

**STRATEGI PENGEMBANGAN BANDARA SOEKARNO HATTA
DALAM MENDUKUNG DESTINASI PARIWISATA PRIORITAS
TANJUNG LESUNG - PANDEGLANG DAN SEKITARNYA**

**SOEKARNO HATTA AIRPORT DEVELOPMENT STRATEGY
IN SUPPORT OF PRIORITY TOURISM DESTINATION
ON TANJUNG LESUNG - PANDEGLANG AND SURROUNDING**

Dina Yuliana dan Sitti Subekti

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110, Indonesia

email: dinahubud@gmail.com dan sitti_82@yahoo.com

Diterima: 1 September 2016; Direvisi: 15 September 2016; disetujui: 7 Oktober 2016

ABSTRAK

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 2012 pada tanggal 23 Februari 2015 telah ditetapkan kawasan destinasi Wisata Pantai Tanjung Lesung di Kabupaten Pandeglang Provinsi Banten sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Tujuan penelitian ini adalah (1) untuk mengidentifikasi ketersediaan aksesibilitas, (2) untuk mengidentifikasi ketersediaan dan kualitas jasa pelayanan informasi di Bandara Soekarno Hatta dan (3) untuk mengetahui strategi pengembangan Bandara Soekarno Hatta dalam mendukung destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya. Metode penelitian menggunakan analisis deskriptif kualitatif dan analisis SWOT. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa terdapat dua jalur angkutan umum menuju destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung yaitu Jalur Jakarta-Serang-Pandeglang-Tanjung Lesung dan jalur tol Jakarta-Merak-Cilegon-Labuan-Tanjung Lesung. Ketersediaan dan kualitas jasa pelayanan kebandarudaraan di Bandara Soekarno Hatta sangat baik, namun terkait dengan pelayanan informasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya masih kurang memadai. Berdasarkan hasil analisis SWOT diketahui bahwa strategi pengembangan yang dapat dilakukan oleh PT. Angkasa Pura II Cabang Bandara Soekarno Hatta dalam mendukung pengembangan destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung adalah strategi SO (Strength-Opportunity) atau strategi Growth (perkembangan).

Kata kunci: strategi pengembangan, KEK Tanjung Lesung, Analisis SWOT

ABSTRACT

Based on government regulation No. 26/2012 on 23 February, 2015 the tourist destination area in Tanjung Lesung Coast, Pandeglang - Banten has been set as the Special Economic Zone (KEK). The purpose of this study is to identify the accessibility, the availability and quality of information service in Soekarno Hatta Airport and development strategy of Soekarno Hatta Airport to support priority tourism destination of Tanjung Lesung and surrounding areas. The research uses qualitative descriptive and SWOT analysis. The results show that there are two lanes/routes of public transport to priority tourism destination of Tanjung Lesung namely The Jakarta-Serang-Pandeglang-Tanjung Lesung and the Jakarta-Merak-Cilegon-Labuan-Tanjung Lesung Toll Road. The availability and quality of airports services in Soekarno Hatta Airport is very good, but related to tourism information services of Tanjung Lesung priority tourism destination and surrounding areas are still less. Based on the result of SWOT analysis, it shows that the development strategies of PT. Angkasa Pura II Soekarno Hatta Branch Airport in supporting the development of the tourism priority Tanjung Lesung and its surroundings are SO (Strength-Opportunity) strategy or Growth strategy (development).

Keywords: development strategy, KEK Tanjung Lesung, SWOT analysis

PENDAHULUAN

Tanjung Lesung merupakan kawasan destinasi Wisata Pantai di Kabupaten Pandeglang Provinsi Banten. Pada tahun 2012 pariwisata telah mendapat apresiasi dari pemerintah pusat melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 2012 tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung yang ditetapkan sebagai kawasan wisata terpadu. Kawasan

Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung mengembangkan pariwisata sebagai destinasi wisata berdaya saing global sehingga dapat meningkatkan kunjungan wisatawan, lama tinggal dan pengeluaran wisatawan. Media Center – News (Kamis, 21 April 2016) menyebutkan bahwa Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung yang terletak 170 kilometer dari Jakarta ini memiliki keindahan alam,

keragaman flora fauna serta budayanya yang eksotis dan disebut sebagai surga di Pantai Barat pulau Jawa. Destinasi wisata ini merupakan kawasan wisata yang dikembangkan pertama kali oleh Jababeka Group setelah KEK Morotai. Selain itu, Tanjung Lesung juga merupakan KEK pariwisata yang pertama kali diresmikan dan telah siap dengan berbagai infrastruktur berstandar internasional. Oleh karena itu, PT. Banten West Java TD sebagai anak perusahaan Jababeka Group kini memperkenalkan KEK Tanjung Lesung dengan visi baru yaitu “*Seaside Township*”. Visi ini mengikuti perubahan Jababeka Group yang ingin mempertajam *corporate value* dengan mengubah visi membangun kota baru di Indonesia.

KEK Tanjung Lesung menawarkan berbagai macam keuntungan yang menarik dalam berinvestasi, terutama dengan akan dibangunnya sejumlah infrastruktur. Dua proyek infrastruktur besar yang sedang dikembangkan di Tanjung Lesung adalah bandar udara Banten Selatan dan jalan tol Serang - Panimbang sesuai dengan Perpres Nomor 3 Tahun 2016. Investor KEK Tanjung Lesung akan diberikan fasilitas kemudahan, insentif dan infrastruktur yang relatif lebih lengkap (kepabeanan (*custom* dan *excise*), perpajakan, perijinan (*licensing*) *one stop service*, keimigrasian serta ketenagakerjaan yang dikelola oleh satu badan otoritas yang mendapat wewenang penuh dari pemerintah pusat, provinsi, maupun daerah. Sesuai dengan PP Nomor 96 Tahun 2015, orang asing yang berkunjung, bekerja atau menanam modalnya di KEK Tanjung Lesung akan mendapat fasilitas dan kemudahan tambahan. Beberapa kemudahannya yaitu mendapat izin tinggal sementara atau izin tinggal tetap menurut ketentuan yang berlaku dan kemudahan memiliki properti di dalam KEK Tanjung Lesung.

Menurut Bappenas (2015) Pembangunan Bandara Umum Banten Selatan masih dalam tahap proses pembahasan dengan Kementerian Perhubungan terkait dengan investor yang akan membangun. Dalam jangka pendek PT BWJ berencana untuk membangun *airstrip* (bandara khusus) di dalam KEK Tanjung Lesung untuk mempercepat kepentingan investasi ke dalam kawasan. *Airstrip* ini bersifat sementara dan hanya dapat diakses oleh pesawat terbang dengan kapasitas terbatas (hingga 14 orang).

Dalam PM 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, peran bandar udara sebagaimana dalam Pasal 3 huruf a, sebagai: simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya, pintu gerbang kegiatan perekonomian, tempat kegiatan alih moda transportasi, pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan, pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana; serta prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Salah satu bandara yang saat ini dapat menunjang destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya adalah Bandara Soekarno Hatta. Menurut Damayanti (2016) para pelaku industri pariwisata pantas berharap Terminal 3 Ultimate (T3U) Bandara Soekarno Hatta akan mendatangkan keuntungan besar bagi mereka. Terminal baru ini diharapkan dapat meningkatkan kapasitas daya tampung penumpang dua kali lipat dari biasanya menjadi 25 juta penumpang per tahun. Kehadiran terminal ini diharapkan mampu menarik maskapai internasional untuk transit di Indonesia daripada Singapura dan Malaysia. Selain itu, terminal ini akan dikonsep dengan sentuhan budaya dan kesenian, yang mampu memikat perhatian para penumpang untuk berwisata ke nusantara termasuk Tanjung Lesung.

Respon masyarakat berupa persepsi, partisipasi, serta ekspektasi terhadap rencana pengembangan wilayah Tanjung Lesung menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Pariwisata telah dilakukan oleh Hendri (2014). Hasil penelitian tersebut menunjukkan sebagian masyarakat di Tanjung Lesung yakni 69% memiliki persepsi yang negatif terhadap rencana pengembangan KEK Pariwisata di wilayah tersebut. Persepsi tersebut disebabkan oleh dampak yang telah dirasakan selama ini, dan masyarakat khawatir ketika kegiatan pengembangan tersebut terlaksana akan merasakan kerugian yang lebih besar. Partisipasi masyarakat Tanjung Lesung yang jumlahnya hanya sebagian kecil yakni 17% dalam kegiatan terkait rencana pengembangan KEK Pariwisata di wilayah tersebut. Kegiatan partisipasi tersebut bukan merupakan bagian dari proses pengambilan keputusan terkait perencanaan maupun pengembangan KEK Pariwisata, melainkan upaya pemberitahuan dari Pemerintah Daerah kepada beberapa warga bahwa di wilayahnya akan dilakukan kegiatan pengembangan sehingga partisipasi masyarakat dalam hal ini cenderung bersifat pasif.

Berdasarkan penjelasan tersebut diatas, maka dipandang perlu untuk melakukan kajian terkait dengan strategi Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta dalam pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung. Rumusan permasalahan dalam penelitian ini adalah kurangnya ketersediaan aksesibilitas (prasarana, sarana dan sistem transportasi) bagi pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya. Kondisi ketersediaan dan kualitas jasa pelayanan informasi di Bandara Soekarno Hatta dalam menunjang pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya cenderung masih jauh dari yang diharapkan. Berdasarkan hal ini maka masih diperlukannya strategi bagi penyelenggara Bandara Soekarno-Hatta dalam mendukung pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung

Lesung dan sekitarnya. Tujuan penelitian ini adalah:

1. untuk mengidentifikasi ketersediaan aksesibilitas bagi pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya;
2. untuk mengidentifikasi ketersediaan dan kualitas jasa pelayanan informasi di Bandara Soekarno Hatta dalam menunjang pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya;
3. untuk mengetahui strategi pengembangan Bandara Soekarno Hatta dalam mendukung destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya.

Manfaat kajian adalah untuk memberikan rekomendasi strategi pengembangan kepada Pengelola Bandara (PT. Angkasa Pura II Cabang Bandara Soekarno-Hatta) dalam meningkatkan pelayanan Bandara Soekarno Hatta untuk menunjang destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya serta memberikan masukan kepada Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah terkait dukungan penyediaan infrastruktur dan aksesibilitas di KEK Tanjung Lesung.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung

Program pembangunan yang diupayakan oleh pemerintah antara lain melalui program Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Undang-undang nomor 39 tahun 2009 menjelaskan bahwa KEK adalah kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum NKRI yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu. KEK memiliki bentuk berupa kawasan yang terdiri dari satu atau beberapa zona seperti pengolahan ekspor, logistik, industri, pengembangan teknologi, pariwisata, energi, atau ekonomi lain. Tanjung Lesung telah ditetapkan sebagai KEK Pariwisata berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 26 Tahun 2012 tentang Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Lesung, dan semakin menguatkan peran kawasan ini sebagai kawasan pariwisata. PP tersebut menjelaskan bahwa pengembangan KEK Pariwisata Tanjung Lesung dinilai akan dapat memberikan dampak kepada pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut, baik terhadap berbagai sektor, maupun berbagai kalangan termasuk masyarakat setempat.

Seperti yang telah diunduh pada www.tanjunglesung.com, KEK Tanjung Lesung terletak 170 kilometer dari Jakarta ini memiliki keindahan alam, keragaman flora fauna serta budayanya yang eksotis dan disebut sebagai surga di Pantai Barat pulau Jawa. Destinasi wisata ini

merupakan kawasan wisata yang dikembangkan pertama kali oleh Jababeka Group setelah KEK Morotai. Selain itu, Tanjung Lesung juga KEK Pariwisata yang pertama kali diresmikan dan telah siap dengan berbagai infrastruktur berstandar internasional. Oleh karena itu, PT. Banten *West Java* TD sebagai anak perusahaan Jababeka Group kini memperkenalkan KEK Tanjung Lesung dengan visi baru yaitu "*Seaside Township*". Visi ini mengikuti perubahan Jababeka Group yang ingin mempertajam *corporate value* dengan mengubah visi membangun kota baru di Indonesia. Berdasarkan laporan akhir koordinasi strategis Kawasan Strategis Nasional (KSN) (Bapenas, 2015), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung ditetapkan melalui PP Nomor 26 Tahun 2012 tentang KEK Tanjung Lesung yang berlokasi di Kecamatan Panimbang, Kabupaten Pandeglang, Provinsi Banten dengan luasan lahan pengembangan KEK sebesar 1.500 hektare. KEK Tanjung Lesung memiliki potensi pariwisata yang dapat dikembangkan menjadi salah satu destinasi internasional. Pengusul dan pembangun KEK Tanjung Lesung adalah PT Banten *West Java Tourism Development* (PT BWJ). KEK Tanjung Lesung telah resmi beroperasi pada tanggal 23 Februari 2015 ditandai dengan adanya *ground breaking* kawasan Marina dan terminal *cruise*. Di dalam KEK Tanjung Lesung telah terdapat beberapa sarana penunjang seperti Tanjung Lesung *Beach Hotel*, *Kalicaa Villa Estate*, *Bluefish Hotel*, *Sailing Club and Resort*, dan *Legon Dadap Village*.

B. Definisi Zona dan Kriteria Kawasan Ekonomi Khusus

Dalam Hidayat dan Agus (2010), satu di antara model untuk menciptakan lingkungan yang kondusif bagi aktivitas investasi, perdagangan, dan ekspor yang ditujukan untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi adalah dengan menciptakan suatu Kawasan Ekonomi Khusus/ KEK (*Special Economic Zone/SEZ*). Inspirasi pembentukan KEK yang ditujukan untuk mendorong laju pertumbuhan ekonomi ini berasal dari kisah sukses pembentukan *special economic zone* di Eropa pada awal tahun 1950-an pasca Perang Dunia II. Pengalaman beberapa negara seperti China dan India, mengindikasikan bahwa pembentukan KEK mempunyai peran yang sangat strategis untuk mendorong pembangunan ekonomi. Data empiris memperlihatkan bahwa KEK di kedua negara itu muncul sebagai stimulus yang sangat penting menarik para investor, khususnya investor asing,

untuk berinvestasi dan menciptakan lapangan kerja di China dan India. Indonesia juga berkomitmen membentuk KEK. Momen yang menjadi tonggak akan dibentuknya KEK adalah ketika persetujuan kerjasama ekonomi yang dilakukan antara pemerintah Indonesia dengan Singapura atau tepatnya pada 25 Juni 2006.

Secara konseptual, ada dua bentuk pemahaman atas KEK: Pertama, KEK dapat merujuk pada salah satu bentuk kekhususan di dalam kegiatan perdagangan dan investasi seperti kawasan berikat (*bounded zone*), kawasan perdagangan bebas (*free trade zone*), kawasan industri, kawasan pengembangan ekonomi terpadu (KAPET), *export processing zone*, dan *high tech industrial estate*. Kedua, KEK dapat berarti juga kawasan-kawasan dalam suatu kawasan (*zone within zone*). Dengan kedua pemahaman ini maka suatu daerah dapat saja memiliki lebih dari satu bentuk kekhususan wilayah.

Latar belakang dibentuknya KEK adalah Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal Pasal 31 UU Penanaman Modal, yaitu: untuk mempercepat pengembangan ekonomi di wilayah tertentu yang bersifat strategis bagi pengembangan ekonomi nasional dan untuk menjaga keseimbangan kemajuan suatu daerah, dapat ditetapkan dan dikembangkan kawasan ekonomi khusus. Pemerintah berwenang menetapkan kebijakan penanaman modal tersendiri di kawasan ekonomi khusus. Ketentuan mengenai kawasan ekonomi khusus diatur dengan undang-undang. Apabila diperhatikan ketentuan pasal tersebut tidak ditemukan adanya definisi KEK namun terdapat pendelegasian untuk membentuk suatu undang-undang yang memuat ketentuan mengenai KEK. Untuk itu, Pemerintah kemudian mengundangkan UU No. 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus pada tanggal 14 Oktober 2009, yang kemudian disusul oleh beberapa peraturan pelaksana lainnya yang mendukung penyelenggaraan KEK Undang-undang tersebutlah yang kemudian secara tegas memberikan definisi, yakni KEK adalah kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu. Dari definisi KEK tersebut, terdapat beberapa unsur, yaitu: kawasan dengan batas tertentu, untuk menyelenggarakan perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu.

Kawasan Ekonomi Khusus dikembangkan melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan

geoekonomi dan geostrategi dan berfungsi menampung kegiatan industri, ekspor, impor dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi yang tinggi dan daya saing internasional. Penyiapan kawasan ini diharapkan dapat menghasilkan suatu kawasan yang memenuhi standar infrastruktur dan pelayanan tertentu. Fungsi KEK adalah untuk melakukan dan mengembangkan usaha di bidang perdagangan, jasa, industri, pertambangan dan energi, transportasi, maritim dan perikanan, pos dan telekomunikasi, pariwisata, dan bidang lain.

Santoso (2008) mengungkapkan tujuan pembentukan KEK, antara lain: untuk peningkatan investasi, termasuk *foreign direct investment*, penyerapan tenaga kerja, baik langsung maupun tak langsung, peningkatan penerimaan devisa sebagai hasil dari peningkatan ekspor, peningkatan keunggulan kompetitif produk ekspor, peningkatan pemanfaatan sumber daya lokal, pelayanan dan kapital peningkatan ekspor serta peningkatan kualitas sumber daya manusia melalui alih teknologi.

Dari hasil analisis terhadap berbagai peraturan perundang-undangan yang ada, pendapat para ahli serta memperhatikan praktik yang dilaksanakan di berbagai negara lain, maka KEK di Indonesia adalah kawasan tertentu dimana diberlakukan ketentuan khusus di bidang kepabeanan, perpajakan, perizinan, keimigrasian, dan ketenagakerjaan. Selain ketentuan tersebut, KEK juga didukung dengan ketersediaan infrastruktur yang andal serta badan pengelola yang profesional dengan Standar Internasional (Santoso, 2008). Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus, Pasal 3 UU KEK mengatur mengenai KEK yang terdiri dari beberapa zona, adapun zona-zona tersebut adalah:

1. pengolahan ekspor, diperuntukkan bagi kegiatan logistik dan industri yang produksinya ditujukan untuk ekspor;
2. logistik, diperuntukkan bagi kegiatan penyimpanan, perakitan, penyortiran, pengepakan, pendistribusian, perbaikan dan perekondisian permesinan dari dalam dan luar negeri;
3. industri, diperuntukkan bagi kegiatan industri yang mengolah bahan mentah, bahan baku, barang setengah jadi, dan/atau barang jadi, serta agroindustri dengan nilai yang lebih tinggi untuk penggunaannya, termasuk kegiatan rancang bangun untuk perekayasa industri yang produksinya untuk ekspor dan/atau untuk dalam negeri;

4. pengembangan teknologi, diperuntukkan bagi kegiatan riset dan teknologi, rancang bangun dan rekayasa, teknologi terapan, pengembangan perangkat lunak serta jasa di bidang teknologi informasi;
 5. pariwisata, diperuntukkan bagi kegiatan usaha pariwisata untuk mendukung penyelenggaraan hiburan dan rekreasi, pertemuan, pameran, serta kegiatan yang terkait;
 6. energi, diperuntukkan untuk kegiatan riset dan pengembangan di bidang energi serta produksi dari energi alternatif, energi terbarukan, dan energi primer ;
 7. ekonomi lain, diperuntukkan untuk kegiatan lain yang ditetapkan dewan nasional, dapat berupa zona industri kreatif dan zona olahraga.
- Berdasarkan *desk study* konsep pengembangan kawasan di Indonesia dengan *benchmarking* di KEK di negara lain untuk melihat perbandingan tipe kawasan ekonomi dengan berbagai variannya telah dirumuskan persyaratan pokok yang harus di penuhi (Santoso, 2008), yaitu:
1. adanya komitmen yang kuat dari pemerintah daerah yang bersangkutan baik pemerintah provinsi maupun pemerintah kabupaten/kota untuk melaksanakan pengelolaan kawasan ekonomi yang telah ditetapkan serta dukungan aspek legal dalam pengembangan kegiatan ekonomi baik untuk kebijakan fiskal maupun kebijakan non-fiskal;
 2. sesuai dengan arahan pengembangan wilayah dalam rencana tata ruang wilayah serta layak menurut kajian AMDAL;
 3. terletak pada posisi yang strategis, yaitu dekat dengan jalur perdagangan internasional atau berhadapan dengan alur laut Indonesia, dan layak untuk dikembangkan secara ekonomis;
 4. telah tersedia dukungan dan kapasitas dan aksesibilitas infrastruktur untuk pengembangan ekonomi serta kemungkinan pengembangannya;
 5. tersedia lahan untuk pengembangan industri dan perdagangan dengan luas minimal 500 hektar dengan status yang jelas, serta kemungkinan untuk diperluas di kemudian hari;
 6. memiliki batas yang jelas (alam maupun buatan) dan kawasan mudah dikontrol keamanannya serta mendukung upaya pencegahan penyelundupan.
- Selain itu, beberapa asas yang akan menjadi pertimbangan dalam pemilihan lokasi sebagai Kawasan Ekonomi Khusus yaitu asas kepastian dan konsistensi kebijakan, asas keadilan antar daerah dan antardiswilayah, asas biaya minimum, asas tata tertib ruang, asas komitmen pemerintahan daerah. Pembentukan KEK dilakukan berdasarkan prosedur yang telah

ditetapkan oleh UU KEK dan PP Penyelenggaraan KEK dan PP No. 100 tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus (selanjutnya disebut PP Perubahan Penyelenggaraan KEK).

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Pengkajian ini dilaksanakan selama 4 (empat) bulan dari bulan Juli sampai Oktober dan lokasi pelaksanaannya adalah di Kantor Pusat Litbang Transportasi Udara Jln. Medan Merdeka Timur No. 5 Gambir Jakarta Pusat.

Pengambilan *informan* dilakukan dengan pertimbangan pada kebutuhan data yang ingin diperoleh yang mengacu pada permasalahan dalam penelitian ini. *informan* yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari: (1) *Senior General Manager* PT. Angkasa Pura II (Persero) Bandara Soekarno Hatta, (2) Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang-Banten, (3) Kasubid Kimpraswil Bappeda Kabupaten Pandeglang dan (4) Administrator KEK Tanjung Lesung.

B. Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh informasi dan data yang diperlukan dalam penulisan ini maka digunakan tehnik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Kuesioner dan wawancara yaitu penyebaran kuisisioner kepada *stakeholder* dan narasumber (informan) untuk mengetahui kualitas pelayanan jasa penerbangan di Bandara Soekarno Hatta (frekuensi, destinasi, informasi penerbangan dan lainnya) dalam menunjang pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya, mengidentifikasi faktor kekuatan, kelemahan, peluang, serta ancaman dalam pengembangan pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya;
2. Observasi, dengan melakukan pengamatan atau peninjauan langsung ke lapangan;
3. Dokumen/kepastakaan, yaitu teknik memperoleh data dengan mempelajari dokumen-dokumen yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti.

C. Metode Analisis Data

Sampel penelitian ini ditentukan dengan menggunakan metode *purposive sampling* (sampel tujuan). Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Metode analisis yang digunakan untuk menjawab permasalahan yang dikemukakan adalah analisis kualitatif yaitu analisis SWOT, untuk mengetahui keunggulan dan

kelemahan serta peluang dan ancaman yang dihadapi oleh PT. Angkasa Pura II (persero) cabang Bandara Soekarno Hatta – Cengkareng. Analisis IFAS (*Internal Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*External Factors Analysis Summary*) serta analisis SWOT (*Strengths Weaknesses Opportunity Threats*) untuk merancang strategi peningkatan. Dengan alat analisis ini diharapkan dapat memecahkan permasalahan yang diteliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tanjung Lesung ditetapkan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) sesuai dengan PP Nomor 26 Tahun 2012 dan telah diresmikan pengoperasiannya oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 23 Februari 2015. KEK Tanjung Lesung akan dikembangkan sebagai kota wisata terintegrasi seluas 1.500 Hektar ini sudah memiliki prasarana infrastruktur yang lengkap seperti jalan, listrik, jaringan internet, telepon, gas, jaringan *fiber optic* hingga penyediaan air bersih (*water treatment plant*) dan pengolahan air limbah (*waste water treatment plant*), yang telah beroperasi dengan kebijakan-kebijakan yang ramah lingkungan serta memiliki kapasitas yang mendukung pertumbuhan kawasan di masa mendatang. Hal ini sudah sesuai dengan Perpres Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Pembangunan Strategis Nasional. Tanjung Lesung juga telah memiliki sejumlah penginapan bertaraf internasional seperti 44 unit villa istimewa dengan fasilitas *private pool* yaitu Kalicaa *Villa Estate*, 61 unit *cottage* di Tanjung Lesung Beach Hotel, Hotel Blue Fish, *Sailing Club*, dan Green Coral Exclusive Camping.

KEK Tanjung Lesung menawarkan berbagai macam keuntungan yang menarik dalam berinvestasi, terutama dengan akan dibangunnya sejumlah infrastruktur. Dua proyek infrastruktur besar yang

sedang dikembangkan di Tanjung Lesung adalah bandar udara Banten Selatan dan jalan tol Serang - Panimbang sesuai dengan Perpres Nomor 3 Tahun 2016. Investor KEK Tanjung Lesung akan diberikan fasilitas kemudahan, insentif dan infrastruktur yang relatif lebih lengkap kepastian (*custom dan excise*), perpajakan, perijinan (*licensing*) *one stop service*, keimigrasian serta ketenagakerjaan yang dikelola oleh satu badan otoritas yang mendapat wewenang penuh dari pemerintah pusat, provinsi, maupun daerah.

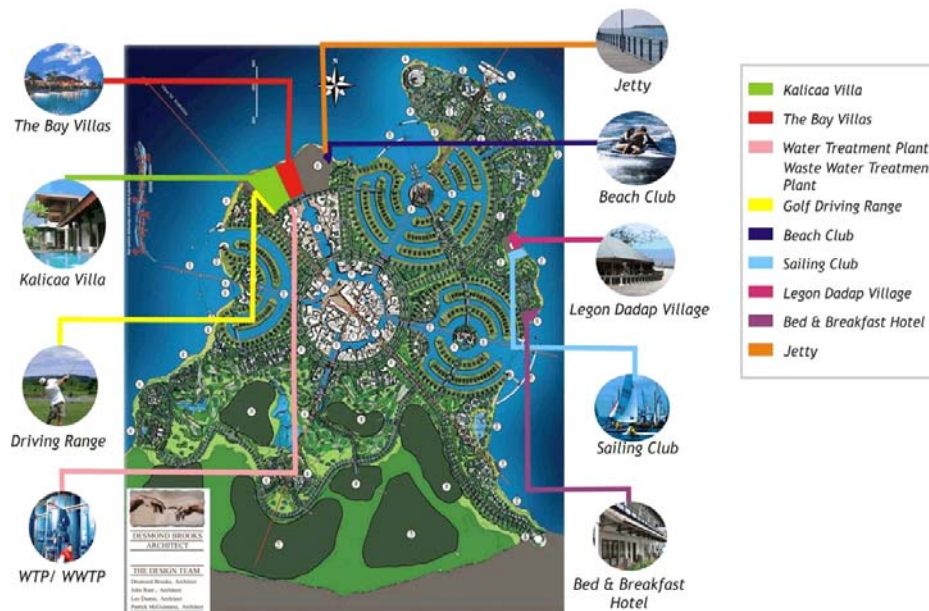
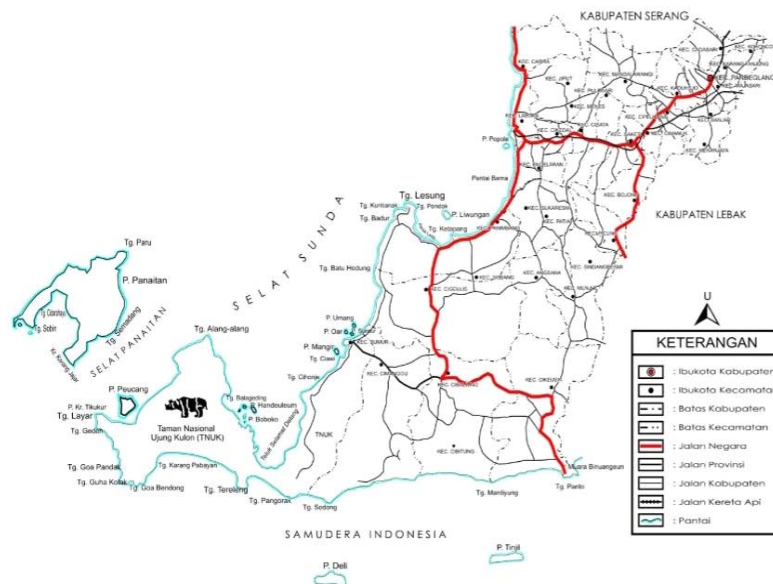
Sesuai dengan PP Nomor 96 Tahun 2015, orang asing yang berkunjung, bekerja atau menanam modalnya di KEK Tanjung Lesung akan mendapat fasilitas dan kemudahan tambahan. Beberapa kemudahannya yaitu mendapat izin tinggal sementara atau izin tinggal tetap menurut ketentuan yang berlaku dan kemudahan memiliki properti di dalam KEK Tanjung Lesung.

Tabel 1 menyajikan profil Tanjung Lesung. Berdasarkan tabel 1 dapat diketahui bahwa KEK Tanjung Lesung berada di area seluas 1.500 hektar yang diusulkan oleh PT. Banten *West Java Tourism Development* dan bergerak di bidang pariwisata. Kesiapan lahan untuk KEK Tanjung Lesung telah dibebaskan lahan seluas 1430 hektar dan siap untuk menerima investasi seluas 100 hektar. KEK Tanjung Lesung diproyeksi mampu menyerap tenaga kerja sebanyak 85.000 orang.

Gambar 1 menyajikan gambar peta administrasi Kabupaten Pandeglang. Berdasarkan gambar 1 diketahui bahwa Kabupaten Pandeglang berada di selatan Kabupaten Serang, di sebelah barat Kabupaten Lebak. Kabupaten Pandeglang berbatasan dengan Selat Sunda di Sebelah Barat dan Samudera Indonesia di sebelah Selatan. Kabupaten Pandeglang mempunyai potensi pariwisata pantai dan taman nasional Ujung Kulon.

**Tabel 1. Profil Tanjung Lesung
Kabupaten Pandeglang, Provinsi Banten**

Kriteria	Keterangan
Luas	1.500 ha
Pengusul	PT Banten West Java Tourism Development
Sektor	Pariwisata
Proyeksi Tenaga Kerja	85.000 orang
Kesiapan Lahan	- Telah dibebaskan lahan seluas 1430 ha- Tahap pertama siap menerima investor 100 ha
Infrastruktur dalam kawasan	Jalan, listrik, instalasi pengolahan air bersih dan air limbah, airstrip, marina.
Dukungan Infrastruktur Wilayah	Peningkatan jalan nasional, rencana pembangunan jalan tol Serang Panimbang, rencana pembangunan Bandara Banten Selatan
Dukungan Pemerintah Daerah	Pemberian keringanan pajak daerah dan kemudahan perizinan
Investor yang Sudah Ada	Hotel Tanjung Lesung Beach, Kalicaa Hotel, Bluefish Hotel, Sailing Club (investasi ±Rp400 miliar)



Gambar 2 menyajikan keunggulan lokasi Tanjung Lesung. Tanjung Lesung mempunyai keunggulan antara lain: Tanjung Lesung di pantai barat Pulau Jawa terletak di Propinsi Banten, sebuah propinsi muda yang penuh potensi, memiliki lokasi yang luar biasa yang menawarkan pemandangan indah dan pemandangan laut. Pantai-pantai di bagian barat ini termasuk yang terbaik di Nusantara kawasan wisata terkemuka di Jawa memiliki berbagai wisata alam dan kekayaan budaya yang mengesankan, seperti Ujung Kulon, Gunung Krakataoa, Etnis Baduy, Pulau Panaitan dan Pulau Peucang. Terdapat banyak lokasi pariwisata yang indah disekitar KEK Tanjung Lesung yang akan menjadi tujuan wisata baru. Tanjung Lesung menempati semenanjung alami di pantai barat Jawa

Barat dan berbatasan dengan Selat Sunda. Tanjung Lesung merupakan pengembangan yang menawarkan berbagai peluang investasi. Ini beberapa alasan mengapa berinvestasi di KEK Tanjung Lesung.

Gambar 3 menyajikan Masterplan Tanjung Lesung. Berdasarkan gambar 3 diketahui bahwa dalam Masterplan Tanjung Lesung akan dibangun beberapa fasilitas dengan proyeksi nilai investasi sampai tahun 2025 sebesar Rp. 53,28 Triliyun. beberapa fasilitas yang akan dibangun antara lain: *Beach Club*, Tanjung Lesung Beach Club, *Sailing Club*, Kalicaa Villa, pengolahan sampah, infrastruktur listrik, instalasi pengolahan air dan instalasi pengolahan air limbah. Gambar 4 menyajikan gambar Tanjung Lesung *City of Tourism*.



Gambar 3. Master Plan Tanjung Lesung.
sumber: www.tanjunglesung.com



Gambar 4. Tanjung Lesung, City of Tourism.
sumber: www.tanjunglesung.com

Berdasarkan gambar 4 di atas dapat diketahui bahwa fasilitas akomodasi di Tanjung Lesung terdiri dari: kantor administrasi, kawasan marina, *airstrip*, lapangan *golf* dan gardu listrik.

A. Aksesibilitas di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung

Berdasarkan data info dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Banten, diketahui bahwa rute dan angkutan umum menuju rute terdapat *dua jalur yaitu Jalur Serang- Pandeglang dan Jalur Cilegon*. Pertama, rute jalan tol Jakarta-Merak, lalu keluar

melalui pintu gerbang tol Serang Timur. Setelah melewati Kota Serang, perjalanan dilanjutkan ke arah Kota Pandeglang dan Labuan, dan berakhir di Pantai. Untuk detailnya dari Pintu Tol Serang Timur kemudian menuju Terminal Pakupatan, lampu merah depan Terminal Pakupatan ambil lurus saja kemudian akan ada pom bensin dimana berdekatan dengan lampu merah, dari sana ambil kanan. Dari situ kemudian kita menuju Lampu merah di Palima – Serang. Dari Palima kemudian ambil kiri menuju Baros untuk kemudian ke Pandeglang. Di Pandeglang sendiri bisa ada dua alternatif, bisa lewat alun-alun Pandeglang atau

lewat pinggir jalan Pandeglang yang di khususkan untuk angkutan umum. Lewat pinggir lebih baik karena banyak sawah dan pemandangan gunung, tapi banyak bus-bus dan ELP menuju Malingping dan Labuan. Setelah dari Pandeglang tinggal menuju Saketi. Dari Saketi ada persimpangan lalu mengambil arah Labuan hingga terminal Labuan. Beberapa puluh meter dari Terminal Labuan kemudian kita ambil kiri ke arah Panimbang-Labuan hingga ke pantai. Jika menggunakan angkutan umum bisa dari Terminal Kampung Rambutan, Kalideres dan Tanjung Priok, atau bisa juga menunggu di Slipi Jaya di seberang Rumah sakit Harapan kita. Dari sana naik bus menuju Merak tapi turun di Terminal Pakupatan Serang atau menggunakan bis bernama “Asli” warna hijau tua menuju Labuan. Dari Pakupatan Serang kita bisa memilih naik damri menuju Tanjung Lesung. Jam berangkatnya adalah jam 5 dini hari atau bisa juga naik ELP menuju Terminal Labuan. Dari Terminal Labuan naik ELF Jurusan Labuan–Sumur Batu, kemudian turun di Citereup. Dari Citereup kita naik ojek hingga ke kawasan Tanjung Lesung.

Rute kedua dari tol Jakarta-Merak ke Kota Cilegon dengan mengambil rute Anyer – Carita hingga ke Panimbang-Labuan jarak yang ditempuh 200km atau sekitar 4,5 jam perjalanan. Tabel 2 menyajikan rencana aksesibilitas Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Lesung. Berdasarkan tabel 2 dapat diketahui bahwa terdapat beberapa kebutuhan aksesibilitas tahun 2017 untuk menunjang aksesibilitas KEK Tanjung Lesung antara lain: peningkatan kapasitas jalan nasional ruas Citeureup – Tanjung Lesung sepanjang 6 km, pembangunan jalan *by pass* Pasar Panimbang sepanjang 7 km, pembangunan jalan nasional Cisekeut-Tanjung Lesung sepanjang 12 km, rencana pembangunan jalan tol Serang-Panimbang sepanjang 83,6 km, reaktivasi jalur kereta api Rangkas Bitung –Labuan sepanjang 56 km dan pembangunan Bandar Udara di Banten Selatan.

Gambar 5 menyajikan rencana pembangunan infrastruktur di wilayah Tanjung Lesung. Berdasarkan gambar 5 dapat diketahui bahwa untuk mempermudah akses ke wilayah Tanjung Lesung, diperlukan pembangunan infrastruktur

Tabel 2. Rencana Aksesibilitas Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung

Kebutuhan Aksesibilitas Tahun 2017	Satuan/Unit
Peningkatan kapasitas jalan nasional ruas Citeureup – Tanjung Lesung	6 km
Pembangunan jalan bypass Pasar Panimbang	7 km
Pembangunan jalan nasional Cisekeut – Tanjung Lesung	12 km
Pembangunan fisik Jalan Tol Serang –Panimbang	83,6 km
Reaktivasi Jalur Kereta Api Rangkas bitung - Labuan	56 km
Pembangunan Bandara Banten Selatan	Proses tinjau ulang Penetapan Lokasi

Sumber : Bappeda dan analisis, 2016



Gambar 5. Infrastruktur Wilayah Tanjung Lesung.

sumber: www.tanjunglesung.com

transportasi seperti jalan tol Serang– Panimbang, Bandar Udara Banten Selatan, Pelabuhan *Cruise* Tanjung Lesung, peningkatan jalan nasional Anyer-Sumur dan revitalisasi jalur kereta Rangkasbitung – Panimbang.

B. Penetapan Bandar Udara Baru di Kabupaten Pandeglang Provinsi Banten

Latar belakang pembangunan Bandara Banten Selatan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah di wilayah Banten Selatan (Surat Gubernur tanggal 18 Maret 2004 No: 556.31/453-D.Phb/2004 kepada Menteri Perhubungan), sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Banten (Perda Provinsi Banten Nomor 36 Tahun 2002 tentang RTRW Provinsi Banten), Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pandeglang (Perda No.5 Tahun 2004), pembangunan Bandara Banten Selatan sebagai bandara mendukung pariwisata dan telah dilakukan Studi Pra Kelayakan (APBN,2005), Studi Rencana Induk Bandara (APBD, 2008) dan Studi DED Fasilitas (APBD, 2009-2010). Berdasarkan hasil diatas, yang selanjutnya dilakukan studi penetapan lokasi tahun 2010 dan ditindaklanjuti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 433 tahun 2010 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara serta Rencana Pembangunan Bandar Udara Baru di Kabupaten Pandeglang, Bandar Udara Baru di Kabupaten Pandeglang.

Bandara Tanjung Lesung sudah masuk dalam PM 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional dan Menteri Perhubungan telah mengeluarkan izin pembangunan Bandara Banten Selatan, lokasinya ada di Desa Mekarsari, Kecamatan Panimbang, Kabupaten Pandeglang. Pihak Kementerian Perhubungan menawarkan dua opsi yaitu pembangunan Bandara Banten Selatan yang operatornya harus Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dengan bekerjasama dengan pihak swasta atau BUMD sendiri dengan melakukan pelelangan terbuka.

Pemerintah Provinsi (Pemprov) Banten menargetkan pembangunan Bandar Udara (Bandara) Banten Selatan akan dimulai 2014 namun sampai saat ini belum dimulai. Bandara yang akan dibangun di Kecamatan Panimbang, Kabupaten Pandeglang ini, akan menjadi penunjang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) bidang pariwisata di Tanjung Lesung, Pandeglang. Pembangunan Bandara Banten Selatan di Panimbang bertujuan untuk mempermudah transportasi udara yang ada di Banten terutama

untuk menunjang KEK Pariwisata Tanjung Lesung sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 dan kawasan –kawasan wisata lainnya yang ada di Banten Selatan.

Berdasarkan gambar 6, diketahui bahwa proyek Bandara Banten Selatan akan dibangun di atas lahan seluas 600 hektar, kondisi lahan datar dan ketinggian 4-6 M MSL tidak rawan banjir. Kondisi tanah sawah tadah hujan dan sedikit permukiman sehingga relatif tidak menimbulkan dampak sosial. Bukan lahan irigasi teknis maupun kawasan lindung, sehingga tidak berdampak penting bagi lingkungan. Relatif dekat pantai dan Jalan Nasional Labuan-Panimpang (+ 3 km), sehingga memiliki kemudahan akses transportasi, tidak terdapat bangunan tinggi dan relatif jauh dengan bandara terdekat, sehingga bebas *object obstacle*.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 433 tahun 2010 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara serta Rencana Pembangunan Bandar Udara Baru di Kabupaten Pandeglang, Bandar Udara Baru di Kabupaten Pandeglang merupakan bandar udara umum yang diusahakan secara komersial dengan hierarki sebagai bandar udara pengumpul yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Bandar Udara. Terkait dengan hal ini, saat ini posisi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 433 tahun 2010 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara serta Rencana Pembangunan Bandar Udara Baru di Kabupaten Pandeglang masih dalam tahap tinjau ulang dan berkenaan dengan ruang udara sekitar lokasi bandar udara masih perlu kajian lebih lanjut.

C. Data Wisatawan

Tanjung Lesung *Resort* sebuah kawasan eksklusif yang dikelilingi laut biru Teluk Lada dan Selat Sunda. Kawasan ini telah ditetapkan menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) sejak tahun 2012. Berada di sebuah tanjung menghadap ke Gunung Anak Krakatau dan sekitar 1 jam perjalanan laut dari pintu masuk Taman Nasional Ujung Kulon, kawasan ini menawarkan suasana tenang dan damai. Suhu udara tidak terlalu panas dan perairan lautnya relatif terjaga cukup baik. Pengerjaan dan perbaikan ruas jalan dari Jakarta menyusuri pesisir barat Provinsi Banten sudah selesai. Lama perjalanan kini bisa ditempuh 3–4 jam dari pusat ibukota. Jumlah wisatawan mancanegara (wisman) dan wisatawan nusantara (wisnus) dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2014 yang datang di kabupaten Pandeglang dapat dilihat dalam tabel 3.



Gambar 6. Rencana Pembangunan Infrastruktur Strategis di Provinsi Banten.

Tabel 3. Jumlah Wisatawan Tanjung Lesung

Tahun	Wisman	Wisnus	Jumlah	Pertumbuhan (%)
2008	6,190	798,586	804,776	
2009	20,643	1,472,558	1,493,201	0.86
2010	15,408	1,647,549	1,662,957	0.11
2011	13,437	2,017,223	2,030,660	0.22
2012	11,837	2,410,584	2,422,421	0.19
2013	2,625	3,001,177	3,003,802	0.24
2014	4,139	3,146,761	3,150,900	0.05

Sumber: Administrator KEK Tanjung Lesung, 2015

Berdasarkan data pada tabel 3 di atas diketahui jumlah wisatawan mengalami peningkatan namun demikian terlihat kecenderungan peningkatan tersebut tidak terlalu signifikan.

Sedangkan Visi dan Misi RPJM 2011 – 2016 yaitu Kabupaten Pandeglang sebagai daerah mandiri dan berkembang dibidang agribisnis dan pariwisata berbasis pembangunan pedesaan.

D. Strategi Dukungan Bandar Udara Soekarno Hatta dalam Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung

Berdasarkan Undang-undang No. 39 Tahun 2009 pasal 1, Kawasan Ekonomi Khusus adalah kawasan dengan batas luas tertentu dalam wilayah hukum Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu. KEK bertujuan untuk mempercepat perkembangan daerah dan sebagai model terobosan pengembangan kawasan untuk pertumbuhan ekonomi, antara lain industri, pariwisata dan perdagangan sehingga dapat menciptakan lapangan pekerjaan. Sesuai dengan tujuan penataan ruang wilayah Kabupaten Pandeglang yaitu mewujudkan ruang wilayah Kabupaten Pandeglang sebagai pusat agroindustri dan pariwisata di Provinsi Banten yang berkelanjutan serta berwawasan lingkungan.

E. Analisis SWOT

Tabel hasil analisis SWOT yang telah dilakukan untuk mengetahui strategi yang bisa dilaksanakan oleh penyelenggara bandara dalam mendukung pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya dapat dilihat dalam tabel 4.

Berdasarkan tabel 4, diketahui faktor internal yang menjadi kekuatan Bandara Soekarno Hatta dalam mendukung pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya serta mempunyai pengaruh yang paling tinggi dibanding dengan faktor-faktor lainnya yaitu Bandara Soekarno Hatta merupakan bandara internasional terbesar di Indonesia dan memiliki orientasi pelayanan kelas internasional serta komitmen pengelola bandara dan staf untuk memberikan pelayanan terbaik dalam mendukung pariwisata Tanjung Lesung dengan skor 1.00. Sedangkan

faktor yang menjadi kelemahannya yaitu masih kurangnya ketersediaan fasilitas penunjang berupa media informasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dengan skor 0,47.

Berdasarkan tabel 5, faktor eksternal yang menjadi peluang Bandara Soekarno-Hatta dalam mendukung pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya serta mempunyai pengaruh yang paling tinggi dibanding dengan faktor-faktor lainnya yaitu peningkatan pertumbuhan angkutan udara setiap tahunnya di Bandara Soekarno-Hatta dengan skor 1.04, Bandara Soekarno-Hatta yang sering digunakan transit dan *transfer* penumpang angkutan udara dengan skor 0.68 serta munculnya maskapai penerbangan asing masuk ke dalam negeri, menambah ramainya pasar penerbangan Indonesia skor 0.68. Faktor yang menjadi ancaman Bandara Soekarno-Hatta dalam mendukung pengembangan destinasi pariwisata

prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya yaitu kurangnya koordinasi dalam peningkatan prasarana dan sarana bidang pariwisata di Tanjung Lesung dengan skor 0.34 dan masih kurangnya moda alternatif lanjutan dari dan ke destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dengan skor 0.19.

F. Matrik SWOT

Berdasarkan hasil-hasil yang didapat dari analisis internal dan eksternal pada tabel 5, hasilnya dapat dirangkum sebagai berikut:

1. Skor Total Kekuatan sebesar 5,16.
2. Skor Total Kelemahan sebesar 2,15.
3. Skor Total Peluang sebesar 4,99.
4. Skor Total Ancaman sebesar 1,62.

Berdasarkan analisis di atas diketahui bahwa faktor kekuatan lebih kecil dari faktor kelemahan dan pengaruh dari faktor peluang lebih besar dari faktor ancaman. Mengacu pada skor total ini,

Tabel 4. IFAS (Internal Factor Analysis Strategy)

No	Internal (IFAS)				
	Kekuatan (<i>strenght</i>)	(%)	Bobot	Rating	Skor
1	Bandara Soekarno Hatta merupakan bandara internasional terbesar di Indonesia	18.75	0.251	3.50	0.88
2	Komitmen pengelola bandara dan staf untuk memberikan pelayanan terbaik dalam mendukung pariwisata Tanjung Lesung	18.75	0.251	4.00	1.00
3	Bandara Soekarno Hatta memiliki orientasi pelayanan kelas internasional	18.75	0.251	4.00	1.00
4	Penyediaan beragam pelayanan jasa penunjang bandar udara yang modern dengan ditunjang fasilitas berteknologi tinggi	17.01	0.227	4.00	0.91
5	Kerjasama kemitraan dengan unit terkait untuk menunjang pariwisata di Tanjung Lesung	9.73	0.130	3.50	0.46
6	Pengembangan dan penambahan fasilitas serta <i>seat capacity</i> terminal di Bandara Soekarno Hatta	17.01	0.227	4.00	0.91
		100.00	1.34		5.16
No	Kelemahan (<i>weakness</i>)	(%)	Bobot	Rating	Skor
1	Jumlah petugas operasional di Bandara Soekarno Hatta yang masih kurang (<i>cleaning service, security</i>)	27.27	0.181	3.50	0.63
2	Kondisi Terminal 3 Ultimate Bandara Soekarno Hatta yang masih dalam proses perbaikan/pembangunan	24.48	0.162	3.00	0.49
3	Kondisi fasilitas pelayanan penumpang di Terminal 3 Ultimate Bandara Soekarno Hatta yang masih dalam proses pembenahan	27.99	0.186	3.00	0.56
4	Ketersediaan fasilitas penunjang berupa media informasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung	20.26	0.134	3.50	0.47
		100.00	0.66		2.15

Tabel 5. EFAS (Eksternal Factor Analysis Strategy)

No	Eksternal (EFAS)				
	Peluang (<i>opportunity</i>)	(%)	Bobot	Rating	Skor
1	Dukungan Kementerian Perhubungan pembukaan jalur penerbangan langsung	11.13	0.163	3.00	0.49
2	Dukungan Kementerian Perhubungan peningkatan fasilitas bandara	11.13	0.163	4.00	0.65
3	Pertumbuhan Angkutan Udara Setiap Tahunnya	17.74	0.260	4.00	1.04
4	Komitmen, Kebijakan, dan Regulasi Pemerintah Daerah di bidang pariwisata	6.65	0.097	3.50	0.34
5	Aksesibilitas dari Bandara Soekarno Hatta ke KEK Tanjung Lesung yang relatif mudah dan terjangkau	8.93	0.131	4.00	0.52
6	Bandara yang sering digunakan transit dan transfer penumpang angkutan udara	15.54	0.227	3.00	0.68
7	Munculnya maskapai penerbangan asing masuk ke dalam negeri, menambah ramainya pasar penerbangan Indonesia	15.54	0.227	3.00	0.68
8	Kesempatan membuka fasilitas komersial (commerdial)/ Potensi Pertumbuhan Bisnis dan Ekonomi di Sekitar Bandara Baru	13.34	0.195	3.00	0.59
		100.00	1.46		4.99
No	Ancaman (<i>treath</i>)				
		(%)	Bobot	Rating	Skor
1	Pembangunan Bandar Udara Baru Tanjung Lesung (PM 69 Tahun 2013 dan PM Nomor 433 tahun 2010)	36.35	0.10	3.50	0.34
2	Kurangnya koordinasi dalam peningkatan prasarana dan sarana bidang pariwisata di Tanjung Lesung	18.13	0.10	3.50	0.34
3	Lokasi Bandara Tanjung Lesung yang berdekatan dengan Bandara Soekarno Hatta.	24.33	0.13	4.00	0.52
4	Masing kurangnya moda alternatif bandara dari dan ke Destinasi Pariwisata Prioritas Tanjung Lesung	9.06	0.05	4.00	0.19
5	Kurangnya tingkat pendidikan dan etos kerja penduduk sekitar Destinasi Pariwisata Prioritas Tanjung Lesung	12.12	0.07	3.50	0.23
		100.00	0.44		1.62

maka penentuan posisi Bandara Soekarno-Hatta dapat digambar sebagai Matrik SWOT yang disajikan pada gambar 7.

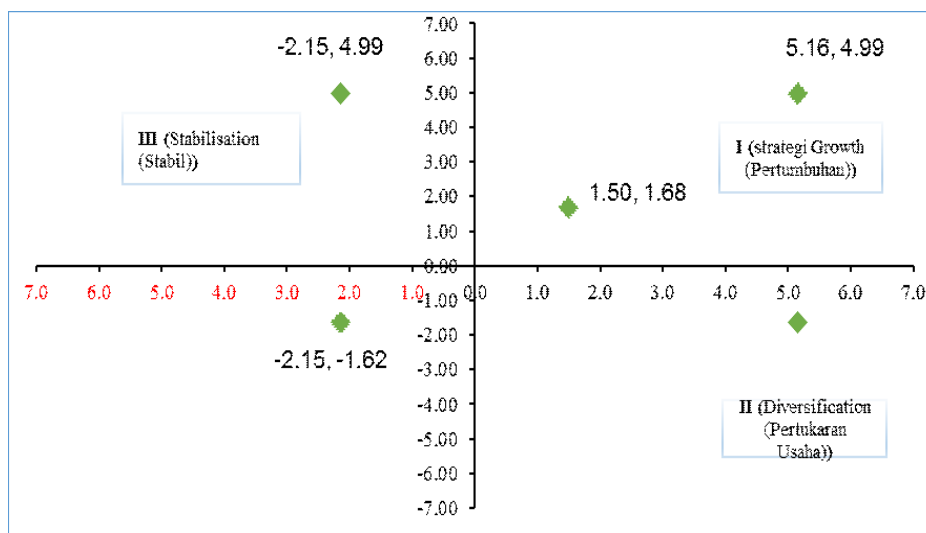
Berdasarkan gambar 7 diketahui posisi Bandar Udara Soekarno-Hatta saat ini berada di kuadran 1 yang berarti diharapkan untuk kedepan semua program dan kegiatan harus mendukung strategi pertumbuhan dari pembangunan yang telah dikerjakan saat ini.

Berdasarkan hal tersebut, diketahui titik pertemuan diagonal-diagonal tersebut (X), maka posisi Bandara Soekarno Hatta diketahui pada kuadran I namun cenderung dekat pada kuadran IV sehingga perlu diadakan penyempurnaan analisis dengan menghitung luasan wilayah pada tiap-tiap kuadran. Hasil perhitungan dari masing-masing kuadran dapat digambarkan pada tabel 6. Berdasarkan tabel 6, hasil pengolahan data untuk mengetahui luas matrik dan prioritas strategi maka

diperoleh hasil luas matrik terbesar pada kuadran I dengan luas matrik 25.74. Uraian mengenai posisi ranking luas matrik kuadran pada tabel 6 antara lain:

1. Ranking ke 1: Pada kuadran ke I dengan luas matrik 25.74;
2. Ranking ke 2: Pada kuadran III dengan luas matrik 10.72;
3. Ranking ke 3: Pada kuadran II dengan luas matrik 8.37;
4. Ranking ke 4: Pada kuadran IV dengan luas matrik 3.49.

Berdasarkan titik koordinat seperti pada gambar, maka perusahaan berada pada kuadran I yang mendukung strategi agresif. Hal ini tentunya merupakan kondisi yang sangat menguntungkan bagi pihak Bandara Soekarno Hatta. Perusahaan memiliki kekuatan dan peluang sehingga perusahaan dapat menjawab peluang yang terbuka



Gambar 7. Posisi Bandara Soekarno Hatta Dalam Mendukung Pengembangan Destinasi Pariwisata Prioritas Di Tanjung Lesung Dan Sekitarnya.

Tabel 6. Luasan Matrik dan Prioritas Strategi

Kuadran	Luas Matriks	Rangking	Perioritas Strategi
I	25,74	1	Strategi <i>Growth</i> (Pertumbuhan)
II	8,37	3	<i>Diversification</i> (Pertukaran Usaha)
III	10,72	2	<i>Stabilisation</i> (Stabil)
IV	3.49	4	<i>Survive</i> (Bertahan)

lebar. Tiap strategi dalam peta analisa *positioning* dan evaluasi ini menunjukkan faktor-faktor penting. Sebagaimana ditunjukkan dalam kuadran dalam analisis SWOT kuadran pertama ini menggambarkan kondisi intern yang kuat dengan lingkungan yang mendukung sehingga arah, sasaran dan strategi organisasi yang sesuai adalah yang bersifat agresif, misalnya strategi pertumbuhan (*Growth Strategy*) bagi perusahaan. Strategi yang dapat dilakukan adalah :

- Mempertahankan dan meningkatkan *brand image* dan *value* (nilai tambah) di mata pelanggan. Berdasarkan hal ini yang terpenting untuk diperhatikan adalah *customer satisfaction* atau kepuasan pelanggan. Jika hal tersebut telah dilakukan maka perusahaan (Bandar Udara Soekarno-Hatta) akan banyak memiliki pelanggan yang loyal untuk melakukan perjalanan dalam rangka pariwisata ke Tanjung Lesung dan Sekitarnya;
- Perlunya kerjasama antara Pemerintah Daerah (Propinsi Banten dan Kabupaten Pandeglang) dan pihak Bandara dalam meningkatkan promosi pariwisata dan menambah jumlah alat transportasi lanjutan agar wisatawan dapat langsung melakukan perjalanan ke lokasi pariwisata Tanjung Lesung;
- Berdasarkan hasil dari analisis data, serta didukung dengan matrik posisi lembaga dari

internal, eksternal dalam kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman, serta strategi pertumbuhan pemasaran tersebut, maka PT. Angkasa Pura II Bandara Soekarno-Hatta harus mulai bisa mengidentifikasi hasil yang didapatkan dari layanan informasi dalam mendukung pariwisata Tanjung Lesung dan sekitarnya;

- Berdasarkan penentuan pada strategi *growth* tersebut dapat dilakukan strategi kompetitif manajemen sumber daya manusia yang menundukung layanan informasi pariwisata di Indonesia khususnya dalam hal ini pariwisata Tanjung Lesung dan sekitarnya yang mampu memberi nilai tambah kepada instansi sesuai dengan strategi SO (*Strength-Opportunity*), maka dapat diupayakan peningkatan kemampuan dan kompetensi personel untuk melakukan kerjasama yang efektif dan efisien, dimana aktifitas tersebut dapat dilakukan melalui perencanaan sumber daya manusia yang ada.

Pihak Pengelola Bandara Soekarno Hatta telah melakukan persiapan dalam menunjang destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya antara lain beroperasinya Bandara Soekarno Hatta selama 24 jam, sudah normalnya akses lalu lintas dari dan ke Bandara Soekarno Hatta, banyaknya *space* iklan untuk promosi pariwisata yang tersedia di Bandara Soekarno Hatta, penambahan fasilitas untuk penumpang dan calon wisatawan Tanjung

Lesung, dan pusat informasi terkait destinasi wisata, terutama Tanjung Lesung.

Saat ini belum ada program kerjasama langsung antara PT. Angkasa Pura II Cabang Bandara Soekarno-Hatta dengan pihak terkait dengan pengembangan pariwisata Tanjung Lesung. Namun sarana dan prasarana yang tersedia siap untuk menunjang destinasi pariwisata tersebut. Selain itu Pihak Bandara Soekarno-Hatta juga tidak menyediakan petugas khusus. Namun petugas *customer service* PT. Angkasa Pura II Cabang Soekarno-Hatta siap membantu untuk menyampaikan informasi yang diperlukan oleh pengguna jasa bandar udara.

Fasilitas penunjang yang disediakan oleh pihak Bandara Soekarno-Hatta dalam menunjang destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya, antara lain menyediakan brosur-brosur tempat wisata di daerah Banten dan sekitarnya, menyediakan sarana transportasi dan pemuatan moda yang dibutuhkan oleh pengguna jasa bandara, dan menyediakan *space* iklan/videotron bagi daerah yang mempromosikan tempat wisatanya. Hal ini bisa bekerjasama dengan unit komersial PT, Angkasa Pura II Bandara Soekarno Hatta.

Transportasi lanjutan yang dapat digunakan oleh wisatawan untuk mengunjungi destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya yaitu DAMRI, angkutan sewa dan taksi. Saat ini pemuatan moda Damri hanya melayani jurusan Bandara Soekarno Hatta dari dan ke Merak dan sebaliknya. Apabila wisatawan akan berkunjung ke Tanjung Lesung harus beralih moda kembali. Namun demikian wisatawan dapat menyewa taksi atau angkutan sewa yang ada disekitar Bandara Soekarno Hatta apabila menginginkan moda langsung.

Kendala yang dialami oleh pihak Bandara Soekarno Hatta dalam menunjang destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya adalah sampai saat ini belum ada tawaran kerjasama dari pihak daerah maupun koordinasinya dan belum ada sosialisasi tentang destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung secara menyeluruh dengan para pihak di bandara. Beberapa peluang/kesempatan yang diperoleh pihak Bandara Soekarno Hatta dalam menunjang destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya antara lain:

1. Bertambahnya jumlah penumpang dan pesawat terbang dari domestik/internasional di Bandara Soekarno Hatta memberikan kesempatan untuk mempromosikan pariwisata di Indonesia;
2. Bertambahnya kegiatan-kegiatan promosi wisata

yang bekerjasama dengan PT. Angkasa Pura II;

3. Kerjasama komersial paket pariwisata, program marketing secara tidak langsung, penambahan penumpang dan penambahan penerbangan;
4. Banyaknya *space* iklan untuk promosi di area Bandara Soekarno Hatta.

Dalam menunjang destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung dan sekitarnya, pihak Bandara Soekarno Hatta mengharapkan perlunya dilakukan kerjasama antara pihak bandara dengan pemerintah daerah dan agen-agen wisata menyediakan sarana transportasi yang memadai yang langsung menghubungkan Bandara Soekarno Hatta dengan Tanjung Lesung dan menyediakan *spot* ditempat tertentu sebagai pusat informasi destinasi pariwisata terutama Tanjung Lesung. Perlu ada kerjasama antara pemerintah daerah khususnya Dinas Pariwisata, standarisasi harga produk yang dijual dan tersedia di daerah wisata (hotel, makanan, minuman dll), dan keamanan daerah tujuan wisata harus terjamin. Agar seluruh pihak dilibatkan dan diselaraskan baik pemerintah daerah destinasi wisata, Dinas Perhubungan (terkait transportasi), pihak bandara, pihak maskapai penerbangan, para pemegang otoritas, agar pengembangan tidak berjalan setengah-setengah sehingga dapat menarik minat masyarakat untuk datang ke destinasi-destinasi pariwisata dengan mudah dan menyenangkan karena semua fasilitas sangat mendukung.

KESIMPULAN

Terdapat dua jalur angkutan umum yaitu Jalur Jakarta-Serang- Pandeglang-Tanjung Lesung dan Jalur tol Jakarta-Merak ke Kota Cilegon menuju destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung. Dengan menggunakan kedua angkutan umum ini masih diperlukan waktu tempuh yang lama, dikarenakan masih perlu alih moda untuk sampai ke Tanjung Lesung. Apabila berangkat dari Bandara Soekarno Hatta, dapat menggunakan DAMRI tujuan Merak dengan jumlah yang masih sedikit dengan waktu tunggu yang relatif lama. Untuk sampai ke destinasi pariwisata Tanjung Lesung perlu pindah moda lanjutan di Serang dengan DAMRI trayek Serang-Tanjung Lesung dengan frekuensi perjalanan sebanyak 2 kali sehari.

Ketersediaan dan kualitas jasa pelayanan di Bandara Soekarno Hatta sangat baik, namun terkait dengan pelayanan informasi dukungan pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya masih kurang memadai. Faktor yang menjadi kendala antara lain kurangnya ketersediaan fasilitas penunjang berupa media informasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung, kurangnya koordinasi dalam peningkatan prasarana dan

sarana bidang pariwisata di Tanjung Lesung dan masih kurangnya program promosi daerah destinasi pariwisata Tanjung Lesung dan sekitarnya di Bandara Soekarno Hatta.

Berdasarkan analisis SWOT diketahui bahwa nilai faktor internal dan eksternal beserta diagram *cartesius* dapat diperoleh bahwa yang menjadi strategi utama bagi PT. Angkasa Pura II Cabang Bandara Soekarno Hatta dalam mendukung pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya adalah strategi *growth* (perkembangan).

SARAN

Saran/rekomendasi yang dapat diberikan dari penelitian ini terkait dengan peningkatan aksesibilitas transportasi dalam menunjang destinasi pariwisata prioritas Tanjung Lesung antara lain dengan menyediakan transportasi pepadu moda langsung trayek Bandar Udara Soekarno-Hatta – Tanjung Lesung berupa Bis DAMRI dengan frekuensi perjalanan yang terjadwal. Peningkatan kualitas informasi tentang pariwisata Tanjung Lesung dan sekitarnya dapat dilakukan dengan kerjasama (MOU) antara pihak Bandar Udara Soekarno-Hatta dengan Pemerintah Propinsi Banten antara lain penyediaan *space* iklan untuk promosi di area Bandara Soekarno Hatta, menyediakan ruangan khusus untuk informasi pariwisata (*tourism*) dan *display* kerajinan (ekonomi kreatif) Propinsi Banten.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Kepala Pusat Litbang Transportasi Udara, Kabid Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian Puslitbang Transportasi Udara, *Senior General Manager* PT. Angkasa Pura II (persero) beserta Staf Bandara Soekarno-Hatta (Bapak Harris dan Ibu Lilo), Bapak Kusnandar Kasubid Kimpraswil BAPPEDA Pandeglang dan Ibu Joice Administrator KEK Tanjung Lesung yang telah memberikan masukkan data dan informasi dalam penelitian ini. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda atas kesempatan yang diberikan sehingga tulisan ini dapat diterbitkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bappenas. *Koordinasi Strategis Kawasan Strategis Nasional (KSN), Perencanaan Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu, Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBB), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), dan Kawasan Perbatasan*. Laporan Akhir. Jakarta: Bappenas, 2015.
- Damayanti. "Masa Depan Pariwisata Indonesia dalam pariwisata". Diakses 15 Agustus 2016. <http://harian.analisadaily.com/kota/news/masa-depan-pariwisata-Indonesia>.
- Harry. "Gerbang Pariwisata Indonesia Terminal 3 Ultimate Beroperasi". Diakses 9 Agustus 2016. www.radarcirebon.com/9-agustus-2016-gerbang-pariwisata-indonesia-terminal-3-ultimate-beroperasi-gerbang-pariwisata-indonesia-terminal-3-ultimate-beroperasi.html.
- Hidayat, Syarif dan Agus Syarif Hidayat (ed.). *Quo Vadis Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)*. Jakarta: Rajawali Pers, 2010.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 433 Tahun 2010 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara serta Rencana Pembangunan Bandar Udara Baru di Kabupaten Pandeglang.
- Media Center-News. "Tanjung Lesung-Kota Wisata Maritim Internasional." Diakses 29 Agustus 2016. www.tanjunglesung.com/media-center/news/61/kota-wisata-maritim-internasional.
- Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus.
- Putrananda, Hendri. "Respon Masyarakat Pesisir Terhadap Rencana Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Pariwisata Di Tanjung Lesung Kabupaten Pandeglang." Tesis, Program Pascasarjana Fakultas Geografi, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, 2014.
- Rangkuti, Freddy. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2003.
- Santoso, Budi. "Tinjauan Dan Perspektif Departemen Perdagangan Terhadap Kebijakan Pemerintah Dalam Mendukung Pengembangan KEK." Diskusi Internal dengan tim peneliti P3DI publikasi di Jakarta tanggal 04 April 2008.
- Undang-Undang No. 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus.
- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal.