

INTISARI

Hub merupakan salah satu aspek penting dalam kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh individu sebab menjadi penghubung antara *origin* dan *destination*. Akan tetapi, dengan adanya kegiatan transit oleh penumpang yang melakukan kegiatan transit menyebabkan hub harus meningkatkan fasilitas yang ada di dalamnya guna melayani para penumpangnya. Kondisi ini menyebabkan hub tidak hanya berfungsi sebagai sarana perpindahan (*movement*), tetapi juga sebagai suatu *nodes* yang di dalamnya terdapat banyak kegiatan. Hal inilah yang kemudian terjadi pada Bandara Changi (Singapura) dan Bandara Incheon (Korea Selatan) yang saat ini sedang mengalami suatu fenomena berupa transformasi fungsi bandara dari sarana konektivitas pariwisata menjadi kuasi destinasi pariwisata. Terdapat 3 (tiga) faktor utama yang mempengaruhi fenomena ini, yaitu sistem *hub and spoke* pada hub, imej hub, serta pengelolaan kawasan di sekitar hub. Fenomena ini kemudian menjadi menarik apabila didiskusikan pada kasus hub utama di Indonesia.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode abduktif dan pendekatan eksploratif. Unit amatan pada penelitian ini terdiri dari 5 (lima) hub utama Indonesia, yaitu Bandara Kualanamu di Medan, Bandara Soekarno-Hatta di Tangerang, Bandara Juanda di Surabaya, Bandara Ngurah Rai di Denpasar, dan Bandara Hasanuddin di Ujung Pandang. Analisis pertama dilakukan terhadap perkembangan yang terjadi pada masing-masing hub/bandara. Kemudian, berdasarkan analisis ini dapat diketahui tipologi hub Indonesia berdasarkan perkembangannya, yaitu cepat, stagnan, atau lambat. Analisis kedua dilakukan terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan tersebut yang selanjutnya dapat mempengaruhi transformasi fungsi pada hub/bandara. Analisis ini juga dikaitkan dengan konsep/strategi yang telah ditetapkan bagi pengembangan bandara oleh pihak pengelola, sebab ditemukan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan bandara tersebut merupakan bagian dari aspek pada konsep *airport city*. Melalui analisis ini, dapat diketahui ketercapaian implementasi konsep oleh masing-masing hub/bandara, terutama dalam mencapai implementasi dari konsep *airport city*.

Kedua analisis tersebut kemudian menghasilkan persamaan/perbedaan pada kelima hub utama Indonesia yang selanjutnya dapat disusun menjadi tipologi transformasi fungsi hub. Ada pun tipologi yang terbentuk terbagi menjadi 3 (tiga), yaitu sangat potensial, cukup potensial, dan kurang potensial. Ditemukan bahwa Bandara Ngurah Rai merupakan bandara/hub yang sangat potensial untuk bertransformasi fungsi menjadi kuasi destinasi pariwisata. Bandara Soekarno-Hatta, Juanda, dan Hasanuddin menjadi bandara/hub yang cukup potensial, sementara Bandara Kualanamu menjadi bandara/hub yang kurang potensial untuk bertransformasi fungsi.

Kata Kunci: hub, kuasi destinasi, faktor, *airport city*, tipologi

ABSTRACT

Hub is an important aspect of someone's journey activity as it connecting the origin and the destination. But, as transit passengers doing transit activity at the hub so hub should increase its facility to service the passenger. This condition leads hub not only function as a movement means, but also nodes where many activities could happen inside the hub. This is the phenomenon happens at Changi Airport (in Singapore) and Incheon Airport (in South Korea) as they undergoing a transformation of airport function from tourism connectivity hub towards tourism quasi destination. There are 3 (three) factors that affect the phenomenon, that is the hub and spoke system of the hub, image of the hub, and the management of area around the hub. Then, this phenomenon would be an interesting topic to discuss related to Indonesia's main hub case.

The research uses abductive method through explorative approach. The observation unit consists of 5 (five) main hub of Indonesia, that is Kualanamu Airport in Medan, Soekarno-Hatta Airport in Tangerang, Juanda Airport in Surabaya, Ngurah Rai Airport in Denpasar, and Hasanuddin Airport in Ujung Pandang. The first analysis is carried out to understand the development condition of each hub/airport. Based on this analysis, it could find out the typology of Indonesia hub according to its level of development, which is rapid, stagnant, or slow. The second analysis is carried out for factors that affect the transformation function of hub/airport. The analysis will be associated with the concept/strategy that has been established for airport development by airport management because it found out that factors affect the development of airport were part of airport city concept aspects. Through this analysis, could find out the achievement of concept implementation by each hub/airport, especially in achieving the implementation of airport city concept.

The two analyses then generate similarities and differences among the Indonesia five main hubs and it conducts the typology transformation of hub function. There are 3 (three) typology found out, that are very potential, potential, and less potential. The result is Ngurah Rai Airport is the very potential airport to be transformed towards tourism quasi destination. Soekarno-Hatta, Juanda, and Hasanuddin Airport are the potential enough hub to be transformed, meanwhile, Kualanamu Airport is the less potential hub to be transformed towards tourism quasi destination.

Keywords: *hub, quasi destination, factors, airport city, typology*