

Analisis Perubahan Operasional Bandar Udara Sebelum dan Setelah Penurunan Status Internasional (2019–2024) di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali

Christy Danawaka¹ Rahimudin²

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan
Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: cdanawaka@gmail.com¹ rahimudin@sttkd.ac.id²

Abstrak

Penurunan status bandar udara dari internasional menjadi domestik merupakan perubahan kebijakan yang berpotensi memengaruhi kegiatan operasional, jaringan penerbangan, pemanfaatan fasilitas, serta pelayanan di bandar udara. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak penurunan status internasional menjadi domestik terhadap aspek operasional penerbangan *airside* dan *landside* di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali serta mengetahui upaya yang diterapkan pengelola untuk mengoptimalkan operasional setelah perubahan status tersebut. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Data diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi dengan tiga informan yang terlibat dalam kegiatan operasional Bandar Udara Adi Soemarmo yaitu petugas Data Entry Officer & Aviobridge Operator, Apron Movement Control Officer, dan Airport Operation & Services Coordinator. Analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penurunan status internasional menjadi domestik tidak memberikan dampak yang signifikan terhadap operasional harian, baik pada sisi *airside* maupun *landside*. Aktivitas *runway*, *taxiway*, *apron*, *parking stand*, terminal, pelayanan penumpang, pemeriksaan keamanan, dan penanganan bagasi tetap berjalan sesuai kebutuhan penerbangan dan prosedur yang berlaku. Perubahan status juga tidak menyebabkan perubahan berarti terhadap kebutuhan, pembagian tugas, dan beban kerja SDM operasional. Namun, dalam perkembangan selanjutnya terdapat kecenderungan penurunan jumlah penerbangan serta pergerakan penumpang dan barang, sementara peluang pengembangan rute internasional menjadi lebih terbatas. Upaya optimalisasi yang dilakukan meliputi penyesuaian penggunaan fasilitas, pemeliharaan kesiapan terminal internasional, pengaturan *parking stand* berdasarkan jadwal penerbangan, audit dan evaluasi operasional, pemanfaatan kritik dan saran pengguna jasa, survei *customer experience*, serta penguatan kerja sama dengan maskapai, *ground handling*, AirNav, pemerintah daerah, dan instansi terkait. Pengembangan rute internasional melalui kegiatan *market selling* juga menjadi bagian dari strategi pengelola. Upaya tersebut semakin relevan dengan kembalinya status Bandar Udara Adi Soemarmo menjadi internasional, sehingga kesiapan fasilitas dan kerja sama *stakeholder* dapat mendukung pengembangan konektivitas penerbangan internasional.

Kata Kunci: Bandar Udara Adi Soemarmo, Perubahan Status, Optimalisasi Operasional

Abstract

The change in airport status from international to domestic is a policy change that has the potential to affect airport operations, flight networks, facility utilization, and passenger services. This study aims to analyze the impact of the change from international to domestic status on *airside* and *landside* flight operations at Adi Soemarmo Airport, Boyolali, and to identify the efforts undertaken by the airport management to optimize operations following the status change. This study employed a qualitative descriptive method. Data were collected through interviews, observations, and documentation involving three informants engaged in the operational activities of Adi Soemarmo Airport, namely a Data Entry Officer & Aviobridge Operator, an Apron Movement Control Officer, and an Airport Operation & Services Coordinator. Data analysis was conducted through data reduction, data presentation, and conclusion drawing. The results show that the change from international to domestic status did not have a significant impact on daily operations, both on the *airside* and *landside*. Activities involving the runway, taxiway, apron, parking stand, terminal, passenger services, security screening, and baggage handling continued to operate according to flight requirements and applicable procedures. The status change also did not result

in significant changes in operational human resource requirements, task distribution, or workload. However, over time, there was a tendency toward a decline in the number of flights and passenger and cargo movements, while opportunities for developing international routes became more limited. Optimization efforts included adjusting facility utilization, maintaining the readiness of the international terminal, managing parking stands based on flight schedules, conducting operational audits and evaluations, utilizing passenger feedback and suggestions, conducting customer experience surveys, and strengthening cooperation with airlines, ground handling providers, AirNav, local governments, and other relevant institutions. The development of international routes through market selling activities also forms part of the airport management's strategy. These efforts have become increasingly relevant following the restoration of Adi Soemarmo Airport's international status, as facility readiness and stakeholder cooperation can support the development of international air connectivity.

Keywords: *Adi Soemarmo Airport, Status Change, Operational Optimization*



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

PENDAHULUAN

Transportasi udara merupakan salah satu sektor strategis dalam sistem transportasi modern yang berperan dalam meningkatkan mobilitas manusia, mempercepat distribusi barang, serta memperkuat konektivitas antarwilayah pada tingkat nasional dan internasional (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan). Dalam sistem tersebut, bandar udara memiliki kedudukan sebagai simpul transportasi yang tidak hanya mendukung kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat, tetapi juga menyediakan pelayanan penumpang, distribusi barang, serta integrasi berbagai moda transportasi. Bandar udara dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan, dan pelayanan yang mendukung kelancaran perpindahan penumpang dan barang, sehingga keberadaannya memiliki fungsi strategis sekaligus memberikan kontribusi terhadap aktivitas ekonomi dan sosial wilayah sekitarnya.

Bandar udara berstatus internasional memiliki cakupan fungsi yang lebih luas karena melayani mobilitas lintas negara dengan dukungan fasilitas imigrasi, bea cukai, dan karantina. Keberadaan penerbangan internasional berkontribusi terhadap konektivitas global, pariwisata, perdagangan, dan investasi. Namun, status internasional suatu bandar udara dapat berubah sesuai dengan kebijakan pemerintah, kondisi pasar, serta pertimbangan efisiensi operasional. Penurunan status dari internasional menjadi domestik dapat berdampak pada jaringan rute, jumlah dan frekuensi penerbangan, pergerakan pesawat, jumlah penumpang, serta struktur pendapatan bandar udara. Berkurangnya rute internasional juga berpotensi menurunkan konektivitas langsung ke luar negeri dan mendorong penumpang untuk menggunakan bandar udara lain yang masih melayani penerbangan internasional (Jurnal Penerbangan Angkasa Pura, 2023). Dampak tersebut juga dapat terlihat pada pemanfaatan fasilitas terminal, ruang tunggu, dan area komersial yang sebelumnya dirancang untuk mendukung trafik internasional sehingga berpotensi mengalami penurunan utilisasi dan memengaruhi efisiensi serta pendapatan operasional (Halpern & Graham, (2015).

Fenomena perubahan status tersebut terjadi di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali yang sebelumnya melayani penerbangan internasional, termasuk penerbangan umrah dan beberapa rute luar negeri. Penurunan status menjadi domestik menyebabkan perubahan pola operasional dan berpotensi memengaruhi trafik penumpang, pergerakan pesawat, serta penyesuaian frekuensi penerbangan oleh maskapai berdasarkan kondisi permintaan pasar (Nugroho, 2020). Meskipun demikian, perubahan status tersebut tidak sepenuhnya

menghentikan aktivitas penerbangan yang berkaitan dengan perjalanan internasional karena Bandar Udara Adi Soemarmo tetap digunakan sebagai salah satu titik embarkasi dan debarkasi jamaah haji serta dapat melayani penerbangan umrah berdasarkan ketentuan yang berlaku (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2024). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa perubahan status lebih mencerminkan perubahan pola, jaringan, dan karakteristik pelayanan penerbangan daripada penghentian seluruh aktivitas yang berkaitan dengan perjalanan internasional. Dalam perkembangan berikutnya, status Bandar Udara Adi Soemarmo kembali menjadi internasional sebagai bagian dari upaya Pemerintah Provinsi Jawa Tengah mengembalikan status beberapa bandar udara di wilayah Jawa Tengah sebagai bandar udara internasional (Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, 2025).

Perubahan status yang terjadi dalam rentang tersebut menunjukkan adanya dinamika operasional yang perlu dikaji secara komprehensif, khususnya terkait perubahan pelayanan, trafik penerbangan, pemanfaatan fasilitas, dan strategi pengelolaan bandar udara. Pengelola dituntut mampu beradaptasi melalui penguatan rute domestik, optimalisasi pendapatan non-aeronautika, serta peningkatan koordinasi dengan maskapai dan pemerintah daerah agar fungsi bandar udara sebagai simpul transportasi regional tetap terjaga. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis perubahan operasional Bandar Udara Adi Soemarmo sebelum dan setelah penurunan status internasional pada periode 2019–2024. Dengan pendekatan kualitatif deskriptif, penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran yang komprehensif mengenai dinamika operasional yang terjadi serta menjadi bahan pertimbangan dalam merumuskan strategi pengelolaan bandar udara yang adaptif dan berkelanjutan.

Status Bandar Udara

Status bandar udara merupakan kedudukan atau penetapan suatu bandar udara berdasarkan fungsi dan cakupan pelayanan penerbangannya, baik domestik maupun internasional. Status tersebut mencerminkan kesiapan fasilitas, sistem pelayanan, keamanan, keselamatan, dan dukungan operasional. Bandar udara internasional memiliki fungsi sebagai simpul mobilitas lintas negara sehingga membutuhkan fasilitas tambahan, seperti imigrasi, bea cukai, dan karantina, sedangkan bandar udara domestik berfokus pada pelayanan penerbangan dalam negeri dengan alur pelayanan yang relatif lebih sederhana. Dengan demikian, status internasional memiliki keterkaitan dengan konektivitas global serta aktivitas pariwisata, perdagangan, dan investasi. Status bandar udara dapat berubah berdasarkan kebijakan pemerintah, perkembangan kebutuhan pasar, serta evaluasi terhadap fungsi dan kemampuan operasionalnya. Penurunan status dari internasional menjadi domestik dapat menyebabkan perubahan pada pelayanan lintas negara, penggunaan fasilitas, kebutuhan sumber daya manusia, serta pola operasional terminal. Berkurangnya atau tidak beroperasinya fasilitas imigrasi, bea cukai, dan karantina juga dapat memengaruhi pemanfaatan fasilitas internasional dan efisiensi operasional. Oleh karena itu, perubahan status bandar udara perlu dipahami sebagai perubahan strategis yang berpotensi memengaruhi aktivitas operasional baik pada sisi airside maupun landside.

Operasional Bandar Udara

Operasional bandar udara merupakan rangkaian kegiatan pengelolaan sumber daya manusia, fasilitas, prosedur, dan koordinasi antarunit untuk menghasilkan pelayanan yang efektif dan berkelanjutan. Pengelolaan operasional mencakup pelaksanaan, perencanaan, pengawasan, dan evaluasi guna memastikan efisiensi sumber daya serta konsistensi standar pelayanan. Sejalan dengan itu, Sari (2021) menegaskan bahwa pengelolaan operasional yang

baik berperan dalam menjaga kelancaran transportasi dan meningkatkan kualitas pelayanan. Kinerja operasional bandar udara selanjutnya dapat dilihat melalui kemampuan dalam menyediakan layanan secara efektif, efisien, dan berkelanjutan dengan mempertimbangkan aspek pelayanan, keselamatan, dan keberlanjutan finansial (Strategi Operasional Bandar Udara, 2022). Dalam penelitian ini, kinerja operasional bandar udara dianalisis melalui tiga indikator utama, yaitu pergerakan penumpang, pergerakan pesawat, dan pendapatan bandar udara (De Frizzi, 2024). Pergerakan penumpang mencerminkan tingkat konektivitas dan permintaan perjalanan udara, sedangkan pergerakan pesawat menunjukkan tingkat aktivitas penerbangan serta pemanfaatan fasilitas seperti *runway*, *apron*, dan terminal. Perubahan status internasional dapat memengaruhi kedua indikator tersebut melalui perubahan jaringan dan frekuensi penerbangan, yang selanjutnya berdampak pada utilisasi infrastruktur. Sementara itu, pendapatan bandar udara mencakup pendapatan aeronautika dari layanan penerbangan serta pendapatan *non-aeronautika* dari aktivitas komersial, seperti penyewaan ruang, periklanan, parkir, dan fasilitas ritel. Graham (2018) menunjukkan bahwa pendapatan *non-aeronautika* semakin penting dalam mendukung keberlanjutan finansial bandar udara. Sehingga, perubahan status bandar udara memiliki keterkaitan dengan kinerja operasional secara keseluruhan. Penurunan status dari internasional menjadi domestik berpotensi mengurangi rute internasional yang kemudian memengaruhi jumlah penumpang, pergerakan pesawat, pemanfaatan fasilitas, dan pendapatan bandar udara. Perubahan tersebut tidak selalu berdampak langsung pada mekanisme operasional harian, tetapi dapat menimbulkan konsekuensi strategis terhadap trafik, efisiensi infrastruktur, dan keberlanjutan pengelolaan bandara. Oleh karena itu, ketiga indikator tersebut menjadi dasar penting untuk menganalisis perubahan operasional Bandar Udara Adi Soemarmo sebelum dan setelah penurunan status internasional.

Strategi Operasional Optimal

Strategi operasional merupakan serangkaian keputusan terintegrasi yang diarahkan untuk mencapai efektivitas, efisiensi sumber daya, dan keberlanjutan organisasi. Strategi tersebut menuntut keselarasan antara tujuan organisasi, pengelolaan sumber daya, kualitas pelayanan, serta kemampuan beradaptasi terhadap perubahan lingkungan. Porter (2016) menekankan bahwa strategi berkaitan dengan penciptaan keunggulan melalui efisiensi, diferensiasi, dan peningkatan nilai yang diberikan kepada pengguna. Dalam konteks bandar udara, strategi operasional diperlukan untuk mempertahankan kinerja dan menyesuaikan pengelolaan dengan perubahan trafik, kebutuhan pengguna, serta kondisi pasar penerbangan. Perubahan status bandar udara dari internasional menjadi domestik menuntut strategi adaptif, terutama melalui penguatan jaringan penerbangan domestik, peningkatan frekuensi penerbangan, dan kerja sama dengan maskapai. Potensi pasar domestik Indonesia yang besar dapat dimanfaatkan dengan memposisikan bandara sebagai simpul konektivitas *regional* atau *feeder airport* yang menghubungkan wilayah sekunder dengan bandara hub utama. Strategi tersebut dapat mempertahankan trafik dan relevansi bandara dalam jaringan transportasi nasional meskipun terjadi penurunan penerbangan internasional (International Air Transport Association, 2020). Selain itu, pengembangan rute perlu didukung melalui kerja sama dengan maskapai dan pemerintah daerah, termasuk promosi destinasi wisata dan kegiatan ekonomi yang dapat meningkatkan permintaan perjalanan udara. Diversifikasi pendapatan juga menjadi strategi penting untuk meningkatkan ketahanan finansial bandara melalui pengembangan sektor *non-aeronautika*, seperti kawasan komersial, ritel, jasa, dan fasilitas pendukung lainnya. Graham (2018) menjelaskan bahwa pendapatan *non-aeronautika* memiliki peran strategis karena tidak sepenuhnya bergantung pada volume trafik penerbangan. Oleh karena itu, strategi

operasional pascaperubahan status perlu mengintegrasikan penguatan rute domestik, pengembangan pendapatan *non-aeronautika*, *route development*, promosi pariwisata, serta sinergi dengan berbagai stakeholder. Pendekatan tersebut memungkinkan bandar udara mempertahankan kinerja, meningkatkan pemanfaatan fasilitas, dan memperkuat keberlanjutan operasional dalam menghadapi perubahan lingkungan penerbangan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menggambarkan dan menganalisis perubahan aktivitas operasional Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali berdasarkan kondisi faktual di lapangan. Peneliti berperan sebagai instrumen utama dalam pengumpulan dan analisis data, dengan pemilihan sumber data secara *purposive* sesuai kebutuhan penelitian. Penelitian dilakukan dalam dua periode, yaitu Agustus–Oktober 2025 dan Agustus 2026 (Sugiyono, 2022). Data primer diperoleh melalui wawancara dengan tiga informan, yaitu *Data Entry Officer & Aviobridge Operator*, *Apron Movement Control Officer* (AMC), dan *Airport Operation & Services Coordinator*, serta observasi langsung terhadap aktivitas operasional Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali. Data tersebut mencakup perubahan aktivitas *airside* dan *landside*, sumber daya manusia, beban kerja, kendala, serta upaya optimalisasi operasional setelah perubahan status bandar udara. Sementara itu, data sekunder diperoleh melalui dokumentasi terkait kondisi dan kegiatan operasional bandara sebagai data pendukung untuk memperkuat hasil wawancara dan observasi. Analisis data penelitian menggunakan model Miles dan Huberman yang meliputi pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan (Sugiyono, 2022). Data yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi diseleksi serta difokuskan sesuai tujuan penelitian, kemudian disajikan secara naratif untuk memudahkan interpretasi dan penarikan kesimpulan. Keabsahan data diuji melalui triangulasi teknik dan triangulasi sumber, yaitu dengan membandingkan data yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi serta memeriksa kesesuaian informasi dari berbagai informan, sehingga data penelitian memiliki tingkat kredibilitas dan dapat dipertanggungjawabkan (Sugiyono, 2022).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dampak Penurunan Status Internasional ke Domestik terhadap Aspek Operasional *Airside* dan *Landside*

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa penurunan status Bandar Udara Adi Soemarmo dari internasional menjadi domestik tidak menimbulkan perubahan signifikan terhadap aktivitas operasional harian *airside* maupun *landside*. Kegiatan *runway*, *taxiway*, *apron*, *terminal*, serta kebutuhan sumber daya manusia tetap berjalan relatif stabil karena aktivitas penerbangan masih didominasi oleh rute domestik. Kondisi ini menunjukkan bahwa tingkat operasional bandar udara lebih dipengaruhi oleh volume trafik, karakteristik penerbangan, dan jaringan rute dibandingkan status bandar udara. Temuan tersebut sejalan dengan Nawir (2022) yang menunjukkan bahwa perubahan jaringan rute dapat memengaruhi jumlah penumpang dan kinerja bandar udara. Dari sisi SDM, kebutuhan tenaga kerja dan beban kerja juga relatif mengikuti intensitas pekerjaan, sebagaimana dikemukakan Nugraha dan Suprpti (2023). Meskipun aktivitas operasional harian relatif stabil, perubahan status memberikan dampak pada perkembangan trafik dan pemanfaatan fasilitas. Hasil penelitian menunjukkan adanya kecenderungan penurunan jumlah penerbangan, pergerakan penumpang, dan barang yang berkaitan dengan terbatasnya pengembangan rute internasional. Hal tersebut sejalan dengan Susanto (2024) yang menjelaskan bahwa rendahnya jumlah penumpang dan rute penerbangan menjadi salah satu pertimbangan dalam penurunan status

beberapa bandar udara internasional. Sementara itu, fasilitas terminal, ruang tunggu, keamanan, bagasi, dan *Customs, Immigration, and Quarantine* (CIQ) tetap perlu dipelihara dalam kondisi siap digunakan karena masih mendukung penerbangan tertentu seperti haji, umrah, dan *irregular flight*. Dengan demikian, perubahan status tidak menghilangkan fungsi fasilitas internasional, tetapi menyebabkan penyesuaian intensitas pemanfaatannya sesuai kebutuhan operasional. Secara keseluruhan, dampak penurunan status internasional lebih terlihat pada aspek strategis daripada mekanisme operasional harian. Keterbatasan pengembangan rute internasional berpotensi menghambat pertumbuhan trafik dan optimalisasi fasilitas, sementara operasional rutin tetap berjalan sesuai kebutuhan penerbangan domestik. Oleh karena itu, pengembangan jaringan rute dan peningkatan konektivitas menjadi aspek penting dalam menjaga kinerja bandar udara. Temuan ini kembali memperkuat Nawir (2022) bahwa perubahan jaringan penerbangan memiliki keterkaitan dengan trafik dan kinerja bandar udara. Kondisi tersebut menjadi semakin relevan setelah Bandar Udara Adi Soemarmo kembali berstatus internasional, sehingga kesiapan fasilitas, sumber daya manusia, serta dukungan terhadap pengembangan rute perlu dipertahankan.

Upaya Pengelola dalam Mengoptimalkan Operasional Pascapenurunan Status Internasional ke Domestik

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengelola Bandar Udara Adi Soemarmo melakukan optimalisasi melalui penyesuaian penggunaan fasilitas, pengelolaan sumber daya, pemeliharaan fasilitas, serta evaluasi operasional dan pelayanan. Pemusatan ruang terminal dan penyesuaian parking stand dilakukan berdasarkan kebutuhan dan tingkat aktivitas penerbangan sehingga penggunaan fasilitas menjadi lebih efisien tanpa menghilangkan kesiapan fasilitas yang masih diperlukan. Strategi tersebut sejalan dengan konsep optimalisasi terminal yang dikemukakan Saffarzadeh dan Braaksma (2000), bahwa pengelolaan fasilitas perlu mempertimbangkan permintaan penerbangan, pemanfaatan sumber daya, dan arus penumpang. Hal ini juga diperkuat oleh Arifai dan Ramadhan (2026) yang menekankan pentingnya penyesuaian pemanfaatan ruang terminal terhadap tingkat aktivitas operasional. Pada aspek pelayanan, pengelola menerapkan audit, evaluasi, *survei customer experience*, serta memanfaatkan kritik dan saran pengguna sebagai dasar perbaikan. Pendekatan tersebut menunjukkan bahwa optimalisasi tidak hanya berorientasi pada efisiensi operasional, tetapi juga mempertahankan kualitas pelayanan dan pengalaman penumpang. Temuan ini sejalan dengan Singgih, et al. (2022) yang menunjukkan bahwa evaluasi atribut pelayanan dapat digunakan untuk menentukan aspek yang perlu ditingkatkan guna mempertahankan kualitas pelayanan dan kepuasan penumpang. Selain itu, pengelola membangun kerja sama dengan maskapai, ground handling, AirNav, pemerintah daerah, dan instansi terkait untuk mendukung keberlanjutan operasional serta pengembangan jaringan penerbangan.

Upaya pengembangan tersebut juga dilakukan melalui *market selling* dan penguatan hubungan dengan berbagai stakeholder untuk membuka peluang pengembangan rute, khususnya penerbangan internasional. Strategi ini sejalan dengan Halpern dan Graham (2015) yang menempatkan *route development* sebagai bagian penting dari strategi bandar udara, serta Merkert dan Pearson (2015) yang menunjukkan bahwa pengembangan rute dapat mendukung pertumbuhan pasar dan jaringan penerbangan. Budd et al. (2018) juga menegaskan pentingnya hubungan antara bandar udara, maskapai, dan *stakeholder* dalam pengembangan layanan udara internasional. Sehingga, strategi pengelola mencakup efisiensi fasilitas, peningkatan kualitas pelayanan, serta penguatan kerja sama dan pengembangan rute yang menjadi modal penting untuk menjaga kinerja dan mempersiapkan Bandar Udara Adi Soemarmo menghadapi peningkatan trafik setelah kembali berstatus internasional.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa perubahan status Bandar Udara Adi Soemarmo dari internasional menjadi domestik tidak memberikan dampak signifikan terhadap operasional harian *airside* dan *landside*, karena aktivitas *runway*, *taxiway*, *apron*, *parking stand*, *terminal*, pelayanan penumpang, serta kebutuhan sumber daya manusia tetap berjalan sesuai kebutuhan penerbangan domestik; namun, perubahan tersebut berpengaruh secara strategis terhadap kecenderungan penurunan trafik serta terbatasnya peluang pengembangan rute internasional. Untuk mengantisipasi kondisi tersebut, pengelola melakukan optimalisasi melalui penyesuaian pemanfaatan fasilitas dan sumber daya, pemeliharaan kesiapan terminal internasional, penerapan SOP dan regulasi, audit serta evaluasi operasional, peningkatan pelayanan berdasarkan *customer experience*, dan penguatan kerja sama dengan maskapai, *ground handling*, AirNav, pemerintah daerah, serta instansi terkait. Upaya tersebut juga diarahkan untuk mendukung pengembangan kembali konektivitas internasional melalui *market selling* dan rencana pengembangan rute, sehingga Bandar Udara Adi Soemarmo tetap mampu mempertahankan kelancaran operasional sekaligus meningkatkan kesiapan setelah kembali berstatus internasional.

Kebaruan penelitian ini terletak pada analisis komprehensif mengenai konsekuensi perubahan status Bandar Udara Adi Soemarmo dari bandar udara internasional menjadi domestik terhadap kinerja operasional secara longitudinal selama periode 2019–2024, dengan mengintegrasikan perspektif operasional **airside**, **landside**, sumber daya manusia, pemanfaatan fasilitas, serta strategi adaptasi pengelola. Berbeda dengan kajian terdahulu yang umumnya menitikberatkan pada dampak kebijakan penurunan status bandar udara terhadap konektivitas atau jumlah pergerakan penerbangan, penelitian ini menunjukkan bahwa perubahan status administratif tidak selalu berbanding lurus dengan perubahan mendasar pada operasional harian bandar udara. Temuan ini menghasilkan perspektif baru bahwa kapasitas dan kesiapan operasional dapat tetap dipertahankan meskipun terjadi penurunan status, sementara dampak yang lebih nyata cenderung muncul pada aspek strategis jangka panjang, seperti peluang pembukaan rute internasional, tren pergerakan penumpang dan barang, serta optimalisasi pemanfaatan fasilitas. Dengan demikian, penelitian ini menawarkan kerangka pemahaman baru mengenai resiliensi dan adaptasi operasional bandar udara dalam menghadapi perubahan kebijakan status, yang relevan sebagai dasar pengambilan keputusan bagi pengelola bandar udara dan pemangku kepentingan dalam menjaga kesiapan infrastruktur sekaligus mengembangkan kembali konektivitas internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifai, A. M., & Ramadhan, F. (2026). Analysis of passenger terminal space utilization at Yogyakarta International Airport and its correlation with maintenance load. *Sainstech: Jurnal Penelitian dan Pengkajian Sains dan Teknologi*, 36(1), 57–65.
- Budd, L., & Ison, S. (2017). *Air transport management: An international perspective*. Routledge.
- De Frizzi, D. (2025). Analisis petugas Terminal Service Officer dalam inspeksi fasilitas penumpang di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali [Skripsi, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta].
- Graham, A. (2018). *Managing airports: An international perspective* (5th ed.). Routledge.
- Halpern, N., & Graham, A. (2015). Airport route development: A survey of current practice. *Tourism Management*, 46, 213–221. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.06.011>
- Hutomo, S. (2025). *Manajemen bandar udara modern*. PT Angkasa Pura.
- International Air Transport Association. (2020). *Air passenger market analysis*. IATA.

- International Civil Aviation Organization. (2018). Annex 14: Aerodromes. ICAO.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). [Dokumen/peraturan mengenai pelayanan penerbangan haji dan umrah di Bandar Udara Adi Soemarmo].
- Merkert, R., & Pearson, J. (2015). A non-parametric efficiency measure incorporating perceived airline service levels and profitability. *Journal of Transport Economics and Policy*, 49(2), 261–275. <https://doi.org/10.3828/jtep.2015.49.2.261>
- Nawir, A., Dewanti, D., & Suparma, L. B. (2022). Analisis rute potensial Bandara Internasional Husein Sastranegara yang dapat di sharing dengan Bandara Internasional Kertajati. *Pondasi*, 27(2), 143–155. <https://doi.org/10.30659/pondasi.v27i2.23215>
- Nugraha, I. M. W. A., & Suprpti. (2023). Analisis beban kerja mental petugas Airport Operational Landside and Terminal (AOLT) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai. *JRIME: Jurnal Riset Manajemen dan Ekonomi*, 1(4), 136–144. <https://doi.org/10.54066/jrime-itb.v1i4.724>
- Nugroho, A. (2020). Strategi pengembangan bandara regional di Indonesia. *Jurnal Transportasi*, 20(1), 1–10.
- Porter, M. E. (2016). *Competitive strategy*. Harvard Business School Press.
- Saffarzadeh, M., & Braaksma, J. P. (2000). Optimum design and operation of airport passenger terminal buildings. *Transportation Research Record*, 1703(1), 72–82. <https://doi.org/10.3141/1703-10>
- Sari, D. (2021). Pengelolaan operasional transportasi dalam peningkatan kualitas layanan. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 8(2), 95–104.
- Singgih, M. L., Asmara, M. A. A., & Hakim, I. M. (2022). Service quality improvement at international airport in Indonesia using Service Quality and Theory of Inventive Problem Solving (TRIZ). In *Proceedings of the International Conference on Engineering and Information Technology for Sustainable Industry (ICONETSI 2022)*. Association for Computing Machinery. <https://doi.org/10.1145/3557738.3557840>
- Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kualitatif (Cetakan ke-5)*. Bandung: Alfabeta.
- Susanto, L. (2024, May 6). Infografik: 18 bandara internasional turun kasta jadi domestik. Katadata.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. (2009). Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4956.
- Wibowo, H. (2019). Manajemen operasional bandara berbasis pelayanan. *Jurnal Manajemen Bisnis Indonesia*, 6(2), 88–98.
- Wijaya, D. (2023). Strategi diversifikasi pendapatan non-aeronautika bandara. *Jurnal Manajemen Transportasi*, 10(2), 70–82.