

Apa itu Aerotropolis, dan Mengapa Pembangunannya Harus Dihentikan?

Oleh: Rose Bridger, Maret 2015

Di seluruh dunia, sebuah pembangunan besar disebut 'aerotropolis', atau kota bandara, sedang dibangun, direncanakan dan diumumkan. Kota-kota baru ini bukanlah sebuah pemukiman untuk masyarakat. Itu adalah suatu bentuk perkotaan baru yang memungkinkan pertumbuhan eksplosif dalam penerbangan pariwisata mandiri dan perdagangan. Proyek Aerotropolis bervariasi dalam skala dan fokus sektoral, tetapi menangkap semua definisi adalah Bandar Udara sentris pembangunan perkotaan. Berkerumun di sekitar bandara yang sudah ada atau baru, pengembangan komersial terintegrasi dengan layanan udara. Penumpang bandara disalurkan melalui pusat perbelanjaan, hotel, kompleks hiburan dan tempat-tempat budaya. Manufaktur, perakitan, logistik dan fasilitas pergudangan terkait dengan operasi kargo bandara. Sebuah aerotropolis yang lengkap mungkin juga termasuk blok kantor, tempat tinggal, rekreasi ruang hijau dan pertanian. Perencanaan dan permukaan jaringan transportasi spasial mendukung bandara sebagai simpul pusat dari aerotropolis tersebut.

Pengembangan gaya Aerotropolis dimulai di Eropa dan Amerika Serikat pada tahun 1990-an, terutama di sekitar Schiphol, Munich dan bandara Dallas/Fort Worth. Sekarang sudah berkembang biak di seluruh dunia, pada berbagai tahap perencanaan dan konstruksi. Situsnya berkisar dalam skala dari beberapa hektar sampai 100 kilometer persegi atau lebih. Skema Aerotropolis kecil termasuk The Circle¹, saat ini sedang dalam konstruksi yang bergabung dengan Bandara Zurich, yang akan memiliki 18 hektar ruang bisa digunakan, dan Zona Kewirausahaan Bandara Kota Manchester di Inggris utara, yang terdiri dari sejumlah situs yang meliputi total 116 hektar². Proyek Aerotropolis terbesar di dunia mengalokasikan lahan jauh melebihi kebutuhan untuk operasi bandara, termasuk Kuala Lumpur, di mana bandara menduduki 100 kilometer persegi tanah³, Bandara Denver di Amerika Serikat dengan perencanaan pembangunan di atas 137 kilometer persegi⁴ dan bandara baru di Dubai, Al Maktoum, yang telah dialokasikan sepenuh 140 kilometer persegi⁵.

Pendapatan Non-aeronautika

Dalam banyak contoh besar, lahan aerotropolis yang dimiliki oleh bandara, dan pendapatan, disebut sebagai 'pendapatan non-aeronautika', dari fasilitas di lahan ini, dioperasikan oleh bandara atau melalui sewa dan konsesi, digunakan untuk mengurangi biaya untuk penerbangan (seperti untuk pendaratan dan navigasi) untuk mendorong mereka untuk

menggunakan bandara, dan untuk pembaharuan bandara dan ekspansi. Beberapa bandara juga menuai pendapatan non-aeronautika dari lahan yang tidak dibangun di atasnya. Lapangan golf yang ada di mana-mana dan pendapatan non-aeronautika dari pertanian termasuk perkebunan kelapa sawit Bandara Kuala Lumpur⁶. Denver dan Dallas/Fort Worth adalah situs aerotropolis terbesar di Amerika Serikat, dan, di samping pengembangan komersial, juga menerima penghasilan besar dari sumur minyak dan gas⁷. Alokasi lahan untuk generasi pendapatan non-aeronautika aerotropolis adalah bentuk dukungan negara untuk penerbangan, industri pendukung, serta penerbangan terkait / bisnis yang bergantung.

Mesin Ekonomi?

Proyek Aerotropolis mengaku bertindak sebagai 'mesin ekonomi' yang membangkitkan pertumbuhan di wilayah yang lebih luas, tetapi tujuan utamanya adalah untuk memaksimalkan kegiatan dalam aerotropolis tersebut. Sebuah hubungan simbiosis antara pertumbuhan bandara dan pembangunan komersial sekitarnya didirikan. Pembangunan di situs aerotropolis dipilih atas dasar bahwa hal itu akan menggunakan layanan penerbangan dan dengan demikian meningkatkan penumpang dan kargo. Aerotropolis yang mungkin mengakibatkan pertumbuhan ekonomi, tetapi perusahaan kecil dan menengah setempat akan terpinggirkan sebagaimana perkembangan menyajikan pertumbuhan dan keuntungan dari perusahaan-perusahaan transnasional termasuk produsen pesawat, penerbangan, perusahaan minyak, konstruksi, perusahaan beton dan aspal, perusahaan keamanan, pariwisata internasional dan Hotel konsorsium dan rantai ritel global menjual merek-merek global. Manfaat ekonomi dari aerotropolis juga harus ditimbang terhadap pembebasan pajak yang universal pada bahan bakar untuk penerbangan internasional.

Perkembangan Aerotropolis bertujuan untuk menjadi serba lengkap dan promosi mereka sebagai 'destinasi'⁸ - di mana penumpang dapat berbelanja, makan, tinggal di hotel, menikmati kegiatan budaya dan hiburan dan melakukan pertemuan bisnis - memungkiri klaim untuk merangsang perekonomian wilayah tuan rumah. Selain itu, dalam banyak kasus fasilitas di lahan bandara tidak hanya ditargetkan pada penumpang udara, tetapi juga kota-kota besar sekitarnya dan kota kecil, yang mereka terhubung oleh jalan raya utama. Sebagai contoh, outlet mall 85-toko yang direncanakan di atas lahan milik Bandara Kanada Edmonton yang dirancang untuk menarik warga setempat juga, yang mungkin akan lebih mudah untuk mengakses dari pusat perbelanjaan kota⁹. Fasilitas di lahan bandara yang menarik masyarakat setempat menjadi terkuras daripada meningkatkan ekonomi lokal.

Ekonomi 'Daerah Kantong'

Banyak perkembangan aerotropolis terkait dengan zona ekonomi, terletak di dalam batas proyek, yang berdekatan atau dihubungkan oleh jalan raya. Zona ini, untuk mempromosikan perdagangan internasional, dengan berbagai nama, faktor pemersatu menjadi dukungan rakit dari keringanan pajak - memberikan penyewa keuntungan yang tidak adil atas usaha lain dan mengikis pajak basis - insentif lainnya, dan infrastruktur penghubung yang tak tertandingi. Contohnya termasuk Dube Tradeport IDZ (Kawasan Pengembangan Industri), bergabung dengan King Shaka Bandara di Afrika Selatan, yang menggambarkan dirinya sebagai 'jantung kemunculan Aerotropolis'¹⁰, beberapa Kawasan Ekonomi Khusus India (SEZs) terkait dengan bandara, termasuk Multimodal Internasional Cargo Hub dan Airport di Nagpur (MIHAN)¹¹. Di Inggris, penyewa dari Enterprise Zona di bandara Manchester dan Newquay diberikan diskon *Business Rate* sebesar £ 275.000 per bisnis yang memenuhi syarat¹².

Mega Proyek yang Merusak

Dalam hal skala dan anggaran perkembangan aerotropolis diantara mega proyek terbesar yang didorong oleh pemerintah dan perusahaan. Seiring dengan bandara itu sendiri, diperlukan 'infrastruktur jaringan' - jalan raya, jalur kereta api, pasokan air, telekomunikasi – yang harus disediakan. Bahkan gambaran yang lebih besar adalah bahwa proyek aerotropolis merupakan kunci komponen yang kerap kali terjadi di sebuah kompleks terintegrasi dari megaprojek yang merusak - jalan raya jalur ganda, kompleks industri, pelabuhan utama, logistik dan koridor perdagangan/pertumbuhan/perkembangan, yang semuanya wisata jarak jauh dan perdagangan dan pertumbuhan bergantung bahan bakar fosil.

- Bandara ketiga Istanbul adalah bagian dari kompleks mega proyek yang menghancurkan hutan dan pantai utara kota - yang terdiri dari jembatan ketiga di atas Bosphorus, jalan raya dan kanal yang menghubungkan Laut Hitam dengan Laut Marmara¹³. Bandara baru telah dijamin oleh Turki korporasi kredit terbesar sampai saat ini, sebesar 5,2 miliar dolar Amerika, hanya untuk proyek tahap pertama¹⁴. Area yang luas untuk ruang komersial termasuk rencana untuk ritel bebas pajak terbesar di dunia diatas 53.000 meter persegi¹⁵.
- Bandara King Shaka Aerotropolis adalah titik fokus dari mega proyek angkutan berorientasi: Pelabuhan Dagang Dube, pusat multimodal yang terintegrasi dengan ambisi untuk menjadi 'gerbang penting untuk Afrika Selatan'. Pada gilirannya, Pelabuhan Dagang Dube adalah komponen kunci dari 'industri kota terpadu' yang 'akan membantu menyediakan akses yang mudah dan *one-stop shop* untuk investor internasional, produsen dan industrialists'¹⁶ dan merupakan' bagian penting dari aliran

pemerintah dalam proyek pembangunan infrastruktur utama 'termasuk logistik dan koridor industri'¹⁷.

- Kuala Namu Aerotropolis, di pulau Sumatera Indonesia, yang akan diintegrasikan dengan dua pelabuhan, Belawan dan Kuala Tanjung, dan dukungan pengembangannya dari kawasan industri strategis dan Zona Ekonomi Khusus Sei Mangke¹⁸.

Kehilangan lahan pertanian, hutan dan habitat satwa liar

Urbanisasi gaya Aerotropolis ini memerlukan situs yang besar, lebih memilih lahan hijau, dan pertumbuhan imperatif yang menjalankan perkembangan ini adalah resep untuk perpindahan besar-besaran. Pembangunan besar-besaran di atas lahan besar di daerah pertanian mengakibatkan penggusuran masyarakat pedesaan, hilangnya tanah subur dan produksi pangan dan mengikis kedaulatan pangan di wilayah yang lebih luas. Situs lahan hijau yang tidak ditanami cenderung menjadi habitat satwa liar termasuk hutan, sehingga konstruksi mengancam kerugian besar keanekaragaman hayati dan deforestasi. Kota New Songdo di Korea Selatan, dianggap sebagai aerotropolis teladan oleh Dr. John Kasarda, advokat terkemuka dalam konsep dan perancang skema seluruh dunia, dibangun di atas lahan lumpur pasang surut sebelah Bandara Seoul Incheon¹⁹. Lahan reklamasi berarti hilangnya habitat yang unik untuk spesies yang rentan seperti burung camar Mongolia dan Black-faced Spoonbills²⁰.

Situs untuk perencanaan Bandara Kathmandu yang kedua, di Nijgadh, 80 kilometer persegi lahan yang didominasi hutan²¹. Pemerintah Nepal telah mengalokasikan hampir 5 juta US dollar untuk pekerjaan persiapan sebelum tahap konstruksi,²² termasuk memagari situs dan penebangan hutan, membersihkan lahan untuk persiapan investor Malaysia yang potensial.²³ Kementerian yang bertanggung jawab atas pembangunan bandara melaporkan bahwa mereka sedang berusaha untuk menyelesaikan perselisihan dengan penduduk setempat selama identifikasi wilayah bandara dan pemukiman kembali sebelum menyerahkan proyek kepada investors.²⁴

Pemindahan masyarakat pedesaan

Akuisisi lahan pertanian untuk aerotropolis kemungkinan untuk menggantikan masyarakat pedesaan dalam cara yang sama seperti perkembangan industri utama seperti pertambangan, bendungan, jaringan jalan raya, pabrik dan kompleks pariwisata dan perkebunan. Dalam banyak kasus, pembebasan lahan dilakukan secara agresif atau dipaksa, dan orang-orang

terlantar menerima kompensasi dan rehabilitasi paket yang tidak memadai. Berikut adalah beberapa contoh dari perencanaan pembebasan lahan utama untuk proyek aerotropolis:

- Di Taiwan, pengambilalihan lahan sebanyak 37 kilometer persegi, sebagian besar adalah lahan pertanian yang sangat subur, untuk Aerotropolis Taoyuan mengancam untuk memindahkan 46.000 orang. Skema ini termasuk rencana untuk sebuah wisata resor dengan hotel dan taman hiburan, konferensi, dan ruang pameran, pusat konvensi, tempat usaha, fasilitas R&D dan pabrik perakitan. Tapi tidak ada rencana yang jelas untuk besar sebesar ini, dan sekali lahan dikategorikan untuk komersial, nilainya meroket ke atas, melapisi kantong perusahaan konstruksi, bukti yang jelas bahwa aerotropolis adalah dalih untuk merampas lahan. Warga yang terkena dampak telah melakukan protes tak berujung menyerukan keadilan, sidang terbuka²⁵. Di India, akuisisi lahan pertanian untuk Aerotropolis Andal dan di Bandara Goa yang baru yang diusulkan di Mopa meliputi perkembangan komersial telah bertemu dengan protes berkepanjangan, selama bertahun-tahun, oleh masyarakat yang terkena dampaknya.²⁶ resistensi kuat ke aerotropolis di Aranmula di Kerala, di sawah dan lahan subur keanekaragaman hayati, terbukti berhasil, mencapai pembatalan izin lingkungan untuk proyek, yang telah diberikan secara illegal.²⁷
- Bandara Internasional Kilimanjaro di Tanzania mengklaim 110 kilometer persegi sebagai 'estate' nya, setelah yang berniat untuk mendirikan 'pusat perbelanjaan besar-besaran, hotel wisata kelas tinggi, pelabuhan bebas pajak, Zona Pengolahan Ekspor, lembaga pendidikan, gudang buatan, toko barang antik, lapangan golf dan permainan besar perternakan'.²⁸ 10.000 orang yang tinggal di Maasai, masyarakat *pastoralist (penggembala tradisional)* mungkin menghadapi penggusuran, dan mereka berbaris menentang proyek tersebut pada bulan Maret 2014.²⁹
- Bandara Kuala Namu dibuka di tengah-tengah 'yang tak kunjung lahan protes akuisisi di lima desa'.³⁰ Pembangunan jalan tol itu macet karena warga yang terkena menolak untuk menerima paket kompensasi.³¹ Sebuah iklan Bandara mengumbar 100 kilometer persegi tanah 'tersedia untuk pembangunan' di luar pagar bandara.³²
- Pada 25 September 2014 penduduk desa yang menentang akuisisi lahan untuk bandara baru di Yogyakarta di Kulonprogo memblokir jalan ke Jawa dengan batu dan tubuh mereka.³³ Dua minggu kemudian, 500 petani, sebagian besar perempuan, mengadakan protes lainnya, mereka tidak mau menjual tanah pesisir yang subur dimana mereka menghasilkan mata pencaharian yang baik dengan menanam sayuran, buah-buahan dan tanaman lainnya. Juru bicara mereka mengatakan: "Kami tidak ingin pindah. Kami ingin bertani, hidup dan mati disana".³⁴ Pusat Aviasi (CAPA), sebuah konsultan penerbangan terkemuka, menyatakan bahwa bandara baru 'akan

membutuhkan' 68 kilometer persegi lahan dan berdampak pada sekitar 2.800 rumah tangga.³⁵

- Pemerintah Ethiopia sekarang berada di dalam proses memilih situs seluas 144 kilometer persegi untuk bandara baru di Addis Ababa. Lima situs yang mungkin, juru bicara proyek yang menolak untuk disebutkan namanya, akan disampaikan kepada pemerintah untuk pengambilan keputusan, yang semuanya di sebelah tenggara kota, termasuk daerah yang lahan pertaniannya luas, dan akan memerlukan relokasi lebih dari 10.000 orang. Identifikasi situs yang memungkinkan untuk 'pusat mega proyek' yang berdiri agak jauh dari masyarakat akan terpengaruh. Menggunakan citra satelit.³⁶

Masyarakat terpinggirkan

Sebagian besar proyek aerotropolis yang antidemokrasi, komunitas tuan rumah yang sebagian besar dikeluarkan dari proyek pemerintahan yang signifikansi strategisnya sangat besar. Bandara, atau konsorsium, diberikan otonomi tingkat tinggi dari seluruh situs. Dalam banyak kasus investor asing, pemegang saham utama, menempatkan proyek lebih jauh dari kontrol masyarakat setempat. Misalnya, *Beijing Construction Engineering Group* (BCEG) adalah mitra ekuitas di Bandara Kota Manchester. India memperdalam hubungan bilateral dengan Singapura, yang telah muncul sebagai investor utama di Andal Aerotropolis di Bengal Barat.³⁷ Bagian dari alasan untuk proyek adalah untuk mengakses sabuk batubara terdekat.³⁸

GVK, konglomerat India dan salah satu operator bandara swasta terbesar di India, adalah mitra dalam perencanaan bandara baru untuk Yogyakarta di Indonesia, Kulonprogo, yang pembebasan lahan saat ini sedang berlangsung.³⁹ Juga di Indonesia, Lion Air, maskapai swasta terbesar negara, telah diberikan izin untuk mengembangkan bandara kedua Jakarta di Lebak, dengan pusat komersial termasuk kota belanja.⁴⁰ CEO dari perusahaan induk, Lion Group, menolak untuk menguraikan mitra bisnis konsorsium. Pemerintah daerah membersihkan 40 kilometer persegi lahan untuk proyek ini.⁴¹

Perubahan iklim dan lingkungan setempat

Penerbangan adalah karbon paling intensif dalam mode transportasi, dan salah satu sumber perkembangan yang paling cepat dari emisi gas rumah kaca. Namun pemerintah dan perusahaan yang mengejar proyek aerotropolis yang mengunci kita dalam ketergantungan penerbangan, mengancam peningkatan yang tak terelakkan dalam konsumsi besar bahan bakar fosil, memperparah krisis iklim. Proyek Aerotropolis juga meningkatkan kerusakan

lingkungan lokal yang ditimpakan pada masyarakat dan lingkungan sekitar bandara: kebisingan dan kerusakan kesehatan akibat polutan yang dipancarkan oleh pesawat, tambahan polusi udara dari tingkat tinggi lalu-lintas jalan, pesangon masyarakat karena pembangunan jalan dan perusakan kehidupan burung untuk mengurangi risiko penabrakan burung.

Kesimpulannya

Kasarda, profil pendukung paling tinggi dari aerotropolis, benar ketika ia menggambarkan bentuk perkotaan baru sebagai 'inkarnasi fisik dari globalisasi'.⁴² Aerotropolis menyediakan infrastruktur fisik, bersama dengan kerangka peraturan pendukung, untuk *turbocharging* globalisasi korporasi. Perencanaan terpusat dari apa yang belum pernah terjadi sebelumnya dalam mendukung tanpa henti untuk dominasi perusahaan dan keuntungan, sehingga menghasilkan kesenjangan yang melebar, memburuknya kemiskinan dan kehancuran ekosistem. Organisasi yang bekerja untuk keadilan sosial, ekonomi dan lingkungan harus bersatu untuk menentang model bencana ini dalam pembangunan yang dibangun untuk bisnis besar, bukan warga negara, dan menginjak-injak masyarakat lokal.

Global Anti-Aerotropolis Movement (GAAM)

1 <http://www.zurich-airport.com/business-and-partners/real-estate-office-space/the-circle-project>

2 <http://www.airportcity.co.uk/news/2013/airport-city-enterprise-zone-welcomes-government-fund-to-acceler>

3 <http://www.internationalairportreview.com/tag/malaysia-airports-holdings-berhad/>

4 <http://www.gcr1.com/5010web/airport.cfm?Site=DEN&AptSecNum=0>

5 <http://www.dwc.ae/about-dwc/>

6 <http://www2.nst.com.my/life-times/holiday/mahb-plans-catalytic-projects-at-klia-aeropolis-1.582929>

7 <http://www.cnbc.com/id/101555457>

8 http://www.aerotropolis.com/files/2007_04_AirportInnovation_NewPLanningModels.pdf

9 http://www.edmontonjournal.com/Outlet+mall+element+Edmonton+International+Airport+planned+aerotropolis/9245948/_story.html

10 http://www.durban.gov.za/Resource_Centre/new2/Pages/Special-Economic-Zones-

[and-Building-Manufacturing-in- KZN.aspx](#)

11 <http://timesofindia.indiatimes.com/city/nagpur/33-cos-yet-to-start-operations-in-Mihan-RTI- info/articleshow/45815541.cms>

12 <https://www.gov.uk/apply-for-business-rate-relief/enterprise-zones>

13 http://www.todayszaman.com/national_the-end-of-everything-istanbuls-mega-projects_359349.html

14 <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-01-21/istanbul-s-third-airport-to-sign-4-5-billion-euro-loan-in-may>

15 [http://www.hurriyetdailynews.com/3rd-istanbul-airport-to-have-worlds-largest-duty-free-](http://www.hurriyetdailynews.com/3rd-istanbul-airport-to-have-worlds-largest-duty-free-complex.aspx?pageID=238&nID=77259&NewsCatID=345)

[complex.aspx?pageID=238&nID=77259&NewsCatID=345](http://www.hurriyetdailynews.com/3rd-istanbul-airport-to-have-worlds-largest-duty-free-complex.aspx?pageID=238&nID=77259&NewsCatID=345)

16 http://kzntopbusiness.co.za/site/south-african-news/view/5827/1264/2013/05/06/What_is_an_Aerotropolis/

17 <http://allafrica.com/stories/201410071454.html>

18 <http://www.thejakartapost.com/news/2014/09/19/kuala-namu-be-made-aerotropolis.html>

19 <http://www.theguardian.com/artanddesign/2013/mar/03/aerotropolis-london-kasarda-rowan-moore>

20 <http://www.birdskorea.org/Habitats/Wetlands/Songdo/BK-HA-Songdo-Reclamation-Start-2010.shtml>

21 <http://www.ekantipur.com/2014/10/27/editorial/taking-the-runway/396831.html>

22 <http://www.thehimalayantimes.com/fullNews.php?headline=NPPs+get+Rs+25.08bn+this+fiscal&NewsID=422573>

23 <http://www.bernama.com/bernama/v7/bu/newsbusiness.php?id=1077823>

24 <http://www.karobardaily.com/news/2014/06/pre-construction-works-of-nijgadh-airport-next-year>

25 http://www.theecologist.org/News/news_analysis/2670889/taiwan_residents_resist_forced_eviction_for_aerotropolis_meg_aproject.html

26 http://www.theecologist.org/News/news_analysis/2168133/india_people_resist_airport_land_g_rabs.html

27 <http://www.wdm.org.uk/climate-change/victory-campaign-against-airport-aranmula>

- 28 <http://www.theeastafrican.co.ke/business/Land-dispute-stalls-airport-expansion-/-/2560/2302364/-/fqo4wrz/-/index.html>
- 29 <http://www.ippmedia.com/frontend/?l=66273>
- 30 <http://www.thejakartapost.com/news/2013/07/16/kuala-namu-ready-take-amid-protest.html>
- 31 http://articles.washingtonpost.com/2013-05-21/world/39409195_1_toll-road-airport-users-existing-airport
- 32 http://www.airportcities.aero/files/stream_a_session_2_tri_sunoko.pdf
- 33 <https://www.youtube.com/watch?v=7DTcDCE8P5A>
- 34 <http://www.thejakartapost.com/news/2014/10/08/farmers-say-no-new-airport-development.html>
- 35 <http://centreforaviation.com/profiles/newairports/kulon-progo-new-yogyakarta-airport>
- 36 <http://allafrica.com/stories/201502160117.html>
- 37 http://www.business-standard.com/article/pti-stories/mamata-considering-a-visit-to-singapore-114071101344_1.html
- 38 <https://www.youtube.com/watch?v=QremSa66kHw&feature=youtu.be>
- 39 <http://centreforaviation.com/profiles/newairports/kulon-progo-new-yogyakarta-airport>
- 40 <http://thejakartaglobe.beritasatu.com/news/lion-group-start-building-lebak-airport-next-year/>
- 41 <http://www.thejakartapost.com/news/2015/02/05/lebak-prepares-4000-hectares-new-airport.html>
- 42 <http://www.diplomaticourier.com/news/economy/683-the-aerotropolis-and-global-competitiveness>