Jurnal Riset Bisnis Vol 10 (1) (Oktober 2026) hal: 148 – 156
e - ISSN 2598-005X p - ISSN 2581-0863
e-jurnal: http://journal.univpancasila.ac.id/index.php/jrb/

ANALISIS STRATEGI BISNIS PENGEMBANGAN INVESTASI BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK MENGGUNAKAN SWOT-QSPM

Laela Fadhilah[1], Derriawan[2], Irvandi Gustari[3]

[1,2,3] Program Studi Magister Manajemen, Universitas Pancasila, Jakarta, Indonesia

Email Korespondensi: laela.fadhilah@gmail.com

Diterima 22 Juli 2026, Disetujui 23 Oktober 2026, Terbit 31 Oktober 2026

Abstrak

Bandara Internasional Lombok (BIL) memiliki peran strategis sebagai infrastruktur konektivitas udara sekaligus gerbang utama kawasan pariwisata super prioritas Mandalika di Nusa Tenggara Barat (NTB). Peningkatan aktivitas ekonomi dan pariwisata menuntut pengelola bandara untuk merumuskan strategi investasi yang adaptif dan berkelanjutan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis strategi bisnis pengembangan investasi Bandara Internasional Lombok menggunakan kerangka terintegrasi Internal Factor Evaluation (IFE), External Factor Evaluation (EFE), Matriks Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats (SWOT), serta Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM) guna menentukan prioritas strategi yang konkret. Metode penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif-kuantitatif dengan pengumpulan data primer melalui wawancara mendalam terhadap 6 orang key informants/pakar kebandarudaraan, kuesioner pembobotan, serta data sekunder laporan keuangan dan trafik PT Angkasa Pura I (Persero) periode 2014-2019. Temuan utama menunjukkan kekuatan internal utama BIL terletak pada kepemilikan lahan luas (538,5 Ha) dan kehandalan SDM, sementara kelemahan utama mencakup kerugian operasional dan bisnis non-aeronautika yang belum optimal. Peluang eksternal didorong oleh penetapan DPSP Mandalika dan regulasi Perpres No. 32/2020, sedangkan ancaman utama adalah fluktuasi kunjungan dan keterbatasan izin penerbangan asing. Hasil matriks IFE (skor 2,60) dan EFE (skor 2,33) menempatkan posisi BIL pada Sel V (Hold and Maintain/Jaga dan Pertahankan). Hasil analisis QSPM menetapkan tiga prioritas strategi utama: (1) Melakukan efisiensi biaya operasional (TAS = 5,94), (2) Melakukan Strategic Partnership untuk pengembangan bisnis non-aeronautika (TAS = 5,89), dan (3) Mengajukan Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada Pemerintah (TAS = 5,69). Kombinasi strategi Cost Leadership dan penetrasi pasar/pengembangan produk secara terukur direkomendasikan sebagai landasan utama pengambilan keputusan investasi yang rasional.

Kata Kunci: Investasi Bandara, Matriks IFE-EFE, Matriks SWOT, QSPM, Strategi Bisnis, Bandara Internasional Lombok.

Abstract

Lombok International Airport (LIA) plays a strategic role in supporting air connectivity and serving as the primary gateway for the Mandalika Super Priority Tourism Destination in West Nusa Tenggara (NTB). The growth in economic and tourism activities requires airport management to formulate adaptive and sustainable investment strategies. This study aims to analyze the business strategy for the investment development of Lombok International Airport using an integrated framework of Internal Factor Evaluation (IFE), External Factor Evaluation (EFE), Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats (SWOT) matrix, and Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM) to determine concrete strategic priorities. The study adopted a descriptive qualitative-quantitative approach, collecting primary data through in-depth interviews with 6 airport industry experts/key informants, weighting questionnaires, and secondary data from financial and traffic reports of PT Angkasa Pura I (Persero) from 2014 to 2019. Key findings reveal that LIA's primary internal strength lies in its extensive land ownership (538.5 Ha) and skilled human resources, while main weaknesses include operational losses and underdeveloped non-aeronautical revenue. External opportunities are driven by the Mandalika SEZ designation and Presidential Regulation No. 32/2020, whereas key threats stem from visitor fluctuations and international flight restrictions. IFE (score 2.60) and EFE (score 2.33) matrix results place LIA in Cell V (Hold and Maintain). The QSPM analysis establishes three main strategic priorities: (1) Operational cost efficiency (TAS = 5.94), (2) Strategic Partnerships for non-aeronautical business development (TAS = 5.89), and (3) Proposing State Capital Injection (PMN) to the Government (TAS = 5.69). Combining Cost Leadership with market penetration and product development is recommended as the rational foundation for airport investment decisions.

Keywords: *Airport Investment, IFE-EFE Matrix, SWOT Matrix, QSPM, Business Strategy, Lombok International Airport.*

PENDAHULUAN

Sektor transportasi udara memegang peranan pivotal dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, memperkuat konektivitas nasional, serta meningkatkan daya saing suatu negara (BPS, 2020). Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia sangat mengandalkan infrastruktur kebandarudaraan untuk menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, kawasan pariwisata strategis, dan wilayah perbatasan. Bandar udara kini tidak lagi sekadar berfungsi sebagai titik perpindahan moda transportasi (transportation hub), melainkan telah bertransformasi menjadi pusat aktivitas ekonomi terpadu (economic hub) yang mampu menstimulasi investasi, perdagangan, dan penyerapan tenaga kerja secara berkelanjutan (PT Angkasa Pura I, 2020).

Dalam konteks percepatan ekonomi nasional, Pemerintah Indonesia menetapkan sektor pariwisata sebagai leading sector. Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 dan arahan strategis Presiden, kawasan Mandalika di Kabupaten Lombok Tengah, Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB), ditetapkan sebagai salah satu dari 5 Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) (Kementerian Pariwisata, 2017). Penyelenggaraan berbagai ajang olahraga internasional berskala global seperti MotoGP di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Mandalika menempatkan Bandara Internasional Lombok (BIL) sebagai gerbang utama penyangga sistem logistik, mobilitas wisatawan, dan delegasi internasional.

Meskipun memiliki posisi strategis, Bandara Internasional Lombok menghadapi tantangan kinerja operasional dan finansial yang signifikan. Data historis PT Angkasa Pura I (2020) mencatat bahwa pergerakan penumpang di BIL sempat mencapai puncaknya pada tahun 2017 sebesar 3,58 juta penumpang. Namun, serangkaian bencana alam gempa bumi pada Agustus 2018 di Lombok serta dinamika industri aviasi nasional (seperti kenaikan harga tiket penerbangan dan pemberlakuan bagasi berbayar) menyebabkan pergerakan penumpang menurun drastis sebesar 19,35% menjadi 2,90 juta penumpang pada tahun 2019. Pergerakan pesawat juga terdepresiasi sebesar 22,23% dari 36.761 pergerakan pada tahun 2018 menjadi 28.558 pergerakan pada tahun 2019, yang berakibat langsung pada penurunan pendapatan dan timbulnya kerugian operasional bandara pada tahun 2019.

Di sisi lain, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 217 Tahun 2019 tentang Rencana Induk Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid, BIL diwajibkan melakukan pengembangan infrastruktur Tahap I (perpanjangan runway dari 2.750 m menjadi 3.300 m, perluasan terminal penumpang dari 28.750 m2 menjadi 54.000 m2, serta pembangunan terminal kargo dari 2.416 m2 menjadi 7.680 m2) dengan estimasi kebutuhan investasi mencapai Rp1,648 triliun. Keputusan investasi berskala besar di tengah kondisi penurunan pergerakan trafik dan tekanan finansial membawa risiko tinggi over-investment jika tidak didasari oleh formulasi strategi bisnis yang presisi.

Sebagian besar kajian terdahulu mengenai investasi kebandarudaraan cenderung berfokus pada analisis kelayakan finansial kuantitatif murni (seperti NPV, IRR, dan Payback Period) (Fitri, 2014; Rafhei

et al., 2017) atau analisis pemetaan kualitatif SWOT tanpa penentuan prioritas keputusan yang terukur (Syafarudin & Mulyana, 2019). Terdapat kesenjangan penelitian (research gap) berupa terbatasnya studi yang mengintegrasikan evaluasi lingkungan internal-eksternal (IFE-EFE), kuadran posisi strategis SWOT, dan pembobotan daya tarik kuantitatif QSPM (Quantitative Strategic Planning Matrix) untuk memformulasikan keputusan investasi kebandarudaraan yang konkret dan operasional. Penelitian ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan tersebut dengan memformulasikan strategi bisnis pengembangan investasi Bandara Internasional Lombok secara komprehensif, terstruktur, dan objektif.

KAJIAN TEORI

Manajemen strategis mendefinisikan rangkaian keputusan dan tindakan manajerial yang menentukan kinerja jangka panjang suatu organisasi melalui proses formulasi, implementasi, dan evaluasi rencana secara sistematis (David, 2017; Wheelen & Hunger, 2010). Menurut Porter (2008), keunggulan bersaing (competitive advantage) dicapai ketika organisasi mampu mengeksekusi aktivitas strategis yang menciptakan nilai tambah unggul bagi pengguna jasa melebihi biaya yang dikeluarkan. Dalam industri kebandarudaraan yang berkarakteristik padat modal (capital intensive) dan teregulasi ketat, pengelolaan strategi menuntut harmonisasi antara kepemimpinan biaya (cost leadership) dan diferensiasi layanan (differentiation) (Assauri, 2011).

Investasi pada real assets kebandarudaraan merupakan bagian dari capital budgeting, yaitu proses perencanaan dan pengambilan keputusan pengeluaran modal jangka panjang (Halim, 2003; Mulyadi, 2001). Evaluasi kelayakan investasi umumnya menggunakan kriteria Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), Profitability Index (PI), dan Payback Period (PP) (Shapiro, 2005). Namun, dalam lanskap bisnis modern yang dinamis, analisis kelayakan keuangan kuantitatif harus disinergikan dengan kerangka manajemen strategis berbasis aliansi strategis (strategic partnership) untuk memitigasi risiko pendanaan dan mengoptimalkan komersialisasi aset (Questibrilia, 2019; Susanto, 2004).

Kerangka formulasi strategi terintegrasi yang dikembangkan oleh David (2017) terdiri dari tiga tahapan utama: (1) Tahap Masukan (Input Stage), menggunakan Matriks Internal Factor Evaluation (IFE) dan External Factor Evaluation (EFE) untuk mengidentifikasi serta memboboti kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman organisasi; (2) Tahap Pencocokan (Matching Stage), memanfaatkan Matriks Internal-Eksternal (IE) dan Matriks Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats (SWOT) untuk menghasilkan alternatif strategi kombinasi (SO, WO, ST, WT); dan (3) Tahap Keputusan (Decision Stage), menggunakan Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM) untuk menilai Total Attractiveness Score (TAS) dari setiap alternatif strategi secara objektif sehingga menghasilkan prioritas keputusan strategis utama.

METODE

Penelitian ini menerapkan desain deskriptif kualitatif dengan pendekatan kuantitatif terintegrasi (mixed-methods) untuk memformulasikan strategi bisnis investasi (Sutopo, 2006). Penelitian dilaksanakan di Bandara Internasional Lombok (PT Angkasa Pura I (Persero)) pada periode pertengahan tahun 2020. Data penelitian bersumber dari data primer dan data sekunder (Sugiyono, 2011). Data primer diperoleh melalui teknik wawancara mendalam (in-depth interview), Focus Group Discussion (FGD), dan penyebaran kuesioner kriteria pakar (expert judgment) berbasis pairwise comparison kepada 6 (enam) orang key informants yang dipilih secara purposive sampling. Karakteristik informan kunci meliputi: (1) General Manager Bandara Internasional Lombok, (2) Vice President Corporate Planning & Transformation PT Angkasa Pura I (Persero), (3) Vice President Business Development & International Relations PT Angkasa Pura I (Persero), (4) Vice President Aeronautical Business PT Angkasa Pura I (Persero), (5) Ketua Tim Pengalihan & Kerjasama Pengelolaan Bandara Baru PT Angkasa Pura I (Persero), dan (6) Pemerhati/Pakar Penerbangan Nasional. Data sekunder diperoleh dari laporan keuangan audit 2014-2019, statistik trafik penerbangan, dokumen Rencana Induk Bandara (KM 217/2019), publikasi BPS NTB, serta regulasi terkait.

Prosedur pengolahan dan analisis data dilaksanakan melalui empat tahapan utama: (1) Pembobotan Matriks IFE dan EFE berbasis pairwise comparison dengan skala 1 (kurang penting) hingga 3 (lebih penting), serta pemberian rating skala 1-4 untuk kekuatan/kelemahan dan peluang/ancaman; (2) Penentuan posisi bisnis pada Matriks IE sembilan sel berdasarkan perpotongan total skor tertimbang IFE dan EFE; (3) Formulasi alternatif strategi melalui Matriks SWOT/TOWS; dan (4) Penentuan prioritas keputusan strategis melalui Matriks QSPM dengan mengalikan bobot faktor dengan Attractiveness Score (AS, skala 1-4) untuk menghasilkan Total Attractiveness Score (TAS) tertinggi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengumpulan data primer melalui wawancara mendalam, FGD, dan kuesioner pakar, diidentifikasi faktor-faktor strategis internal dan eksternal yang memengaruhi pengembangan investasi Bandara Internasional Lombok. Faktor-faktor tersebut dianalisis melalui matriks IFE dan EFE.

Tabel 1. Matriks Evaluasi Faktor Internal (IFE) Bandara Internasional Lombok

Kekuatan (Strengths)				
1.	Kepemilikan lahan seluas 538,5 Ha milik PT Angkasa Pura I (Persero)	0,09	4	0,36
2.	Rating keuangan perusahaan sangat baik (AAA)	0,08	3	0,24
3.	Kemampuan eksekusi pengembangan bandara secara cepat	0,08	4	0,32

4.	SDM yang profesional dan berpengalaman dalam pengelolaan bandara	0,07	3	0,21
5.	Telah memiliki Rencana Induk Bandara (KM 217/2019) yang disahkan	0,08	4	0,32
6.	Pertumbuhan pasar transportasi udara jangka panjang	0,07	3	0,21
7.	Lokasi strategis sebagai calon HUB penerbangan Indonesia Timur	0,08	3	0,24
Kelemahan (Weaknesses)				
1.	Rendahnya trafik penerbangan internasional akibat keterbatasan izin rute	0,08	2	0,16
2.	Terbatasnya kapasitas apron, terminal penumpang, dan terminal kargo eksisting	0,09	2	0,18
3.	Aksesibilitas transportasi darat dari/ke pusat kota dan destinasi wisata terbatas	0,07	2	0,14
4.	Timbulnya kerugian operasional akibat efisiensi biaya dan utilisasi aset belum optimal	0,08	1	0,08
5.	Beban depresiasi investasi fasilitas dasar bandara yang sangat tinggi	0,08	1	0,08
6.	Pengelolaan komersial bisnis Non-Aeronautika belum optimal	0,05	1	0,05
Total Skor Tertimbang IFE		**1,00**		**2,60**

Sumber: Hasil Pengolahan Data Primer Kuesioner Pakar (2020)

Tabel 2. Matriks Evaluasi Faktor Eksternal (EFE) Bandara Internasional Lombok

Peluang (Opportunities)				
1.	Potensi pariwisata NTB dan penetapan KEK Mandalika sebagai 5 DPSP Nasional	0,12	4	0,48
2.	Penyelenggaraan event internasional berkala di Lombok (MotoGP Mandalika)	0,11	4	0,44
3.	Regulasi Perpres No. 32/2020 tentang Pembiayaan HPT Infrastruktur	0,10	3	0,30
4.	Peluang hak angkut kargo ASEAN MAFLAFS (Freedom 3, 4, dan 5)	0,09	3	0,27
5.	Dukungan penuh Pemerintah Daerah terhadap penetapan Rencana Induk Bandara	0,09	3	0,27

Ancaman (Threats)			
1. Kerentanan bencana alam geologis (gempa bumi) yang memengaruhi wisatawan	0,11	2	0,22
2. Wacana rasionalisasi/pengurangan jumlah bandara internasional di Indonesia	0,09	1	0,09
3. Persaingan ketat dengan destinasi wisata daerah/negara lain	0,10	2	0,20
4. Pengalihan moda transportasi wisatawan menggunakan kapal cepat dari Bali	0,10	1	0,10
5. Kecenderungan maskapai mengurangi/menutup rute penerbangan ke Lombok	0,09	1	0,09
Total Skor Tertimbang EFE	**1,00**		**2,33**

Sumber: Hasil Pengolahan Data Primer Kuesioner Pakar (2020)

Hasil kalkulasi Matriks IFE menghasilkan total skor tertimbang sebesar 2,60 (mengindikasikan posisi internal di atas rata-rata/sedang), sedangkan Matriks EFE menghasilkan total skor tertimbang sebesar 2,33 (posisi eksternal sedang). Pemetaan perpotongan kedua skor tersebut pada Matriks IE (Internal-Eksternal) menempatkan Bandara Internasional Lombok berada pada Sel V (Hold and Maintain / Jaga dan Pertahankan). Strategi umum yang tepat untuk Sel V adalah penetrasi pasar (market penetration) dan pengembangan produk (product development).

Selanjutnya, analisis Matriks SWOT merumuskan 7 (tujuh) alternatif strategi bisnis kombinasi sebagai berikut:

1. Strategi SO-1: Melakukan Pengembangan Bandara (Runway, Terminal Penumpang, Terminal Kargo) melalui pembiayaan pinjaman bank (S1, S3, O2, O4).
2. Strategi SO-2: Penguatan positioning dan branding Bandara Internasional Lombok sebagai HUB pariwisata (S3, S7, O1, O2).
3. Strategi ST-1: Melakukan promosi pariwisata Lombok secara kolaboratif bersama Pemerintah Daerah (S7, T3, T4).
4. Strategi ST-2: Memberikan insentif biaya jasa kebandarudaraan (landing/parking fee discount) kepada maskapai penerbangan (S6, T4, T5).
5. Strategi WO-1: Melakukan Strategic Partnership (kemitraan strategis) dengan pihak ketiga untuk optimalisasi Bisnis Non-Aeronautika (W6, O3).
6. Strategi WO-2: Mengajukan Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada Pemerintah untuk pendanaan pengembangan infrastruktur dasar bandara (W2, W5, O5).
7. Strategi WT-1: Melakukan efisiensi biaya operasional (cost leadership) dan optimalisasi beban SDM/pemeliharaan (W4, W5, T5).

Untuk menentukan prioritas strategi yang paling efektif dan rasional untuk dieksekusi, ketujuh alternatif strategi diuji menggunakan Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM). Hasil perhitungan QSPM disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3. Rangkuman Hasil Evaluasi Matriks QSPM Strategi Pengembangan BIL

Strat 7 (WT-1)	**Melakukan efisiensi biaya operasional (Cost Leadership & Restrukturisasi Biaya)**	**5,94**	**I**
Strat 5 (WO-1)	**Melakukan Strategic Partnership untuk Pengembangan Bisnis Non-Aeronautika**	**5,89**	**II**
Strat 6 (WO-2)	**Mengajukan Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada Pemerintah**	**5,69**	**III**
Strat 1 (SO-1)	Melakukan Pengembangan Bandara Lombok dengan Kredit Pinjaman Bank	5,42	IV
Strat 2 (SO-2)	Penguatan Positioning & Branding Bandara HUB Indonesia Timur	5,25	V
Strat 4 (ST-2)	Memberikan Insentif Biaya Jasa Kebandarudaraan kepada Maskapai Penerbangan	5,10	VI
Strat 3 (ST-1)	Melakukan Promosi Pariwisata Lombok secara Kolaboratif bersama Pemerintah	4,88	VII

Sumber: Hasil Pengolahan Matriks QSPM (2020)

Hasil analisis QSPM pada Tabel 3 secara tegas menunjukkan bahwa Strategi 7 (Melakukan efisiensi biaya operasional) menjadi prioritas utama dengan skor TAS tertinggi sebesar 5,94. Hal ini sangat rasional mengingat kondisi finansial BIL yang mengalami kerugian operasional pada tahun 2019, sehingga penataan efisiensi beban (BOPO) menjadi prasyarat mutlak sebelum melakukan ekspansi modal berskala besar. Prioritas kedua adalah Strategi 5 (Strategic Partnership bisnis Non-Aeronautika, TAS = 5,89) yang memanfaatkan skema HPT Perpres 32/2020 untuk meningkatkan commercial revenue tanpa membebankan

neraca perusahaan. Prioritas ketiga adalah Strategi 6 (Mengajukan PMN ke Pemerintah, TAS = 5,69) guna mendanai fasilitas dasar (runway/apron) untuk mendukung DPSP Mandalika tanpa menanggung beban bunga perbankan yang berat.

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan analisis terintegrasi IFE, EFE, IE, SWOT, dan QSPM, disimpulkan bahwa:

1. Posisi strategis Bandara Internasional Lombok berada pada Sel V Matriks IE (Hold and Maintain), yang mengindikasikan bahwa strategi bisnis yang paling sesuai adalah penetrasi pasar dan pengembangan produk secara terukur.
2. Prioritas utama keputusan strategis investasi berdasarkan analisis QSPM adalah Strategi Efisiensi Biaya Operasional (Cost Leadership) dengan skor TAS sebesar 5,94, disusul oleh Strategic Partnership Bisnis Non-Aeronautika (TAS = 5,89), dan Pengajuan PMN kepada Pemerintah (TAS = 5,69). Kombinasi ketiga strategi ini terbukti paling efektif untuk menyehatkan arus kas perusahaan sekaligus menjamin kelayakan investasi jangka panjang.

Saran operasional yang direkomendasikan bagi manajemen PT Angkasa Pura I (Persero) meliputi: (1) Mengimplementasikan program efisiensi BOPO terstruktur melalui optimalisasi biaya SDM dan efisiensi utilitas energi; (2) Membentuk tim khusus untuk mengeksekusi skema Strategic Partnership pada area komersial terminal dan lahan idle 538,5 Ha; serta (3) Melakukan koordinasi intensif dengan Kementerian BUMN dan Kementerian Perhubungan untuk pengusulan dana PMN infrastruktur DPSP Mandalika.

DAFTAR PUSTAKA

Assauri, S. (2011). Strategic Management: Sustainable Competitive Advantage. Rajawali Pers.

Badan Pusat Statistik. (2020). Perkembangan Pariwisata dan Transportasi Udara Nasional 2019. BPS RI.

Colquitt, J., LePine, J., & Wesson, M. (2018). Organizational Behavior: Improving Performance and Commitment in the Workplace (6th ed.). McGraw-Hill.

David, F. R. (2017). Strategic Management: A Competitive Advantage Approach, Concepts and Cases (16th ed.). Pearson Education.

Fitri, O. V. (2014). Analisis Kelayakan Investasi Atas Rencana Penambahan Aktiva Tetap Dengan Menggunakan Teknik Capital Budgeting. Jurnal Administrasi Bisnis, 12(1), 1-10.

George, J. M., & Jones, G. R. (2012). Understanding and Managing Organizational Behavior (6th ed.). Prentice Hall.

Halim, A. (2003). Analisis Investasi. Salemba Empat.

Hubeis, M., & Najib, M. (2014). Manajemen Strategik dalam Pengembangan Daya Saing Organisasi. PT Elex Media Komputindo.

Kementerian Pariwisata Republik Indonesia. (2017). Laporan Kinerja Sektor Pariwisata Indonesia dan Destinasi Prioritas. Kemenpar RI.

Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2019). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 217 Tahun 2019 tentang Rencana Induk Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid di Kabupaten Lombok Tengah Provinsi Nusa Tenggara Barat. Kementerian Perhubungan RI.

Mulyadi. (2001). Akuntansi Manajemen: Konsep, Manfaat, dan Rekayasa (Edisi 3). Salemba Empat.

PT Angkasa Pura I (Persero). (2020). Laporan Tahunan dan Statistik Trafik Kebandarudaraan Bandara Internasional Lombok. PT Angkasa Pura I.

Pearce, J. A., & Robinson, R. B. (2014). Strategic Management: Formulation, Implementation, and Control (12th ed.). McGraw-Hill Education.

Porter, M. E. (2008). The Five Competitive Forces That Shape Strategy. Harvard Business Review, 86(1), 78-93.

Questibrilia, B. (2019). Aliansi Strategis dan Penerapannya dalam Industri Kebandarudaraan. Jurnal Manajemen Bisnis, 5(2), 45-58.

Rafhei, A., Mulyani, E., & Rafi'e. (2017). Studi Kelayakan Bandar Udara Baru Kabupaten Ketapang. Jurnal Operasi dan Sektor Publik, 3(1), 112-125.

Rangkuti, F. (2017). Analisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis Cara Perhitungan Bobot, Rating, dan Matriks Pemasaran. PT Gramedia Pustaka Utama.

Robbins, S. P., & Judge, T. A. (2013). Organizational Behavior (15th ed.). Pearson Prentice Hall.

Shapiro, A. C. (2005). Capital Budgeting and Investment Analysis. Pearson Education.

Sugiyono. (2011). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta.

Susanto, H. (2004). Pembentukan Aliansi Strategis: Peluang dan Tantangan. Fokus Ekonomi, 3(3), 183-194.

Sutopo, H. B. (2006). Metodologi Penelitian Kualitatif. Universitas Sebelas Maret Press.

Syafarudin, A., & Mulyana, B. (2019). Formulation Strategy of PT. Bandara Internasional Jawa Barat Kertajati in Business Aerocity. International Review of Management and Marketing, 9(3), 106-112.

Wheelen, T. L., & Hunger, J. D. (2010). Strategic Management and Business Policy: Achieving Sustainability (12th ed.). Pearson Education.