

Aksesibilitas Bandara dan Daya Saing Pariwisata Halal: Analisis Kritis Terhadap Terminal 3 Bandara Internasional Soekarno-Hatta

Muhammad Rahmad¹, Elyn Hastriana²

¹²Institut Pariwisata Trisakti
muhammadrahmad@iptrisakti.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara kritis infrastruktur aksesibilitas Terminal 3 Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan implikasinya terhadap posisi Indonesia sebagai destinasi pariwisata halal terkemuka. Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif-analitis yang menggabungkan analisis data sekunder dari statistik resmi, perbandingan (*benchmarking*) terhadap standar bandara internasional (IATA), dan studi kasus komparatif dari bandara-bandara regional termasuk Singapura Changi, Bangkok Suvarnabhumi, dan Bandara Internasional Kuala Lumpur. Meskipun Indonesia menduduki peringkat pertama dalam *Global Muslim Travel Index (GMTI) 2024*, fasilitas sirkulasi vertikal Terminal 3 masih tidak memadai bagi jemaah haji dan umrah lanjut usia; terminal seluas 422.804 meter persegi tersebut hanya dilengkapi empat lift penumpang, dengan jarak antarfasilitas yang melebihi 400 meter—bertentangan dengan standar IATA yang menetapkan jarak berjalan kaki maksimum 250–300 meter. Kontribusi teoritis penelitian ini memperluas kerangka kualitas layanan—daya saing destinasi, sementara implikasi praktisnya merekomendasikan perbaikan infrastruktur mendesak berupa sistem *automated people mover* dan peningkatan sirkulasi vertikal, khususnya untuk melayani 241.000 jemaah haji dan 1,8 juta jemaah umrah Indonesia setiap tahunnya.

Kata kunci: *pariwisata halal; aksesibilitas bandara; kualitas layanan; GMTI; jemaah umrah; Terminal 3 Soekarno-Hatta*

1. Pendahuluan

Indonesia telah muncul sebagai pemimpin global dalam pariwisata halal, mengamankan posisi teratas bersama Malaysia dalam *Mastercard-CrescentRating Global Muslim Travel Index (GMTI) 2024* dengan skor 76 di antara 145 destinasi (Mastercard & CrescentRating, 2024). Pencapaian ini merepresentasikan tonggak penting bagi negara dengan mayoritas Muslim terbesar di dunia, yang memiliki lebih dari 230 juta umat Muslim. Pasar perjalanan Muslim terus menunjukkan pertumbuhan yang kuat, dengan proyeksi kedatangan internasional mencapai 168 juta pada 2024, melampaui tingkat prapandemi sebesar 5%, dan diperkirakan mencapai 230 juta kedatangan dengan pengeluaran sebesar USD 225 miliar pada 2028 (CrescentRating, 2024).

Secara bersamaan, Indonesia mempertahankan posisinya sebagai negara pengirim jemaah haji terbesar di dunia. Pada 2024, Indonesia memberangkatkan 241.000 jemaah—jumlah terbesar dalam sejarah—yang terdiri dari 221.000 jemaah kuota reguler dan tambahan 20.000 yang disetujui oleh Raja Salman dari Arab Saudi (Kementerian Agama RI, 2024). Data Kementerian Agama mengindikasikan bahwa 37,07% jemaah tersebut berusia di atas 60 tahun, sementara

sekitar 1,4 hingga 1,8 juta warga Indonesia menunaikan ibadah umrah setiap tahun (HIMPUH, 2024). Sebagian besar dari para wisatawan ini transit melalui Terminal 3 Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

Meskipun Indonesia memiliki peringkat pariwisata halal yang bergengsi, terdapat kesenjangan infrastruktur yang kritis di pintu gerbang internasional utamanya. Terminal 3, yang membentang seluas 422.804 meter persegi, hanya menyediakan empat lift penumpang—dua di sisi barat dan dua di sisi timur—masing-masing hanya mampu menampung dua orang dengan troli bagasi. Jarak antara fasilitas sirkulasi vertikal melebihi 400 meter, dengan travelator yang terbatas dan tidak berkesinambungan. Konfigurasi ini menimbulkan tantangan yang signifikan bagi jemaah lanjut usia yang baru kembali dari perjalanan keagamaan, yang berpotensi mengorbankan keseluruhan pengalaman pariwisata halal.

Penelitian ini menangani kesenjangan yang signifikan dalam literatur dengan mengkaji persimpangan antara daya saing pariwisata halal dan infrastruktur aksesibilitas bandara. Sementara penelitian sebelumnya telah secara ekstensif mengeksplorasi atribut pariwisata halal (Battour & Ismail, 2016; Al-Ansi et al., 2023) dan kualitas layanan bandara secara terpisah (Gotti et al., 2024; Bezerra & Gomes, 2020), perhatian yang terbatas telah diarahkan pada bagaimana aksesibilitas bandara secara spesifik berdampak pada pengalaman pariwisata halal. Pertanyaan penelitian yang memandu penelitian ini adalah: (1) Bagaimana infrastruktur aksesibilitas Terminal 3 saat ini dibandingkan dengan standar internasional dan pesaing regional? (2) Peningkatan infrastruktur apa yang diperlukan untuk mempertahankan posisi kepemimpinan pariwisata halal Indonesia?

2. Tinjauan Pustaka

2.1 Kerangka Teoretis

Penelitian ini bersandar pada dua landasan teoretis: model SERVQUAL yang diadaptasi untuk konteks bandara (AIRQUAL) dan kerangka daya saing destinasi. Model SERVQUAL, yang awalnya dikembangkan oleh Parasuraman et al. (1988) dan kemudian diadaptasi sebagai AIRQUAL oleh berbagai sarjana, menyediakan dimensi untuk mengevaluasi kualitas layanan bandara, mencakup bukti fisik (*tangibles*), daya tanggap (*responsiveness*), dan jaminan (*assurance*). Chen dan Chang (2024) menekankan bahwa kepuasan penumpang secara signifikan memengaruhi niat berkunjung kembali dan rekomendasi destinasi.

Kerangka daya saing destinasi, sebagaimana dikonseptualisasikan oleh Dwyer dan Kim (2003) dan disempurnakan untuk konteks pariwisata halal oleh Battour et al. (2024), mengajukan bahwa infrastruktur pendukung—termasuk fasilitas transportasi—merupakan penentu kritis daya tarik destinasi. Dalam konteks pariwisata halal, kerangka ini diperluas untuk mencakup persyaratan layanan berbasis keimanan dan pertimbangan aksesibilitas bagi segmen demografis yang beragam.

2.2 Pengembangan Pariwisata Halal

Pariwisata halal telah berkembang dari pasar niche menjadi segmen esensial dalam industri perjalanan global. Suban et al. (2023) melakukan analisis bibliometrik terhadap 238 publikasi yang mencakup periode 2004–2021, mengidentifikasi empat kluster penelitian utama: prinsip-

prinsip Islam, kepuasan pelanggan, manajemen risiko, dan pengalaman wisatawan Muslim. Tinjauan sistematis oleh Ruiz-Muñoz et al. (2025) yang menganalisis 24 publikasi Scopus menekankan kebutuhan untuk mengintegrasikan penelitian pariwisata halal dengan teknologi berbasis kecerdasan buatan dan kerangka pembangunan berkelanjutan.

Penelitian spesifik tentang Indonesia telah berkembang secara substansial. Misbah dan Johari (2024) mendokumentasikan tingkat pertumbuhan tahunan publikasi pariwisata halal sebesar 34,24%, dengan Indonesia dan Malaysia sebagai kontributor dominan. Analisis bibliometrik terhadap 244 dokumen dari 132 sumber mengungkapkan kluster tematik utama yang mencakup dampak ekonomi, strategi pemasaran, keberlanjutan, dan aspek keagamaan. Posisi Indonesia diperkuat oleh populasi Muslimnya yang signifikan serta komitmen terhadap pariwisata ramah Muslim dengan fasilitas dan layanan yang komprehensif (Seasia, 2024).

2.3 Aksesibilitas Bandara dan Desain Universal

Aksesibilitas bandara semakin mendapat tempat yang menonjol dalam wacana akademis, khususnya menyusul penekanan pandemi COVID-19 pada kesejahteraan penumpang. Gotti et al. (2024) melakukan tinjauan lingkup (*scoping review*) yang komprehensif tentang aksesibilitas bandara bagi penyandang disabilitas, yang dipublikasikan dalam *Frontiers in Rehabilitation Sciences* (Q2). Penelitian mereka menggarisbawahi bahwa satu dari enam individu di seluruh dunia hidup dengan disabilitas, dan hambatan untuk mengakses perjalanan udara secara signifikan berdampak pada keputusan perjalanan. Studi tersebut merekomendasikan prinsip-prinsip desain universal, termasuk peningkatan penyediaan lift dan pengurangan jarak berjalan kaki.

International Air Transport Association (IATA, 2019) *Airport Development Reference Manual* menetapkan tolok ukur yang tetap menjadi standar industri: jarak berjalan kaki maksimum 250–300 meter tanpa bantuan transportasi, atau hingga 650 meter dengan jalur berjalan bergerak (*moving walkways*). Standar-standar ini sangat relevan bagi populasi lanjut usia dan wisatawan dengan tantangan mobilitas. Graham et al. (2023) mendokumentasikan bahwa penumpang lanjut usia menghadapi kesulitan spesifik, termasuk tantangan dengan rambu-rambu petunjuk, akses darat, dan navigasi di dalam fasilitas bandara.

Persimpangan antara infrastruktur bandara dan luaran pariwisata telah divalidasi secara empiris. Nguyen et al. (2024) dalam jurnal *Economies* menetapkan bahwa kualitas fasilitas bandara merupakan prediktor signifikan volume wisatawan dan penerimaan devisa. Marčetić et al. (2023) dalam *Sustainability* (Q1) menunjukkan korelasi positif antara kualitas infrastruktur terminal dan pengalaman pelanggan, yang selanjutnya memengaruhi loyalitas wisatawan dan citra destinasi.

3. Metodologi

3.1 Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif-analitis kualitatif yang menggabungkan analisis dokumen dan metodologi studi kasus komparatif. Desain penelitian ini sesuai untuk mengkaji fenomena yang kompleks yang memerlukan pemahaman kontekstual dan wawasan yang relevan bagi kebijakan (Creswell, 2018). Penelitian ini mentriangulasikan berbagai

sumber data untuk memastikan validitas dan cakupan yang komprehensif terhadap pertanyaan-pertanyaan penelitian.

3.2 Pengumpulan Data

Data sekunder dikumpulkan dari berbagai sumber yang otoritatif: (1) statistik resmi dari Badan Pusat Statistik (BPS) tentang kedatangan wisatawan internasional; (2) laporan Kementerian Agama tentang ibadah haji dan umrah; (3) laporan GMTI 2024 dari Mastercard-CrescentRating; (4) dokumentasi standar teknis IATA; (5) laporan tahunan operator bandara dari Changi Airport Group, Airports of Thailand, dan Malaysia Airports Holdings Berhad; serta (6) literatur akademik dari jurnal terindeks Q1 dan Q2 yang diterbitkan antara 2021–2025.

3.3 Analisis Data

Analisis data dilakukan melalui analisis isi tematik dan perbandingan komparatif. Spesifikasi infrastruktur Terminal 3 dibandingkan secara sistematis terhadap standar IATA, dan tiga bandara pesaing regional dipilih melalui pengambilan sampel bertujuan (*purposive sampling*) berdasarkan peringkat GMTI mereka: Singapura Changi (destinasi non-OKI teratas selama sembilan tahun berturut-turut), Bangkok Suvarnabhumi (lima besar destinasi non-OKI), dan KLIA (destinasi OKI pertama bersama Indonesia). Analisis berfokus pada indikator aksesibilitas utama: fasilitas sirkulasi vertikal, sistem transportasi horizontal, jarak berjalan kaki, dan akomodasi bagi penumpang berkebutuhan khusus.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Konteks Kinerja Pariwisata Indonesia

Sektor pariwisata Indonesia menunjukkan pemulihan yang kuat pada 2024. Berdasarkan data BPS, kedatangan wisatawan internasional dari Januari hingga November 2024 mencapai 12,66 juta, merepresentasikan peningkatan sebesar 20,7% dibandingkan periode yang sama pada 2023 dan merupakan angka tertinggi yang tercatat dalam lima tahun terakhir (BPS, 2024). Pertumbuhan ini terutama tercatat di Bandara Ngurah Rai, Bali, dan Bandara Soekarno-Hatta, Banten, dengan peningkatan masing-masing sebesar 27,74% dan 35,53%.

Segmen perjalanan keagamaan mempertahankan signifikansi yang khusus. Kuota haji Indonesia untuk 2024 sebesar 241.000 jemaah merepresentasikan yang terbesar dalam sejarah nasional, terdiri dari 213.320 jemaah reguler dan 27.680 jemaah khusus. Tingkat penyerapan kuota mencapai 99,98%, dengan hanya 45 calon jemaah yang tidak dapat berangkat—kuota yang tidak terserap terkecil dalam lebih dari satu dekade (Kemenag, 2024). Daftar tunggu saat ini melebihi 5,4 juta warga Indonesia, yang mengimplikasikan waktu tunggu sekitar 25 tahun bagi pendaftar baru.

4.2 Penilaian Infrastruktur Terminal 3

Terminal 3 Soekarno-Hatta menghadirkan tantangan aksesibilitas yang signifikan ketika dievaluasi berdasarkan standar internasional. Tabel 1 merangkum analisis komparatif dari elemen-elemen infrastruktur utama.

Tabel 1. Perbandingan Infrastruktur Aksesibilitas Bandara

Indikator	Terminal CGK	3 Changi (SIN)	Suvarnabhumi	KLIA
<i>Automated People Mover</i>	Tidak ada	Skytrain (6,4 km)	APM 24 jam	Aerotrain
Waktu Perjalanan Antarterminal	>15 menit berjalan	4 menit	5 menit	3 menit
Lift Penumpang	4 unit	Ekstensif	53 unit (SAT-1)	Banyak
Jarak Berjalan Antarterminal	>400 meter	<250 meter	<300 meter	<300 meter
Peringkat GMTI 2024	ke-1 (OKI)	ke-1 (Non-OKI)	ke-5 (Non-OKI)	ke-1 (OKI)

Catatan. Data diolah dari laporan operator bandara dan GMTI 2024. CGK = Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

4.3 Pembahasan

Analisis komparatif mengungkapkan disparitas infrastruktur yang signifikan antara Terminal 3 dan bandara-bandara pesaing regional. Meskipun Indonesia mengamankan posisi teratas GMTI, pintu gerbang internasional utamanya kekurangan fitur aksesibilitas fundamental yang standar IATA dan tolok ukur regional tunjukkan sebagai hal yang dapat dicapai.

Sistem *Skytrain* Changi Singapura, yang telah beroperasi sejak 1990 dengan jaringan sepanjang 6,4 kilometer yang menghubungkan semua terminal melalui tujuh stasiun, mencontohkan praktik terbaik. Layanan gratis ini beroperasi mulai pukul 05.00 hingga 02.30 dengan frekuensi 1–4 menit, memungkinkan perjalanan antarterminal dalam 4 menit (Changi Airport Group, 2024). Infrastruktur ini telah berkontribusi pada sembilan tahun berturut-turut Singapura sebagai destinasi non-OKI teratas, dengan pujian khusus untuk 'fasilitas bandara yang memadai' dalam penilaian GMTI.

Bandara Suvarnabhumi Thailand menunjukkan bahwa bahkan negara-negara yang tidak memiliki mayoritas Muslim pun dapat unggul dalam melayani wisatawan Muslim melalui investasi infrastruktur. Terminal satelit SAT-1, yang dibuka pada September 2023, menampilkan 53 lift, 83 eskalator, dan 38 jalur berjalan bergerak (*moving sidewalks*), dilengkapi dengan *automated people mover* berkapasitas 210 penumpang per gerbong yang beroperasi 24 jam (Airports of Thailand, 2024). Peringkat konsisten Thailand di lima besar non-OKI mencerminkan komitmen terhadap aksesibilitas bersama dengan ketersediaan makanan halal dan fasilitas ramah Muslim.

Temuan-temuan ini selaras dengan kerangka teoretis kualitas layanan bandara yang berdampak pada daya saing destinasi. Usman et al. (2023) menetapkan bahwa kualitas layanan bandara secara signifikan memengaruhi kepuasan penumpang maupun citra bandara dalam konteks Indonesia. Pemodelan persamaan struktural penelitian tersebut mengonfirmasi bahwa kualitas lingkungan fisik, termasuk fitur aksesibilitas, membentuk evaluasi pengalaman keseluruhan penumpang.

Implikasinya sangat terasa bagi jemaah haji dan umrah lanjut usia. Dengan 37,07% jemaah haji Indonesia berusia di atas 60 tahun, infrastruktur aksesibilitas menjadi penentu kualitas layanan yang kritis. Konfigurasi Terminal 3 saat ini—yang mengharuskan jalan kaki berpotensi sepanjang satu kilometer dengan sirkulasi vertikal yang terbatas—bertentangan dengan semangat pemberian layanan yang bermartabat kepada para jemaah yang baru menyelesaikan perjalanan suci.

5. Kesimpulan

5.1 Ringkasan

Penelitian ini mengkaji hubungan antara infrastruktur aksesibilitas bandara dan daya saing pariwisata halal, menggunakan Terminal 3 Soekarno-Hatta sebagai studi kasus. Temuan-temuan menunjukkan bahwa meskipun Indonesia menduduki peringkat teratas GMTI 2024, kesenjangan infrastruktur yang signifikan masih ada di pintu gerbang internasional utamanya. Ketentuan aksesibilitas Terminal 3 berada jauh di bawah standar IATA maupun tolok ukur pesaing regional, yang berpotensi berdampak pada pengalaman perjalanan 241.000 jemaah haji dan 1,8 juta jemaah umrah setiap tahunnya.

5.2 Implikasi Teoretis dan Praktis

Secara teoretis, penelitian ini memperluas kerangka kualitas layanan bandara–daya saing destinasi dengan mengintegrasikan kekhususan pariwisata halal. Penelitian ini menunjukkan bahwa daya saing destinasi yang komprehensif memerlukan perhatian terhadap aksesibilitas bandara sebagai titik sentuh yang kritis dalam pengalaman perjalanan Muslim. Temuan-temuan tersebut menunjukkan bahwa penelitian pariwisata halal hendaknya lebih sistematis mengintegrasikan pertimbangan aksesibilitas infrastruktur.

Secara praktis, penelitian ini menawarkan rekomendasi spesifik bagi operator bandara dan pembuat kebijakan: (1) pemasangan sistem *automated people mover* yang menghubungkan bagian-bagian terminal; (2) peningkatan sirkulasi vertikal dengan lift yang diposisikan pada interval maksimum 100 meter; (3) implementasi sistem travelator yang berkesinambungan; dan (4) pengembangan program bantuan penumpang lanjut usia yang berdedikasi. Peningkatan-peningkatan ini merepresentasikan investasi yang menghasilkan imbal hasil melalui peningkatan kepuasan wisatawan, perpanjangan lama tinggal, dan penguatan reputasi destinasi.

5.3 Keterbatasan dan Penelitian Berikutnya

Ketergantungan penelitian ini pada data sekunder dan analisis komparatif membatasi wawasan mengenai pengalaman dan persepsi aktual penumpang. Penelitian berikutnya hendaknya menggunakan metode pengumpulan data primer, termasuk survei penumpang dan observasi etnografis, untuk menangkap pengalaman nyata jemaah haji dan umrah yang menavigasi Terminal 3. Studi kuantitatif yang mengkaji hubungan kausal antara peningkatan aksesibilitas bandara dan luaran pariwisata halal akan lebih memajukan bidang ini. Selain itu, analisis biaya-manfaat dari investasi infrastruktur yang diusulkan akan memberikan panduan berbasis bukti bagi para pembuat kebijakan.

Referensi

- Airports of Thailand. (2024). *Suvarnabhumi Airport: SAT-1 facilities and services*. <https://suvarnabhumi.airportthai.co.th/>
- Al-Ansi, A., Olya, H., & Han, H. (2023). Two decades of research on halal hospitality and tourism: A review and research agenda. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 35(6), 2017–2042. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-12-2021-1515>
- Badan Pusat Statistik. (2024, 2 Desember). *Jumlah kunjungan wisatawan mancanegara Januari–November 2024* [Siaran pers]. <https://www.bps.go.id/>
- Battour, M., & Ismail, M. N. (2016). Halal tourism: Concepts, practices, challenges and future. *Tourism Management Perspectives*, 19, 150–154. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2015.12.008>
- Battour, M., Rahman, M. K., & Rana, M. S. (2024). The impact of HAQSERV on tourist satisfaction in halal tourism destinations. *Journal of Islamic Marketing*, 15(5), 1282–1299. <https://doi.org/10.1108/JIMA-01-2023-0020>
- Bezerra, G. C. L., & Gomes, C. F. (2020). Determinants of passenger loyalty in multi-airport regions: Implications for tourism destinations. *Tourism Management Perspectives*, 35, 100711. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2020.100711>
- Changi Airport Group. (2024). *Annual report 2023/24: Traffic statistics and Skytrain services*. <https://www.changiairport.com/>
- Chen, Y., & Chang, H. (2024). How new technology impacts airports' service quality and behavioral intentions. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 41(2), 235–251. <https://doi.org/10.1080/10548408.2024.2311329>
- CrescentRating. (2024). *Global Muslim Travel Index (GMTI) 2024: RIDA framework*. <https://www.crescentrating.com/>
- Creswell, J. W. (2018). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (Edisi ke-5). SAGE Publications.
- Dwyer, L., & Kim, C. (2003). Destination competitiveness: Determinants and indicators. *Current Issues in Tourism*, 6(5), 369–414. <https://doi.org/10.1080/13683500308667962>
- Gotti, D., Morales, E., Routhier, F., Riendeau, J., & Hadj Hassen, A. (2024). Dehumanizing air travel: A scoping review on accessibility and inclusion of people with disabilities in international airports. *Frontiers in Rehabilitation Sciences*, 5, Article 1305191. <https://doi.org/10.3389/fresc.2024.1305191>
- Graham, A., Kruse, W., Budd, L., Kremarik, F., & Ison, S. (2023). Ageing passenger perceptions of ground access journeys to airports: A survey of UK residents. *Journal of Air Transport Management*, 108, 102362. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2023.102362>

Himpunan Penyelenggara Umrah dan Haji. (2024). *Laporan jemaah umrah Indonesia 2024*.
<https://www.himpun.or.id/>

International Air Transport Association. (2019). *Airport development reference manual*
(Edisi ke-11). IATA.

Kementerian Agama Republik Indonesia. (2024, 24 Maret). *Kuota 2024 terbesar sepanjang sejarah penyelenggaraan ibadah haji*. <https://haji.kemenag.go.id/>

Malaysia Airports Holdings Berhad. (2024). *KLIA Aerotrains replacement project update*.
<https://www.malaysiaairports.com.my/>

Marčetić, S., Petrović, M., & Đorđević, A. (2023). Impact of new terminal infrastructure on customer experience at airports. *Sustainability*, 15(17), Article 13188.
<https://doi.org/10.3390/su151713188>

Mastercard & CrescentRating. (2024, 12 Juni). *Southeast Asian destinations take top ranks in Mastercard-CrescentRating Global Muslim Travel Index 2024* [Siaran pers].
<https://www.mastercard.com/news/>

Misbah, H., & Johari, F. (2024). A bibliometric analysis of halal tourism research: Indonesia and Malaysia. *Asian Journal of Islamic Management*, 6(2), 140–158.
<https://doi.org/10.20885/AJIM.vol6.iss2.art5>

Nguyen, H. M., Nguyen, C., & Ngo, T. Q. (2024). Air transport, tourism, and economic growth: Evidence from emerging economies. *Economies*, 12(9), Article 236.
<https://doi.org/10.3390/economies12090236>

Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., & Berry, L. L. (1988). SERVQUAL: A multiple-item scale for measuring consumer perceptions of service quality. *Journal of Retailing*, 64(1), 12–40.

Ruiz-Muñoz, D., Sánchez-Sánchez, A. M., & Sánchez-Sánchez, F. J. (2025). Challenges and opportunities for halal tourism. *Journal of Islamic Accounting and Business Research*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1108/JIABR-07-2024-0276>

Suban, S. A., Madhan, K., & Shagirbasha, S. (2023). A bibliometric analysis of halal and Islamic tourism. *International Hospitality Review*, 37(2), 219–242.
<https://doi.org/10.1108/IHR-05-2021-0038>

Usman, A., Azis, Y., Harsanto, B., & Azis, A. M. (2023). The impact of service orientation and airport service quality on passenger satisfaction and image: Evidence from Indonesia. *Logistics*, 7(4), Article 102. <https://doi.org/10.3390/logistics7040102>