuk

¹⁶ Rustian Kamaludin, "Perkembangan dan Pembangunan Sarana Perhubungan dalam Pembangunan Regional". *Laporan Penelitian* (Padang: Lembaga Penelitian Universitas Andalas, 1981), Hal. 20

¹⁷ Ibid. Hal 125

¹⁸ Rustian Kamaludin. 1987. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia

keperluan *landing* dan *take off* bagi pesawat terbang atau tempat yang dipergunakan secara teratur untuk menerima serta melepas dan menerbangkan penumpang atau muatan barang yang diangkut dengan pesawat melalui udara.¹⁹

Menurut Annex 14 dari ICAO (Internasional Civil Aviation Organization) bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.²⁰

Penumpang pesawat beserta pengunjung yang bukan penumpang pesawat udara akan mengakhiri kegiatannya di bandar udara, karena itu di bandar udara diperlukan fasilitas pelayanan penumpang dan pengunjung. Untuk tercapainya pelayanan bandar udara yang efektif dan efisien bandar udara harus memiliki fasilitas yang lengkap. Fasilitas utama yang harus dimiliki oleh bandar udara adalah fasilitas sisi udara, fasilitas sisi darat, fasilitas navigasi penerbangan visual dan fasilitas komunikasi penerbangan.²¹

Keperluan akan fasilitas di bandar udara tersebut diatas berbeda untuk penerbangan dalam negeri dan penerbangan internasional. Di bandar udara internasional keperluan landasan tergantung pada banyaknya pesawat udara yang terbang dalam jarak jauh yang umumnya berukuran besar. Fasilitas landasan dan fasilitas lainnya harus sepenuhnya disesuaikan dengan

¹⁹*Ibid.* hal 13

²⁰ Ranoo Marlany Rachman. *Kajian Manajemen Lingkungan Bandar Udara Ahmad Yani Semarang*. Universitas Diponegoro Semarang. 2007

²¹ Siregar, Muchtarudin. 1990. *Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: Lembaga Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia

keperluan penerbangan internasional. Bandar udara harus bisa mengikuti perkembangan lalu lintas udara internasional yang akan meningkatnya.²²

Bandar udara dapat diklasifikasikan menurut bermacam-macam cara. Menurut luas dan kemampuan lapangan serta fasilitas untuk akomodasi dalam melayani berbagai macam (*type*) pesawat terbang, bandar udara diklasifikasikan dalam beberapa kelas, meliputi; bandar udara kelas I adalah berupa pelabuhan udara atau lapangan terbang kecil untuk dapat melayani pesawat terbang yang kecil dan untuk jasa transportasi lokal, seperti; pelabuhan udara di Rengat dan Bengkulu. Bandar udara kelas II sampai kelas IV ditunjukkan terutama untuk melayani operasi angkutan udara bagi perusahaan penerbangan nasional serta yang berpangkalan tetap, misalnya; Bandar Udara Tabing di Padang. Bandar udara kelas V sampai kelas IX adalah pelabuhan udara relatif besar dan yang terbagi-bagi dalam berbagai fungsi dan keperluan, seperti; untuk *local schedule*, *limited stop*, *express stop*, *terminal* dan *internasional stop terminal*. Contohnya lapangan udara Halim Perdana Kusuma dan Lapangan Udara Sukarno Hatta.²³

Sementara ditinjau dari segi manfaatnya, terdapat enam jenis bandar udara yaitu; bandar udara khusus keperluan militer, bandar udara yang dimanfaatkan untuk kepentingan militer sekaligus untuk keperluan bandar udara komersil, bandar udara dengan pesawat ringan dengan landasan yang terbuat dari tanah liat, berumput atau batu karang, bandar udara tepi sungai, pantai dan danau, bandar udara yang dipergunakan untuk penerbangan

²² *Ibid.* Hal 125

²³ *Ibid*

domestik saja dan bandar udara untuk penerbangan domestik, sekaligus untuk penerbangan internasional.

Selanjutnya, bandar udara dapat diklasifikasikan dalam tiga bentuk, yaitu; bandar udara internasional, domestik, dan perintis. Untuk bandar udara domestik, bandar udara harus memenuhi ketentuan antara lain; melayani angkutan langsung dari dan ke daerah untuk menuju daerah sekitar, terhubung dengan bandar udara internasional tempat transit menuju daerah terpencil, kapasitas pesawat sampai dengan pesawat Boeing 737 atau Airbus, memiliki bangunan terminal cukup luas, memiliki fasilitas pemeliharaan kecil dan memiliki beberapa daerah komersil. Sedangkan untuk bandar udara memiliki karetria antara lain: melayani angkutan penerbangan untuk daerah terpencil, kapasitasnya hanya untuk pesawat ringan CN-235, F27 atau Casa 212, memiliki landasan pacu sempit dan pendek, memiliki terminal kecil atau ada terminal. Sedangkan bandar udara internasional memiliki beberapa karetria antara lain; melayani angkutan langsung dari dan keluar negeri, kapasitas pesawat sampai dengan pesawat Boeing B 747 atau Airbus 300, memiliki daerah komersil, memiliki fasilitas pemeliharaan, memiliki tempat parkir yang luas. Lebih lanjut bandar udara internasional harus memiliki sistem pengawasan penumpang tiba dan berangkat dari dan ke luar negeri, yaitu lembaga atau instansi beacukai, keimigrasian dan karantina kesehatan yang didalam dunia internasional dikenal dengan istilah CIQ (*Customs, Imigration and Quarantine*).²⁴

²⁴Eddi Wahyu. Bandar Udara. pdf

Di Provinsi Sumatera Barat, bandar udara telah dibangun sejak pemerintah Hindia Belanda berkuasa di Nusantara. Bandar Udara ini bernama Bandar Udara Tabing yang berasal dari bahasa Minangkabau yang berarti tebing. Bandar Udara Tabing terletak sekitar 9 Km dari pusat kota Padang.²⁵ Pada awal tahun 1990 Bandar Udara Tabing di kota Padang ditetapkan sebagai salah satu gerbang internasional.²⁶ Dalam rangka mewujudkan cita-cita pengembangan pariwisata di Provinsi Sumatera Barat pada tahun 2005 Bandar Udara Tabing dipindahkan ke Ketaping Kabupaten Padang Pariaman. Sejak saat itu peran Bandar Udara Tabing, Padang digantikan oleh Bandar Udara Internasional Minangkabau yang beroperasi sekitar 23 Km dari Pusat Kota Padang.

2. Studi Relevan

Sejarah tentang proses peralihan bandar udara sampai saat ini belum mendapatkan perhatian yang serius oleh para sejarahwan. Khususnya masalah perpindahan Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional Minangkabau sampai saat ini belum pernah ditulis dalam konteks ilmu sejarah.

Walapun sejarah tentang peralihan bandar udara saat ini belum mendapatkan perhatian yang serius oleh para sejarahwan. Sekalipun demikian ada beberapa karya yang telah ditulis tentang Bandar Udara Tabing yang kini dikenal dengan nama Bandar Udara Internasional Minangkabau, seperti pembebasan tanah untuk pembangunan Bandar Udara Internasional

²⁵*Bandar Udara Tabing*. Diundo http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Tabing pada tanggal 11 Oktober 2012

²⁶Ibid. Hal 351

Minangkabau (BIM) yang ditulis oleh Nessa Fajriyana Farda (2010) yang menggambarkan mekanisme pembebasan tanah untuk pembangunan Bandar Udara Internasional Minangkabau.

Dalam tulisan tersebut digambarkan mekanisme pembebasan tanah untuk pembangunan Bandar Udara Internasional Minangkabau, dilakukan sesuai proses pengadaan yang berlaku untuk tanah milik adat dan mengacu kepada Permendagri No. 15 Tahun 1975 tentang ketentuan-ketentuan mengenai tatacara Pembebasan Tanah serta Keppres No. 55 Tahun 1993 tentang pembebasan tanah bagi pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum. Pemberian ganti kerugian dalam pembebasan tanah untuk pembangunan Bandar Udara dilaksanakan secara bertahap (*Multi Year*).²⁷

Karya lain yang berkaitan dengan Bandar Udara Internasional Minangkabau, yaitu “Peranan Petugas Pengamanan Bandar Udara Internasional Minangkabau dalam Rangka Pencegahan Tindak Pidana Pembajakan Pesawat Udara” yang ditulis oleh Ismunandar Agus (2006). Karya ini membahas tentang proses pengamanan di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Dalam hal ini petugas pengamanan Bandar Udara Internasional Minangkabau melakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait lainnya, yakni ABRI, Bea Cukai, Imigrasi, Perusahaan Angkutan Udara, Petugas/ Perwakilan Pos dan Konsesional/ Penyewa.

Dalam pencegahan terjadinya tindak pidana pembajakan pesawat udara, petugas pengamanan Bandar Udara Internasional Minangkabau

²⁷Nessa Fajriyana Farda. 2010. *Pembebasan Tanah untuk Pembangunan Bandar Udara Internasional Minangkabau*. Fakultas Hukum Universitas Andalas

melakukan pemeriksaan/skrining terhadap semua orang dan barang, terutama Penumpang, Bagasi, Jinjingan, Pos, Kargo sebelum dimuat ke Pesawat Udara.²⁸

Selain itu, juga terdapat karya Malta Rina yang berjudul Pengadaan Tanah Bandar Udara Ketaping Kabupaten Padang Pariaman 1995-1998. Karya ini membahas tentang proses pembebasan tanah dari Bandar Udara Internasional Minangkabau.²⁹

E. Metode dan Sumber Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah, yang mengkombinasikan antara metode sejarah lisan dan metode dokumentasi. Metode sejarah lisan dilakukan dengan teknik wawancara untuk mendapatkan data dari objek secara langsung. Wawancara dilakukan dengan dua cara, yaitu wawancara terstruktur (*Focused Interview*) yaitu mempersiapkan pertanyaan lebih dahulu yang sesuai dengan masalah penelitian dengan tujuan agar lebih terfokus pada satu pokok persoalan tertentu. Kemudian wawancara tidak terstruktur/bebas (*free Interview*), yaitu wawancara yang memuat berbagai pertanyaan yang diajukan dengan tidak terfokus pada satu pokok persoalan (*Subject Matter*) tertentu, hal ini dilakukan untuk melengkapi data yang diperlukan. Dalam penelitian ini wawancara dilakukan dengan pegawai-pegawai PT Angkasa Pura II, Cabang Bandar Udara Internasional Minangkabau. Selain itu wawancara akan

²⁸ Ismunandar. 2006. *Peran Petugas Pengamanan Bandar Udara Internasional Minangkabau Dalam Rangka Pencegahan Tindak Pidana Pembajakan Pesawat Udara*. Fakultas Hukum Universitas Andalas

²⁹Malta Rina. *Pengadaan Tanah Bandar Udara Ketaping Kabupaten Padang Pariaman 1995-1998*. Universitas Andalas Fakultas Sastra Jurusan Ilmu Sejarah 2006

dilakukan dengan pegawai-pegawai Dinas Perhubungan Udara yang terlibat dalam pemenuhan kebutuhan bandar udara di Provinsi Sumatera Barat .

Metode dokumentasi meliputi 4 tahapan; pengumpulan data (*heuristic*), kritik sumber, interpretasi dan historiografi.³⁰Pertama Heuristik, yaitu pengumpulan data tentang peralihan bandar udara dari Bandar Udara Tabing ke Bandar Udara Internasional Minangkabau, mencakup apa, siapa, dimana, kapan dan bagaimana perubahan tersebut dapat terjadi. Data-data tentang Bandar Udara diperoleh dari naskah-naskah atau dokumen-dokumen yang diperoleh dari informan. Selain itu, data-data yang dapat menunjang penulisan penelitian ini yang diperoleh dari buku-buku, majalah, Koran ataupun jurnal yang berhubungan dengan sejarah bandar udara.

Kedua kritik sumber, yaitu data-data yang telah terkumpul kemudian diseleksi sehingga data tersebut dapat dipakai dalam penelitian ini. Dalam kritik sumber ini digunakan kritik eksternal yaitu untuk menguji keaslian materinya, dan kritik internal untuk menguji isi informasi yang terdapat pada sumber. Penyeleksian data yang dikumpulkan untuk melihat keaslian/autentitas data (kritik eksternal) terhadap keaslian data ini hanya terbatas pada pengujian yang kasat mata. Kritik internal dilakukan dengan menguji kebenaran isi informasi dalam dokumen yang dimaksud sebelumnya, dengan cara membandingkan dokumen dengan data yang didapat pada sumber-sumber yang lain.

³⁰Gotschalk, Louis. 1975. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: Yayasan Penerbit Universitas Indonesia

Ketiga, analisis sintetis dan interpretasi, yaitu data-data tentang Bandar Udara yang diperoleh dari lapangan baik dari studi pustaka maupun wawancara dianalisis dan rangkai berdasarkan sebab akibat serta dikelompokkan sesuai dengan pengelompokan yang telah ditentukan. Keempat, adalah penyajian hasil penelitian dalam bentuk karya ilmiah atau skripsi.