KAJIAN EKONOMI, MANAJEMEN, AKUNTANSI SYARIAH DAN KONVENSIONAL (KEMASAN)

Vol. 01, No. 02, November 2026, Pp : 52 – 67
e–ISSN: 3164-6077
Available online at https://journals.vmpofficial.com/index.php/KEMASAN/

STRATEGI PENDAPATAN NON-AERONAUTIKA BANDARA DHOHO KEDIRI DALAM KONDISI PENERBANGAN TERBATAS: STUDI KASUS DAN PERSPEKTIF MUAMALAH

Karina Eka Nur Afifah[1(*)], Azza Vahlevi Attaqi Zamzuri[2], Mutia Zahwa Caroline Oetomo[3], Eni Susilowati[4]
Universitas Islam Negeri Sayyid Ali Rahmatullah Tulungagung, Indonesia[1-4]
karinaeka772@gmail.com[1], azzafahlevi2004@gmail.com[2], zahwacaroline@gmail.com[3], enisusilowati@uinsatu.ac.id[4]

Received: Oktober 2026
Revised: Oktober 2026
Accepted: Oktober 2026

Abstract

Bandar Udara Dhoho Kediri dibangun dengan skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) berpendanaan swasta, tetapi beroperasi dengan lalu lintas penerbangan yang sangat terbatas: satu rute ke Jakarta dengan tiga penerbangan per minggu, setelah jeda tanpa penerbangan komersial lebih dari empat bulan pada 2025. Pada akhir Agustus hingga September 2026, kerja sama operasi (KSO) dengan PT Angkasa Pura Indonesia diakhiri dan pengelolaan beralih kepada PT Surya Dhoho Investama. Penelitian ini bertujuan menganalisis karakteristik dan strategi pendapatan non-aeronautika bandara dalam kondisi penerbangan terbatas dan masa transisi pengelolaan, mengidentifikasi bentuk optimalisasi aset, tenant, dan kemitraan, serta meninjau kesesuaiannya dengan prinsip muamalah. Penelitian memakai pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus, dengan data dari wawancara semi-terstruktur, observasi, dan dokumen publik, tanpa angka internal perusahaan. Kerangka analisis memadukan teori struktur pendapatan bandara, Stakeholder Theory, Resource Dependence Theory, prinsip muamalah, dan maqashid al-shariah. Hasil menunjukkan bahwa penumpang tahun 2025 (6.789 orang) hanya sekitar 0,45% kapasitas awal terminal, sehingga pendapatan aeronautika secara struktural terbatas dan rapuh. Menurut narasumber pihak komersial, pengelola menjaga aktivitas komersial melalui sewa ruang tanpa biaya untuk jangka tertentu, keringanan bagi mitra, kunjungan promosi kepada maskapai dan biro umrah, serta penyelenggaraan acara yang melibatkan seluruh penyewa. Tinjauan muamalah menunjukkan bahwa kebijakan tersebut selaras dengan prinsip keadilan dan kerelaan, sedangkan kejelasan akad dan kehalalan objek usaha belum dapat dinilai karena dokumen kontrak tidak dikaji. Temuan bersifat kualitatif dan terbatas pada keterangan narasumber serta dokumen publik.

Keywords: Pendapatan Non-Aeronautika, Bandara Regional, Bandara Dhoho, Muamalah, Maqashid Al-Shariah

(*) Corresponding Author: Afifah, karinaeka772@gmail.com

How to Cite: Afifah, K. E. N., Zamzuri, A. V. A., Oetomo, M. Z. C., & Susilowati, E. (2026). STRATEGI PENDAPATAN NON-AERONAUTIKA BANDARA DHOHO KEDIRI DALAM KONDISI PENERBANGAN TERBATAS: STUDI KASUS DAN PERSPEKTIF MUAMALAH. *Kajian Ekonomi, Manajemen, Akuntansi Syariah Dan Konvensional (KEMASAN), 01*(02), 52-67.

INTRODUCTION

Bandar udara kini tidak hanya berfungsi sebagai simpul perpindahan penumpang dan pesawat, tetapi juga sebagai ruang ekonomi yang mempertemukan operator, maskapai, penumpang, tenant, pemerintah, pekerja, dan masyarakat lokal. Karena itu, pendapatan non-aeronautika, seperti konsesi ritel, F&B, parkir, sewa ruang, dan iklan, menjadi komponen strategis bagi keberlanjutan finansial bandara (Graham, 2018). Di Indonesia, InJourney Airports mencatat kontribusi non-aeronautika sekitar 38% dari total pendapatan usaha pada semester I 2026, naik dari sekitar 30% sebelum transformasi (Okezone, 2026). Studi empiris menunjukkan bahwa kinerja komersial dipengaruhi oleh ukuran bandara, komposisi penumpang, luas area komersial, serta bauran dan lokasi ritel (Fuerst & Gross, 2018; Fasone & Scuderi, 2016), sementara waktu tunggu penumpang juga berkaitan dengan pendapatan non-aeronautika (Wu et al., 2024).

Selain aktivitas di dalam terminal, dampak ekonomi bandara juga perlu dilihat melalui keterkaitannya dengan masyarakat sekitar. Susilowati et al. (2026), dalam studi fenomenologis mengenai perilaku ekonomi masyarakat Kediri di sekitar Bandara Dhoho, melaporkan adaptasi pelaku ekonomi melalui perdagangan, penginapan, transportasi, dan jasa lain. Mereka juga menunjukkan bahwa respons ekonomi masyarakat dipengaruhi nilai lokal seperti kerja keras, kekerabatan, dan pemaknaan atas keberkahan. Temuan tersebut memperluas konteks analisis: pengembangan pendapatan non-aeronautika dapat dipertimbangkan bersama peluang keterhubungan dengan ekonomi lokal, tetapi manfaat bagi masyarakat tidak boleh diasumsikan tanpa bukti mengenai partisipasi dan hasil yang diterima pelaku lokal.

Hubungan antara fasilitas, lalu lintas bandara, dan pendapatan juga didukung oleh penelitian Handayani et al. (2023) pada 35 bandara Indonesia. Studi tersebut menemukan bahwa fasilitas bandara berpengaruh positif dan signifikan terhadap lalu lintas penumpang, sedangkan lalu lintas penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan aeronautika; pendapatan aeronautika selanjutnya berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan non-aeronautika. Temuan ini memberikan dasar untuk memahami keterkaitan antarindikator, tetapi tidak dapat langsung diperlakukan sebagai bukti hubungan kausal yang sama di Bandara Dhoho karena penelitian ini menggunakan desain kualitatif dan tidak memiliki data keuangan internal.

Pendapatan non-aeronautika umumnya berasal dari konsesi usaha, penyewaan ruang dan lahan, parkir, serta layanan komersial lain di kawasan bandara. ICAO menempatkan pengembangan sumber pendapatan non-aeronautika sebagai bagian penting ekonomi bandara, dengan catatan bahwa aktivitas komersial tetap harus memperhatikan keselamatan, keamanan, dan fungsi utama bandara sebagai simpul transportasi (International Civil Aviation Organization [ICAO], 2013). Dengan demikian, optimalisasi pendapatan tidak cukup diukur dari banyaknya ruang yang disewakan, tetapi juga perlu mempertimbangkan kesesuaian usaha dengan permintaan, pemanfaatan aset, serta biaya dan risiko pengelolaannya.

Namun, sebagian besar literatur tersebut berangkat dari bandara besar dengan volume penumpang tinggi. Pada bandara regional dengan frekuensi penerbangan terbatas, ruang komersial tidak otomatis menghasilkan pendapatan hanya karena tersedia. Strategi yang relevan cenderung bergeser dari pendekatan volume menuju peningkatan nilai per pengguna, pemilihan tenant yang tepat sasaran, optimalisasi ruang, kerja sama dengan UMKM, serta pemanfaatan hubungan bandara dengan kawasan sekitar (Syaifulrahman & Rohmatullah, 2025; "Kajian Pemanfaatan Luas Area Terminal", 2025; "Strategi Pemasaran Digital Tourism", 2025).

Bandara Dhoho Kediri merupakan kasus yang menarik untuk dikaji. Bandara ini dibangun dengan skema KPBU unsolicited oleh PT Surya Dhoho Investama (SDHI),

anak usaha PT Gudang Garam Tbk, dengan nilai investasi sekitar Rp13 triliun dan kapasitas awal terminal 1,5 juta penumpang per tahun (Direktorat Jenderal Kekayaan Negara, 2024; Bisnis.com, 2023a; Detik Finance, 2023). Penerbangan komersial dimulai pada 5 April 2024 (Kontan, 2024), tetapi layanan reguler sangat terbatas dan berfluktuasi. Citilink sempat melayani rute Jakarta–Kediri hingga lima kali seminggu pada Januari–Mei 2025, kemudian operasional berhenti total pada Juni hingga awal November 2025 karena perawatan armada (Detik Finance, 2025). Layanan baru pulih setelah Super Air Jet mengambil alih rute tersebut pada November 2025 (JawaPos, 2025). Data resmi 2025 mencatat hanya 126 pesawat, 6.789 penumpang, dan 15.931 kargo, yang merupakan data operasional, bukan data pendapatan unit komersial (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Diakses 13 Oktober 2026).

Selain keterbatasan lalu lintas, Dhoho berada dalam masa transisi kelembagaan. Perjanjian Pengakhiran KSO antara PT Angkasa Pura Indonesia dan SDHI ditandatangani pada 31 Agustus 2026 (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2026). Pengelolaan kemudian ditetapkan kepada SDHI melalui Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP-DJPU 216 Tahun 2026 (Fortune Indonesia, 2026), dan SDHI dilaporkan memperoleh sertifikat standar badan usaha bandar udara pada awal Oktober 2026 (Harian Jogja, 2026; Media Indonesia, 2026). Manajemen Gudang Garam juga menyatakan bahwa bandara belum memberi kontribusi positif bagi kinerja keuangan grup (Kontan, 2026; Detik Finance, 2026). Nama bandara pun berubah dari Bandar Udara Kediri menjadi Bandar Udara Dhoho sejak 11 Februari 2026 (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2026). Oleh karena itu, penelitian ini membedakan praktik pada periode pengelolaan PT Angkasa Pura Indonesia dari kondisi setelah transisi.

Penelitian terdahulu tentang Dhoho berfokus pada kelayakan finansial KPBU (Zainuddin et al., 2024), proyeksi permintaan penumpang (Kurniawan et al., 2020), dampak sosial-ekonomi (Assamsuni, 2022), dan kesiapan UMKM (Aziizah & Purnomosidi, 2023). Sejauh penelusuran penulis, belum ada kajian yang menganalisis strategi pendapatan non-aeronautika Dhoho, hubungan kemitraan dengan tenant dan mitra, maupun tinjauan prinsip muamalahnya.

Untuk mengisi celah tersebut, penelitian ini menggunakan beberapa lensa teoretis. Stakeholder Theory memandang keberhasilan strategi tidak hanya dari kepentingan operator, tetapi juga dari manfaat bagi tenant, penumpang, pemerintah, pekerja, dan masyarakat lokal (Freeman, 1984; Freeman et al., 2010). Resource Dependence Theory menjelaskan hubungan bandara dengan tenant dan maskapai sebagai pertukaran sumber daya untuk mengurangi ketidakpastian (Pfeffer & Salancik, 1978/2003; Lapçın & Taşcı, 2024). Perspektif muamalah menambahkan dimensi etika: pendapatan dinilai dari cara memperolehnya, yaitu kerelaan (taradhi), kejelasan akad, keadilan, transparansi, amanah, dan kehalalan objek usaha, serta bebas dari gharar, riba, penipuan, dan eksploitasi (Beekun, 1997; Sari et al., 2024). Hubungan pengelola dengan penyewa ruang pada dasarnya merupakan ijarah yang syarat dan rukunnya diatur dalam fatwa DSN-MUI (Dewan Syariah Nasional–Majelis Ulama Indonesia, 2000). Terakhir, maqashid al-shariah digunakan untuk menilai apakah strategi tersebut menghasilkan kemaslahatan dan mencegah kemudaratan, terutama dalam aspek hifz al-mal, hifz al-nafs, hifz al-‘aql, hifz al-nasl, dan hifz al-din (Al-Syatibi, 1997; Ibn Ashur, 2006; Chapra, 2008; Dusuki & Abdullah, 2007). Kelima perspektif ini, yaitu pendapatan non-aeronautika, stakeholder, resource dependence, muamalah, dan maqashid, sekaligus menjadi tema pengodean data lapangan.

Berdasarkan hal tersebut, penelitian kualitatif ini bertujuan untuk: (1) menganalisis karakteristik dan strategi pendapatan non-aeronautika Bandara Dhoho dalam kondisi penerbangan terbatas dan masa transisi pengelolaan; (2) mengidentifikasi bentuk optimalisasi aset, layanan, tenant, dan kemitraan yang berpotensi memperkuat pendapatan

non-aeronautika secara berkelanjutan; dan (3) menganalisis kesesuaian strategi tersebut dengan prinsip muamalah dan kemaslahatan stakeholder.

METHODS

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus (Yin, 2018). Desain ini dipilih karena penelitian berfokus pada satu konteks organisasi, yaitu strategi pendapatan non-aeronautika Bandara Dhoho Kediri, yang ditandai oleh lalu lintas penerbangan terbatas, skema pendanaan KPBU, dan perubahan pengelolaan pada 2026. Unit analisis penelitian adalah strategi, mekanisme komersial, hubungan kemitraan, serta keputusan pengelolaan aset; pengalaman magang peneliti diperlakukan sebagai konteks akses lapangan, bukan sebagai unit analisis.

Pengumpulan data wawancara dan observasi dilakukan pada September–Oktober 2026. Keterangan narasumber diperlakukan sebagai bukti mengenai kondisi yang mereka ketahui pada periode tersebut, sedangkan informasi sebelum periode itu digunakan untuk menjelaskan konteks historis. Karena pengelolaan bandara mengalami transisi pada 2026, praktik pada masa pengelola lama tidak disamakan dengan praktik pengelola baru kecuali terdapat bukti yang menunjukkan keberlanjutannya.

Sumber Data

1. Data primer: wawancara semi-terstruktur dengan dua narasumber dari pihak komersial bandara yang memahami kegiatan komersial, tenant, kemitraan, atau layanan terkait. Karena informan berasal dari sisi pengelola, keterangan mereka tidak dianggap mewakili seluruh perspektif tenant, penumpang, maskapai, atau masyarakat.
2. Observasi: aktivitas tenant, pemanfaatan ruang, pola layanan, arus pengguna, media promosi, dan interaksi komersial yang diamati selama kegiatan lapangan pada September–Oktober 2026. Hasil observasi digunakan sebagai konteks dan pembanding bagi keterangan wawancara sejauh data yang tersedia memungkinkan.
3. Data sekunder dan dokumentasi: regulasi, profil resmi bandara, publikasi pemerintah, pemberitaan media, dan literatur ilmiah, serta dokumentasi lapangan

Teknik Analisis Data

Analisis dilakukan melalui kondensasi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan (Miles et al., 2014). Data dikelompokkan ke dalam lima tema: sumber pendapatan, strategi komersial, stakeholder, ketergantungan sumber daya, dan prinsip muamalah. Selanjutnya, pola temuan dibandingkan dengan kerangka teori dan dokumen publik yang relevan (Yin, 2018). Triangulasi sumber dan teknik dilakukan dengan membandingkan wawancara, observasi, dan dokumen publik. Apabila suatu informasi hanya berasal dari satu narasumber dan tidak dapat diverifikasi melalui sumber lain, informasi tersebut dinyatakan sebagai keterangan satu sumber, bukan sebagai fakta yang telah terkonfirmasi secara independen.

Etika dan Kerahasiaan

Nilai kontrak, omzet tenant, tarif sewa, persentase bagi hasil, identitas informan, SOP internal, dan data komersial lain hanya dimasukkan jika memperoleh izin. Jika tidak tersedia, data disajikan secara agregat atau dianonimkan, dan identitas narasumber disamarkan sebagai Narasumber 1 & 2. Penelitian ini secara tegas tidak menggunakan angka internal yang tidak dapat diverifikasi. Perhitungan peneliti diberi keterangan jelas dan dibedakan dari fakta yang bersumber.

Kerangka Konseptual

Kerangka analisis penelitian ini memadukan lima perspektif yang dirangkum pada Tabel 1. Perspektif tersebut juga menjadi lima tema pengodean data lapangan.

Tabel 1.
Kerangka Konseptual Penelitian

Perspektif	Fokus	Indikator Analisis	Pertanyaan Kunci
Pendapatan Non-Aeronautika	Diversifikasi sumber pendapatan	Tenant, ritel, F&B, parkir, iklan, sewa ruang, jasa	Sumber pendapatan apa yang realistis?
Stakeholder Theory	Keseimbangan kepentingan	Komunikasi, nilai, keluhan, inklusi	Siapa yang memperoleh manfaat?
Resource Dependence	Pertukaran sumber daya	Lokasi, modal, akses pasar, kemampuan operasional	Sumber daya apa yang saling dipertukarkan?
Muamalah	Keabsahan dan etika transaksi	Ridha, kejelasan, adil, amanah, halal	Apakah transaksi adil dan transparan?
Maqashid Al-Shariah	Kemaslahatan	Hifz al-mal, al-nafs, al-aql, al-nasl, al-din	Apakah manfaat lebih besar daripada mudarat?

Sumber: sintesis peneliti berdasarkan literatur strategi bandara, stakeholder, resource dependence, etika bisnis Islam, dan maqashid al-shariah.

RESULTS & DISCUSSION

Karakteristik Konteks Bandara Dhoho

Tabel 2.
Kronologi Operasi dan Kelembagaan Bandara Dhoho

Waktu	Peristiwa	Sumber
7 September 2022	Perjanjian KPBU ditandatangani SDHI dan Kementerian Perhubungan; kemudian dilengkapi KSO dengan Angkasa Pura sebagai pengoperasi.	(Kompas.com, 2023)
5 April 2024	Penerbangan perdana Citilink Jakarta - Kediri, dua kali per minggu; Angkasa Pura mengoperasikan bandara sejak 29 Maret 2023.	(Kontan, 2024)
18 Oktober 2024	Peresmian; lebih dari 20.000 penumpang dan 175 penerbangan sejak April 2024; Super Air Jet dan Batik Air mengantongi izin delapan rute.	(Fortune Indonesia, 2024)
17 Juni 2025	Tidak ada jadwal penerbangan hingga 31 Juli 2025; Citilink satu-satunya maskapai.	(Detik Finance, 2025); (Antara, 2025)

11 Juli 2025	Menteri Perhubungan menyatakan telah menawarkan insentif kepada maskapai agar membuka rute ke Dhoho.	(Okezone, 2025b)
Oktober 2025	Bandara belum melayani penerbangan; laman Ditjen Hubud masih mencantumkan dua rute.	(Bisnis.com, 2025a); (Bisnis.com, 2025c)
10 November 2025	Super Air Jet membuka rute Jakarta-Kediri, tiga kali per minggu (Senin, Rabu, Jumat), pesawat A320-200 berkapasitas 180 kursi.	(JawaPos, 2025); (Beritajatim.com, 2025a)
Tahun 2025	Data Kemenhub: 126 pesawat dan 6.789 penumpang selama setahun.	(Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Diakses 13 Oktober 2026)
11 Februari 2026	Nama resmi berubah menjadi Bandar Udara Dhoho (KM 51 Tahun 2026).	(Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2026)
31 Agustus 2026	Perjanjian Pengakhiran KSO PT Angkasa Pura Indonesia dan SDHI ditandatangani.	(Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2026)
25 September 2026	Keputusan Dirjen Hubud KP-DJPU 216 Tahun 2026 menetapkan SDHI sebagai pengelola.	(Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2026); (Fortune Indonesia, 2026)
3 - 4 Oktober 2026	SDHI dilaporkan memperoleh sertifikat standar badan usaha bandar udara.	(Harian Jogja, 2026); (Media Indonesia, 2026)

Sumber: dirangkum peneliti dari dokumen publik. Angka 2025 berasal dari data Kementerian Perhubungan; satuan "pesawat" dan "kargo" perlu dikonfirmasi pada sumber aslinya, sehingga grafik atau perbandingan antar-indikator tidak dilakukan.

Data pada Tabel 2 menunjukkan bahwa basis pasar komersial terminal tidak dapat diasumsikan sama dengan bandara metropolitan. Pada 2024 bandara beroperasi dengan lalu lintas rendah, pada 2025 satu-satunya maskapai berhenti beroperasi, dan sejak November 2025 bandara hanya melayani satu rute dengan tiga rotasi mingguan. Pemberitaan Oktober 2024 mencatat izin delapan rute Super Air Jet dan Batik Air (Fortune Indonesia, 2024), tetapi pada Juni 2025 hanya Citilink yang melayani jadwal (Detik Finance, 2025). Izin atau daftar rute dengan demikian tidak identik dengan layanan yang berjalan.

Tabel 3.
Skala Operasi Dibandingkan Kapasitas Terminal

Indikator	Nilai	Dasar
Kapasitas awal terminal	1.500.000 penumpang/tahun	(Detik Finance, 2023)
Penumpang tahun 2025	6.789 penumpang	(Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Diakses 13 Oktober 2026)

Penumpang 2025 terhadap kapasitas awal	± 0,45%	Perhitungan peneliti
Kursi maksimum setahun jika 3 rotasi/minggu terbang penuh (180 kursi per pesawat)	56.160 kursi (± 3,7% kapasitas)	Perhitungan peneliti: 3 × 52 × 2 × 180
Penumpang setahun jika isian 50–60% (asumsi ilustratif)	28.080–33.696 (± 1,9 - 2,2%)	Perhitungan peneliti
Keterisian pemesanan penerbangan perdana per awal November 2025 (sebelum keberangkatan)	50% (dari Kediri), 60% (dari Jakarta)	(Beritajatim.com, 2025a)
Jeda tanpa penerbangan komersial 2025	Lebih dari 4 bulan	(Detik Finance, 2025); (Bisnis.com, 2025a); (JawaPos, 2025)

Catatan: 180 kursi per pesawat A320-200 mengacu pada keterangan Beritajatim.com (2025a). Isian 50 -60% adalah angka ilustratif, bukan realisasi.

Perbandingan pada Tabel 3 menunjukkan bahwa jumlah penumpang aktual jauh lebih rendah daripada kapasitas desain awal terminal. Pada 2025, jumlah penumpang setara sekitar 0,45% dari kapasitas desain tahunan. Perbandingan ini menggambarkan rendahnya pemanfaatan kapasitas berdasarkan indikator jumlah penumpang, tetapi tidak mengukur pendapatan aeronautika ataupun non-aeronautika secara langsung. Oleh karena itu, kondisi tersebut digunakan sebagai konteks yang menunjukkan keterbatasan basis pasar, bukan sebagai bukti kuantitatif mengenai besarnya pendapatan atau efektivitas strategi komersial.

Strategi Diversifikasi Pendapatan Non-Aeronautika

Secara konseptual, strategi pendapatan non-aeronautika Dhoho dapat dikelompokkan menjadi empat arah: (1) optimalisasi ruang komersial melalui tenant yang sesuai pola kebutuhan pengguna; (2) pengembangan layanan pendukung seperti F&B, ritel, transportasi darat, dan jasa lain; (3) pemanfaatan aset dan titik temu pengguna untuk promosi atau iklan yang tidak mengganggu keselamatan dan kenyamanan; dan (4) kemitraan dengan pelaku ekonomi lokal agar bandara menjadi penghubung pasar perjalanan dan ekonomi kawasan. Daftar ini adalah kerangka strategi. Bukti aktual dipisahkan dari peluang agar tidak terjadi overclaim.

Keterangan narasumber memberi bukti aktual pada sebagian arah tersebut. Menurut Narasumber 1, sumber pendapatan non-aeronautika yang dikelola bandara berupa konsesi, sewa, dan pemakaian utilitas oleh mitra usaha atau mitra kerja di bidang kargo, ritel, layanan, dan F&B. Keterangan ini cocok dengan pembagian sumber non-aeronautika dalam literatur (Graham, 2018), tetapi belum dapat dicocokkan dengan dokumen publik karena rincian tenant tidak dipublikasikan, sehingga dicatat sebagai keterangan satu sumber.

Strategi Berbasis Nilai per Pengguna

Keterbatasan penerbangan membuat pendekatan nilai per pengguna relevan. Nilai komersial dapat ditingkatkan melalui kecocokan produk, kualitas pengalaman, kenyamanan, kemudahan transaksi, dan layanan yang menjawab kebutuhan spesifik pengguna. Hubungan positif antara waktu tunggu dan pendapatan non-aeronautika (Wu et

al., 2024) menjadikan pengelolaan pengalaman terminal bagian dari strategi komersial. Implikasinya, pengelola tidak cukup mengisi ruang dengan sebanyak mungkin tenant; pada bandara regional, kurasi tenant dapat lebih penting daripada jumlah tenant karena pasar lebih terbatas.

Keterangan narasumber menunjukkan bahwa pengelola pernah menyelenggarakan kegiatan kolaboratif, termasuk yoga dan Kediri Half Marathon, serta meminta tenant tetap buka selama kegiatan berlangsung meskipun tidak terdapat jadwal penerbangan. Menurut narasumber, kegiatan tersebut dimaksudkan untuk memperluas paparan bandara kepada pengunjung di luar kelompok penumpang. Namun, data mengenai jumlah pengunjung, transaksi tenant, biaya penyelenggaraan, dan perubahan pendapatan tidak tersedia. Dengan demikian, kegiatan tersebut dapat diidentifikasi sebagai upaya memperluas aktivitas komersial, tetapi dampaknya terhadap pendapatan belum dapat disimpulkan.

Kemitraan dan Ekosistem Stakeholder

Strategi pendapatan non-aeronautika pada dasarnya adalah strategi hubungan. Pengelola menyediakan ruang, fasilitas, akses ke pengguna, reputasi, dan sistem operasional; tenant menyediakan produk, modal, tenaga kerja, kemampuan operasional, dan inovasi layanan; penumpang menjadi pengguna sekaligus sumber permintaan; pemerintah berperan melalui regulasi dan pengawasan; dan masyarakat lokal serta UMKM dapat menjadi sumber produk dan tenaga kerja bila memenuhi standar bandara (Freeman et al., 2010). Pemerintah Kabupaten Kediri telah menyiapkan puluhan UMKM dalam tiga kategori untuk berjualan di bandara (JawaPos, 2024a), pembukaan stan sempat molor meskipun ratusan produk telah siap (JawaPos, 2024b), dan pada November 2025 pelaku UMKM bersama pengelola membahas pameran Bumi Panji Expo di bandara (RRI, 2025).

Konteks ekonomi lokal tersebut sejalan dengan Susilowati et al. (2026), yang menemukan bahwa pembangunan dan keberadaan Bandara Dhoho berkaitan dengan penyesuaian kegiatan ekonomi masyarakat sekitar, termasuk perdagangan, penginapan, transportasi, dan jasa. Bagi penelitian ini, temuan tersebut menjadi bukti kontekstual bahwa peluang komersial bandara tidak hanya berada pada transaksi penumpang di terminal, tetapi juga pada hubungan dengan ekosistem ekonomi di sekitarnya. Namun, studi Susilowati et al. berfokus pada pengalaman masyarakat lokal, bukan pengukuran pendapatan non-aeronautika bandara. Karena itu, sumber tersebut digunakan untuk memperkuat konteks stakeholder dan peluang kemitraan lokal, bukan sebagai bukti langsung bahwa kemitraan tersebut telah meningkatkan pendapatan Bandara Dhoho.

Mekanisme seleksi dan penunjukan mitra yang dijelaskan narasumber menunjukkan adanya proses penilaian lintas divisi. Namun, kriteria seleksi, dokumentasi keputusan, dan pengalaman calon mitra tidak tersedia dalam data penelitian. Karena itu, mekanisme tersebut belum cukup untuk menyimpulkan bahwa proses seleksi telah transparan atau adil; penilaian yang lebih kuat memerlukan informasi mengenai kriteria, konsistensi penerapan, dan kesempatan bagi calon mitra.

Resource Dependence dan Strategi Kemitraan

Bandara dan tenant berada dalam hubungan saling bergantung yang tidak selalu seimbang. Pada kondisi penumpang terbatas, tenant menghadapi risiko omzet yang lebih tinggi, sedangkan pengelola menghadapi risiko ruang kosong dan rendahnya aktivitas komersial (Pfeffer & Salancik, 1978/2003). Kebijakan yang diterangkan narasumber merupakan respons terhadap ketergantungan tersebut: tim komersial menyadari keterbatasan penerbangan dan memberikan sewa ruang tanpa biaya untuk jangka tertentu sampai penerbangan optimal, dengan substitusi yang diupayakan tidak memberatkan

mitra; mitra juga dapat mengajukan keringanan tertentu, termasuk pada pas bandara, dan memperoleh diskon pembayaran parkir.

Ketergantungan terbesar bandara sebenarnya berada pada maskapai, karena keputusan membuka atau menutup rute berada di tangan maskapai. Jeda penerbangan 2025 menunjukkan konsekuensinya, dan pemerintah pusat menawarkan insentif kepada maskapai (Okezone, 2025b). Dari sisi komersial, narasumber menerangkan bahwa pengelola melakukan roadshow ke maskapai untuk menjelaskan potensi Kediri agar mereka tertarik membuka rute, serta ke biro perjalanan umrah. Strategi ini sejalan dengan temuan bahwa dalam hubungan bandara-maskapai yang saling bergantung, kepercayaan dan keyakinan pada keberlanjutan hubungan menentukan kerja sama (Lapçın & Taşcı, 2024). Roadshow tersebut belum tercatat pada dokumen publik yang ditemukan, sehingga merupakan keterangan satu sumber.

Tinjauan Prinsip Muamalah

Dari perspektif muamalah, strategi pendapatan tidak dapat dipisahkan dari cara transaksi disusun. Pendapatan tinggi tidak otomatis menunjukkan keberhasilan bila diperoleh melalui ketidakjelasan, pemaksaan, biaya tersembunyi, atau aktivitas yang tidak halal. Penelitian menilai enam aspek: kerelaan, kejelasan akad, keadilan, transparansi, amanah, dan kehalalan objek transaksi. Karena dokumen kontrak tidak dikaji, kesimpulan tentang jenis akad tidak dibuat pasti; yang dilakukan adalah menilai kebijakan yang diterangkan narasumber terhadap kriteria tersebut (Tabel 5).

Tabel 5.
Penilaian Kebijakan Komersial Menurut Prinsip Muamalah

Aspek	Keterangan narasumber atau data publik	Penilaian
Keadilan	Sewa ruang tanpa biaya untuk jangka tertentu sampai penerbangan optimal; substitusi yang tidak memberatkan; keringanan pas bandara dan diskon parkir.	Selaras: beban risiko lalu lintas rendah dibagi, tidak dibebankan seluruhnya kepada mitra.
Kerelaan	Mitra dipilih melalui seleksi dan penunjukan langsung; mitra dapat mengajukan keringanan.	Indikasi kerelaan ada pada mekanisme pengajuan keringanan; persetujuan mitra atas penunjukan langsung belum dikonfirmasi.
Transparansi	Pengelola lama dan baru mengundang mitra untuk sosialisasi dan perkenalan pada masa peralihan; rilis Kemenhub memuat pengaturan masa transisi.	Selaras: komunikasi peralihan dilakukan; isi informasi tentang jadwal penerbangan kepada mitra belum dikonfirmasi.
Amanah	Narasumber menyatakan bahwa dalam bisnis tidak ada yang berubah pada peralihan; pengelolaan aset bernilai besar dilanjutkan oleh SDHI.	Sebagian selaras; kelanjutan perjanjian perlu dikonfirmasi pada dokumen.
Kejelasan akad	Dokumen kontrak tidak dikaji.	Belum dapat dinilai.
Kehalalan objek usaha	Daftar produk dan jenis usaha mitra tidak diperiksa.	Belum dapat dinilai.

Sumber: analisis peneliti berdasarkan wawancara dan Sari et al. (2024), Beekun (1997), serta Dewan Syariah Nasional–Majelis Ulama Indonesia (2000).

Kebijakan sewa tanpa biaya untuk jangka tertentu dan pemberian keringanan yang dijelaskan narasumber dapat ditafsirkan sebagai upaya membagi risiko ketika aktivitas penerbangan masih terbatas. Akan tetapi, kebijakan tersebut tidak dengan sendirinya membuktikan terpenuhinya prinsip keadilan atau kerelaan. Penilaian memerlukan informasi tentang syarat keringanan, durasi, persetujuan para pihak, serta ketentuan yang berlaku dalam akad. Karena dokumen kontrak tidak dikaji, pembahasan ini dibatasi pada indikasi keselarasan berdasarkan keterangan narasumber, bukan penetapan kepatuhan syariah secara menyeluruh.

Maqashid al-Shariah dan Kemaslahatan

Hifz al-mal relevan dengan pengelolaan aset, hak ekonomi, dan perlindungan kepentingan para pihak (Chapra, 2008). Dalam konteks Bandara Dhoho, prinsip ini dapat digunakan untuk menilai apakah strategi komersial diarahkan pada pemanfaatan aset yang produktif, transaksi yang jelas, dan pembagian risiko yang wajar. Dimensi hifz al-nafs dapat dikaitkan dengan keselamatan dan kenyamanan pengguna, hifz al-'aql dengan penyampaian informasi yang tidak menyesatkan, hifz al-nasl dengan keberlanjutan manfaat bagi keluarga dan pelaku ekonomi lokal, serta hifz al-din dengan pemenuhan kebutuhan keagamaan pengguna. Namun, data penelitian belum cukup untuk menyimpulkan bahwa seluruh dimensi tersebut telah tercapai. Oleh sebab itu, dimensi maqashid dalam artikel ini diposisikan sebagai kerangka evaluasi normatif dan arah pengembangan, bukan sebagai klaim capaian yang telah terukur.

Model Strategi yang Diusulkan

Berdasarkan sintesis teori, konteks publik, dan keterangan narasumber, model strategi dirumuskan melalui lima lapisan: (1) pemetaan permintaan berdasarkan profil penerbangan dan pengguna; (2) kurasi tenant dan layanan berdasarkan kebutuhan nyata; (3) pengelolaan aset dan kemitraan untuk mengurangi ruang tidak produktif; (4) tata kelola hubungan melalui indikator kinerja, komunikasi, dan evaluasi; dan (5) filter muamalah untuk memastikan transaksi adil, transparan, halal, dan maslahat. Model ini menempatkan pendapatan sebagai hasil, bukan satu-satunya tujuan. Strategi yang menghasilkan pendapatan besar tetapi meningkatkan sengketa, menurunkan kualitas layanan, atau mengeksploitasi mitra tidak dikategorikan optimal.

Enam arah strategi dirumuskan dari model tersebut dan dirangkum pada Tabel 6, dengan menandai mana yang sudah dijalankan menurut narasumber dan mana yang masih potensi.

Tabel 6.
Enam Arah Strategi Pendapatan Non-Aeronautika Bandara Dhoho

Strategi	Status	Dasar	Risiko Utama
1. Ruang komersial dan produk lokal UMKM	Dijalankan sebagian: seleksi mitra, gerai UMKM direncanakan; acara bersama UMKM dibahas	Narasumber 1; (JawaPos, 2024a); (RRI, 2025); (Syaifulrahman & Rohmatullah, 2025)	Penyewa tidak bertahan karena penumpang sedikit
2. Lahan dan properti	Potensi (belum ada bukti penerapan)	("Kajian Pemanfaatan Luas Area Terminal", 2025); (Direktorat Jenderal Kekayaan Negara, 2024)	Akses darat dan permintaan lahan belum teruji

3. Kargo dan logistik	Mitra kargo disebut sebagai salah satu pengguna ruang (Narasumber 1); pengembangan masih potensi	Narasumber 1; (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara diakses 13 Oktober 2026)	Bergantung jadwal penerbangan
4. Carter, VIP, haji-umrah	Roadshow ke maskapai dan biro umrah dijalankan (Narasumber 1)	Narasumber 1; (Bisnis.com, 2025c)	Izin dan koordinasi lintas instansi
5. Pariwisata dan event	Event yoga dan Kediri Half Marathon; tenant tetap buka (Narasumber 1)	Narasumber 1; ("Strategi Pemasaran Digital Tourism", 202)	Dampak bergantung pada keberlanjutan acara
6. Kelembagaan komersial	Tim seleksi lintas divisi; sosialisasi peralihan (Narasumber 1)	Narasumber 1; (Fasone & Scuderi, 2012); (Fuerst & Gross, 2018)	Kapabilitas komersial pengelola baru

Sumber: analisis peneliti (2026)

Berdasarkan sintesis teori, dokumen publik, dan keterangan narasumber, strategi pendapatan non-aeronautika pada bandara dengan penerbangan terbatas perlu disesuaikan dengan karakteristik pasar dan kapasitas pengelola. Pada Bandara Dhoho, beberapa respons yang dilaporkan meliputi keringanan bagi mitra, penyelenggaraan acara, serta upaya menjalin komunikasi dengan maskapai dan biro perjalanan umrah. Akan tetapi, karena data pendapatan dan hasil evaluasi strategi tidak tersedia, penelitian ini tidak menyimpulkan bahwa langkah-langkah tersebut telah meningkatkan kinerja finansial. Temuan lebih tepat dipahami sebagai pemetaan praktik dan peluang strategi yang masih memerlukan evaluasi.

Secara praktis, prioritas strategi perlu dibangun melalui pemetaan permintaan dan evaluasi kelayakan setiap sumber pendapatan. Candra dan Afriyanto (2024), dalam tinjauan literatur tentang pendapatan non-aeronautika bandara, menyoroti lokasi, volume lalu lintas, ruang komersial, pemasaran, dan kerja sama bisnis sebagai faktor yang relevan. Karena artikel tersebut merupakan kajian literatur, faktor-faktor itu lebih tepat digunakan sebagai kategori pertimbangan daripada dianggap sebagai hasil pengujian empiris pada Bandara Dhoho. Dalam konteks Dhoho, setiap opsi seperti ruang UMKM, properti, logistik, acara, dan layanan perjalanan perlu dinilai menurut kebutuhan pasar, biaya, kesiapan operasional, risiko, serta kesesuaiannya dengan keselamatan dan tata kelola bandara (ICAO, 2013).

Pada saat yang sama, transisi pengelolaan menuntut kehati-hatian analitis. Menurut narasumber, hubungan dengan mitra tidak berubah pada peralihan dan kedua pihak mensosialisasikannya, dan rilis Kemenhub menyatakan transisi berjalan terkoordinasi (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2026). Namun, pengakhiran KSO tidak boleh menghapus periode sebelumnya, tetapi menjadi batas penelitian yang penting: kebijakan operator setelah transisi tidak dicampur dengan temuan pada periode PT Angkasa Pura Indonesia. Pengelola baru memikul seluruh biaya tetap, dan pemilik menyatakan bandara belum berkontribusi positif (Kontan, 2026), sehingga keberlanjutan strategi non-aeronautika perlu dijaga melalui kapabilitas komersial yang dibangun atau dipertahankan, selaras dengan teori ketergantungan sumber daya (Pfeffer & Salancik, 1978/2003).

CONCLUSION

Penelitian ini menghasilkan tiga kesimpulan. Pertama, Bandara Dhoho menghadapi keterbatasan lalu lintas penerbangan. Pada 2025, jumlah penumpang tercatat 6.789 orang atau sekitar 0,45% dari kapasitas desain awal terminal. Angka tersebut menunjukkan rendahnya pemanfaatan kapasitas berdasarkan jumlah penumpang, tetapi tidak mengukur pendapatan secara langsung. Kondisi ini memberikan konteks bagi pentingnya mengidentifikasi sumber pendapatan non-aeronautika yang dapat mendukung aktivitas komersial ketika lalu lintas penerbangan terbatas.

Kedua, berdasarkan keterangan dua narasumber dari pihak komersial, praktik yang dilaporkan meliputi seleksi mitra, keringanan biaya tertentu, komunikasi dengan maskapai dan biro umrah, serta kegiatan yang melibatkan tenant. Penelitian merumuskan enam arah pengembangan, yaitu ruang komersial dan produk lokal, lahan dan properti, kargo dan logistik, carter serta layanan haji-umrah, pariwisata dan event, serta penguatan kelembagaan komersial. Arah tersebut merupakan rekomendasi analitis dengan tingkat kesiapan dan bukti yang berbeda, bukan seluruhnya praktik yang telah terbukti efektif.

Ketiga, keterangan narasumber memberikan indikasi perhatian terhadap pembagian risiko dan komunikasi dengan mitra. Namun, keadilan, kerelaan, transparansi, kejelasan akad, dan kehalalan objek usaha belum dapat dinilai secara menyeluruh tanpa dokumen kontrak, daftar usaha mitra, dan bukti pendukung lainnya. Penelitian ini terbatas pada dua narasumber dari sisi pengelola, observasi pada periode September–Oktober 2026, serta dokumen publik; penelitian berikutnya perlu melibatkan perspektif tenant dan menguji indikator kinerja komersial serta kepatuhan muamalah secara lebih langsung.

REFERENCES

Airports Council International. (2025). *ACI World's new sub-committee devoted to the non-aeronautical side of the airport business*. Diakses melalui: https://blog.aci.aero/aci-worlds-new-sub-committee-devoted-to-the-non-aeronautical-side-of-the-airport-business/

Al-Syatibi. (1997). *Al-muwafaqat fi ushul al-syari'ah (M. H. Al Salman, Ed.)*. Dar Ibn 'Affan.

Antara. (2024). *Pemkot Kediri lakukan pengerasan jalan sambut operasional bandara*. Diakses melalui: https://jatim.antaranews.com/berita/758814/pemkot-kediri-lakukan-pengerasan-jalan-sambut-operasional-bandara

Antara. (2025). *Penerbangan di Bandara Kediri tidak beroperasi hingga 31 Juli 2025*. Diakses melalui: https://www.antaranews.com/berita/4904609/penerbangan-di-bandara-kediri-tidak-beroperasi-hingga-31-juli-2025

Assamsuni, M. A. A. (2022). *Analisis dampak pembangunan Bandara Internasional Dhoho Kediri terhadap kesejahteraan masyarakat (Studi kasus Desa Bulusari Kabupaten Kediri)*. Skripsi. UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta. https://digilib.uin-suka.ac.id/id/eprint/55711/

Aziizah, S. S., & Purnomosidi. (2023). *Analisis kesiapan pelaku UMKM di Kabupaten Kediri dalam pengembangan bisnis dengan beroperasinya Bandara Dhoho Kediri*. Tugas akhir D4. Universitas Gadjah Mada. https://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/226204

Baktir, F. S., & Yanuar, I. D. (2025). Strategi pemasaran digital tourism dalam meningkatkan pendapatan non aero di Bandar Udara Internasional Kertajati Jawa Barat. *MUSAFIR: Journal of Islamic Tourism and Pilgrimage, 1*(1), 31-42. https://ejournal.uinbukittinggi.ac.id/musafir/article/view/9693

Beekun, R. I. (1997). *Islamic business ethics*. International Institute of Islamic Thought.

Beritajatim.com. (2025). *Bandara Dhoho layani rute Kediri-Jakarta, Kadishub Jatim buka pintu ekonomi kawasan selatan*. Diakses melalui: https://beritajatim.com/bandara-dhoho-layani-rute-kediri-jakarta-kadishub-jatim-buka-pintu-ekonomi-kawasan-selatan

Bisnis.com. (2023a). *Bandara Dhoho Kediri ditarget beroperasi awal 2024, begini kesiapannya*. Diakses melalui: https://ekonomi.bisnis.com/read/20231208/98/1722285/bandara-dhoho-kediri-ditarget-beroperasi-awal-2024-begini-kesiapannya

Bisnis.com. (2023b). *Kemenhub: Bandara Dhoho Kediri beroperasi mulai Januari 2024*. Diakses melalui: https://ekonomi.bisnis.com/read/20231212/98/1723070/kemenhub-bandara-dhoho-kediri-beroperasi-mulai-januari-2024

Bisnis.com. (2025a). *Bandara Dhoho Kediri beroperasi kembali 10 November, ini maskapai dan rutenya*. Diakses melalui: https://ekonomi.bisnis.com/read/20251025/98/1923321/bandara-dhoho-kediri-beroperasi-kembali-10-november-ini-maskapai-dan-rutenya

Bisnis.com. (2025b). *Bandara Dhoho sepi penerbangan, MTI beri masukan ke pemerintah*. Diakses melalui: https://ekonomi.bisnis.com/read/20250930/98/1915905/bandara-dhoho-sepi-penerbangan-mti-beri-masukan-ke-pemerintah

Bisnis.com. (2025c). *Daftar 7 proyek bandara yang sudah rampung tapi masih masuk PSN*. Diakses melalui: https://ekonomi.bisnis.com/read/20251015/98/1920474/daftar-7-proyek-bandara-yang-sudah-rampung-tapi-masih-masuk-psn

Candra, D. A., & Afriyanto, D. (2024). Faktor yang mempengaruhi pendapatan non aeronautical di bandara: Lokasi strategis, volume lalu lintas, ruang komersial, strategi pemasaran dan kerjasama bisnis. *Jurnal Akuntansi, Keuangan, Perpajakan dan Tata Kelola Perusahaan, 1*(4). https://garuda.kemdiktisaintek.go.id/documents/detail/4132062

Chapra, M. U. (2008). *The Islamic vision of development in the light of maqasid al-shariah*. Islamic Research and Training Institute, Islamic Development Bank.

Detik Finance. (2023). *Menhub targetkan Bandara Dhoho di Kediri operasional Januari 2024*. Diakses melalui: https://finance.detik.com/infrastruktur/d-7078820/menhub-targetkan-bandara-dhoho-di-kediri-operasional-januari-2024

Detik Finance. (2025). *Tidak ada penerbangan di Bandara Dhoho Kediri hingga 31 Juli 2025, kenapa?*. Diakses melalui: https://finance.detik.com/infrastruktur/d-7968264/tidak-ada-penerbangan-di-bandara-dhoho-kediri-hingga-31-juli-2025-kenapa

Detik Finance. (2026). *Gudang Garam buka-bukaan Bandara Dhoho belum kasih cuan*. Diakses melalui: https://finance.detik.com/infrastruktur/d-8656603/gudang-garam-buka-bukaan-bandara-dhoho-belum-kasih-cuan

Dewan Syariah Nasional–Majelis Ulama Indonesia. (2000). Fatwa Dewan Syariah Nasional No. 09/DSN-MUI/IV/2000 tentang pembiayaan ijarah.

Direktorat Jenderal Kekayaan Negara. (2024). *Bandara Dhoho Kediri: KPBU unsolicited pertama di Indonesia*. Diakses melalui: https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kpknl-denpasar/baca-artikel/17142/Bandara-Dhoho-Kediri-KPBU-Unsolicited-Pertama-di-Indonesia.html

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Bandar udara: Dhoho. Diakses 13 Oktober 2026, dari https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/bandara/411

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2026). *Kemenhub pastikan transisi pengelolaan Bandara Dhoho Kediri berjalan lancar dan terkoordinasi*. Diakses melalui: https://hubud.kemenhub.go.id/berita/4897

Dusuki, A. W., & Abdullah, N. I. (2007). Maqasid al-Shariah, maslahah, and corporate social responsibility. *The American Journal of Islamic Social Sciences, 24*(1), 25-45.

Fasone, V., & Scuderi, R. (2012). Non-aviation revenues and growth in passengers' traffic: Clustering Italian airports. *International Journal of Aviation Management, 1*(4), 304-317. https://ideas.repec.org/a/ids/ijavim/v1y2012i4p304-317.html

Fasone, V., & Scuderi, R. (2016). Business performance of airports: Non-aviation revenues and their determinants. *Journal of Air Transport Management, 53*, 35-45. https://ideas.repec.org/a/eee/jaitra/v53y2016icp35-45.html

Ferano, M. A. (2025). Kajian pemanfaatan luas area terminal untuk pendapatan non-aeronautical di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. *Globe: Publikasi Ilmu Teknik, Teknologi Kebumian, Ilmu Perkapalan, 3*(3), 155-171. https://doi.org/10.61132/globe.v3i3.1004

Fortune Indonesia. (2024). *Gudang Garam resmikan Bandara Dhoho Kediri hari ini*. Diakses melalui: https://www.fortuneidn.com/business/gudang-garam-resmikan-bandara-dhoho-kediri-hari-ini-00-29s55-n3cdcg

Fortune Indonesia. (2026). *KSO dengan InJourney berakhir, Gudang Garam kelola Bandara Dhoho*. Diakses melalui: https://www.fortuneidn.com/news/kso-dengan-injourney-berakhir-gudang-garam-kelola-bandara-dhoho-00-4vfn9-t22b34

Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Pitman.

Freeman, R. E., Harrison, J. S., Wicks, A. C., Parmar, B. L., & de Colle, S. (2010). *Stakeholder theory: The state of the art*. Cambridge University Press.

Fuerst, F., & Gross, S. (2018). The commercial performance of global airports. *Transport Policy, 61*, 123–131. https://www.repository.cam.ac.uk/handle/1810/283332

Graham, A. (2018). *Managing airports: An international perspective (5th ed.)*. Routledge.

Handayani, S. F., Oktavilia, S., & Dwi Wishnuwardhani, F. (2023). The impact of airport facilities on non-aeronautical revenue through airport traffic and aeronautical revenue as mediating variables. *KnE Social Sciences*. https://doi.org/10.18502/kss.v8i9.13420

Harian Jogja. (2026). *Bandara Dhoho Kediri kini dikelola mandiri SDHI*. Diakses melalui: https://news.harianjogja.com/r-1273647/bandara-dhoho-kediri-kini-dikelola-mandiri-sdhi

Ibn Ashur, M. T. (2006). *Treatise on maqasid al-shari'ah (M. E. T. El-Mesawi, Penerj.)*. International Institute of Islamic Thought.

International Civil Aviation Organization. (2013). *Airport economics manual (Doc 9562, 3rd ed.)*. ICAO.

IPOT. (2025). *Nasib bandara Gudang Garam (GGRM)*. Diakses melalui: https://indopremier.com/ipotnews/newsDetail.php?group_news=RESEARCHNEWS&halaman=&jdl=Nasib+Bandara+Gudang+Garam+%28GGRM%29&name=&news_date=&news_id=471853&q=&search=&taging_subtype=

JawaPos. (2024a). *Kemenhub pastikan peresmian Bandara Dhoho Kediri tidak digelar hari ini*. Diakses melalui: https://www.jawapos.com/surabaya-raya/013733701/kemenhub-pastikan-peresmian-bandara-dhoho-kediri-tidak-digelar-hari-ini

JawaPos. (2024b). *Pembukaan stan UMKM di Bandara Internasional Dhoho Kediri molor, Pemkab pastikan tetap dimulai bulan ini*. Diakses melalui: https://www.jawapos.com/surabaya-raya/014126872/pembukaan-stan-umkm-di-

bandara-internasional-dhoho-kediri-molor-pemkab-pastikan-tetap-dimulai-bulan-ini

JawaPos. (2025). *Bandara Dhoho Kediri kembali beroperasi besok, Super Air Jet dari Soetta bakal lending perdana*. Diakses melalui: https://www.jawapos.com/berita-daerah/2511090110/bandara-dhoho-kediri-kembali-beroperasi-besok-super-air-jet-dari-soetta-bakal-lending-perdana

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2026). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 51 Tahun 2026 tentang perubahan nama Bandar Udara Kediri menjadi Bandar Udara Dhoho. https://jdih.kemenhub.go.id

Kompas.com. (2023). *Dapat restu pemerintah, Angkasa Pura I jadi operator Bandara Kediri*. Diakses melalui: https://money.kompas.com/read/2023/04/11/154000726/dapat-restu-pemerintah-angkasa-pura-i-jadi-operator-bandara-kediri

Kontan. (2024). *Bandara Dhoho Kediri resmi layani penerbangan komersial reguler*. Diakses melalui: https://industri.kontan.co.id/news/bandara-dhoho-kediri-resmi-layani-penerbangan-komersial-reguler

Kontan. (2026). *Sudah investasi Rp 200M, Bandara Dhoho belum dongkrak kinerja Gudang Garam (GGRM)*. Diakses melalui: https://investasi.kontan.co.id/news/sudah-investasi-rp-200m-bandara-dhohobelum-dongkrak-kinerjagudang-garam-ggrm

Kurniawan, D. A., Agriawan, J. I., & Purwoto, H. (2020). Perkiraan permintaan penumpang bandar udara baru di Kediri. *Jurnal Transportasi, 20*(2), 87-96. https://doi.org/10.26593/jtrans.v20i2.4101.87-96

Lapçın, H. T., & Taşcı, D. (2024). An analysis of trust governance mechanism in airline-airport relationship with resource dependence theory and transaction cost theory perspectives. *Transport Policy, 159*, 359-374. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.10.014

Martel, F. (2009). External factors and their impact on non-aeronautical revenue. *Journal of Airport Management, 3*(4), 337-344. https://ideas.repec.org/a/aza/jam000/y2009v3i4p337-344.html

Media Indonesia. (2026). *Skema pengelolaan Bandara Dhoho Kediri berubah*. Diakses melalui: https://mediaindonesia.com/nusantara/940412/skema-pengelolaan-bandara-dhoho-kediri-berubah

Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook (3rd ed.)*. SAGE.

Moodie Davitt Report. (2024). *ACI World data shows non-aeronautical airport revenues under severe pressure in post-COVID era*. Diakses melalui: https://moodiedavittreport.com/aci-world-data-shows-non-aeronautical-airport-revenues-under-severe-pressure-in-post-covid-era/

Okezone. (2025). *Bandara Dhoho milik Gudang Garam segera dibuka lagi, 2 maskapai siap terbang*. Diakses melalui: https://economy.okezone.com/read/2025/07/11/320/3154400/bandara-dhoho-milik-gudang-garam-segera-dibuka-lagi-2-maskapai-siap-terbang

Okezone. (2026). *Kontribusi bisnis non-aeronautika InJourney Airports naik jadi 38 persen pasca-transformasi*. Diakses melalui: https://economy.okezone.com/read/2026/07/23/11/3231862/kontribusi-bisnis-non-aeronautika-injourney-airports-naik-jadi-38-persen-pasca-transformasi

Pfeffer, J., & Salancik, G. R. (2003). *The external control of organizations: A resource dependence perspective*. Stanford University Press. (Karya asli diterbitkan 1978)

RRI. (2025). *UMKM siap gelar Bumi Panji Expo di bandara*. Diakses melalui: https://rri.co.id/kediri/ekonomi/umkm/2000838/umkm-siap-gelar-bumi-panji-expo-di-bandara

Sari, I. P., Anggraini, R., & Hendra, J. (2024). Mekanisme ijarah dalam perspektif syariah: Kejelasan, keadilan, dan implikasi hukum. *Jurnal Pendidikan Tambusai, 8*(3), 41185-41190. https://jptam.org/index.php/jptam/article/view/20071

Susilowati, E., Rofik, E. N., Maghfiroh, A. M., & Murdinar, H. E. (2026). Economic behavior of the Kediri people in the shadow of Doho Kediri Airport: A phenomenological study of local economy. *Economics and Business Journal (ECBIS), 4*(5), 2127-2138. https://doi.org/10.47353/ecbis.v4i5.455

Syaifulrahman, M. N., & Rohmatullah, M. T. (2025). Optimalisasi ruang kosong bandara untuk meningkatkan pendapatan non-aeronautika melalui layanan dan bisnis tambahan. *Globe: Publikasi Ilmu Teknik, Teknologi Kebumian, Ilmu Perkapalan, 3*(3). https://doi.org/10.61132/globe.v3i3.1000

Volkova, N., & Müller, J. (2012). Assessing the nonaviation performance of selected US airports. *Transportation Journal, 51*(3), 289-304. https://doi.org/10.5325/transportationj.51.3.0289

Wu, Y., Morlotti, C., & Mantin, B. (2024). Shopping or dining? On passenger dwell time and non-aeronautical revenues. *Journal of Air Transport Management*, *118*, 102620.

Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods (6th ed.)*. SAGE.

Zainuddin, Z., Hasanah, H., & Ratnasari, A. (2024). Analisis operasional dan studi kelayakan finansial pada proyek pembangunan Bandar Udara Internasional Dhoho Kediri melalui skema KPBU. *Trending: Jurnal Manajemen dan Ekonomi, 2*(4), 62-83. https://doi.org/10.30640/trending.v2i4.2980