

DARI LAPANGAN TERBANG TRADISIONAL HINGGA BANDARA INTERNASIONAL: SEJARAH DAN PERKEMBANGAN BANDARA

Rafli Ahmad Ramadhan¹, Dedi Irwanto²

Universitas Sriwijaya^{1,2}

raflirmdn6@gmail.com¹

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk menganalisis sejarah Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II di Palembang yang memiliki sejarah panjang sejak masa kolonial Belanda sebagai Bandara Talang Betutu dan terus berkembang hingga menjadi bandara internasional. Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahap yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran bandar udara SMB II terus mengalami perkembangan dari awalnya lapangan terbang tradisional, pangkalan militer, bandara sipil, pelabuhan udara, hingga ke bandar udara internasional. Sejak menjadi bandar udara internasional, bandara SMB II di integrasi antara pengembangan fasilitas bandar udara dan penyediaan transportasi massal modern seperti LRT berkontribusi signifikan terhadap peningkatan efisiensi sistem transportasi, pertumbuhan ekonomi lokal, serta kemajuan pembangunan di Sumatera Selatan. Simpulannya, Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi udara, tetapi juga berperan strategis sebagai penggerak pembangunan wilayah dan koneksi regional di Sumatera Selatan.

Kata Kunci: Bandara Internasional, Lapangan Terbang, Pangkalan Militer, Sultan Mahmud Badaruddin II, Talang Betoetoe.

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the history of Sultan Mahmud Badaruddin II Airport in Palembang, which has a long history dating back to the Dutch colonial era as Talang Betutu Airport and continues to develop into an international airport. This study uses a historical research methodology consisting of four stages: heuristics, criticism, interpretation, and historiography. The results of the study indicate that the role of SMB II Airport continues to develop from its initial role as a traditional airfield, military base, civil airport, airport, to an international airport. Since becoming an international airport, SMB II Airport has been integrated with the development of airport facilities and the provision of modern mass transportation such as LRT, contributing significantly to increasing the efficiency of the transportation system, local economic growth, and development progress in South Sumatra. In conclusion, Sultan Mahmud Badaruddin II Airport not only functions as an air transportation facility but also plays a strategic role as a driver of regional development and regional connectivity in South Sumatra.

Keywords: *Airfield, International Airport, Military Base Port, Talang Betoetoe, Sultan Mahmud Badaruddin II.*

PENDAHULUAN

Sejarah lapangan terbang, bandar udara atau penerbangan (airport) di Indonesia rata-rata masih bersifat militersentris karena produk lembaga angkatan udara, dalam konteks ini Angkatan Udara Republik Indonesia atau AURI. Sangat jarang, tulisan sejarah yang mengkaji penerbangan militer dan penerbangan sipil sebagai satu kesatuan sejarah yang saling berkaitan dalam proses kemunculannya. (Kurniawan, 2020)

Kajian ini mencoba melihat keduanya, pada kasus bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II (SMB II) di Palembang. Bandar udara SMB II juga berfungsi sebagai pusat integrasi antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta berbagai sarana utama dan penunjang yang mendukung operasionalnya, terkhusus untuk wilayah Kota Palembang dan Provinsi Sumatera Selatan.

Pada masa awal penerbangan, bandar udara hanya didefinisikan sebagai suatu padang rumput tempat sebuah pesawat dapat mendarat dari arah mana saja tergantung angin. Namun untuk bandar udara di Palembang berbeda perkembangannya. Bandar udara di Palembang awalnya hadir bersama dijadikan gemeente sejak 1 April 1906 mengalami perkembangan pesat. Salah satunya kebutuhan infrastruktur kota dalam menunjang potensi ekonomi dan wisata di masa kolonial tersebut. (Irwanto et al., 2025)

Karena kemajuan Kota Palembang yang sedemikian rupa,

maka perusahaan penerbangan, *Koninklijke Nederlandsch- Indische Luchtvaart Maatschappij* (KNILM) sejak tahun 1920 mulai merancang bandar udara pertama di Kota Palembang (Tanjung, 2015). KNILM mendapat konsensi sebidang tanah luas, bekas perkebunan, di daerah Marga Talang Kelapa, Dusun Talang Betutu (Talang Betoetoe). Namun, pembangunan bandar udara tersebut tidak segera dapat ditindaklanjuti mengingat transportasi udara di masa ini bukan suatu urusan yang mudah.

Menurut Tangkilisan (2015), walaupun sudah dikelola KNILM, penerbangan naik pesawat Fokker VII saat itu belum memiliki standar keamanan yang baik dan masih sangat berbahaya. Selain itu, harga tidak dalam sekali perjalanan masih cukup mahal. Baru kemudian sejak tahun 1932 ketika adanya kebutuhan serta potensi pasar penerbangan di Kota Palembang yang cukup besar, dan KNILM dapat berkembang, maka mulai dirancang dan dibangun landasan lapangan terbang Talang Betoetoe di Kota Palembang. Landasan terbang Talang Betoetoe ini dijadikan lapangan terbang komersial yang selesai dibangun tahun 1934 (Wiyana et al. 2020). Pada saat itu landasan pacu lapangan terbang Talang Betoetoe sepanjang 1.800 meter. Penerbangan komersil di lapangan terbang Talang Betoetoe ini melayani rute penerbangan berjadwal dari Batavia, Jakarta- Palembang PP. Pesawat yang digunakan bukan lagi jenis Fokker, tetapi Douglas DC-2 yang merupakan pesawat komersial berkipas sayap rendah (low wing) yang diproduksi oleh *Douglas Aircraft Company* pada 1930.

Penerbangan komersial di Lapangan Terbang Talang Betoetoe ini didukung oleh subsidi Pemerintah Hindia Belanda, sehingga KNILM dalam mengelola lapangan terbang Talang Betoetoe ini dapat beroperasi secara komersial sepenuhnya. Kota Palembang yang memiliki pertumbuhan ekonomi pesat saat itu, sangat mendukung sarana transportasi pesawat terbang Palembang-Batavia saat itu. Mobilitas naik pesawat di Talang Betoetoe sangat tinggi, terutama datang dari para pengusaha onderneming di Uluan Palembang serta para pejabat dan pegawai minyak di Plaju dan Sungai Gerong.

Namun operasi pesawat terbang komersial di Talang Betoetoe ini selanjutnya mengalami kemandekan, ketika masa pendudukan Jepang di Palembang. Pemerintah Pendudukan Jepang yang menyerbu Kota Palembang tanggal 12 Februari 1942, Lapangan Terbang Talang Betoetoe menjadi sasaran mortil Jepang. Selain itu dalam mempertahankan lapangan terbang dari pasukan Jepang ini, tentara Belanda banyak menanam ranjau di dalam tanah landasan. Sehingga, ketika Jepang mulai menguasai Palembang sejak 16 Februari 1942 lebih mengarahkan lapangan terbang Talang Betoetoe sebagai lapangan terbang militer (Andromeda *et al.*, 2024).

Untuk memasok tentara dan persenjataan, bahkan kendaraan tempur di Kota Palembang dalam menunjang Perang Asia Timur Raya. Lapangan Terbang Talang Betoetoe sebagai pangkalan militer untuk wilayah Pulau Sumatera, sehingga buruh romusa yang di Palembang disebut sebagai BPP Palembang (Badan Pembantu Pemerintah), sejak bulan November 1943 dikerahkan untuk

“membersihkan” dan memperluas lapangan terbang Talang Betoetoe. Mereka, tidak saja membuat berbagai lapangan terbang militer “baru”, seperti Betung, Sekojo, Tanjung Batu, dan Karang Endah, tetapi juga sejak bulan Mei 1944, diberi tugas khusus memperluas lapangan terbang Talang Betoetoe tersebut. Lapangan terbang Talang Betoetoe ini pada masa Jepang, juga dijadikan basis pendidikan militer Gyugun Angkatan Udara Palembang dalam mempersiapkan para perwira pengawal lapangan terbang.

Saat ini lapangan terbang Talang Betoetoe tersebut berubah menjadi bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II dengan segala fasilitas penunjang kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat terbang modern (Aida, 2023). Pada level paling dasar, bandar udara minimal harus memiliki landas pacu, sedangkan bandar udara dengan kapasitas lebih besar umumnya dilengkapi dengan beragam fasilitas tambahan yang diperuntukkan baik bagi penyelenggara layanan penerbangan maupun bagi pengguna jasa transportasi udara.

Pada konsep modern, bandar udara dianggap sebagai kawasan lapangan udara yang meliputi berbagai bangunan serta peralatan penunjang yang berfungsi sebagai sarana dasar untuk menjamin terselenggaranya pelayanan angkutan udara bagi masyarakat. Bandar udara di bawah otoritas Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang beroperasi di bidang layanan kebandarudaraan, dengan tanggung jawab utama dalam pengelolaan serta pengoperasian bandar udara. Dalam hal, in Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II berada dalam naungan PT. Angkasa Pura II. (Purwanto, 2019).

Bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II di Kota Palembang sebagai bandar udara modern tidak saja memiliki fasilitas udara, seperti landas pacu (runway), jalur penghubung pesawat (taxiway), area parkir pesawat (apron), serta berbagai sarana lain yang mendukung kegiatan operasional penerbangan. Tetapi juga memiliki fasilitas bagian darat, mencakup terminal penumpang yang terdiri atas ruang tunggu, area restoran, dan area parkir kendaraan. Fasilitas parkir tersebut disediakan untuk kendaraan penumpang yang digunakan dalam aktivitas penjemputan, pengantaran, maupun penitipan selama pemilik kendaraan berada di luar kota atau luar negeri. (Yuniar *et al.*, 2021)

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian sejarah yang dilakukan dengan observasi langsung. Metodologi penelitian sejarah merupakan langkah-langkah sistematis yang digunakan untuk meneliti, menganalisis, dan merekonstruksi peristiwa masa lalu berdasarkan sumber-sumber sejarah yang tersedia.

Tujuan utama metode ini adalah memperoleh pemahaman yang akurat dan objektif mengenai kejadian sejarah serta menjelaskan hubungan sebab-akibat dalam perkembangan suatu peristiwa. Dalam penelitian ini, metode penelitian sejarah diterapkan untuk mengamati dan menganalisis Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang secara langsung serta membandingkan hasil penelitian dengan studi sebelumnya.

Penelitian ini juga menggunakan metodologi penelitian studi pustaka Metodologi penelitian studi pustaka adalah metodologi

penelitian dengan mengumpulkan, menganalisis, serta menginterpretasikan data dari berbagai sumber tertulis, seperti sumber buku, jurnal, dokumen, artikel ilmiah, dan sumber tertulis lainnya sesuai dengan fokus penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Talang Betoetoe Lapangan Komersial Awal di Palembang

Talang Betoetoe sebenarnya nama sebuah ladang kosong yang ada di dusun Talang Betoetoe, Marga Talang Kelapa yang dahulu masuk dalam *Onderafdeeling Banjoeasin en Koeboestrekken*. Awalnya, topografi bandara tersebut berasal dari kata “talang”, yang artinya wilayah dengan kontur tinggi dan tidak terendam air. Karena beberapa wilayah Palembang dulu banyak daerah rawa yang disebut “lebak”.

Tanah “talang” merupakan tanah agak tinggi yang dimanfaatkan untuk perkebunan tanami pohon-pohon besar, seperti duku, durian, rambutan, mangga dan juga karet atau kelapa sawit. Kebun tersebut lebih banyak bersifat bukan perkebunan luas, melainkan perkebunan keluarga.

Selanjutnya, kata “Betoetoe” atau “betutu” mengacu pada jenis ikan sungai khas wilayah Palembang. Jenis ikan betutu yang merupakan ikan air tawar banyak hidup di Sungai Musi, Kota Palembang. Ikan betutu (*Oxyeleotris marmorata* Bleeker) memiliki daging tebal berwarna putih yang lezat, dan banyak dicari karena kandungan gizinya yang tinggi (Jiang, 2025). Ikan ini juga dikenal dengan julukan “ikan malas” atau “ikan hantu” karena penampilannya yang seram dan kebiasaannya untuk diam di dasar sungai.

Menurut Haiyang et al. (2025), karakteristik fisik ikan betutu dengan mulut lebar, gigi kecil tajam, serta tubuh yang ditutupi sisik kecil berwarna coklat kehitaman dengan pola bercak-bercak. Ikan betutu memiliki daging yang dipercaya dapat menghaluskan kulit dan menjaga awet muda karena kandungan vitamin Enya. Sehingga, bermanfaat bagi kesehatan antara lain untuk menghaluskan kulit, mempercepat penyembuhan luka, dan meningkatkan vitalitas. Ikan betutu termasuk ikan langka karena harganya yang cukup mahal, bisa mencapai ratusan ribu rupiah per kilogram.

Pada masa Hindia-Belanda, Dusun Talang Betoetoe, merupakan wilayah luar administratif Kota Palembang. Namun, pada masa Jepang, kawasan Talang Betoetoe dimasukkan dalam wilayah Kota Palembang. Sejak tahun 1934, Talang Betoetoe dijadikan lapangan terbang komersial. Namun, pada masa Pendudukan Jepang, Lapangan Terbang Talang Betoetoe dijadikan lapangan terbang militer.

Setelah kemerdekaan 1945, Lapangan Terbang Talang Betoetoe tetap dikelola sebagai pangkalan militer udara Angkatan Udara RI. Namun, pasca pengakuan kedaulatan, sejak 1 Januari 1950, Lapangan Terbang Talang Betoetoe dikembalikan sebagai lapangan udara sipil. Namun, disatu sisi pada tahun 1950 tersebut hingga tahun 1963, ada dualisme kepengurusan Lapangan Terbang Talang Betoetoe, satu sisi di bawah kuasa Angkatan Udara sebagai pangkalan udara militer. Namun pada sisi lainnya berada pada naungan Dinas Perhubungan sebagai lapangan terbang sipil. Artinya Lapangan Terbang Talang Betoetoe dijadikan

join airport, lapangan terbang bersama. Tetapi menariknya, dalam dekadensi tahun 1960-an, Lapangan Terbang Talang Betoetoe, terus dikembangkan lebih lanjut untuk melayani penerbangan sipil, dengan perbaikan infrastruktur dan penambahan fasilitas (Lestari. D., & Sari. S, 2021).

Sejak tanggal 1 Januari 1970, Lapangan Terbang Talang Betoetoe berubah menjadi Pelabuhan Udara (Pelud) Talang Betoetoe berada pada naungan dan dikelola oleh manajemen BUMN, PT. Angkasa Pura II dan mengalami berbagai pembaruan, salah satunya dijadikan bandara resmi bertaraf internasional. Sejak tanggal 13 April 1985, Pelabuhan Udara Talang Betoetoe diubah nama menjadi Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II sesuai SK Menteri Perhubungan no 76/AU.104/PHB-85. Nama bandara diubah untuk menghormati Sultan Mahmud Badaruddin II, sultan terakhir Palembang yang berjuang melawan penjajahan Belanda. Sultan Mahmud Badaruddin II, setahun sebelumnya, tahun 1984 dijadikan pahlawan nasional pertama dari Sumatera Selatan.

Modernisasi Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II

Menurut Setelah diubah menjadi bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II tahun 1985. Berbagai pengembangan dilakukan, pada tahun 1990, dilakukan pengembangan besar-besaran untuk landasan pacu, terminal penumpang, dan fasilitas lainnya. Pada pembangunan tahun 1990 tersebut proyek besar renovasi bandar udara dilakukan. Tidak main-main, anggaran untuk renovasi tersebut bahkan mencapai 366 miliar dari

investasi asing dan 251 miliar ditambah 119 miliar bersumber dari dana APBN.

Pembangunan bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II tahun 1990 dilakukan dalam memperluas landasan pacu yang awalnya hanya memiliki luas 300 x 60 meter menjadi 3.000 x 60 meter. Area parkir kendaraan juga diperluas hingga mampu menampung 1.000 kendaraan. Gedung terminal bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II dibangun dengan tiga lantai yang dapat diisi oleh 1,2 ribu penumpang dilengkapi *aerobridge* dan terminal kargo.

Pembangunan bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II tahun 1990 ini juga menjadi bandar udara internasional dengan kapasitas pesawat Airbus A330, Airbus A330neo, Boeing 747, Boeing 777. Pembangunan juga dilakukan pada akses menuju bandar udara melalui pembangunan jalan tol Indralaya-Palembang-Bandara SMB II. Pada awal Januari 1990, gedung terminal baru diresmikan. Perubahan fundamental, terjadi ketika Provinsi Sumatera Selatan ditunjuk dan terpilih sebagai tuan rumah PON (Pekan Olahraga Nasional) XVI tahun 2004. Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan dengan bantuan pemerintah pusat memperbesar bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II. Sejak tahun 2005, bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II mengalami ekspansi besar-besaran, dengan pembangunan terminal baru dan penambahan berbagai fasilitas modern untuk mendukung penerbangan internasional. Setelah ada bandara baru, seluruh aktivitas penerbangan komersial dipindah ke Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II yang lebih

keren dan canggih. Sehingga, kemudian bandara Talang Betoetoe "lama" dimanfaatkan sebagai lokasi Pangkalan Udara Sri Mulyono Herlambang yang menjadi markas TNI-AU serta menjadi tuan rumah latihan militer internasional.

Kini, Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II memainkan peran penting dalam mendukung perekonomian dan pariwisata Sumatera Selatan. Bandara ini melayani berbagai rute penerbangan domestik dan sempat juga internasional, menghubungkan Palembang dengan kota-kota besar di Indonesia serta negara-negara tetangga. Perkembangan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II dari lapangan terbang sederhana menjadi bandara internasional modern. Mencerminkan perjalanan panjang dan dinamis dalam sejarah transportasi udara di Indonesia. Serta menjadi simbol kemajuan dan pintu gerbang utama bagi wisatawan yang ingin menjelajahi keindahan dan kekayaan budaya Sumatera Selatan.

Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II selanjutnya dilengkapi dengan landasan pacu (runway) berukuran 3.000 x 45 meter yang berpermukaan aspal. Pengembangan infrastruktur bandara mencakup perpanjangan landasan pacu menjadi 3.000 x 60 meter, pembangunan area parkir kendaraan seluas 20.000 meter persegi dengan kapasitas sekitar 1.000 unit, serta pembangunan terminal penumpang tiga lantai seluas 13.000 meter persegi yang dapat menampung hingga 1.250 penumpang. Selain itu, fasilitas bandar udara meliputi garbarata (*aerobridge*), terminal kargo, serta berbagai bangunan penunjang lainnya seluas 1.900 meter persegi.

Pada tahun 2024, status bandara SMB II menjadi bandara nasional sejalan dengan program pemerintah “Bangga Berwisata di Indonesia” (BBWI), yang bertujuan untuk mendorong peningkatan kunjungan wisatawan domestik. Pada tahun berikutnya, yaitu 2025, status bandara kembali dinaikkan menjadi bandara internasional dengan harapan dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di wilayah Sumatera Selatan.

Modernisasi Fasilitas Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, setiap bandar udara diwajibkan memiliki fasilitas utama yang berfungsi untuk mendukung keselamatan dan keamanan penerbangan serta pelaksanaan layanan jasa kebandarudaraan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan. Ketersediaan fasilitas ini merupakan keharusan, karena ketidaklengkapan atau ketidaksesuaian fasilitas dapat menimbulkan risiko bagi keselamatan operasional penerbangan, terutama selama proses lepas landas dan pendaratan pesawat (Nugroho, 2024).

Seiring dengan meningkatnya tingkat pendapatan masyarakat di Kota Palembang, terdapat kecenderungan peningkatan mobilitas penduduk untuk melakukan perjalanan udara sesuai dengan preferensi dan kemampuan ekonomi mereka, baik menuju destinasi domestik maupun internasional. Kondisi ini berimplikasi pada meningkatnya permintaan terhadap layanan transportasi udara. Umumnya, setiap bandar udara dilengkapi dengan berbagai fasilitas

yang ditujukan untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa, khususnya penumpang yang akan berangkat atau tiba dari berbagai tujuan. Fasilitas tersebut meliputi ruang tunggu penumpang serta sarana pendukung lainnya yang menunjang operasional bandara, termasuk aktivitas ekonomi masyarakat seperti usaha kecil dan menengah, area parkir, dan layanan komersial lainnya. Ketersediaan fasilitas tersebut tidak hanya memengaruhi minat masyarakat dalam memanfaatkan layanan bandara untuk bepergian atau berwisata, tetapi juga berpotensi memberikan kontribusi terhadap peningkatan pendapatan bandara, pemerintah daerah, serta masyarakat setempat (Oktavia. N, 2023).

Ruang tunggu merupakan fasilitas esensial di terminal bandar udara yang berfungsi sebagai area bagi penumpang untuk menanti keberangkatan pesawat. Fasilitas ini umumnya dilengkapi dengan sarana penunjang, termasuk tempat duduk, toilet, fasilitas ibadah, serta kafe atau area makan. Dalam konteks operasional, ruang tunggu diklasifikasikan sebagai *Restricted Public Area*, yaitu area dalam bandar udara yang dapat diakses oleh masyarakat umum dengan pembatasan tertentu. Area ini terletak di bagian dalam terminal dan difungsikan untuk melayani penumpang, baik yang akan berangkat maupun yang baru tiba (Nugroho, 2024).

Salah satu bandar udara di Indonesia yang berstatus internasional dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, serta menjadi titik transit bagi berbagai maskapai penerbangan dalam melayani transportasi penumpang maupun

kargo, adalah Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II yang berlokasi di Kota Palembang (Oktavia, 2023).

Peranan Modernisasi Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II di Bidang Ekonomi

Transportasi udara dikembangkan oleh pemerintah sebagai salah satu alternatif dalam sistem moda transportasi, karena dianggap sebagai sarana yang paling efektif untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat (Sulasman, 2013).

Pesatnya perkembangan Kota Palembang telah mendorong banyak orang untuk datang dengan berbagai tujuan, termasuk kegiatan bisnis, pendidikan, pariwisata, dan lainnya. Pertumbuhan kota ini tidak lepas dari peran signifikan kemajuan ekonomi di wilayah penyangga, baik di tingkat kota maupun kabupaten di Provinsi Sumatera Selatan, yang kaya akan sumber daya alam, mencakup sektor pertanian, perkebunan, kehutanan, dan pertambangan. Apabila potensi tersebut dimanfaatkan dan dikelola secara efektif, hal ini berpotensi mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi serta pendapatan bagi daerah, negara, dan masyarakat, khususnya di Kota Palembang, serta secara keseluruhan di wilayah Provinsi Sumatera Selatan (Oktavia, 2023).

Sumber daya alam yang dihasilkan tersebut dipasarkan tidak hanya di wilayah Sumatera Selatan, tetapi juga ke berbagai daerah lain di dalam negeri bahkan hingga ke luar negeri. Proses distribusi komoditas tersebut dapat dilakukan melalui jalur darat, laut, sungai, maupun udara. Meskipun transportasi udara memiliki biaya yang relatif lebih

tinggi dibandingkan moda lainnya, namun menawarkan kecepatan yang lebih baik, terutama untuk pengangkutan komoditas yang mudah rusak. Oleh karena itu, diperlukan sarana dan prasarana yang memadai untuk menunjang aktivitas distribusi barang, komoditas, dan penumpang, baik yang datang maupun yang diberangkatkan ke daerah atau negara lain. Fasilitas tersebut mencakup keberadaan bandar udara beserta infrastruktur pendukungnya, sehingga kegiatan penerbangan baik pendaratan (landing) maupun lepas landas (take off) dapat berlangsung secara aman dan nyaman (Putri, 2020).

Semakin besar volume produksi komoditas di suatu daerah, maka semakin tinggi pula frekuensi pengangkutan barang tersebut untuk dipasarkan ke daerah atau negara lain. Kondisi ini berdampak pada meningkatnya kebutuhan terhadap moda transportasi udara, khususnya layanan kargo, serta frekuensi kedatangan dan keberangkatan pesawat yang mengangkut komoditas tersebut. Hal ini semakin relevan apabila pasar lokal di daerah asal telah mengalami kejemuhan. Sebaliknya, pesawat yang datang ke daerah tersebut juga membawa berbagai komoditas untuk dipasarkan secara lokal. Aktivitas ini berimplikasi positif terhadap perkembangan perekonomian daerah, karena dapat meningkatkan pendapatan asli daerah melalui pajak, retribusi, dan sumber pendapatan lainnya, serta mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat sekitar bandar udara melalui pengembangan usaha kecil dan menengah (Oktavia, 2023).

Bandar udara merupakan elemen vital yang memiliki peran strategis dalam menunjang

pelaksanaan pembangunan, khususnya pada sektor ekonomi. Secara konseptual, bandar udara adalah suatu area di daratan atau perairan dengan batas wilayah tertentu yang difungsikan sebagai lokasi untuk lepas landas dan pendaratan pesawat, proses naik turun penumpang, serta kegiatan bongkar muat barang dan perpindahan transportasi antar- maupun intramoda. Kawasan bandar udara dilengkapi dengan sarana keselamatan dan keamanan penerbangan, beserta berbagai fasilitas utama dan penunjang lainnya. Kehadiran bandar udara memiliki peran penting dalam mempermudah aktivitas perekonomian yang berpotensi mendorong pertumbuhan serta perkembangan suatu daerah (Nurhayati, 2023).

Kegiatan operasional di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, khususnya dalam aspek bongkar muat barang, telah dikelola secara baik dan profesional sehingga memberikan dampak positif terhadap perkembangan perekonomian masyarakat Palembang. Dampak tersebut terutama dirasakan oleh sektor Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) yang bergerak di bidang pertanian, perdagangan, industri kecil, serta transportasi darat dan sektor terkait lainnya (derived demand). Selain itu, peningkatan aktivitas pengangkutan penumpang juga menunjukkan adanya pertumbuhan minat masyarakat dalam menggunakan layanan transportasi udara (Oktavia, 2023).

Perkembangan ini berimplikasi pada peningkatan pendapatan bagi perusahaan pengelola bandara maupun Pemerintah Kota Palembang, terutama melalui penerimaan pajak,

retribusi, dan sumber pendapatan lainnya. Semakin baik dan profesional pengelolaan kegiatan di lingkungan bandara, maka semakin tinggi pula tingkat kepercayaan dan minat masyarakat untuk memanfaatkan layanan yang tersedia. Efisiensi dalam pengelolaan juga berpotensi menekan biaya jasa penerbangan bagi konsumen, yang pada akhirnya dapat meningkatkan keuntungan perusahaan, memperkuat dinamika perekonomian daerah, serta mendorong terciptanya kemakmuran masyarakat Palembang (Handi *et al.*, 2024).

LRT sebagai Akomodasi Transportasi Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II

Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II merupakan salah satu bandar udara utama yang berlokasi di Provinsi Sumatera Selatan. Lokasinya yang berada di kawasan pinggiran kota menyebabkan calon penumpang membutuhkan sarana transportasi tambahan untuk mencapai ke lokasi bandara. Kondisi geografis tersebut menjadi tantangan tersendiri bagi penumpang, karena jarak tempuh menuju bandara relatif jauh. Selain itu, kondisi akses jalan menuju bandara sering mengalami kemacetan, dan kualitas udara di sekitarnya kerap kurang baik, sehingga dapat menimbulkan ketidaknyamanan bagi para pengguna jasa bandar udara. (Utami, 2024).

Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan berkomitmen untuk menangani berbagai permasalahan yang kerap dihadapi oleh masyarakat Kota Palembang. Salah satu langkah strategis yang ditempuh ialah penyediaan sarana transportasi yang aman, cepat, terjangkau, bebas

kemacetan, dan mampu menjamin kenyamanan bagi para pengguna jasa.. Dalam rangka tersebut, pemerintah menghadirkan moda transportasi *Light Rail Transit* (LRT) sebagai solusi transportasi massal yang diharapkan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat secara efektif dan efisien.

Light Rail Transit (LRT) adalah sistem angkutan cepat berbasis rel terpadu yang beroperasi di Kota Palembang. Berdasarkan keterangan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, LRT Sumatera Selatan berperan sebagai sistem transportasi massal berbasis rel yang menghubungkan Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II dengan Kawasan Kompleks Olahraga Jakabaring. Pembangunan infrastruktur ini ditujukan untuk menyediakan moda transportasi pendukung bagi masyarakat Palembang dan sekitarnya, dengan sasaran utama meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi mobilitas antarwilayah (Utami, 2024).

Pemerintah berharap bahwa penyediaan transportasi *Light Rail Transit* (LRT) dapat mengatasi berbagai permasalahan yang dihadapi masyarakat sekaligus memberikan tingkat kepuasan yang tinggi terhadap layanan transportasi yang digunakan. Untuk mencapai tujuan tersebut. Pemerintah bersama PT Kereta Api Indonesia Divisi III Palembang memiliki tanggung jawab untuk menyediakan fasilitas yang memadai, baik di stasiun keberangkatan dan stasiun tujuan, maupun di dalam kabin LRT itu sendiri. Fasilitas yang disediakan meliputi kursi penumpang, akses Wi-Fi, tempat pengisian daya perangkat elektronik, mushola, toilet, eskalator, dan

fasilitas pendukung lainnya guna menunjang kenyamanan dan kepuasan pengguna layanan (Royan et al., 2021).

Light Rail Transit (LRT) sering diidentifikasi sebagai solusi efektif untuk mengurangi kemacetan di daerah perkotaan sekaligus meningkatkan aksesibilitas transportasi. Selain itu, LRT juga berperan sebagai moda transportasi alternatif menuju bandar udara, di mana sebagian besar pengguna memilih layanan ini untuk menghemat waktu dan mempercepat perjalanan agar tidak terlambat menghadiri jadwal penerbangan. LRT Bandar Udara merupakan sistem *Light Rail Transit* yang secara langsung terhubung dengan bandar udara, menggunakan jalur rel ringan yang memudahkan perjalanan antara pusat kota dan bandar udara. Sistem ini dirancang untuk meningkatkan keterjangkauan serta efisiensi transportasi udara dengan menyediakan opsi transportasi umum yang cepat, nyaman, dan andal. Konektivitas langsung antara LRT dan bandar udara ini membantu memperlancar pergerakan penumpang dan barang tanpa mengalami hambatan akibat kemacetan lalu lintas di jalan raya (Nurhafiza, 2024).

SIMPULAN

Masyarakat Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II di Palembang memiliki sejarah panjang sejak masa kolonial Belanda sebagai Bandara Talang Betutu dan terus berkembang hingga menjadi bandara internasional dengan fasilitas lengkap yang mendukung aktivitas penerbangan dan mobilitas masyarakat. Bandara ini memegang peranan strategis dalam mendukung

pertumbuhan ekonomi daerah, khususnya melalui peningkatan aktivitas pengangkutan penumpang dan kargo yang berdampak positif pada pendapatan daerah serta pengembangan usaha kecil dan menengah di sekitar bandara.

Lokasi bandara yang berada di ujung kota menimbulkan tantangan aksesibilitas bagi pengguna jasa, sehingga pemerintah Provinsi Sumatera Selatan mengembangkan sistem transportasi *Light Rail Transit* (LRT) yang menghubungkan bandara dengan pusat kota dan kawasan lainnya. LRT ini diharapkan mampu mengatasi kemacetan, mempercepat perjalanan, dan meningkatkan kenyamanan pengguna, sehingga mendukung kelancaran mobilitas masyarakat dan kegiatan ekonomi di wilayah Palembang.

Secara keseluruhan, integrasi antara pengembangan fasilitas bandar udara dan penyediaan transportasi massal modern seperti LRT berkontribusi signifikan terhadap peningkatan efisiensi sistem transportasi, pertumbuhan ekonomi lokal, serta kemajuan pembangunan di Sumatera Selatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aderoben, A., Septiansi, I., and Syarifuddin, S. (2024). Strategi Perang Antara Belanda Melawan Invasi Jepang Di Palembang Dan Dampaknya Terhadap Lingkungan. *Fajar Historia: Jurnal Ilmu Sejarah Dan Pendidikan*. 8(2). 212-32. <https://doi.org/10.29408/fhs.v8i2.24822>.
- Aida, R., & Meilani, I. (2023). Case Study of the Merger of Military Airports in Commercial Aviation at Jenderal Ahmad Yani International Airport Semarang.

Qistina: Jurnal Multidisiplin Indonesia, 2(1), 355-364
<https://doi.org/10.57235/qistina.v2i1.475>

Handi, H., Nurhablisyah, N., & Saptodewo, F. (2024). Produksi Film Dokumenter Sejarah Bandara Kemayoran Berjudul Landasan Pacu Penuh Rindu. *Cipta*, 3(1), 31-48. <https://doi.org/10.30998/cipta.v3i1.2830>

Irwanto, D., & Alian, S. (2014). *Metodologi dan Historiografi Sejarah*. Yogyakarta: Eja Publisher.

Irwanto, D., Panji K. A. R., Oskandar, D. (2025). *Kantor Wali Kota Palembang dari Masa ke Masa*. Palembang: Noer Fikri Offset.

Jiang, X. L., and Wang, L. T., (2025), Origins and geographic dissemination of *Oxyeleotris marmorata*, molecular evidence and ecological adaptation, *Bioscience Methods*, 16(4). 173-182. doi: <https://bioscipublisher.com/index.php/bm/article/view/4026>

Kurniawan, D. A. (2020). Menelusuri Jejak Awal Penerbangan di Indonesia (1913-1950-AN). *MOZAIK Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 10(2). <https://doi.org/10.21831/moz.v10i2.32458>

Liu, H., Yao, J., Dong, M., Yi, M., & Liu, W. (2025). Chromosome-level genome assembly of the marble goby (*Oxyeleotris marmorata*). *Scientific data*, 12(1), 1596. <https://doi.org/10.1038/s41597-025-05878-w>

Nurhafiza, T., & Istiyani, Y. (2024). Pengaruh Light Rail Transit (LRT) Terhadap Ketepatan Waktu Keberangkatan

- Penumpang di Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. *Journal of Humanities Education Management Accounting and Transportation*, 1(2). <https://doi.org/10.57235/hemat.v1i2.2591>
- Oktavia. N. (2023). Pengaruh Keberadaan Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Terhadap Perekonomian Kota Palembang. Skripsi. Fakultas Ekonomi: Universitas Sriwijaya. <https://share.google/2ehcw3WvyQPuxjTeL>
- Purwanto, H., & Sunandar, A. (2019). Analisa Perencanaan Runway Taxiway dan Apron Pada Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang Menggunakan Metode FAA (Federal Aviation Administration). *Jurnal Deformasi*, 4(1), 21-30. <https://doi.org/10.31851/deformasi.v4i1.2971>
- Putri, N. A., & Utami, C. S. M. (2020). Pangkalan Udara Adi Sutjipto Yogyakarta: Perkembangan Fungsi Lapangan Udara Dari Militer Menjadi Penerbangan Sipil Tahun 1964-2004. *Journal of Indonesian History*, 9(1), 76-83. <http://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/jih>
- Royan, N., Setiawati, M., & ebryanto, M. (2021). Tingkat Layanan Transportasi LRT (Area Ampera dan Bandara SMB II) Perpindahan Moda Angkutan. *Bearing: Jurnal Penelitian dan Kajian Teknik Sipil*, 7(1), 29-34. <https://doi.org/10.32502/jbearing.3654202171>
- Sulasman, S. (2013). Studi Produktifitas Dan Kualitas Pembangunan Taxiway Peningkatan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II. *PILAR*, 9(2). <https://doi.org/10.53893/pilar.v9i2.210>
- Tangkilisan, Y. B. (2015). *Penerbangan Perintis di Indonesia*. Jakarta: Penaku.
- Tanjung, I. L. (2015). *The Indonesianization of the Symbols of Modernity in Plaju (Palembang)*. BRILL. In: Cars, Conduits, and Kampongs. 300-322. https://doi.org/10.1163/9789004280724_013
- Utami, I. M., & Meilani, I. (2024). Pengaruh Fasilitas LRT terhadap Kepuasan Penumpang menuju Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. *Railway Journal*, 1(2), 8. <https://doi.org/10.47134/railway.v1i2.2608>
- Wiyana, B., Purwanti, R., & Irwanto, D. (2020). *Sarana Transportasi Tradisional: Koleksi Museum Negeri Sumatera Selatan*. Palembang: Museum Negeri Sumatera Selatan.
- Yuniar, D. C., Putra, B. W., Febiyanti, H., Oka, I. G. A. A. M., Munir, M. S., Destyana, M. E., Hafied, M. A., Azzahra, V. N., Azzahra, N. (2021). Sosialisasi Edukasi Kegiatan yang Membahayakan Pesawat di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandara SMB II Palembang. *Darmabakti: Jurnal Inovasi Pengabdian dalam Penerbangan*, 2(1), 8-13. <https://share.google/XCCgpaztXOTfHToAx>