



Pengembangan Bandar Udara Fatmawati Dalam Mendukung Visit Wonderful Bengkulu 2020

The Development of Fatmawati Airport in Supporting Visit Wonderful Bengkulu 2020

Sitti Subekti

Pusat Litbang Transportasi Udara, Jl. Medan Merdeka Timur no.5, Gambir Jakarta 10110

Email: sitti.litbangudara@gmail.com

INFO ARTIKEL

Histori Artikel:

Diterima: 12 Maret 2018

Direvisi: 24 Maret 2018

Disetujui: 20 Desember 2018

Publish online: 26 Des 2018

Keywords:

airports, development strategies, land side facilities, SWOT analysis

Kata kunci:

bandar udara, strategi pengembangan, fasilitas sisi darat, analisis SWOT

ABSTRACT / ABSTRAK

This research is conducted with regard to the strategy of Fatmawati Airport Bengkulu development in supporting Visit Bengkulu 2020. The purpose of this research is not only related to the development strategy of Fatmawati Airport Bengkulu in supporting Visit Bengkulu 2020 but also to determine the accessibility of the airport to the tourism sites. Primary and secondary data was used in this study. Data analysis was exercised using SWOT method and qualitative descriptive. The results of research indicate four Strength Opportunity (SO) strategies for the development of Fatmawati Airport Bengkulu, namely the need for increased investment cooperation and partnership with other agencies as the impact of the establishment of Fatmawati Airport Bengkulu as a BLU, airport development to serve the increase of air transport through the operation of wide body aircraft, increased commitment of excellent service by Fatmawati Airport Bengkulu with the support from the Ministry of Transportation and Local Government in the construction of airport facilities and increased accessibility from and to the tourist attraction sites due to its strategic location in the city center while has also become the main node of transportation, and availability of connecting transportation modes to support the accessibility to and from the airport among others two BRT corridors of "Trans Rafflesia" which is planned to cross the tourism sites in Bengkulu City where corridor 1 will getting passengers to Panjang Beach and Marlborough Port and corridor 2 to Dendam Lake.

Penelitian ini dilakukan terkait dengan strategi pengembangan Bandar Udara Fatmawati Bengkulu dalam mendukung program Visit Wonderful Bengkulu 2020. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui strategi pengembangan Bandar Udara Fatmawati Bengkulu dalam mendukung visit Bengkulu 2020, dan untuk mengetahui ketersediaan aksesibilitas (moda lanjutan) dari bandar udara Fatmawati Bengkulu ke obyek wisata dan sebaliknya. Penelitian menggunakan data primer dan sekunder. Analisis data dengan metode analisis SWOT dan deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan terdapat 4 (empat) *Strength Opportunity* (SO) strategi dalam pengembangan Bandar Udara Fatmawati Bengkulu, yaitu perlunya peningkatan kerjasama investasi dan kemitraan dengan instansi lain sebagai dampak dari penetapan Bandar udara Fatmawati sebagai BLU, pengembangan bandar udara untuk dapat melayani peningkatan angkutan udara melalui pengoperasian pesawat berbadan besar (*wide body*), peningkatan komitmen pelayanan prima bandar udara Fatmawati dengan dukungan Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah dalam pembangunan fasilitas bandar udara dan peningkatan aksesibilitas dari dan ke objek wisata karena letak bandar udara yang strategis di pusat kota dan menjadi simpul utama transportasi. Ketersediaan moda lanjutan untuk mendukung aksesibilitas dari dan ke bandar udara antara lain 2 (dua) koridor BRT "Trans Rafflesia" yang direncanakan akan melintasi obyek wisata di Kota Bengkulu yaitu koridor 1 melewati pantai Panjang dan benteng Marlborough serta koridor 2 yang melewati obyek wisata danau Dendam.

PENDAHULUAN

Bandar udara merupakan tempat atau fasilitas perpindahan orang maupun barang dari moda transportasi udara ke moda transportasi lainnya baik moda darat maupun moda air. Keberadaan prasarana dan sarana transportasi udara merupakan salah satu ujung tombak pintu masuk investor baik dalam maupun luar negeri, yang secara otomatis akan berdampak pada kemajuan pembangunan baik di bidang ekonomi, sosial, budaya serta pertahanan keamanan (Ananda, 2016).

Pertumbuhan ekonomi dan keunggulan lokal memerlukan peningkatan pengembangan infrastruktur lokal termasuk didalamnya transportasi udara. Bandar udara tidak hanya menjadi stimulus pertumbuhan bisnis jasa penerbangan, tetapi juga menjadi penggerak ekonomi wilayah (Adisasmita, 2013). Peran bandar udara sebagai simpul ekonomi yang menawarkan kecepatan, efektifitas dan efisiensi dalam pergerakan dan biaya sehingga menarik kegiatan bisnis, komersial dan industri (bernilai tinggi), (Budiman, dkk, 2013). Pengembangan kegiatan komersial pada bandar udara (*airport*) dilakukan dengan pendekatan-pendekatan dan strategi yang digunakan akan mempengaruhi nilai-nilai bisnis melalui *inovative management, finance marketing dan real estate*, (Budiman, dkk, 2013).

Pengembangan bandar udara pada suatu wilayah harus dikaji secara mendalam. Hal ini disebabkan oleh peran bandar udara sebagai simpul transportasi, pintu gerbang suatu daerah, dan pendorong perekonomian. Meskipun relatif terbatas dalam mengangkut penumpang, transportasi udara di Provinsi Bengkulu menjadi andalan utama bagi orang yang sering melakukan perjalanan antar pulau dan menginginkan cepat sampai tujuan. Dari tahun ke tahun jumlah penumpang yang memanfaatkan transportasi udara di Provinsi Bengkulu selalu mengalami peningkatan [www.bengkuluprov.go.id]. Berdasarkan data produksi angkutan udara lima tahun terakhir, Bandara Fatmawati Bengkulu mempunyai peningkatan jumlah pergerakan pesawat, penumpang dan kargo. Pertumbuhan pergerakan pesawat udara tahun 2015 sebesar

31,45% atau sebanyak 7.364 pergerakan, pertumbuhan pergerakan penumpang meningkat sebesar 29,77% dengan total pergerakan mencapai 815.130 penumpang dan pertumbuhan kargo juga mengalami peningkatan sebesar 20,09% mencapai 2.827.076 kg kargo yang diangkut.

Sub sektor transportasi udara menjadi motor utama dalam mendorong pengembangan sektor pariwisata, angkutan udara merupakan salah satu moda yang sangat dibutuhkan dalam pengembangan sektor pariwisata (Gaus dan Darwis, 2013). Pariwisata merupakan salah satu sektor yang dapat menarik banyak investasi di negara-negara maju, baik karena keadaan alamnya maupun karena perkembangan wilayah. Pengembangan pariwisata terutama wisata bahari juga menjadi salah satu strategi pengembangan wilayah di Pulau Enggano (www.bengkuluprov.go.id). Obyek pariwisata yang terkenal di Bengkulu antara lain: pantai panjang, Rumah Pengasingan Bung Karno di Bengkulu, Benteng Marlborough, Pantai Tapak Paderi, Kota Curup, Danau Dendam Tak Sudah, Danau Mas Harun Bastari, Museum Negeri Bengkulu, Bukit Kaba dan Pulau Tikus (www.bengkuluprov.go.id).

Provinsi Bengkulu terletak disebelah Barat pegunungan Bukit Barisan. Luas wilayah Provinsi Bengkulu mencapai lebih kurang 1.991.933 hektar atau 19.919,33 km². Wilayah Provinsi Bengkulu memanjang dari perbatasan Provinsi Sumatera Barat sampai ke perbatasan Provinsi Lampung dan jaraknya lebih kurang 567 kilometer.

Secara astronomis, Provinsi Bengkulu terletak di antara 2°-16' LU dan 3°-31' LS dan antara 101° 01'-03° 41' BT. Sementara jika ditinjau dari posisi geografisnya, Provinsi Bengkulu di sebelah utara berbatasan dengan Provinsi Sumatera Barat, di sebelah selatan berbatasan dengan Samudera Indonesia dan Provinsi Lampung, disebelah barat berbatasan dengan Samudera Indonesia dan di sebelah timur berbatasan dengan Provinsi Jambi dan Provinsi Sumatera Selatan.

Provinsi Bengkulu berbatasan langsung dengan Samudera Indonesia pada garis pantai sepanjang lebih kurang 525 km. Bagian

timurnya berbukit-bukit dengan dataran tinggi yang subur, sedangkan bagian barat merupakan dataran rendah yang relatif sempit, memanjang dari utara ke selatan diselingi daerah yang bergelombang. Musim yang terjadi di Provinsi Bengkulu sebagaimana wilayah lainnya di Indonesia dikenal dua musim, yaitu musim hujan (Desember–Maret) dan musim kemarau (Juni–September) sementara pada bulan April–Mei dan Oktober–November merupakan masa peralihan/pancaroba (<http://ditjenpdt.kemendesa.go.id/potensi/province/8-provinsi-bengkulu>).

Sektor pertanian berperan penting dalam perekonomian Provinsi Bengkulu karena merupakan sektor utama yang memberikan peranan terbesar dalam pembentukan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Pada tahun 2014 peranan sektor pertanian terhadap PDRB Provinsi Bengkulu adalah 31,21% (angka sangat sementara) (www.bengkuluprov.go.id). Dukungan luas wilayah dan kondisi lahan di Provinsi Bengkulu terhadap komoditas tanaman perkebunan menjadikan wilayah ini banyak yang dimanfaatkan sebagai lahan perkebunan. Selain dikelola oleh perusahaan pemerintah (Perkebunan Nusantara), terdapat juga perkebunan yang dimiliki dan dikelola rakyat (www.bengkuluprov.go.id). Komoditi yang dihasilkan antara lain kelapa sawit, karet, kopi, dan lain-lain. Pada tahun 2014, kelapa sawit, karet, dan kopi merupakan komoditas unggulan dengan produksi masing-masing-masing 466.065 ton, 92.676 ton, dan 54.799,90 ton (www.bengkuluprov.go.id).

Provinsi Bengkulu memiliki potensi yang cukup besar pada sub sektor perikanan, terutama perikanan laut. Letak wilayah yang sebagian besar menghadap ke Samudera Hindia dengan panjang pantai mencapai 525 km, menyebabkan Provinsi Bengkulu memiliki luas Laut Teritorial sebesar 53.000 km² dan luas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE jarak 12–200 mil laut dari pantai) mencapai 685.000 km² (www.bengkuluprov.go.id).

Pariwisata merupakan salah satu sektor yang dapat menarik banyak investasi di negara-negara maju, baik karena keadaan alamnya

maupun karena perkembangan wilayah. Pengembangan pariwisata terutama wisata bahari juga menjadi salah satu strategi pengembangan wilayah di Pulau Enggano (bengkuluprov.go.id). Potensi wisata Bengkulu bersumber dari kekayaan seni dan budaya berupa tari tradisional, seni batik, seni musik, wisata alam, wisata budaya dan wisata sejarah. Program Visit 2020 Wonderful Bengkulu merupakan program pemerintah provinsi dalam mendorong sektor pariwisata di Provinsi Bengkulu. Pendekatan melalui tiga strategi antara lain (Dinas Pariwisata Bengkulu, 2017) antara lain:

- a. Pergelaran event pariwisata daerah.
- b. Pengembangan Pulau Enggano.
- c. Pengembangan strategi pariwisata *heritage*.

Strategi Pengembangan Pariwisata Visit 2020 Wonderful Bengkulu antara lain (Dinas Pariwisata Bengkulu, 2017):

- a. Pembangunan transportasi jalan dan sarana pendukung ke kawasan wisata.
- b. Pengembangan sarana dan prasarana dan objek wisata daerah seperti pembangunan homestay, revitalisasi kawasan.
- c. Pelaksanaan event-event pariwisata bertaraf nasional dan internasional guna meningkatkan promosi dan wisatawan.
- d. Pemberdayaan dan penguatan peran masyarakat untuk sadar wisata.

Program visit 2020 Wonderful Bengkulu merupakan salah satu dari 5 program prioritas daerah. Persiapan kegiatan tersebut antara lain (Dinas Pariwisata Bengkulu, 2017):

- a. Penataan ruang pariwisata; alam, sejarah, budaya, religi, kuliner dan wisata buatan dengan menyusun SK Kepala Daerah Tentang Penetapan Kawasan Wisata Andalan Provinsi Bengkulu.
- b. Pengembangan destinasi; daya tarik, akses, sapras umum, sadar wisata dengan penyelenggaraan event, produk, ikon pariwisata.
- c. Penguatan kelembagaan pariwisata; organisasi, SDM terampil, litbang melalui perbaikan pelayanan hotel, restoran, travel, transportasi, home stay dan keamanan lingkungan.

- d. Pengembangan pemasaran wisata; pasar, citra, kemitraan, promo yang dilakukan dengan citra positif (kultur) kemitraan, Promo (langsung dan tidak langsung, ekspo, *event*, konferensi, pengembangan komunitas pengrajin *handicraft/kerajinan/cinderamata*, batik besurek, makanan oleh-oleh khas Bengkulu.
- e. Industri pariwisata; produk, teknologi, jaringan dan *event* melalui kegiatan promosi produk/*event*, promosi dan jaringan wisata (iklan, brosur, baliho, media sosial, media cetak dan elektronik, travel agen, *branding*, film dokumenter).

Festival Visit 2020 Wonderful Bengkulu meliputi (Dinas Pariwisata Bengkulu, 2017):

- a. **Marine Festival (Sail Enggano)**; (Lokasi 6 kabupaten dan kota sebagai tuan rumah) *Sport, music, dancer, Fashion kuliner, jambore, coffee, expo (vegetables, fruits, livestock contest), conference,*
- b. **Mountain Valley Festival (kebun teh kabawetan,)**; *Sport, music, dancer, Fashion kuliner, jambore, coffee, expo (vegetables, fruits, livestock contest), conference,*
- c. **River Lake Festival (danau tes, dan semua danau di Bengkulu)**; *Sport, arung jeram, music, dancer, Fashion kuliner, jambore, coffee, expo (vegetables, fruits, livestock contest), conference,*
- d. **Garden Flower Festival (danau Mas Harun Bastari)**; *Sport, music, dancer, Fashion, kuliner, jambore, coffee, expo (vegetables, fruits, livestock contest), conference,*
- e. **Bencoolen Festival (kota Bengkulu)**; religi, pantai panjang, *china town, Benteng Marlborough, carnival) Sport, music, dancer, Fashion, kuliner, jambore, coffee, expo (vegetables, fruits, livestock contest), conference.*

Terkait dengan program Visit Bengkulu 2020, perlu dilakukan kajian untuk mengetahui (1) bagaimana strategi pengembangan Bandar Udara Fatmawati Bengkulu dalam mendukung visit Bengkulu 2020, dan (2) bagaimana ketersediaan aksesibilitas (moda lanjutan) dari bandar udara Fatmawati Bengkulu ke obyek wisata dan sebaliknya.

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian terdahulu terkait pengembangan bandar udara sudah banyak dilakukan baik sisi darat maupun sisi udara. Pratama, dkk (2015) meneliti kebutuhan fasilitas terminal penumpang domestik bandar udara Ngurah Rai Bali, terkait kebutuhan fasilitas terminal domestik (keberangkatan dan kedatangan) menurut standar perhitungan pelayanan penumpang. Hasil penelitian tersebut diketahui bahwa pengembangan tahap III terminal keberangkatan dalam 10 tahun sudah mengalami titik jenuh pada hall dan check in area.

Gaus, dkk (2013) melakukan penelitian mengenai kebutuhan terminal penumpang pada bandar udara Bali berdasarkan SKEP/77/VI/2005 mengenai persyaratan teknis pengoperasian fasilitas teknik bandar udara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebutuhan fasilitas bandar udara Bali antara lain: (1) luas *hall* keberangkatan sebesar 326,325 m², (2) luas check in area sebesar 26,275 m², (3) luas ruang tunggu keberangkatan sebesar 153 m², (4) ruang kedatangan sebesar 180,0375 m², (5) jumlah *check in counter* sebanyak 4, (6) jumlah tempat duduk 35 unit, dan (7) luas toilet 21,1 m².

Dondokambey dkk (2013) melakukan penelitian tentang Perencanaan Pengembangan Bandar Udara Sepinggian Balikpapan. Pengembangan Bandara Sepinggian memperkirakan arus lalu lintas di masa yang akan datang. Berdasarkan hasil perhitungan bandara Sepinggian membutuhkan panjang landasan (*runway*) 3.949 meter dan lebar landasan 60 meter. Lebar total *taxiway* 38 meter, dan luas *apron* yang diperlukan $750,5 \times 164 = 123.082$ m.

Aidi dkk, (2013) melakukan penelitian dengan menganalisis sisi udara Bandar Udara Ahmad Yani. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa pada saat kondisi eksisting sisi udara yang berupa *runway, taxiway* masih mampu melayani permintaan penerbangan tetapi kapasitas *apron* sudah tidak mampu melayani. Pada komponen *runway* perlu dibangun *rapid exit taxiway* sehingga dapat meningkatkan kapasitas *runway* pada jam sibuk.

Budiman dkk (2013) melakukan penelitian mengenai perencanaan landasan pacu Bandar Udara Tuanku Tambusai Kabupaten Rokan Hulu. Penelitian tersebut dilakukan untuk menghitung panjang landasan pacu rencana RTRW tahap II agar mampu melayani pesawat rencana jenis M-75 (ATR 72 dan Fokker 28). Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk kebutuhan rencana M-75 adalah 650 meter, untuk pesawat rencana F-28 perkerasan landas pacu dengan surface course setebal 10 cm, *base course* 17 cm dan *subbase course* setebal 49 cm.

Ramadhan dkk (2013) melakukan penelitian analisis peningkatan landasan pacu (runway) Bandar Udara Pinang Kampai Dumai. Penelitian tersebut bertujuan untuk mengidentifikasi rencana pengembangan prasarana berupa landasan pacu, uji kelayakan MTOW terhadap masterplan serta merencanakan tebal lapis perkerasan landasan pacu. Berdasarkan hasil penelitian tersebut diketahui bahwa panjang landasan yang diperlukan untuk lepas landas pesawat rencana Boeing 737-400 sebesar 2.938 meter.

Utami (2012) melakukan analisis pengembangan runway dan fasilitas alat bantu pendaratan di Bandar Udara Depati Amir Bangka. Hasil penelitian menunjukkan bahwa panjang *runway* yang direncanakan 2250 m memiliki *effective length* 1.937. Pesawat rencana yang akan dilayani adalah Boeing 737-400 dengan *effective length* 2.222 m maka panjang landasan yang dibutuhkan 2.582 m. Alat bantu pendaratan yang dimiliki oleh Bandara Depati Amir Bangka masih memerlukan peningkatan. Muttaqin dkk (2009) melakukan penelitian analisis geometric fasilitas sisi udara Bandar Udara Internasional Lombok (BIL) Nusa Tenggara Barat. Hasil penelitian tersebut antara lain panjang landas pacu pada pembangunan phase I yang dibutuhkan untuk take off jenis pesawat rencana B737-400 dan MD 82 sebesar 2.500 m dan 3.000 m.

METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dengan kuesioner yang dibagi kepada responden, hasil pengamatan dan wawancara kepada pihak-

pihak yang terkait dengan penelitian. Data primer diperoleh dari informasi narasumber pada Dinas Perhubungan, Dinas Pariwisata dan BAPPEDA Propinsi Bengkulu. Kuesioner mengenai analisis SWOT dibagikan kepada 4 (empat) kepala seksi pada Bandar Udara Fatmawati Bengkulu. Pengambilan data primer dilakukan pada minggu ke 4 empat bulan September 2017. Data sekunder dikumpulkan melalui studi literatur dan data statistik yang diberikan oleh penyelenggara bandar udara serta data lainnya mempunyai kaitan dengan pengembangan bandar udara dan kesiapan Propinsi Bengkulu dalam menyambut Visit Bengkulu 2020.

Analisis deskriptif kualitatif dilakukan untuk menganalisis data-data penelitian yang terkait dengan pengembangan wilayah, pengembangan pariwisata dan transportasi pepadu moda dari dan ke Bandar Udara dan obyek wisata di Propinsi Bengkulu.

Analisis SWOT

Tahapan yang dilakukan pada analisis SWOT adalah sebagai berikut (Rangkuti, 2007):

1. Tahap pengumpulan data dilaksanakan dengan cara melakukan kegiatan membedakan data eksternal, yang diperoleh dari lingkungan di luar organisasi, dengan data internal, yang diperoleh dari dalam organisasi sendiri, melalui *Matriks Faktor Strategi Eksternal (EFAS)* dan *Matriks Faktor Strategi Internal (IFAS)*.
2. Tahapan analisis, dilakukan dengan menggunakan matriks penggabungan *EFAS+IFAS* dan dilanjutkan dengan matriks alternatif strategi. Matriks penggabungan *EFAS+IFAS*. Memindahkan hasil pada matriks *EFAS* dan *IFAS* kedalam matriks penggabungan, dengan tujuan untuk melihat hasil sub total *EFAS* dan sub total *IFAS*. Kuadran dari matriks internal eksternal terdiri dari Rangkuti (2006):
 - a. Kuadran I merupakan situasi yang sangat menguntungkan, memiliki peluang dan kekuatan, sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (*Growth Oriented Strategy*);

- b. Kuadran II ditandai dengan peluang pasar yang sangat besar tetapi, di lain pihak menghadapi beberapa kendala atau kelemahan internal. Fokus strategi yang dilakukan adalah meminimalkan masalah-masalah internal, sehingga dapat merebut peluang pasar yang lebih baik;
 - c. Kuadran III merupakan situasi yang sangat tidak menguntungkan karena menghadapi berbagai macam ancaman dan kelemahan internal;
 - d. Kuadran IV ditandai dengan adanya berbagai ancaman, tetapi masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus diterapkan, adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi diversifikasi, baik produk maupun pasar.
3. Matriks alternatif Strategi, dipakai untuk menyusun faktor-faktor strategis yang dinilai dan dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki, hasil yang didapat adalah empat kemungkinan alternative strategis, sebagai bahan rekomendasi. Empat alternative strategi sebagai berikut (Rangkuti, 2007):
- a. Strategi *Strength Opportunity (SO)*, yaitu strategi memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.
 - b. Strategi *Strength Threats (ST)*, yaitu strategi dalam menggunakan kekuatan yang ada untuk mengatasi ancaman.
 - c. Strategi *Weaknesses Opportunity (WO)*, yaitu strategi berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.
 - d. Strategi *Weaknesses Threats (WT)*, yaitu strategi yang bersifat defensif dan berusaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

Analisis SWOT digunakan untuk merumuskan strategi bandar udara dalam menghadapi visit Bengkulu 2020. Penghitungan analisis SWOT dilakukan dengan skoring nilai pada tiap-tiap variabel

kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman. Perhitungan selanjutnya adalah dengan menyusun matriks IFAS, matriks EFAS, Matrik Gabungan IFAS dan EFAS, membuat grafik posisi relatif dan matriks alternatif strategis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis SWOT dalam penelitian ini dilakukan dengan tahapan penghitungan matriks IFAS, EFAS, matrik gabungan IFAS dan EFAS, dan matriks alternatif strategi. Tabel 1 dan 2 dalam lampiran menyajikan matrik IFAS dan EFAS Bandar Udara Fatmawati Bengkulu. Berdasarkan tabel 1 diketahui nilai skor kekuatan sebesar 2.232 sedangkan nilai skor kelemahan sebesar 0.764 sehingga nilai IFAS pada bandar udara Fatmawati adalah sebesar 2.997. Hal ini berarti nilai skor IFAS mempunyai nilai yang positif. Berdasarkan tabel 2 diketahui nilai skor peluang sebesar 1,922 sedangkan nilai skor ancaman sebesar 0.867 sehingga nilai EFAS pada bandar udara Fatmawati adalah sebesar 2,789. Hal ini berarti nilai skor EFAS mempunyai nilai yang positif.

Berdasarkan hasil perhitungan nilai IFAS dan EFAS pada tabel 1 dan 2 maka dapat diketahui posisi relatif bandar udara dalam matriks internal eksternal. Berdasarkan posisi relatif maka dapat diketahui pada kuadran dari matrik internal eksternal. Hasil perhitungan posisi relatif tersebut adalah sebagai berikut:

Sumbu horisontal (X) berasal dari faktor internal

$$\begin{aligned} \text{Titik X} &= \text{nilai kekuatan} - \text{nilai kelemahan} \\ &= 2,232 - 0,764 \\ &= 1,056 \end{aligned}$$

Sumbu vertikal (Y) berasal dari faktor eksternal

$$\begin{aligned} \text{Titik Y} &= \text{nilai peluang} - \text{nilai ancaman} \\ &= 1,922 - 0,867 \\ &= 1,468 \end{aligned}$$

Tabel 1. Nilai IFAS Pada Bandar Udara Fatmawati Bengkulu

No.	Variabel	nilai rata-rata	bobot	Rating Responden				rata-rata	Skor
				1	2	3	4		
Kekuatan									
1	Bandar Udara Fatmawati sebagai simpul utama transportasi di Bengkulu	70	0,087	4	3	4	3	3,5	0,305
2	Lokasi bandar udara di pusat kota	65,5	0,081	2	3	3	3	2,75	0,224
3	Komitmen pelayanan prima dari pengelola Bandar Udara Fatmawati	67,5	0,084	4	3	4	4	3,75	0,315
4	Peningkatan jumlah penumpang pesawat udara	67,5	0,084	3	3	3	3	3	0,252
5	Peningkatan jumlah pergerakan pesawat udara	70	0,087	3	3	3	3	3	0,261
6	Penetapan status BLU bandar udara	70	0,087	4	3	3	3	3,25	0,283
7	Adanya layanan penerbangan perintis di Bengkulu	67,5	0,084	3	3	4	3	3,25	0,273
8	Kerjasama kemitraan Bandara dengan instansi lain dalam menunjang pariwisata di Bengkulu	65	0,081	3	2	3	2	2,5	0,202
9	Potensi pengoperasian pesawat udara Wide Body	42,5	0,053	3	1	3	2	2,25	0,119
Total Skor Kekuatan									2,232
Kelemahan									
1	Terbatasnya jam operasi bandar udara	67,5	0,084	3	3	4	4	3,5	0,294
2	Terbatasnya pilihan moda lanjutan ke obyek wisata	50,5	0,063	2	2	3	3	2,5	0,157
3	Kurangnya informasi pariwisata di Bandar udara Fatmawati	50,5	0,063	2	2	3	3	2,5	0,157
4	Kurangnya fasilitas penunjang pariwisata di Bandar Udara	50,5	0,063	2	2	3	3	2,5	0,157
Total Skor Kelemahan									0,764
Total IFAS		2,997							

Sumber: Data primer diolah, 2017

Tabel 2. Nilai EFAS Pada Bandar Udara Fatmawati Bengkulu

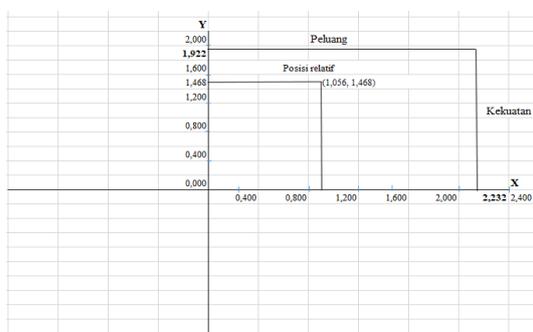
No.	Variabel	nilai rata-rata	bobot	Rating Responden				rata-rata	Skor
				1	2	3	4		
Peluang									
1	Dukungan Kementerian Perhubungan dalam pembangunan fasilitas Bandara	78	0,11	4	3	4	3	3,5	0,384
2	Peningkatan pertumbuhan angkutan udara (penumpang dan kargo)	58	0,08	4	2	4	3	3,3	0,267
3	Aksesibilitas Bandar Udara dari / ke obyek wisata (Mudah/Sulit)	58	0,08	3	2	3	3	2,8	0,226
4	Penetapan Bandara Fatmawati sebagai prioritas pembangunan strategi nasional	78	0,11	4	3	4	3	3,5	0,387
5	Kesempatan membuka fasilitas komersial (ekonomi dan bisnis) di Bandara	58	0,08	3	2	4	3	3,0	0,247
6	Terbukanya peluang investasi dalam pembangunan Bandara	58	0,08	3	2	3	3	2,8	0,226
7	Komitmen dan kebijakan Pemerintah Daerah dalam mendukung pengembangan Bandara	58	0,08	3	2	3	1	2,3	0,185
Total Skor Peluang									1,922
Ancaman									
1	Masih kurangnya moda transportasi dari bandara menuju destinasi pariwisata	53	0,08	2	2	3	3	2,5	0,188
2	Permasalahan konektivitas wilayah Bengkulu	53	0,08	3	2	3	2	2,5	0,188
3	Daerah rawan bencana	51	0,07	2	2	2	3	2,3	0,161
4	Dukungan Pemerintah daerah pada pengembangan wisata	53	0,08	3	2	3	1	2,3	0,169
5	Rendahnya pertumbuhan ekonomi masyarakat	51	0,07	3	2	2	2	2,3	0,161
Total Skor Ancaman									0,867
Total IFAS		2,789							

Sumber: data primer diolah, 2017

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut maka diketahui nilai posisi relatif bandar udara Fatmawati adalah pada koordinat (1,056;1,468). Nilai koordinat tersebut menggambarkan bahwa posisi relatif berada pada kuadran I, sehingga strategi yang harus dilakukan adalah dengan mengoptimalkan kekuatan untuk dapat meraih peluang dengan mendukung kebijakan/strategi yang agresif dengan berorientasi pada pertumbuhan (*growth*). Gambar 1 dalam menunjukkan posisi relatif bandar udara Fatmawati Bengkulu.

Berdasarkan hasil perhitungan pada tahap matriks gabungan IFAS dan EFAS maka tahap selanjutnya adalah dengan membuat alternatif strategi. Gambar 2 dalam menunjukkan matriks alternatif strategi Bandar Udara Fatmawati Bengkulu. Berdasarkan matrik alternatif strategis pada gambar tersebut dapat diketahui bahwa terdapat 4 (empat) strategi SO yang dapat dilakukan oleh bandar udara Fatmawati Bengkulu yaitu:

- a. SO1: Perlunya peningkatan kerjasama investasi dan kemitraan dengan instansi lain sebagai dampak dari penetapan Bandara Fatmawati sebagai BLU.
- b. SO2: Pengembangan bandar udara untuk dapat melayani peningkatan angkutan udara melalui pengoperasian pesawat berbadan besar (*wide body*).
- c. SO3: Peningkatan komitmen pelayanan prima bandar udara Fatmawati dengan dukungan Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah dalam pembangunan fasilitas bandar udara.



Gambar 1. Posisi Relatif Bandar Udara Fatmawati Bengkulu

- d. SO4: Peningkatan aksesibilitas dari dan ke objek wisata karena letak bandar udara yang strategis di pusat kota dan menjadi simpul utama transportasi.

Berdasarkan hasil survey dan wawancara instansional pada BAPPEDA, Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata Propinsi Bengkulu dapat diketahui hal-hal sebagai berikut:

Bappeda Propinsi Bengkulu sudah mengusulkan 28 program strategi ke Presiden RI (paparan sudah dilakukan pada 31 Juli 2017), melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan terkait pengembangan bandar udara Fatmawati dan mengusulkan percepatan pembangunan (DED sudah siap) dan pelaksanaan pembangunan pengembangan bandar udara dilakukan pada tahun 2017 oleh Kementerian Perhubungan. pada anggaran tahun 2017 dalam APBD sudah dibentuk tim kajian pembebasan lahan melalui APBD dan diusulkan pada anggaran 2018 untuk pembebasan lahan terminal dan pintu gerbang bandar udara.

Terkait rencana pengembangan wilayah dalam menunjang destinasi wisata sudah disusun kajian FS dan penyusunan DED Visit Bengkulu Wonderful 2020 melalui OPD. Rencana pembangunan transportasi darat dan udara dalam waktu 5 tahun antara lain dengan 28 usulan pengembangan dalam proyek strategis nasional dan dilakukan evaluasi perkembangan pada tiap tahun. Rencana pembangunan transportasi darat dan udara dalam program jangka menengah dan jangka panjang lebih dari 10 tahun mendatang akan dituangkan pada review RTRW Propinsi Bengkulu yang disusun pada tahun 2017. Rencana pembangunan fasilitas infrastruktur dalam mendukung perkembangan wisata di Propinsi Bengkulu dilakukan dengan 1) kajian dan menyusun master plan sektor pariwisata oleh dinas pariwisata Propinsi Bengkulu, dan juga melakukan koordinasi dengan instansi terkait seperti Dinas PUPR, Satker RTBL, Kementerian PUPR, Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan, dan pada tahun 2017 dilakukan penyusunan dokumen penurunan

Internal		Kekuatan		Kelemahan	
		S1	Bandar Udara Fatmawati sebagai simpul utama transportasi	W1	Terbatasnya jam operasi bandar udara
S2	Lokasi bandar udara di pusat kota	W2	Terbatasnya pilihan moda lanjutan ke obyek wisata		
S3	Komitmen pelayanan prima dari pengelola Bandar Udara	W3	Kurangnya informasi pariwisata di Bandar udara Fatmawati		
S4	Peningkatan jumlah penumpang pesawat udara	W4	Kurangnya fasilitas penunjang pariwisata di Bandar Udara		
S5	Peningkatan jumlah pergerakan pesawat udara				
S6	Penetapan status BLU bandar udara				
S7	Adanya layanan penerbangan perintis di Bengkulu				
S8	Kerjasama kemitraan Bandara dengan instansi lain dalam menunjang pariwisata di Bengkulu				
S9	Potensi pengoperasian pesawat udara Wide Body				
Eksternal		Strategi SO		Strategi WO	
Peluang		Strategi SO		Strategi WO	
O1	Dukungan Kementerian Perhubungan dalam pembangunan fasilitas Bandara	SO1	Perlunya peningkatan kerjasama investasi dan kemitraan dengan instansi lain sebagai dampak dari penetapan Bandara Fatmawati sebagai BLU	WO1	Penambahan jam operasional bandar udara untuk mengantisipasi peningkatan jumlah penumpang dan kargo
O2	Peningkatan pertumbuhan angkutan udara (penumpang dan kargo)	SO2	Pengembangan bandar udara untuk dapat melayani peningkatan angkutan udara melalui pengoperasian pesawat berbadan besar (wide body)	WO2	Peningkatan aksesibilitas bandar udara - obyek wisata dengan penyediaan moda transportasi lanjutan yang memadai
O3	Aksesibilitas Bandar Udara dari / ke obyek wisata (Mudah)	SO3	Peningkatan komitmen pelayanan prima bandar udara Fatmawati dengan dukungan Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah dalam pembangunan fasilitas bandar udara	WO3	Partisipasi dan komitmen Pemerintah Daerah dalam penyediaan fasilitas penunjang dan informasi pariwisata di bandar udara Fatmawati
O4	Penetapan Bandara Fatmawati sebagai prioritas pembangunan strategi nasional	SO4	Peningkatan aksesibilitas dari dan ke objek wisata karena letak bandar udara yang strategis di pusat kota dan menjadi simpul utama transportasi		
O5	Kesempatan membuka fasilitas komersial (ekonomi dan bisnis) di Bandara				
O6	Terbukanya peluang investasi dalam pembangunan Bandara				
O7	Komitmen dan kebijakan Pemerintah Daerah dalam mendukung pengembangan Bandara				
Ancaman		Strategi ST		Strategi WT	
T1	Masih kurangnya moda transportasi dari bandara menuju destinasi pariwisata	ST1	Peningkatan kapasitas layanan penerbangan perintis untuk mengatasi permasalahan konektivitas wilayah di Bengkulu	WT1	Peningkatan dukungan Pemerintah Daerah dalam penyediaan informasi pariwisata di bandar udara Fatmawati
T2	Permasalahan konektivitas wilayah Bengkulu	ST2	Peningkatan kerjasama kemitraan bandar udara dan Pemerintah Daerah dalam pengembangan wisata di Bengkulu	WT2	Penyediaan angkutan moda transportasi lanjutan dari bandar udara ke destinasi wisata
T3	Daerah rawan bencana				
T4	Dukungan Pemerintah daerah pada pengembangan wisata				
T5	Rendahnya pertumbuhan ekonomi masyarakat				

Gambar 2. Matriks Alternatif Strategi Bandar Udara Fatmawati Bengkulu

status Taman Wisata Alam pantai panjang, Cagar Alam Danau dusun besar dan Cagar Alam Bukit Kaba dan 2) OPD Dinas Pariwisata melakukan rapat koordinasi dengan OPD Pariwisata Kabupaten/Kota dalam mendukung perkembangan pariwisata di Propinsi Bengkulu. OPD Dinas Pariwisata pada tahun 2017 menyusun dokumen rencana induk pariwisata daerah yang akan dikaji dan diusulkan dalam *review* RTRW Propinsi Bengkulu.

Persiapan yang dilakukan Dinas pariwisata dalam mendukung Visit Bengkulu 2020 antara lain dengan penyusunan dokumen perencanaan pembangunan dalam 5 tahun, renstra dan program kerja tahunan melalui APBD serta mengkoordinasikan dengan Kabupaten/Kota dan memasukkan agenda/event kepada Kementerian Pariwisata. Program kerja dalam RPJMD tahun 2016–2021 dalam prioritas antara lain penataan ruang pariwisata, pengembangan destinasi daya tarik wisata, event dan produk, penguatan kelembangan, pengembangan pemasaran wisata dan industri pariwisata. Pembangunan sarana dan prasarana di destinasi wisata dengan dana APBN dan APBD dilakukan untuk menyediakan fasilitas penunjang pariwisata. Kegiatan promosi pariwisata yang sudah dilakukan antara lain pengadaan balon promosi serta pemasangan baliho, media promosi, publikasi di media cetak dan majalah penerbangan.

Terdapat hambatan/kendala dalam menunjang pariwisata pada program visit Bengkulu 2020 antara lain belum memadai sarana aksesibilitas dan amenities di destinasi wisata, belum/kurang pemahaman masyarakat akan sadar wisata dan sapta pesona serta kurangnya kemampuan daerah kabupaten/kota untuk penganggaran kegiatan yang mendukung pariwisata. Peluang yang akan diperoleh Dinas Pariwisata pada program Visit Bengkulu 2020 antara lain meningkatnya arus wisatawan ke Propinsi Bengkulu dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat sebagai efek berkembangnya pariwisata.

Beberapa strategi yang dilakukan oleh Dinas pariwisata Bengkulu dalam mendukung destinasi pariwisata antara lain dengan penyusunan rencana program kerja, penguatan kelembagaan, promosi melalui pemasaran yang efektif dan berkesinambungan serta melakukan pembinaan masyarakat.

Pengembangan destinasi pariwisata membutuhkan peningkatan infrastruktur aksesibilitas di Propinsi Bengkulu, peningkatan layanan sarana transportasi yang memadai untuk mendukung mobilitas masyarakat/wisatawan, serta peningkatan kesadaran masyarakat di lingkungan destinasi wisata.

Dinas Perhubungan Propinsi Bengkulu dalam mendukung visit Bengkulu 2020 antara lain dengan mengoperasikan bus trans rafflesia, membangun halte di masing-masing lintasan dan pemasangan rambu rambu lalu lintas. Program kerja yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam program visit Bengkulu antara lain dengan pembuatan rambu, portal serta rambu penunjuk arah di destinasi wisata pantai panjang.

Terdapat rute jaringan pelayanan angkutan jalan yang melintasi destinasi wisata pantai panjang dan benteng marlborough. Fasilitas penunjang yang disediakan Dinas Perhubungan antara lain halte persinggahan untuk menaik dan menurunkan penumpang/wisatawan, memasang rambu-rambu RPPJ, rambu penunjuk arah, rambu portal dan rambu selamat datang.

Transportasi lanjutan yang dapat digunakan wisatawan untuk mengunjungi destinasi pariwisata antara lain angkutan bus pariwisata, angkutan bus trans rafflesia Bengkulu dan angkutan pemuat moda di Bandar Udara. Dinas Perhubungan juga menyediakan angkutan pemuat moda di bandar udara Fatmawati yang dioperasikan oleh Perum DAMRI.

Hambatan/kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam menunjang destinasi pariwisata antara lain sistem konektivitas

tipe/kelas jalan di lintas barat, tengah, dan timur masih berbeda, terbatasnya konektivitas angkutan udara, pelabuhan pulau bali belum maksimal sebagai sentral (simpul) ekonomi regional. Beberapa strategi yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam mendukung destinasi pariwisata Bengkulu antara lain pembuatan stiker tempat-tempat wisata untuk dibagikan pada calon penumpang, serta menjalin kerjasama dengan pelaku wisata Bengkulu.

Berdasarkan informasi dari Dinas Perhubungan Propinsi Bengkulu, moda transportasi darat yang disiapkan untuk mendukung pelaksanaan Visit Bengkulu 2020 antara lain penyediaan Bus Rapi Transit "Trans Rafflesia" dengan koridor yang akan melewati beberapa obyek wisata di Kota Bengkulu. Pengoperasian BRT Trans Rafflesia tersebut didasarkan pada Peraturan Gubernur yang akan disahkan pada akhir tahun 2017. Selengkapnya koridor BRT Trans Rafflesia tersebut adalah sebagai berikut:

1. Koridor 1: Terminal Betungan-Simpang Kandis-Simpang lapangan golf-Jl. Jenggalu-Jl. Pariwisata Pantai Panjang-Kawasan Sport Center-Pasar Bengkulu-Benteng Marlborough-Sungai hitam-Pasar Pedat.
2. Koridor 2: Betungan-Simpang Pagar Dewa-Simpang POLDA-Simpang Km. 8-Simpang SLB-Jl. Timur Indah Raya-Kompi-Danau Dendam- Simpang BRIMOB -Simpang Nakau-Tugu Hiu-Perkantoran Walikota-UNIB-Terminal Sungai Hitam.
3. Koridor 3: Betungan-Cahaya Negeri-Polsek Sukaraja-Simpang Air Periukan-Simpang 6-Perkantoran Pemkab Seluma-Talang Saling-Lubuk Lintang-Pasar Tais.

Berdasarkan koridor BRT Trans Rafflesia diketahui bahwa ada 2 koridor BRT yang melintasi obyek wisata di Kota Bengkulu yaitu koridor 1 melewati pantai panjang dan benteng Marlborough serta koridor 2 yang melewati obyek wisata danau dendam.

Berdasarkan hasil survei dan analisis data maka dapat disimpulkan bahwa Propinsi Bengkulu mempunyai prospek pariwisata yang potensial untuk dikembangkan. Terkait

program Visit Bengkulu 2020, telah dilakukan beberapa langkah kebijakan oleh instansi terkait (BAPPEDA, Dinas Pariwisata, Dinas Perhubungan dan Dinas lainnya) baik tingkat Propinsi dan Kabupaten di Bengkulu. Aspek promosi pariwisata baik wisata alam, budaya dan sejarah menjadi produk wisata unggulan Propinsi Bengkulu.

Ketersediaan infrastruktur transportasi sangat penting dalam menunjang pengembangan pada suatu wilayah/daerah. Bandar Udara Fatmawati merupakan simpul utama transportasi yang berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di Bengkulu. Pariwisata juga menjadi salah satu potensi unggulan propinsi Bengkulu dalam menggerakkan ekonomi masyarakat, untuk untuk diperlukan sinergi yang baik antara Bandar Udara Fatmawati dan Dinas terkait dalam pengembangan pariwisata khususnya dalam mendukung Visit Bengkulu 2020. Aksesibilitas transportasi darat juga memegang peranan penting, karena menjadi moda transportasi dari dan menuju obyek wisata unggulan di Bengkulu.

Terkait dengan pengembangan Bandar Udara Fatmawati, berdasarkan analisis SWOT diketahui bahwa posisi relatif bandar udara berada di kuadran I yang berarti mempunyai strategi *Strength Opportunity* (SO). Strategi *strength opportunity* berarti strategi yang memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.

Pesawat udara eksisting yang mendarat di bandar udara Fatmawati Soekarno adalah Boeing 737-900ER. Pada Rencana Induk Bandar Udara Fatmawati Soekarno sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 576 Tahun 2015, disebutkan pesawat rencana yang ingin dikembangkan pada tahap III adalah Airbus 300-600, sedangkan pada pengembangan tahap I dan II masih menggunakan pesawat Boeing 737-900ER. Merujuk pada Rencana Induk tersebut maka sampai pengembangan tahap II, bandar udara Fatmawati dari sisi udara masih memungkinkan untuk didarati pesawat udara yang setipe dengan Boeing 737-900ER, hanya

saja perlu pengembangan di sisi darat untuk memberikan pelayanan yang memuaskan bagi penumpang (wisatawan) yang diperkirakan meningkat jumlahnya sebagai akibat dari program Visit Bengkulu 2020 sebagaimana data dalam tabel 3.

letak bandar udara yang strategis di pusat kota dan menjadi simpul utama transportasi.

Bandar Udara Fatmawati merupakan simpul utama transportasi yang berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di Bengkulu. Terdapat 2 (dua) koridor BRT “Trans

Tabel 3. Data Peramalan (*Forecasting*) Jumlah Pergerakan Pesawat, Penumpang dan Pesawat, Wisatawan Domestik dan Asing di Propinsi Bengkulu

Tahun	Pesawat	Penumpang	Kargo	Jumlah Wisatawan Domestik	Jumlah Wisatawan Asing
2007	4218	412049	1431	109.745	301
2008	3290	377023	1732	214.452	326
2009	3580	459303	1902	210.321	430
2010	4886	543178	2082	225.051	443
2011	4826	577094	2246	226.753	523
2012	5076	667354	2821	299.193	551
2013	5562	706667	2620	249.569	796
2014	6914	760786	2794	361.576	830
2015	7364	815235	2827	366.050	838
2016	8075	910664	2862	491.993	848
2017	8076	943382	3021	460674	973
2018	8574	1001825	3180	493424	1043
2019	9072	1060267	3339	526175	1113
2020	9570	1118710	3498	558926	1184
2021	10069	1177153	3657	591676	1254
2022	10566	1235596	3816	624427	1324

Sumber: hasil analisis SPSS, data sekunder diolah, 2017

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut: Strategi *Strength Opportunity* (SO) yang dirumuskan ada 4 (empat) yaitu: SO1: Perlunya peningkatan kerjasama investasi dan kemitraan dengan instansi lain sebagai dampak dari penetapan Bandara Fatmawati sebagai BLU, SO2: Pengembangan bandar udara untuk dapat melayani peningkatan angkutan udara melalui pengoperasian pesawat berbadan besar (*wide body*), SO3: Peningkatan komitmen pelayanan prima bandar udara Fatmawati dengan dukungan Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah dalam pembangunan fasilitas bandar udara dan SO4: Peningkatan aksesibilitas dari dan ke objek wisata karena

Rafflesia” yang direncanakan akan melintasi obyek wisata di Kota Bengkulu yaitu koridor 1 melewati pantai Panjang dan benteng Marlborough serta koridor 2 yang melewati obyek wisata danau Dendam. Moda transportasi lanjutan dari bandar udara akan bersinggungan dengan trayek BRT Trans Rafflesia koridor I, sehingga secara tidak langsung terdapat pelayanan moda angkutan jalan yang akan mengakomodasi wisatawan menuju obyek wisata pantai panjang dan benteng Marlborough.

SARAN

Beberapa saran yang dapat diberikan dari hasil kajian ini antara lain adalah: 1) Perlunya inisiatif bandar udara Fatmawati untuk dapat menerapkan strategi pengembangan yang sudah

dirumuskan sehingga bandar udara mampu lebih berperan sebagai penggerak ekonomi di wilayah Propinsi Bengkulu. Penetapan status BLU membuat bandar udara mempunyai wewenang yang fleksibel dalam menjalin kerjasama kemitraan dengan badan usaha (swasta) untuk melakukan investasi dalam penyediaan infrastruktur yang tercakup dalam pelayanan bandar udara baik sisi darat, udara dan penunjang lainnya, 2) Perlunya peran dari Pemerintah Daerah di Propinsi Bengkulu untuk lebih aktif dalam kegiatan promosi pariwisata dengan penyediaan informasi dan fasilitas penunjang yang memadai di bandar udara, seperti penyediaan tiket terusan bus pepadu moda yang beroperasi di bandar udara Fatmawati dengan moda angkutan Bus Rapid Transit "Trans Rafflesia" khususnya koridor I dan II yang mempunyai trayek melewati beberapa obyek wisata unggulan di Kota Bengkulu yaitu Pantai Panjang, Benteng Marlborough dan Danau Dendam. Selanjutnya juga diperlukan penambahan koridor trayek Trans Rafflesia yang akan melewati obyek wisata lainnya di Kota Bengkulu. Selain itu, untuk lebih mendukung program Visit Bengkulu 2020, juga sangat diperlukan perbaikan fasilitas dan infrastruktur angkutan jalan sebagai moda transportasi yang dominan berperan dalam aksesibilitas wisatawan dari dan menuju obyek wisata di Bengkulu.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Kepala Pusat Litbang Perhubungan atas perkenan melakukan penelitian, Kepala Bandar Udara Fatmawati atas perkenan dalam mendapatkan data penelitian dan Ibu Dina Yuliana atas bantuan dalam pengumpulan data penelitian, serta semua pihak yang membantu penyelesaian penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Aidi, Muchammad Ulil, Yahya Anas, Bagus Hario S, Wahyudi Kushardjoko. 2013. Analisis Kapasitas Air side Rencana Pengembangan Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang. Diakses pada www.download.portalgaruda.org/article.php tanggal 11 Juni 2017 jam 08.30 WIB.

- Ananda, Bintang. 2016. Memperkokoh Pilar Udara. Majalah Transportasi Indonesia. Edisi 20, Agt-Sept.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2013. Pengembangan Bandar Udara Bengkulu (Mega City & Mega Airport). Edisi Pertama, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Budiman, Arifal Hidayat, Bambang Edison. 2013. Perencanaan Landasan Pacu Bandar Udara Tuanku Tambusai Kabupaten Rokan Hulu. ejournal.upp.ac.id/index.php/mhsteknik/article/view/190/196 diakses pada 8 Juli 2017 pukul 12.21 WIB.
- Dondokambey, Felicia Geibi, A.L.E Rumayar, M.R.E Manoppo, dan J.E Waani. 2013. Perencanaan Pengembangan Bandar Udara (Studi Kasus: Bandar Udara Sepinggan Balikpapan). Jurnal Sipil Statik Vol 1 no 4, Maret 2013 (270-275) ISSN: 2337-6732.
- Gaus, Abdul dan Muhamad Darwis. 2013. Analisa Kebutuhan Terminal Penumpang Pada Bandar Udara Buli. Jurnal Sipil Sains. <http://ejournal.unkhair.ac.id/index.php/sipils>, vol 3 no. 5 diakses pada 22 Agustus 2017 pada pukul 09.15 WIB.
- Muttaqin, Aulia, Wardhani Sartono dan Hary Christady. 2009. Analisis Geomatrik Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Internasional Lombok (BIL) Nusa Tenggara Barat. Forum Teknik Sipil No XIX/ 1 Januari, Halaman 1055-1064.
- Laporan Akhir Studi. Studi Pengembangan Bandar Udara Aerotropolis Di Indonesia. Puslitbang Perhubungan Udara. 2015
- Pratama, Putu Yudhya, I Gusti Raka Purbanto, dan I Wayan Suweda. 2015. Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal Penumpang Domestik Bandar Udara Ngurah Rai Bali. jurnal Ilmiah Teknik Sipil, Vol. 19 No. 1 (Januari).
- Rangkuti, Freddy. 2006. Analisis Swot Teknik Membedah Kasus Bisnis. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Ramadhan, Irvan., Muhammad Idham Dan Anton Budi Dharma. 2013. Analisis Peningkatan Landasan Pacu (Runway) Bandar Udara Pinang Kampai Dumai. Diakses Dari www.jurnal.sttdumai.ac.id pada 12 Juni 2017 pukul 14.00 WIB.

SKEP Nomor 77 Tahun 2005 Tentang
Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas
Teknik Bandar Udara.

Utami, Anna Hartati Damar. 2012. Analisis
Pengembangan Runway Dan Fasilitas Alat

Bantu Pendaratan Di Bandar Udara Depati
Amir Bangka. Skripsi. Jurusan Teknik
Penerbangan Sekolah Tinggi Teknologi
Adisutjipto Yogyakarta.