

Analisis Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Kinerja Bandara dan Pertumbuhan Ekonomi

Avrilla Kuswardani^{1*}, Maya Hamidah², Muhammad Faqih Zamani³, Saridawati⁴

¹⁻⁴ Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomika dan Bisnis,
Universitas Bina Sarana Informatika, Indonesia

*Korespondensi penulis: avrillakuswardani@gmail.com

Abstract. *This study uses a method of literature study (library research) that relies on secondary sources in the form of scientific journals, research reports, and relevant statistical data. This method was chosen because it is appropriate to analyze the relationship between infrastructure investment and airport performance and economic growth based on theoretical studies and historical data. In addition, a descriptive quantitative approach is used to process and analyze statistical data on infrastructure investment, passenger volume, aircraft movements, and related economic indicators. The government is investing in the development of Soekarno Hatta airport infrastructure in the form of terminal revitalization and runway 3 construction, due to an increase in passenger numbers every year and a load factor. This investment is effective in significantly increasing the capacity of the number of passengers and the quality of airport services. The revitalization of terminals 1, 2 and 3 of Soekarno Hatta airport is effective in reducing the density of passenger queues and increasing comfort for airplane passengers. The construction of runway 3 was also effective in reducing the aircraft queue from the previous 6-9 aircraft to an average of 3 aircraft. The construction of runway 3 improved the airline's on-time performance (OTP). With this improvement, not only the operational performance, passenger numbers and airport revenues are increasing, but also better connectivity, smooth distribution of goods and people, and a broad positive impact on the sustainable growth of the national economy.*

Keywords: *Infrastructure Investment, Airport Performance, Economic Growth*

Abstrak. Penelitian ini menggunakan metode studi literatur (library research) yang mengandalkan sumber-sumber sekunder berupa jurnal ilmiah, laporan penelitian, serta data statistik yang relevan. Metode ini dipilih karena sesuai untuk menganalisis hubungan antara investasi infrastruktur dengan kinerja bandara dan pertumbuhan ekonomi berdasarkan kajian teoritis dan data historis. Selain itu, pendekatan kuantitatif deskriptif digunakan untuk mengolah dan menganalisis data statistik mengenai investasi infrastruktur, volume penumpang, pergerakan pesawat, serta indikator ekonomi yang terkait. Pemerintah melakukan investasi pengembangan infrastruktur bandara Soekarno Hatta berupa revitalisasi terminal dan pembangunan landas pacu 3, karena terjadinya peningkatan jumlah penumpang setiap tahunnya dan mengalami load factor. Investasi ini efektif untuk meningkatkan kapasitas jumlah penumpang serta kualitas pelayanan bandara secara signifikan. Revitalisasi terminal 1, 2 dan 3 bandara Soekarno Hatta efektif untuk mengurangi kepadatan antrian penumpang dan meningkatkan kenyamanan bagi penumpang pesawat. Sedangkan pembangunan landas pacu 3 juga efektif untuk mengurangi antrian pesawat dari sebelumnya 6-9 pesawat menjadi rata-rata 3 pesawat. Pembangunan runway 3 ini meningkatkan on-time performance (OTP) maskapai. Dengan peningkatan ini, tidak hanya kinerja operasional, jumlah penumpang dan pendapatan bandara yang meningkat, tetapi juga konektivitas yang lebih baik, kelancaran distribusi barang dan orang, serta dampak positif yang luas terhadap pertumbuhan ekonomi nasional secara berkelanjutan.

Kata kunci: *Investasi Infrastruktur, Kinerja Bandara, Pertumbuhan Ekonomi*

1. LATAR BELAKANG

Ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu elemen kunci dalam mendukung kehidupan masyarakat modern dan menjalankan aktivitas ekonomi secara efisien. Setiap sektor usaha membutuhkan akses yang andal terhadap energi, air bersih, sistem komunikasi, dan transportasi untuk memastikan kelangsungan proses produksi dan distribusi. Tanpa

infrastruktur yang memadai, produktivitas akan terganggu, biaya operasional meningkat, dan daya saing nasional pun menurun, yang pada akhirnya menghambat pertumbuhan ekonomi. Di negara berkembang, infrastruktur memiliki peran yang sangat strategis, tidak hanya sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi, tetapi juga sebagai alat untuk mengurangi ketimpangan sosial dan tingkat kemiskinan. Dengan adanya infrastruktur yang merata dan berkualitas, akses terhadap pelayanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, serta kesempatan ekonomi menjadi lebih terbuka bagi seluruh lapisan masyarakat, sehingga pembangunan dapat berjalan secara inklusif dan berkelanjutan.

Perubahan struktur ekonomi di negara atau daerah berkembang umumnya ditandai oleh pergeseran dari sektor pertanian tradisional menuju sektor ekonomi modern yang lebih didominasi oleh industri dan jasa. Proses pembangunan yang berlangsung secara berkelanjutan memicu transformasi ekonomi jangka panjang, di mana awalnya masyarakat sangat bergantung pada sektor pertanian sebagai sumber utama penghidupan. Namun, seiring dengan meningkatnya investasi, pembangunan infrastruktur, serta tumbuhnya pusat-pusat industri dan jasa di perkotaan, terjadi perubahan signifikan dalam alokasi tenaga kerja. Masyarakat mulai berpindah dari sektor pertanian ke sektor industri dan jasa, khususnya di wilayah perkotaan, sehingga kontribusi sektor pertanian terhadap perekonomian secara bertahap menurun. Transformasi ini mencerminkan dinamika pembangunan ekonomi yang tidak hanya mengubah struktur produksi, tetapi juga pola kehidupan dan sosial masyarakat.

Bandara pada masa lalu dipandang sebagai fasilitator pasif yang hanya berperan dalam menyediakan layanan teknis bagi pesawat, seperti fasilitas lepas landas dan pendaratan, bongkar muat penumpang, bagasi, dan kargo, serta penyediaan peralatan keselamatan dan dukungan terhadap moda transportasi lain di lingkungan bandara. Namun, seiring dengan perkembangan zaman dan kebutuhan ekonomi yang semakin kompleks, paradigma ini mulai bergeser. Menurut Kurniawan (2016), bandara di Indonesia kini mengadopsi paradigma baru yang menempatkannya bukan hanya sebagai simpul transportasi, tetapi juga sebagai pusat aktivitas ekonomi.¹ Bandara modern berfokus pada keseimbangan antara aktivitas operasional dan aktivitas komersial sebagai sumber pendapatan yang berkelanjutan. Dengan adanya berbagai fasilitas seperti pusat perbelanjaan, restoran, hotel, serta ruang usaha lainnya, bandara kini menjadi gerbang utama pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitarnya. Peran bandara telah

¹ Kurniawan, J. S. (2016). Jurnal Perhubungan Udara. Implementation Of Aerotropolis Interaction Concept Based Spatial In Indonesia, 195–202.

berkembang menjadi katalis pembangunan regional, memperkuat konektivitas, menciptakan lapangan kerja, dan menarik investasi di berbagai sektor pendukung.

Dengan adanya paradigma baru dalam pengelolaan bandara, pemerintah semakin mendorong pemanfaatan kawasan bandara sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang multifungsi. Bandara tidak lagi sekadar menjadi penghubung transportasi udara, melainkan juga menjadi kawasan strategis yang terintegrasi dengan perdagangan bebas, pusat logistik, pusat perbelanjaan, dan akomodasi seperti hotel. Pendekatan ini membuka peluang usaha yang luas dan menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat lokal, sehingga memberikan kontribusi nyata terhadap pertumbuhan ekonomi daerah sekitar. Salah satu contoh konkret adalah Bandara Internasional Soekarno-Hatta yang merupakan salah satu bandara terbesar dan tersibuk di Indonesia. Bandara ini tengah mengalami pengembangan besar-besaran oleh pemerintah, baik dari sisi infrastruktur maupun layanan, yang berdampak signifikan terhadap dinamika sosial dan ekonomi masyarakat sekitar. Melalui penelitian yang dilakukan di lingkungan Bandara Soekarno-Hatta, kami berupaya membuktikan bahwa perkembangan bandara tersebut tidak hanya meningkatkan konektivitas dan efisiensi transportasi, tetapi juga bertujuan untuk menilai investasi yang dilakukan pemerintah terhadap bandara apakah efektif atau tidak untuk meningkatkan kinerja operasional bandara.

2. KAJIAN TEORITIS

Investasi Infrastruktur Transportasi

Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan komponen penting dalam pembangunan nasional karena memiliki peran strategis sebagai motor penggerak pertumbuhan wilayah, termasuk sektor industri. Infrastruktur yang andal dan berkualitas menjadi fondasi penting dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah, mempercepat distribusi barang dan jasa, serta mendorong efisiensi ekonomi. Menyadari hal ini, pemerintah telah menempuh berbagai upaya untuk menyediakan layanan infrastruktur yang memadai, baik melalui penguatan kerangka regulasi maupun implementasi kebijakan investasi.² Langkah-langkah tersebut mencakup rehabilitasi terhadap fasilitas yang rusak, peningkatan kapasitas infrastruktur yang ada, serta pembangunan infrastruktur baru yang lebih modern. Melalui pendekatan ini, diharapkan ketersediaan dan kualitas layanan infrastruktur dapat terus

² Basri, F., (2002). *Perekonomian Indonesia: Tantangan dan Harapan Bagi Kebangkitan Indonesia*, Penerbit Erlangga, Jaka

meningkat, mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, dan membuka peluang investasi di berbagai sektor produktif.

Infrastruktur memegang peran sentral sebagai roda penggerak pembangunan ekonomi, baik pada level nasional maupun regional. Dari sisi pembiayaan, baik alokasi anggaran publik maupun investasi swasta menempatkan infrastruktur sebagai lokomotif utama dalam mendorong pertumbuhan dan pemerataan pembangunan. Secara makroekonomi, ketersediaan layanan infrastruktur yang memadai memiliki dampak positif terhadap peningkatan produktivitas marginal dari modal swasta (*marginal productivity of private capital*), sehingga dapat mendatangkan investasi dan pertumbuhan ekonomi lebih lanjut. Sementara itu, dari perspektif mikroekonomi, infrastruktur turut berperan dalam menurunkan biaya produksi, memperkuat efisiensi usaha, serta meningkatkan daya saing sektor industri dan jasa.³ Lebih jauh lagi, pembangunan infrastruktur memberikan kontribusi penting dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat, melalui kemudahan akses terhadap lapangan kerja, peningkatan produktivitas tenaga kerja, serta menciptakan stabilitas ekonomi makro, seperti keberlanjutan fiskal, perkembangan pasar kredit, dan kestabilan pasar tenaga kerja.

Pertumbuhan Ekonomi Infrastruktur

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menegaskan bahwa pemerintah daerah memiliki hak, wewenang, dan kewajiban untuk mengatur serta mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat di wilayahnya. Dalam konteks ini, ketersediaan infrastruktur menjadi elemen krusial yang mendukung upaya pemerintah daerah dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur yang memadai, seperti jalan, jembatan, sarana transportasi, dan fasilitas publik lainnya, merupakan fondasi penting untuk memperlancar mobilitas, meningkatkan konektivitas antarwilayah, dan mendorong aktivitas ekonomi lokal maupun nasional. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur tidak hanya berfungsi sebagai penunjang kesejahteraan masyarakat, tetapi juga sebagai salah satu roda penggerak utama dalam percepatan pembangunan nasional yang berkelanjutan.

Pembangunan bandara memberikan dampak yang signifikan terhadap perekonomian, baik secara langsung maupun tidak langsung. Dampak langsung muncul dari aktivitas operasional penerbangan yang terjadi di bandara, seperti pergerakan pesawat, penumpang, dan kargo. Sementara itu, dampak tidak langsung muncul dari berbagai aktivitas pendukung yang

³ Agenor, P.R., (2006). *A Theory of Infrastructure-led Development*, Discussion paper series, Number 038, Center for Growth and Business Cycle Research, Economic, Studies, University of Manchester, Manchest

berfungsi menunjang kelancaran operasional bandara, seperti distribusi bahan bakar, layanan agen perjalanan, logistik, dan lain sebagainya. Selain itu, pembangunan bandara juga meningkatkan konektivitas antarwilayah yang berdampak pada peningkatan produktivitas dan efisiensi kebijakan ekonomi. Konektivitas yang baik membuka akses pasar yang lebih luas dan mendorong mobilitas barang, jasa, serta tenaga kerja. Sebagaimana disampaikan oleh Pot dan Koster (2022), hal ini dapat mendorong pertumbuhan ekonomi yang kompetitif dan bernilai tambah tinggi.⁴ Dalam pandangan Todaro dan Smith (2011), pembangunan bandara juga mencerminkan upaya pemerintah dalam mengelola dan merencanakan faktor-faktor produksi secara efektif, sehingga output ekonomi dapat diprediksi dan dioptimalkan dalam setiap periode pembangunan.⁵

Teori Multiplier Effect

Pembangunan infrastruktur bandara di Indonesia berupaya meningkatkan konektivitas dan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Salah satu contoh nyata adalah pengembangan Bandara Internasional Soekarno-Hatta, yang merupakan salah satu bandara terbesar dan tersibuk di Indonesia. Bandara ini memiliki pengaruh signifikan terhadap perekonomian, khususnya di tingkat lokal, karena mampu menciptakan peluang kerja, mendorong aktivitas bisnis, dan meningkatkan arus wisatawan serta barang (Noor, 2012).⁶ Dalam kajian ini, fokus diarahkan pada dampak perkembangan bandara terhadap pertumbuhan ekonomi lokal. Efek ganda (*multiplier effect*) menjadi indikator penting untuk mengukur sejauh mana pembangunan bandara berkontribusi terhadap ekonomi masyarakat sekitar, terutama para pekerja lokal. Berdasarkan hasil survei yang dilakukan, responden menyatakan bahwa multiplier effect menciptakan berbagai peran ekonomi baru yang lahir dari keterkaitan antar sektor. Hal ini mencerminkan bagaimana pengembangan infrastruktur bandara dapat memicu perubahan signifikan dalam berbagai aspek ekonomi lokal melalui rantai efek yang saling berkaitan (Kadarisman, Gunawan, & Ismiyati, 2016).⁷

Aktivitas operasional bandara sangat bergantung pada keberadaan maskapai penerbangan, karena tanpa maskapai, tidak akan ada pergerakan pesawat maupun layanan penerbangan yang menjadi inti dari aktivitas bandara. Kontribusi maskapai mencakup berbagai

⁴ Pot, F. J., & Koster, S. (2022). Small airports: Runways to regional economic growth? *Journal of Transport Geography*, 98(June 2021), 103262. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103262>

⁵ Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2011). *Pembangunan Ekonomi Jilid 2 Edisi Kesebelas* (A. Maulana (ed.)). Erlangga.

⁶ Noor, A. R. And E. S. (2012). *Indonesian Journal Of Business Administration. Investmen Analysis And Business Scheme For The New Cargo Village In Soekarno-Hatta International Airport*, 1(8), 572–578.

⁷ Kadarisman, M., Gunawan, A., & Ismiyati, I. (2016). Kebijakan Manajemen Transportasi Darat Dan Dampaknya Terhadap Perekonomian Masyarakat Di Kota Depok. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(1).

aspek ekonomi, mulai dari pembayaran gaji karyawan maskapai dan petugas bandara, pembelian bahan bakar, biaya pendaratan, hingga pembelanjaan lainnya yang berkaitan langsung dengan operasional penerbangan. Proses pelayanan maskapai terbagi ke dalam tahapan Pre-flight, In-flight, dan Post-flight, yang masing-masing membutuhkan dukungan dari layanan seperti penanganan darat, katering, reservasi, dan pusat panggilan. Untuk menunjang kelancaran operasional tersebut, maskapai dan bandara juga memerlukan berbagai mitra pemasok, termasuk lembaga pelatihan, perusahaan pemeliharaan, produsen pesawat, lessor, lembaga keuangan, perusahaan bahan bakar, serta penyedia suku cadang.

Maskapai penerbangan juga bersentuhan dengan banyak lapisan pelanggan dan sektor industri lainnya, seperti agen perjalanan, hotel, restoran, transportasi darat dan laut, hingga industri kerajinan dan rumah tangga yang mendukung sektor pariwisata. Bahkan penumpang bisnis berkontribusi terhadap aktivitas perdagangan dan ekspor barang dan jasa. Semua interaksi dan kebutuhan tersebut juga memunculkan permintaan terhadap layanan tambahan, seperti teknologi informasi, telekomunikasi, dan layanan medis. Rantai kegiatan ini mencerminkan prinsip *multiplier effect*, di mana satu kegiatan utama—dalam hal ini, operasional maskapai dan bandara—menimbulkan efek berantai yang melibatkan berbagai sektor ekonomi lainnya. Seperti dijelaskan dalam teori *multiplier effect*, setiap pengeluaran atau investasi awal akan menciptakan pendapatan baru bagi sektor-sektor lain, yang pada akhirnya memperluas dampak ekonomi secara keseluruhan. Dengan kata lain, aktivitas bandara dan maskapai tidak hanya berdampak langsung, tetapi juga memicu pertumbuhan ekonomi melalui hubungan tidak langsung dan efek ganda terhadap industri terkait dan masyarakat lokal.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode studi literatur (*library research*) yang mengandalkan sumber-sumber sekunder berupa jurnal ilmiah, laporan penelitian, serta data statistik yang relevan. Metode ini dipilih karena sesuai untuk menganalisis hubungan antara investasi infrastruktur dengan kinerja bandara dan pertumbuhan ekonomi berdasarkan kajian teoritis dan data historis. Data dikumpulkan dari berbagai publikasi ilmiah, serta laporan resmi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Selain itu, pendekatan kuantitatif deskriptif digunakan untuk mengolah dan menganalisis data statistik mengenai investasi infrastruktur, volume penumpang, pergerakan pesawat, serta indikator ekonomi yang terkait. Data disajikan dalam bentuk tabel untuk mengidentifikasi pola serta hubungan yang muncul. Hasil analisis ini kemudian disimpulkan untuk menjawab pertanyaan penelitian mengenai sejauh mana investasi

infrastruktur berdampak terhadap peningkatan kinerja operasional bandara serta kontribusinya terhadap pertumbuhan ekonomi.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejak tahun 2010, Bandara Internasional Soekarno-Hatta telah menjadi bandara dengan jumlah lalu lintas penumpang tertinggi di Asia Tenggara, serta menempati peringkat ke-16 di dunia. Peningkatan jumlah penumpang di bandara Soekarno-Hatta setiap tahunnya menyebabkan antrean penumpang, khususnya di Terminal 1 yang mengalami *load factor*. Kondisi ini menyebabkan kepadatan dan ketidaknyamanan bagi para penumpang. Faktor-faktor tersebut menjadi latar belakang dilakukannya revitalisasi terminal Soekarno-Hatta pada tahun 2012 serta pembangunan terminal 3.

Revitalisasi yang dilaksanakan pada Terminal 1A-1B bertujuan untuk meningkatkan kapasitas pelayanan penumpang menjadi 31 juta penumpang per tahun, dibandingkan dengan kapasitas terminal 1 yang dibangun pada tahun 1985 yang hanya mampu menampung 9 juta penumpang per tahun. Terminal 1 terletak di sebelah selatan bandara, di seberang terminal 2, dan digunakan untuk melayani penerbangan domestik berbiaya rendah. Sementara itu, revitalisasi yang dilakukan pada terminal 2D dan 2E juga bertujuan untuk meningkatkan kapasitas penumpang dari yang sebelumnya hanya 18 juta penumpang per tahun menjadi 41 juta penumpang per tahun.

Sedangkan pembangunan terminal 3 dilakukan secara penuh pada tahun 2013 untuk meningkatkan kapasitas penumpang menjadi 62 juta orang per tahun, meningkat dibanding pembangunan Terminal 3 tahap pertama yang dilakukan pada tahun 2008 yang hanya mampu menampung 22 juta penumpang per tahun.

Selain revitalisasi dan pembangunan terminal, pemerintah juga melakukan investasi dalam pembangunan landas pacu 3 (runway 3) sebagai upaya untuk meningkatkan kapasitas pergerakan pesawat. Dengan adanya pembangunan runway 3 ini, kapasitas take-off dan landing per jam diperkirakan akan meningkat sebesar 30%, dari jumlah sebelumnya 81 - 83 menjadi 114. Selain itu, pembangunan runway 3 juga memberikan kemudahan dalam maintenance landas pacu lainnya, karena dapat digunakan secara bergiliran ketika runway 1 dan runway 2 sedang dalam proses perbaikan.

Landasan pacu 3 dengan panjang 3000meter dan lebar 60meter dianggap efektif dalam meningkatkan operasional bandara, sehingga dapat memperlancar pergerakan pesawat saat lepas landas maupun mendarat. Keberadaan *east connection taxiway* berperan penting dalam

mengurangi risiko penerbangan dengan memisahkan jalur landasan untuk lepas landas dan mendarat.

Investasi ini berdampak pada sisi pelayanan dan sisi kapasitas penumpang. Dari sisi pelayanan, revitalisasi terminal bandara dan pembangunan runway 3 efektif untuk mengurangi antrian pesawat dari sebelumnya 6-9 pesawat menjadi rata-rata 3 pesawat dan mempercepat perjalanan pesawat dari apron menuju ke runway. Pembangunan ini dapat meningkatkan on-time performance (OTP) maskapai.

Tabel 1. On Time Performance Penerbangan Dalam Negeri

No	Badan Usaha	Tahun					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1	PT. Asi Pudjiastuti	61.07%	54.52%	28.90%	35.32%	39.92%	56.77%
2	PT. Batik Indonesia Air	88.78%	88.72%	87.32%	84.75%	82.03%	74.89%
3	PT. Citilink Indonesia	86.19%	92.41%	90.73%	65.90%	69.69%	86.12%
4	PT. Garuda Indonesia	88.80%	91.38%	94.11%	92.80%	88.08%	87.78%
5	PT. Indonesia Airasia	82.03%	85.26%	84.95%	75.34%	64.89%	65.71%
6	PT. Lion Mentari Airlines	67.14%	77.90%	74.73%	75.48%	75.53%	65.43%
7	PT. Nam Air	88.76%	81.42%	83.74%	77.74%	69.85%	72.11%
8	PT. Sriwijaya Air	84.61%	82.76%	83.23%	72.38%	74.27%	79.67%
9	PT. Transnusa Aviation Mandiri	91.81%	82.51%	77.94%	-	47.58%	50.48%
10	PT. Travel Express Aviation Service	63.58%	56.87%	39.99%	-	-	71.02%
11	PT. Trigana Air Service	52.78%	65.49%	50.67%	45.63%	46.34%	72.57%
12	PT. Wings Abadi Airlines	65.39%	71.88%	71.29%	73.76%	76.05%	68.15%
13	PT. Super Air Jet	-	-	-	84.18%	80.08%	71.02%
14	PT. Pelita Air Indonesia	-	-	-	-	95.59%	90.30%
Total		78.60%	82.57%	81.76%	75.31%	76.02%	73.99%

* *Sumber Data : Statistik Angkutan Udara Tahun 2023*

** *PT. Super Air Jet mulai beroperasi pada Agustus 2021 dan PT. Pelita Air Indonesia mulai beroperasi pada April 2022*

Berikut data mengenai on time performance maskapai di Bandara Soekarno-Hatta untuk penerbangan niaga domestik. Seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang yang menggunakan Bandara Soetta, kinerja on time performance maskapai juga tinggi. Penurunan antrian pesawat dan tingginya tingkat ketepatan waktu tersebut secara otomatis berkontribusi pada peningkatan kapasitas penumpang.

Tabel 2. **Data Jumlah Penumpang Bandara Soekarno Hatta**

Penerbangan Dalam Negeri				Penerbangan Luar Negeri			
Tahun	Penumpang			Tahun	Penumpang		
	Datang	Berangkat	Total		Datang	Berangkat	Total
2018	101.333.309	94.389.034	195.722.343	2018	17.691.877	18.246.945	35.938.822
2019	79.678.516	74.161.850	153.840.366	2019	18.462.175	19.072.725	37.534.900
2020	35.441.549	32.042.096	67.483.645	2020	4.026.265	4.034.165	8.060.430
2021	33.105.618	30.068.260	63.173.878	2021	1.007.050	909.966	1.917.016
2022	56.938.425	51.655.742	108.594.167	2022	6.770.275	7.104.928	13.875.203
2023	65.461.550	58.741.847	124.203.397	2023	15.206.351	15.484.794	30.691.145

Sumber : Statistik Angkutan Udara Tahun 2023

Berdasarkan data diatas, jumlah penumpang di Bandara Soekarno-Hatta menunjukkan angka yang cukup signifikan, meskipun peningkatannya baru terjadi dalam dua tahun terakhir, yaitu tahun 2022 dan 2023. Peningkatan ini dipengaruhi oleh pulihnya kondisi setelah wabah pandemi COVID-19 yang sebelumnya menyebabkan penurunan jumlah penumpang. Dengan meningkatnya jumlah penumpang, secara otomatis pendapatan bandara juga meningkat, yang berdampak pada peningkatan laba bersih bandara. Selain itu, hal ini juga berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi, karena peningkatan konektivitas dan aksesibilitas memudahkan pergerakan orang dan barang. Aktivitas ekonomi dan distribusi produk di berbagai daerah dapat berjalan lebih cepat dan efisien.

Investasi infrastruktur yang dilakukan di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, seperti revitalisasi terminal 1 dan 2, pembangunan terminal 3, serta penambahan runway 3, merupakan contoh konkret dari strategi peningkatan kapasitas dan kualitas layanan bandara yang berdampak langsung terhadap kinerja operasional dan pertumbuhan ekonomi lokal maupun nasional. Seiring meningkatnya jumlah penumpang setiap tahunnya, revitalisasi dan ekspansi ini menjadi solusi atas berbagai permasalahan seperti kepadatan, antrian panjang, serta keterbatasan kapasitas layanan. Perluasan kapasitas terminal, yang awalnya hanya mampu menampung sekitar 9 hingga 22 juta penumpang, kini ditingkatkan hingga mampu melayani lebih dari 130 juta penumpang per tahun secara kumulatif. Hal ini tentu meningkatkan kenyamanan dan efisiensi operasional di bandara.

Dari sisi operasional, pembangunan runway 3 dan *east connection taxiway* terbukti efektif menurunkan antrian pesawat, mempercepat pergerakan dari apron ke runway, serta meningkatkan *on-time performance* (OTP) maskapai secara signifikan. Penurunan jumlah pesawat yang menunggu giliran dari 6–9 pesawat menjadi rata-rata 3 pesawat menjadi bukti efisiensi yang dihasilkan dari investasi infrastruktur ini. Kinerja OTP yang semakin baik juga meningkatkan kepuasan pengguna jasa, baik penumpang maupun maskapai penerbangan.

Lebih jauh, investasi tersebut juga memiliki *multiplier effect* yang kuat terhadap pertumbuhan ekonomi. Meningkatnya jumlah penumpang yang dilayani secara langsung mendorong peningkatan pendapatan bandara dan laba bersih perusahaan pengelola. Selain itu, konektivitas dan aksesibilitas yang semakin baik memperlancar pergerakan orang dan barang antar daerah, sehingga mendukung kelancaran distribusi produk, pariwisata, perdagangan, dan sektor logistik. Efisiensi dalam transportasi udara ini sangat penting bagi perekonomian nasional, karena mempercepat arus investasi, mempermudah mobilitas tenaga kerja, dan memperluas jaringan bisnis. Dengan begitu, investasi infrastruktur bandara bukan hanya berdampak pada peningkatan kinerja operasional, tetapi juga berperan sebagai katalis dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi secara berkelanjutan.

5. KESIMPULAN

Pemerintah melakukan investasi pengembangan infrastruktur bandara Soekarno Hatta berupa revitalisasi terminal dan pembangunan landas pacu 3, karena terjadinya peningkatan jumlah penumpang setiap tahunnya dan mengalami load factor. Investasi ini efektif untuk meningkatkan kapasitas jumlah penumpang serta kualitas pelayanan bandara secara signifikan. Revitalisasi terminal 1, 2 dan 3 bandara Soekarno Hatta efektif untuk mengurangi kepadatan antrean penumpang dan meningkatkan kenyamanan bagi penumpang pesawat. Sedangkan pembangunan landas pacu 3 juga efektif untuk mengurangi antrian pesawat dari sebelumnya 6-9 pesawat menjadi rata-rata 3 pesawat. Pembangunan runway 3 ini meningkatkan on-time performance (OTP) maskapai. Dengan peningkatan ini, tidak hanya kinerja operasional, jumlah penumpang dan pendapatan bandara yang meningkat, tetapi juga konektivitas yang lebih baik, kelancaran distribusi barang dan orang, serta dampak positif yang luas terhadap pertumbuhan ekonomi nasional secara berkelanjutan.

DAFTAR REFERENSI

- Ayuningtyas, W. (2022). Analisis dampak sosial ekonomi pembangunan Bandara Udara Internasional Yogyakarta (YIA) bagi kepala keluarga di Desa Glagah Kulon Progo. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(1), 858–865.
- Citra, N., Manajemen, D., Udara, T., Tinggi, S., Kedirgantaraan, T., & Abstrak, Y. (2023). Upaya meningkatkan pelayanan untuk mencapai on time performance pada petugas check-in maskapai Citilink di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta (Vol. 5, Issue 1). [Catatan: Harap lengkapi nama jurnal]
- Fatimah, S. S., & Rahayu, A. (2023). Pengaruh pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) terhadap pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota Provinsi D.I. Yogyakarta 2017–2022. *Inisiatif: Jurnal Ekonomi, Akuntansi dan Manajemen*, 2(2), 105–120.

- Intan Suswita, Damanik, D., & Panjaitan, P. D. (2020). Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Simalungun. *EKUILNOMI: Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 2(1), 1–11. <https://doi.org/10.36985/ekuilnomi.v2i1.346>
- Maryaningsih, N., Hermansyah, O., & Savitri, M. (2014). Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. *Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan*, 17(1), 62–98. <https://doi.org/10.21098/bemp.v17i1.44>
- Nuryadin, D., & Anjani, A. D. (2023). Analisis kausalitas infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia (Vol. 7, Issue 2). [Catatan: Harap lengkapi nama jurnal]
- Palilu, A. (2018). Analisis pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi terhadap produk domestik regional bruto Kota Ambon. *Jurnal Buletin Studi Ekonomi*, 23(2), 227–240.
- Piter, R., & Hutaaruk, S. (2021). Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Pematangsiantar. *EKUILNOMI: Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 3(1), 2614–7181. <https://doi.org/10.36985/ekuilnomi.v3i1.528>
- Rahmad, R. (2019). Analisis dampak pembangunan infrastruktur Bandara Internasional Jawa Barat terhadap alih fungsi lahan pertanian melalui citra satelit resolusi tinggi. *Jurnal Geografi*, 11(2), 146–162. <https://doi.org/10.24114/jg.v11i2.13470>
- Risca Dwi Anggini, Priyono, T. H., Riniati, & Fathorrazi, M. (2022). Dampak investasi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa. *JAE (Jurnal Akuntansi dan Ekonomi)*, 7(3), 42–55. <https://doi.org/10.29407/jae.v7i3.18744>
- Shobirin, M., & Ali, H. (2019). Strategi pengembangan infrastruktur dalam meningkatkan pelayanan penumpang di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta Cengkareng. [Nama jurnal tidak disebutkan].
- Sukesa, I. K., & Papyrakis, E. (2023). Hubungan antara pertumbuhan ekonomi dan infrastruktur transportasi di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*, 23(2), 146–169. <https://doi.org/10.21002/jepi.2023.10>
- Ulfah, N., Gunawan, N. I., Firdaus, M. I., & Rofiq, M. (2018). Multiplier effects of airport development on local economic growth in Soekarno Hatta International Airport. *Advances in Engineering Research (AER)*, 147, 828–836. <https://doi.org/10.2991/grost-17.2018.73>
- Wardhana, W., Sanggrama, N., Parulian, A., Tua, V., Ardhany, R., & Iksanuddin, A. (2019). Analisis dampak ekonomi investasi infrastruktur: Pendekatan model komputasi keseimbangan umum. *Jurnal Anggaran dan Keuangan Negara Indonesia (AKURASI)*, 1(2), 130–142. <https://anggaran.e-journal.id/akurasi>