



**BADAN KEAHLIAN  
DPR RI**  
*Bridging research to parliament  
Evidence based policy making*

## PENETAPAN 40 BANDARA INTERNASIONAL DI INDONESIA

**Ulayya Sarfina**

Analisis Legislatif Ahli Pertama  
[ulayya.sarfina@dpr.go.id](mailto:ulayya.sarfina@dpr.go.id)

### Isu dan Permasalahan

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menetapkan 40 bandara di Indonesia berstatus internasional melalui Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) Nomor KM 37 Tahun 2025 dan KM 38 Tahun 2025. Penetapan bandara tersebut merupakan perwujudan semangat Asta Cita yang menekankan pentingnya pengaktifan kembali bandara internasional sebagai bagian dari strategi memperkuat mobilitas, meningkatkan pariwisata, serta mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Penetapan ini juga dimaksudkan untuk mempertegas posisi Indonesia dalam jaringan penerbangan global dan mendukung konektivitas antarwilayah.

Dari jumlah tersebut, sebanyak 36 bandara merupakan bandara umum yang melayani penerbangan komersial sebagaimana diatur dalam Kepmenhub Nomor KM 37 Tahun 2025. Dalam aturan tersebut, terdapat pengecualian untuk Bandara Halim Perdanakusuma Jakarta yang hanya diperbolehkan melayani penerbangan luar negeri dalam bentuk angkutan udara niaga tidak berjadwal, angkutan udara bukan niaga, serta penerbangan pesawat udara negara Indonesia maupun asing pada konteks tertentu. Selain itu, terdapat 3 bandara khusus (Bandara Sultan Syarif Haroen Setia Negara, Bandara Weda Bay, Bandara Indonesia Morowali Industrial Park) dan Bandara Bersujud Batulicin yang ditetapkan berstatus internasional melalui Kepmenhub Nomor KM 38 Tahun 2025. Namun, status internasional tersebut berfungsi terbatas, yaitu mendukung kepentingan industri, instansi tertentu, atau operasional khusus.

Dalam menetapkan bandara berstatus internasional, terdapat sejumlah kriteria dasar. *Pertama*, kesiapan infrastruktur dan fasilitas penunjang bandara, termasuk aspek keamanan, keselamatan, serta kenyamanan pengguna, yang harus memenuhi standar International Civil Aviation Organization (ICAO). *Kedua*, pemerataan akses udara internasional tidak hanya diarahkan pada bandara di kota besar, tetapi juga wilayah berkembang. Tujuannya agar manfaat konektivitas udara dapat dirasakan lebih merata. Dari sisi ekonomi, bandara internasional dianggap sebagai gerbang perdagangan dan investasi. Kehadirannya dianggap dapat mempercepat arus barang, memperlancar distribusi logistik, sekaligus menarik investor asing. Selain itu, keberadaannya dapat mendorong pertumbuhan sektor terkait, seperti UMKM, pariwisata, hingga perhotelan. Dengan demikian, bandara menjadi simpul transportasi dan instrumen penggerak ekonomi daerah.

*Ketiga*, potensi arus penumpang. Data Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan kunjungan wisatawan mancanegara masih bertumpu pada beberapa hub-utama. Dari total 7,05 juta turis asing yang masuk ke Indonesia sepanjang semester I/2025, sebanyak 46,28 persen datang melalui Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali, 17 persen melalui Bandara Soekarno-Hatta Tangerang, dan 2,12 persen melalui Bandara Juanda Surabaya. Sisanya, sekitar 34,6 persen, tersebar melalui bandara lain seperti Bandara Internasional Kualanamu, Yogyakarta (YIA), dan Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Dengan begitu, diharapkan distribusi wisatawan akan lebih merata ke berbagai daerah dengan potensi unggulan.

Meski status internasional telah diberikan, Kemenhub menegaskan pengoperasian bandara akan disesuaikan dengan kebutuhan, permintaan pasar, dan ketersediaan layanan

penerbangan. Tidak semua bandara internasional memiliki penerbangan reguler ke luar negeri. Beberapa di antaranya akan difungsikan sebagai bandara alternatif atau cadangan, yang digunakan apabila terjadi lonjakan penumpang, kondisi darurat, atau permintaan penerbangan *charter* internasional. Bandara-bandara ini juga harus memenuhi ketentuan yang berlaku. Tercatat masih ada 14 bandara umum yang belum melengkapi persyaratan, termasuk surat pertimbangan, rekomendasi penempatan unit kerja dan personel dari kementerian yang membidangi kepabeanaan, keimigrasian, serta kekarantinaan. Seluruh persyaratan administratif tersebut wajib dipenuhi paling lambat enam bulan sejak keputusan ditetapkan. Untuk menjamin kelancaran operasional, setiap bandara internasional juga diwajibkan menjaga koordinasi antarinstansi melalui Komite Fasilitas (FAL) Bandar Udara. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara akan melakukan evaluasi secara berkala, minimal dua tahun sekali, guna memastikan kinerja, kesiapan, serta kepatuhan bandara terhadap standar layanan internasional. Dengan kata lain, penetapan bandara internasional perlu didukung oleh kinerja dan permintaan penerbangan pada bandara sekitarnya.

Ketua Forum Transportasi Penerbangan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) menilai bahwa penambahan bandara internasional akan mempermudah akses, meningkatkan kenyamanan perjalanan, serta membuka peluang ekonomi di sekitar wilayah bandara. Kebijakan ini juga dianggap tidak menggerus pangsa pasar maskapai dalam negeri akibat kompetisi dengan maskapai asing. Sebaliknya, langkah ini dianggap dapat memperkuat daya saing industri penerbangan nasional di tengah dinamika pasar global.

## Atensi DPR

Kebijakan penetapan status bandara internasional menjadi isu penting karena berhubungan dengan aspek keselamatan penerbangan, kelancaran mobilitas masyarakat, kelancaran arus logistik, dan peningkatan pelayanan publik di sektor transportasi udara. Dalam konteks ini, Komisi V DPR RI perlu memberikan perhatian pada konsistensi perencanaan pembangunan bandara internasional agar selaras dengan kebutuhan jangka panjang, terutama terkait konektivitas antarwilayah dan dukungan terhadap aktivitas perdagangan serta pariwisata. Selain itu, Komisi V DPR RI perlu memperoleh hasil kajian dalam penetapan tersebut sebagai bahan pengawasan terhadap standar pelayanan, pemanfaatan anggaran, serta kesiapan infrastruktur dan sumber daya manusia perlu dilakukan secara menyeluruh agar operasional bandara benar-benar memenuhi standar internasional. Dengan langkah tersebut, pengembangan bandara internasional tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga menjadi bagian dari upaya memperkuat integrasi wilayah dan meningkatkan daya saing perekonomian nasional.

## Sumber

ekonomi.bisnis.com, 11, 12, 13, dan 14 Agustus 2025;  
epaper.mediaindonesia.com, 15 Agustus 2025;  
hubud.kemhub.go.id, 11 dan 12 Agustus 2025;  
investor.id, 13 Agustus 2025;

menpan.go.id, 12 Agustus 2025;  
rctiplus.com, 15 Agustus 2025; dan  
tempo.co, 14 Agustus 2025.



## EDITOR

### Polhukam

Ahmad Budiman  
Prayudi  
Rachmi Suprihartanti S.  
Novianti

### Ekkuinbang

Sri Nurhayati Q.  
Mandala Harefa  
Ari Muliarta Ginting  
Eka Budiyantri  
Edmira Rivani  
Teddy Prasetiawan

### Kesra

Trias Palupi K.  
Luthvi Febryka Nola  
Yulia Indahri

## LAYOUTER

Devindra Ramkas O.  
Ully Ngesti Pratiwi  
Desty Bulandari  
Yustina Sari

Firyal Nabihah  
Ulayya Sarfina  
Yosua Pardamean S.  
Jeffrey Ivan Vincent  
Fauzan Lazuardi R.  
Anugrah Juwita Sari

Timothy Joseph S. G.  
Nur Sholikhah P. S.  
Fieka Nurul Arifa

**Koordinator** Sali Susiana  
**Polhukam** Puteri Hikmawati  
**Ekkuinbang** Sony Hendra P.  
**Kesra** Hartini Retnaningsih



<https://pusaka.dpr.go.id>



@pusaka\_bkdprri

©PusakaBK2025



*Bridging Research to Parliament  
Evidence Based Policy Making*