

TRANSPORTASI AIR & DESTINASI WISATA

Sebuah Catatan dari Pulau Komodo dan Rinca

Drs. Sunarto, MM

Drs. Dedy Arianto, Ms Tr

Drs. Syafril K. A.MM

Fitri Indriastiwi, ST, MT

Dienda Riski Pramita, ST, MT

TRANSPORTASI AIR DAN DESTINASI WISATA Sabuah Catatan Dari Pulau Komodo Dan Rinca

Drs. Sunarto, MM

Drs. Dedy Arianto, Ms Tr

Drs. Syafril K. A.MM

Fitri Indriastiwi, ST, MT

Dienda Riski Pramita, ST, MT

Editor: Dr. Bambang Istianto., M. Si



Edisi Asli

Hak Cipta © 2017, Penerbit Mitra Wacana Media

Telp. : (021) 824-31931

Faks. : (021) 824-31931

Website : <http://www.mitrawacanamedia.com>

E-mail : mitrawacanamedia@gmail.com

Diterbitkan atas Kerja Sama

Mitra Wacana Media dengan Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut

Hak cipta dilindungi undang-undang. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun, baik secara elektronik maupun mekanik, termasuk memfotokopi, merekam, atau dengan menggunakan sistem penyimpanan lainnya, tanpa izin tertulis dari Penerbit.

UNDANG-UNDANG NOMOR 19 TAHUN 2002 TENTANG HAK CIPTA

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak mengumumkan atau memperbanyak suatu ciptaan atau memberi izin untuk itu, dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (**tujuh**) tahun dan/atau denda paling banyak **Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah)**.
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (**lima**) tahun dan/atau denda paling banyak **Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)**.

Transportasi Air dan Destinasi Wisata/
Sunarto/Dedy Arianto/Syafril/Fitri Indriastiwi/Dienda Riski Pramita
—Jakarta: Mitra Wacana Media, 2017
1 jil., 17,6 x 25, 114 hal.

ISBN:

1. Umum
 2. Transportasi Air dan Destinasi Wisata
- I. Judul II. Sunarto dkk.

SAMBUTAN

Kepala Pusat Penelitian Dan Pengembangan Perhubungan Laut

Pertama tama mari kita panjatkan puji sukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat taufik dan hidayah-Nya, penyusunan buku ini dapat diselesaikan sesuai waktu yang dijadwalkan. Saya selaku Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut memberikan apresiasi serta menyambut gembira kepada para peneliti telah menghasilkan karya sebuah buku. Substansi atau isi buku tersebut diangkat dari hasil survei yang dilakukan beberapa waktu lalu. Buku merupakan kumpulan pengetahuan yang tersusun secara sistimatis. Buku merupakan suatu karya ilmiah yang disebut ilmu pengetahuan. Dengan demikian puncak dari prestasi para peneliti dan ilmuwan adalah karya ilmiah tersebut yang berwujud buku. Untuk itu buku kelak akan menjadi referensi bagi para pemerhati dan praktisi serta para mahasiswa yang menekuni bidang tersebut.

Tema buku ini mengenai “Transportasi Air dan Destinasi Wisata” sebuah catatan dari Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Transportasi air atau transportasi laut merupakan fungsi utama dan ruang lingkup penelitian dan pengembangan perhubungan laut. Oleh karena itu penelitian mengenai Lintas transportasi laut di wilayah Labuhan Bajo sebagai daerah yang terdekat dari Pulau Komodo dan Pulau Rinca dinilai tepat. Dengan demikian survei yang dilakukan tersebut merupakan prioritas. Selain banyak ditemukan permasalahan dalam penyelenggaraan transportasi air juga wilayah tersebut sebagai destinasi wisata yang terkenal di dunia. Memang pada umumnya objek wisata lokasinya berada di wilayah yang terpencil. Demikian pula keadaan infrastruktur transportasi masih belum memadai. Profil destinasi wisata yang disebutkan di atas persis sama yaitu letak geografis Pulau Komodo dan Pulau Rinca diapit oleh lautan. Kendala utamayang dihadapi adalah sarana transportasi yaitu berupa Kapal Ferry masih belum cukup. Seperti diketahui bersama kedua pulau tersebut merupakan bermukimnya binatang purba yang langka dan salah

satu keajaiban dunia. Untuk itu mengingat lokasi penelitian merupakan destinasi wisata yang terkenal di manca negara maka hasil survei tentang lintas laut pelabuhan Bajo menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca memiliki nilai yang strategis. Hasil penelitian menemukan bahwa pelayaran menuju destinasi wisata “Komodo” kurang didukung oleh sarana kapal ferry yang cukup dan jaringan transportasi belum terintegrasi dengan moda transportasi lainnya. Oleh sebab itu lintasan pelayaran menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca lebih terkesan eksklusif. Artinya pelayaran menuju kedua pulau tersebut hanya yang mampu membayar tarif kapal ferry yang cukup tinggi mencapai Rp. 300.000 rupiah. Dengan tarif yang besar tersebut penduduk setempat tidak dapat memanfaatkan fasilitas kapal ferry dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Padahal warga setempat memerlukan akses mobilitas menuju wilayah lain dalam rangka memenuhi kebutuhan kehidupannya. Melihat kondisi pelayaran angkutan laut yang belum sepenuhnya mendukung destinasi wisata “Komodo” maka pemerintah perlu secara serius membangun jaringan transportasi air di wilayah tersebut secara reguler.

Untuk lebih mendalami informasi dan data mengenai transportasi air dan destinasi wisata di Pulau Komodo dan Pulau Rinca bisa membaca buku ini secara tuntas. Namun tiada gading yang tak retak, buku ini sudah barang tentu masih mengandung banyak kekurangannya. Oleh karena itu harapan kami sudilah kiranya para pembaca memberikan kritik dan saran guna sempurnanya penulisan buku ini. Sekali lagi saya mengucapkan selamat dan sukses kepada para penulis buku tentang *Transportasi Air dan Destinasi Wisata*, sebuah catatan dari Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Terima kasih.

Jakarta, April 2017

Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan
Perhubungan Laut

Drs. Nelson Barus, MM

KATA PENGANTAR

Indonesia sebagai negara besar dimana letak geografis terdiri dari pulau-pulau besar dan ribuan pulau kecil. Sebagai negara kepulauan maka lautan lebih luas dari pada daratan. Dengan kondisi faktual geografis tersebut maka pengembangan jaringan transportasi air menjadi andalan utama dalam kebijakan transportasi nasional. Meskipun disadari bahwa selama beberapa dekade pembangunan nasional lebih berkiblat pada manzab infrastruktur jalan raya. Ketertinggalan pembangunan transportasi laut tersebut mengakibatkan biaya logistik nasional kurang efisien. Padahal angkutan orang terutama angkutan barang melalui kapal laut mampu mengangkut dalam jumlah yang sangat besar dibanding melalui jalan raya. Ketidakeimbangan dalam pembangunan transportasi antar moda membawa konsekuensi terhadap kontribusi nilai ekonomi sektor transportasi menjadi rendah. Bahkan berbagai kalangan pebisnis mengatakan kendala utama dalam distribusi ekonomi di Indonesia adalah sektor transportasi. Oleh sebab itu melalui terobosan yang dilakukan Presiden Joko Widodo yaitu pembangunan Tol Laut menjadi agenda strategis kebijakan nasional pada sub sektor perhubungan laut.

Terkait dengan hasil penelitian mengenai transportasi laut atau juga disebut transportasi air memiliki nilai strategis. Dengan hasil penelitian mampu melakukan pemetaan permasalahan yang lebih akurat. Apabila data dan informasi sub sektor laut telah dikuasai seluruhnya maka sangat membantu dalam menyusun skenario pembangunan perhubungan laut dengan tepat sasaran. Untuk itu penelitian yang selama ini dilakukan harus bisa dimanfaatkan dalam menyusun kebijaksanaan pembangunan nasional sektor transportasi. Banyak hasil penelitian yang sebenarnya memiliki data dan informasi akurat, akan tetapi kurang publikasi sehingga menjadi mubazir karena ketinggalan momentum. Sebab dari hasil penelitian yang semakin banyak diketahui oleh para stake holder maka akan menjadi referensi sesuai dengan kepentingannya. Dengan demikian penelitian yang dilakukan harus serius dan dengan metodologi yang tepat serta analisis yang tajam dan kritis. Oleh sebab itu para peneliti yang andal dan didukung penggunaan metodologi yang selalu *up date* sudah dipastikan mendorong terwujudnya kualitas hasil penelitian. Semakin

bermutu hasil penelitian maka semakin mendapat respon yang baik dari berbagai kalangan untuk memanfaatkannya.

Penyusunan buku yang diangkat dari hasil penelitian merupakan langkah yang tepat dan strategis. Berbagai bentuk tulisan ilmiah seperti buku, jurnal dan majalah merupakan sarana publikasi yang efektif. Apalagi jika hasil publikasi bisa masuk dalam elektronik data dalam dua bahasa dipastikan akan semakin meluas jangkauan nilai informasi tersebut. Untuk itu saya menyambut gembira dan memberikan apresiasi yang tinggi keberanian para peneliti untuk menyusun buku dari hasil penelitiannya. Buku dengan diberi judul “Transportasi Air dan Destinasi Wisata, Sebuah Catatan Dari Pulau Komodo dan Pulau Rinca” cukup menarik. Selain populer dan marketable juga membawa pesan yang mendalam kepada dunia pariwisata. Pada hakekatnya pembangunan pariwisata harus didukung penuh oleh infrastruktur transportasi yang baik. Sebab tanpa dukungan transportasi yang memadai maka potensi ekonomi yang *multi player effect* dari objek wisata akan hilang sia-sia. Sebagai catatan penting dari hasil penelitian di lintas laut Labuhan Bajo menuju destinasi wisata ke Pulau Komodo dan Pulau Rinca harus menjadi agenda kebijakan transportasi air untuk wilayah tersebut. Pemetaan masalah pada lintas transportasi air baik sarana dan prasarana harus terintegrasi dalam pembangunan transportasi yang memiliki nilai guna bagi masyarakat sekitarnya. Catatan penting lainnya bahwa Pulau Komodo dan Pulau Rinca memiliki daya tarik yang tinggi bagi wisatawan manca negara dan domestik. Sebab “Komodo” sebagai objek utama wisata merupakan salah keajaiban dunia selain candi Borobudur”. Untuk itu menjadi kewajiban pemerintah dalam upaya membangun ekonomi kawasan Indonesia Timur yang lebih maju. Khususnya melalui pembangunan sub sektor perhubungan laut guna mendukung pengembangan pariwisata di wilayah Nusa Tenggara Timur. Terutama lintas pelabuhan Labuhan Bajo menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca yang sangat potensial dan strategis sebagai destinasi wisata.

Sekali lagi saya mengucapkan selamat dan apresiasi yang tinggi kepada para peneliti yang telah mengangkat hasil penelitiannya menjadi sebuah buku yang cukup menarik. Terima kasih.

Jakarta, April 2017

Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan
Kementrian Perhubungan

Ir. Umiyatun Hayati Triastuti, M.Si

DAFTAR ISI

SAMBUTAN: Kepala Pusat Penelitian Dan Pengembangan Perhubungan Laut	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
BAB 1. PENDAHULUAN	1
BAB 2. HUBUNGAN TRANSPORTASI AIR DAN DESTINASI WISATA.....	7
A. TRANSPORTASI AIR.....	7
1. Pengertian Transportasi	7
2. Moda Transportasi Pelayaran	8
3. Sistem Jaringan Transportasi	9
4. Peranan transportasi.....	9
5. Permintaan dan Penawaran Jasa Transportasi	10
6. Jenis Pergerakan Berdasarkan Tujuan	11
7. Profil Perjalanan	12
8. Moda Transportasi Berdasarkan Jangkauan Wilayah Pelayanan.....	14
9. Pemilihan Moda Yang Akan Digunakan.....	16
10. Pengembangan Jaringan Transportasi.....	18
11. Transportasi Air Sebagai Pilihan Pelayanan Jasa Transportasi	21
B. DESTINASI WISATA	21
1. Pengertian Pariwisata	21
2. Daya Dukung Kawasan Wisata	22
3. Teori Pusat Pertumbuhan	22
4. Konsep Wilayah dan Pengembangan Wilayah.....	25
5. Teori Lokasi dan Pusat Pertumbuhan	27
6. Pertumbuhan Ekonomi	28

BAB 3. POTENSI LINTAS LABUAN BAJO - PULAU KOMODO DAN RINCA .	35
A. PROFIL KABUPATEN MANGGARAI BARAT	35
1. Wilayah Admistratif.....	35
2. Batas wilayah Kabupaten Manggarai Barat:	37
3. Visi dan Misi.	37
4. Geografis dan Iklim.	37
B. DEMOGRAFIS.....	38
C. PEREKONOMIAN	39
1. Pendapatan Regional Bruto (PDRB)	39
2. PDRB Per Kapita dan Pendapatan Per Kapita.....	41
3. PDRB Sektor Angkutan.....	41
D. DAMPAK PEMBANGUNAN PARIWISATA TERHADAP LINGKUNGAN HIDUP.....	65
1. Pariwisata Lebih Sering Mengeksploitasi Lingkungan Alam...	66
2. Dampak Negatif Pertumbuhan Wisata di TNK.....	68
BAB 4. PROSPEK TRANSPORTASI AIR DALAM MENUNJANG DESTINASI WISATA	69
A. KOTA DAN PELABUHAN LABUAN BAJO.....	69
B. KONDISI TRANSPORTASI KABUPATEN MANGGARAI BARAT	71
1. Kebijakan Pembangunan Regional	71
2. Arah Pengembangan Jaringan Transportasi Kabupaten Manggarai Barat.	72
3. Transportasi Menuju Labuan Bajo.....	83
4. Daerah Bangkitan dan Tarik TNK.....	85
5. Transportasi dari dan ke Taman Nasional Komodo.....	89
6. Waktu Tempuh dan Biaya Transportasi dari dan ke Taman Nasional Komodo.....	94
C. KEBUTUHAN TRANSPORTASI LAUT DAN PENYEBERANGAN	95
1. Infrastruktur Pelabuhan/Dermaga	95
2. Kebutuhan Angkutan Laut dan Penyeberangan.	98
3. Tipe Kapal dan Ukuran Kapasitas.....	99
4. Kebutuhan Jaringan Trayek dan Operasional	100
BAB 5. PENUTUP	103
DAFTAR PUSTAKA.....	105

BAB 1

PENDAHULUAN

Membahas mengenai transportasi air dan destinasi wisata cukup menarik. Selama ini terlihat banyak potensi sumberdaya ekonomi termasuk objek wisata masih minim dukungan infrastruktur transportasi air. Sebab destinasi wisata lebih banyak ditemukan di daerah yang terpencil. Hambatan transportasi secara umum dan khususnya transportasi air masih menjadi masalah dalam pembangunan pariwisata di Indonesia. Kedua variabel tersebut memiliki relasi yang kuat karena destinasi wisata tanpa didukung oleh sarana dan prasarana transportasi tidak akan berkembang. Mengapa yang dibahas tentang transportasi air, karena objek destinasi wisata tersebut memiliki ciri yang spesifik yaitu “wisata melihat komodo”. Apa itu Komodo, yaitu jenis binatang purba yang sampai saat ini masih bertahan dan berkembang biak dengan baik serta dilestarikan oleh pemerintah. Keberadaan komodo tersebut yaitu di wilayah Nusa Tenggara Timur yang letaknya di Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Kedua pulau tersebut termasuk dalam wilayah Kabupaten Manggarai Barat Provinsi Nusa Tenggara Timur. Di Kabupaten Manggarai Barat terdapat sebuah kota yaitu “Labuhan Bajo”. Di kota ini terdapat sebuah pelabuhan yang disebut “pelabuhan Bajo” merupakan titik pusat menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Untuk menuju kedua pulau tersebut hanya dapat dilalui dengan transportasi air. Oleh karena letaknya dibatasi oleh laut sehingga menuju ketempat tersebut menggunakan sarana kapal penumpang atau Ferry. Terminologi atau istilah Transportasi air jarang digunakan dalam bahasan ilmu transportasi. Sebab transportasi secara umum terbagi menjadi tiga yaitu darat, laut dan udara. Dalam perkembangannya muncul “perkeretaapian” sebagai moda transportasi yang berdiri sendiri yang pada awalnya masuk dalam transportasi darat. Menurut Istianto dkk (2015) dikatakan “dalam konsteks Indonesia yang dikenal sebagai negara kepulauan yang banyak terpisahkan oleh laut, sungai dan danau maka peran transportasi air perlu menjadi perhatian dalam kebijakan transportasi nasional. Artinya untuk menghubungkan antara satu wilayah dengan wilayah lain di Indonesia yang sangat luas tidak semuanya dilalui dengan transportasi darat. Untuk itu membutuhkan

sarana dan prasarana transportasi air”. Pernyataan di atas mengenai “transportasi air” dipertegas pengertian hal tersebut oleh Siregar (2012) bahwa “transportasi sungai, danau dan penyeberangan tergolong transportasi air karena mengoperasikan fasilitas operasi (kapal) dan fasilitas basis (dermaga dan alur pelayaran) yang sama seperti pada pelayaran di laut”. Adapun “destinasi wisata” menurut Aby Legawa (2008) mengatakan “suatu entitas pada suatu wilayah geografis tertentu yang didalamnya terdapat komponen produk pariwisata dan layanan, serta unsur pendukung lainnya seperti pelaku industri pariwisata, masyarakat, dan institusi pengembang yang membentuk suatu sistem yang sinergis dalam menciptakan motivasi kunjungan dan totalitas pengalaman kunjungan bagi para wisatawan. Kedua pengertian di atas dalam hubungannya dengan pembahasan mengenai “transportasi air dan destinasi wisata” dapat memberikan penjelasan yang cukup relasi keduanya. Terkait dengan objek wisata yaitu “Komodo”, letak geografis berada diantara pulau-pulau di wilayah Nusa Tenggara Timur. Oleh sebab itu ketersediaan transportasi air yang cukup andal sudah dipastikan akan meningkatkan kunjungan para wisatawan yang tertarik terhadap keunikan objek wisata komodo. Untuk itu hasil penelitian mengenai lintas laut Pulau Komodo dan Pulau Rinca menjadi catatan penting dan bersejarah yang menjadi referensi utama melengkapi penulisan buku ini.

Seperti diketahui bersama bahwa dalam rangka mendukung perkembangan dan kemajuan perekonomian di Provinsi Nusa Tenggara Timur NTT), diperlukan dukungan sektor transportasi. Mengingat provinsi ini memiliki penduduk yang tersebar di pulau-pulau yang terdapat di wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur kebutuhan yang utama yaitu transportasi laut. Kondisi sektor transportasi khususnya transportasi laut atau transportasi air yang menghubungkan pulau-pulau di Provinsi Nusa Tenggara Timur, masih sangat terbatas. Untuk itu dengan keterbatasan sarana dan prasarana transportasi laut dapat menghambat laju pertumbuhan perekonomian di provinsi tersebut. Artinya peran transportasi sangat vital bagi tumbuh danberkembangnya perekonomian suatu kawasan atau wilayah yakni di Nusa Tenggara Timur. Pelayanan transportasi laut yang memadai di wilayah Nusa Tenggara Timur diharapkan mampu mendukung sektor unggulan daerah di Nusa Tenggara Timur misalnya; sektor pertanian, perikanan, peternakan dan sektor pariwisata. Seperti telah diuraikan di atas potensi pariwisata di Pulau Komodo dan Pulau Rinca dapat menjadi unggulan yang mampu mendukung pertumbuhan ekonomi di wilayah Nusa Tenggara Timur khususnya wilayah Manggarai Barat. Dalam perbincangan santai sering dikatakan yang bernada olok-olok bahwa NTT singkatan dari “Nasib Tak Tentu” atau “Nanti Tuhan Tolong” ke era dan semangat baru. Obrolan santai yang diwarnai dengan nada harapan tidak mustahil akan terbukti. Artinya wilayah NTT terutama Pulau Komodo dan Pulau Rinca akan disebut sebagai “*New Territory of Tourism*” atau Destinasi Baru Pariwisata. Wilayah Nusa Tenggara Timur yang cukup luas terdapat objek wisata tersebar di berbagai tempat misalnya; Danau Kelimutu, Air Terjun Oenesu, Pantai Kolbano, Pulau Semau, Pulau Kera, Pantai Neam, Pantai Tablolong, Pantai Pasir Panjang dan Pantai Timor serta Pantai Lasiana. Akan tetapi yang lebih menonjol dan sudah mencapai level dunia adalah pariwisata Komodo di Kabupaten Manggarai Barat. Seperti diketahui bahwa

“Mangga Barat” merupakan kabupaten baru hasil pemekaran dari Kabupaten Manggarai pada tahun 2003.

Kondisi perekonomian di Kabupaten Manggarai Barat masih bertumpu pada sektor pertanian yaitu; 63,96% PDRB berasal dari sektor pertanian dan 85% penduduk bermata pencaharian di sektor pertanian. Di sisi lain, Manggarai Barat berkembang cukup pesat sektor-sektor yang dikategorikan sebagai sektor pariwisata seperti; perhotelan, restoran, transportasi dan jasa. Berkembangnya sektor tersebut menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi di wilayah ini lebih bertumpu pada sektor-sektor padat modal. Dengan kata lain perkembangan ekonomi pada masa yang akan datang diperlukan tenaga-tenaga yang memiliki keterampilan di sektor perhotelan, restoran, transportasi dan jasa lainnya. Seperti dijelaskan di atas perekonomian Kabupaten Manggarai Barat cenderung pada sektor-sektor terkait dengan pariwisata dan perdagangan. Dengan demikian posisi Manggarai Barat dan Labuan Bajo pada khususnya sangat strategis yakni berada di ujung Pulau Flores. Oleh sebab itu keberadaan Taman Nasional Komodo akan memberikan dorongan sektor-sektor yang terkait dengan sektor pariwisata tersebut dipastikan akan berkembang pesat. Demikian pula dengan keberadaan Pelabuhan Labuan Bajo dan Bandara Komodo, menjadikan Labuan Bajo sebagai *regional accessibility* bagi Flores bagian barat. Terkait dengan tata ruang di tingkat Nasional dan Provinsi Nusa Tenggara Timur telah menetapkan Labuan Bajo di Kabupaten Manggarai Barat sebagai kawasan pengembangan prioritas bagi Flores bagian barat. Hal ini menjadikan Labuan Bajo sekaligus Kabupaten Manggarai Barat sebagai kawasan strategis pengembangan bagi wilayah *hinterland*-nya.

Secara geografis luas wilayah laut yaitu seluas 6.052 km² dan berbatasan dengan ujung timur dari Provinsi Nusa Tenggara Barat. Oleh karena itu wilayah Manggarai Barat sebagai pintu masuk bagi Nusa Tenggara Timur. Walaupun memiliki posisi yang sangat strategis tetapi topografi dan kondisi geografis yang terdiri dari banyak pulau kecil pada kenyataannya masyarakat di Kabupaten ini tidak tumbuh secara merata. Artinya tidak meratanya pertumbuhan dan perkembangan masyarakat kearah yang lebih maju disebabkan tidak terlayani oleh sektor transportasi laut dengan baik. Kondisi tersebut sebenarnya juga dialami di Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Dengan maksud bahwa untuk menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca masyarakat menggunakan *speedboat* dan kapal nelayan *charteran* dengan harga yang cukup mahal. Moda transportasi laut yang masih belum terjangkau oleh daya beli masyarakat setempat mengakibatkan kemajuan ekonomi tidak tumbuh secara merata. Dengan masyarakat yang relatif kurang mampu dan masih kurangnya sarana transportasi laut seperti kapal-kapal penumpang atau Ferry sehingga moblitas masyarakat kurang optimal. Situasi tersebut seolah-olah menimbulkan kesan bahwa keberadaan Taman Nasional Komodo di Manggarai Barat bukan milik masyarakat Manggarai Barat dan Nusa Tenggara Timur, melainkan milik orang kaya dan orang asing. Dengan demikian belum tersedianya transportasi (perairan) yang aman, nyaman, dan dengan harga yang terjangkau tersebut dapat menghambat pertumbuhan wilayah di Nusa Tenggara Timur khususnya wilayah Manggarai Barat. Permasalahan utama pertumbuhan wilayah yang rendah disebabkan karena ketersediaan infrastruktur yang belum optimal. Oleh sebab

itu, potensi pelabuhan yang terletak di Kota Labuan Bajo dengan daerah hinterlannya yaitu pulau-pulau di sekitarnya sudah mendesak untuk dikembangkan. Pengembangan sarana dan prasarana transportasi air terutama untuk menghubungkan Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Sebab kedua pulau tersebut menjadi objek daya tarik wisata Komodo. Untuk itu pengembangan lintas antara pelabuhan Labuhan Bajo dengan kedua pulau tersebut menjadi *entry point* pertumbuhan di wilayah tersebut. Dengan demikian sudah barang tentu akan meningkatkan taraf hidup masyarakat di wilayah tersebut. Seperti diketahui bahwa secara umum daerah kepulauan, di Nusa Tenggara Timur angkutan di perairan memegang peranan penting dalam mendukung mobilitas manusia dan distribusi barang serta arus kendaraan bermotor. Angkutan transportasi air seperti kapal ferry yang dapat mengangkut penumpang dan barang serta kendaraan dalam satu perjalanan, maka ongkos angkut/tarif relatif menjadi murah. Disamping itu tarif terjangkau dan daya beli masyarakat meningkat dengan kehadiran kapal ferry akan menjadi primadona dalam layanan transportasi air. Upaya ini perlu dilakukan agar dapat diwujudkan konektivitas wilayah yang efektif, efisien, dan terpadu. Sebagaimana diketahui, konektivitas wilayah merupakan bagian dari konektivitas nasional. Dengan memperkuat konektivitas wilayah perlu mempertimbangkan keterhubungan pusat kegiatan wilayah dengan pusat-pusat perekonomian lokal, serta pusat kegiatan strategis dalam rangka meningkatkan daya saing daerah dan nasional. Untuk itu konektivitas wilayah penting dilakukan guna memaksimalkan sistem transportasi wilayah. Sebab pada hakekatnya suatu konsep pembinaan transportasi dalam pendekatan kesisteman yaitu mengintegrasikan sumber daya dan memfasilitasi tercapainya tujuan daerah maupun nasional. Kemudian hal yang penting yaitu memperkuat keterkaitan fungsi atau keterkaitan aktivitas satu sama lainnya, langsung maupun tidak langsung dengan penyelenggaraan transportasi, pada tataran lokal, wilayah maupun nasional. Dengan demikian pengembangan transportasi air seperti yang dijelaskan di atas akan berfungsi mengembangkan daerah yang berada di luar wilayahnya, sehingga terjadi pertumbuhan perekonomian sinergis.

Sejalan dengan yang diuraikan di atas, bahwa transportasi air akan mendorong pengembangan destinasi wisata yaitu di Pulau Komodo dan Pulau Rinca maka perlu diperkuat regulasinya. Seperti diketahui bahwa di bidang Kepariwisata diatur dengan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata dan dipertegas lagi dengan Peraturan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2015-2025 menjelaskan, bahwa Daerah Tujuan Pariwisata atau Destinasi Pariwisata merupakan kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif. Selanjutnya di dalamnya terdapat Daya Tarik Wisata, Fasilitas Umum, Fasilitas Pariwisata, Aksesibilitas, serta masyarakat yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya kepariwisataan. Kemudian dipetakan dalam Kawasan Strategis Pariwisata Provinsi yang memiliki fungsi utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata daerah. Hal tersebut mempunyai pengaruh penting terhadap beberapa aspek seperti pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, pemberdayaan sumber daya alam, daya dukung

lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan. Dalam regulasi kepariwisataan daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur tersebut ditegaskan mengenai arah kebijakan dan strategi pembangunan destinasi pariwisata provinsi. Arah kebijakan tersebut meliputi kebijakan Perwilayahan Pembangunan Daerah Pengembangan Pariwisata; kebijakan Pembangunan Daerah Tujuan Wisata; kebijakan Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata; kebijakan Pembangunan Prasarana Umum, Fasilitas Umum dan Fasilitas Pariwisata; kebijakan Pemberdayaan masyarakat melalui kepariwisataan; dan kebijakan Pengembangan investasi di bidang pariwisata.

Oleh sebab itu sektor Perhubungan mengambil peran dalam kebijakan Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata. Akses transportasi mampu mendukung pergerakan dan mobilisasi dari Labuan Bajo ke Pulau Rinca dan Pulau Komodo sebagai destinasi wisata di Manggarai Barat. Disamping itu sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat di Pulau Rinca dan Pulau Komodo khususnya serta pada umumnya Manggarai Barat dan Nusa Tenggara Timur. Dengan demikian dalam kajian ini merekomendasi kebutuhan kapal ferry untuk melayani pergerakan orang, barang dan kendaraan bermotor sehingga terdapat konektivitas antara Labuan Bajo - Pulau Komodo dan Pulau Rinca serta sekaligus mendorong pertumbuhan sektor pariwisata.

Selanjutnya pada bab pendahuluan ini perlu diuraikan pula beberapa permasalahan yang harus dibahas dan dicarikan solusi yang tepat. Beberapa permasalahan yaitu; pertama; sistem layanan transportasi yang menghubungkan Kota Labuan Bajo dengan Pulau Komodo dan Pulau Rinca yang belum optimal. Kedua peningkatan aktifitas pariwisata pada ke tiga lokus yakni Labuan Bajo, Pulau Komodo dan Pulau Rinca belum disertai dengan kapasitas infrastruktur transportasi air. ketiga kurangnya evaluasi pelayanan, jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi secara terpadu dengan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi jalan, transportasi udara di wilayah Kabupaten Manggarai Barat dalam mendukung aktifitas pariwisata di Pulau Komodo dan Pulau Rinca; Keempat; analisis permintaan transportasi pada masing-masing zona terkait dengan rencana tata ruang wilayah kabupaten dan provinsi; Kelima; Pengkajian jenis dan jumlah kapal yang ideal untuk melayani pergerakan orang, barang dan kendaraan bermotor antar pulau dari Labuan Bajo ke Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Keenam; Rekomendasi jenis dan jumlah kapal ferry yang ideal untuk melayani Labuan Bajo - Pulau Komodo - Pulau Rinca.

Beberapa permasalahan tersebut di atas menjadi faktor pendorong percepatan pembangunan transportasi air serta arah kebijakan transportasi di wilayah tersebut dalam rangka mendukung pengembangan tujuan objek wisata ke Pulau Komodo dan Pulau Rinca.

BAB 2

HUBUNGAN TRANSPORTASI AIR DAN DESTINASI WISATA

A. TRANSPORTASI AIR

Sebelum membahas mengenai transportasi air dan destinasi wisata terlebih dahulu diuraikan tentang ilmu transportasi. Penjelasan tersebut terkait beberapa aspek tentang pergerakan transportasi sebagai jasa pelayanan publik. Adapun aspek yang akan dibahas yaitu; pengertian transportasi, moda transportasi pelayanan, sistem jaringan transportasi, peranan transportasi, permintaan dan penawaran jasa transportasi, jenis pergerakan berdasarkan tujuan, pemilihan moda yang digunakan dan pengembangan jasa transportasi. Adapun beberapa variabel di atas dapat menjadi landasan konsep dan teori dalam membahas mengenai transportasi air. Sedangkan pembahasan transportasi air akan mengikuti dan tidak terlepas dari alur pembahasan di atas.

1. Pengertian Transportasi

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industri. Menurut H. A. Abbas Salim (1993) pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang/komoditi berguna menurut waktu dan tempat (*time utility and place utility*). Dalam transportasi kita melihat dua kategori yaitu: **Pertama**, pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut; dan **Ke dua**, mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Beragam definisi transportasi yang dikemukakan oleh pakar di bidang transportasi. Menurut Kamaludin (1987) dalam Kadir (2008), Transportasi berasal dari kata Latin *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah dan *portare* berarti mengangkut

atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari satu tempat ke tempat lainnya. Menurut Tamin (1997), Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah, sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah. Menurut Morlok (1984), fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya. Dengan demikian, permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. (Morlok, 1984). Pada intinya, transportasi adalah suatu sistem yang memungkinkan terjadinya pergerakan dari satu tempat ke tempat lain. Fungsi sistem itu sendiri adalah untuk memindahkan suatu objek secara terpadu antar moda.

Memahami transportasi secara kesisteman tersebut akan memberikan pemikiran yang paradigmatik. Pemikiran tersebut penting agar dalam membangun transportasi selalu berorientasi pada integrasi antar moda. Keterpaduan antar moda yang kuat mendorong peningkatan kapasitas pembangunan ekonomi yang efisien dan efektif. Dalam konteks pembahasan transportasi air dengan memiliki dasar pemikiran tentang transportasi dapat memberikan alur pemikiran yang sistematik dan logis.

2. Moda Transportasi Pelayaran

Pelayaran merupakan moda angkutan yang paling efektif untuk angkutan barang jarak jauh dan dalam jumlah yang besar. Pelayaran dapat berupa pelayaran pantai, pelayaran antar pulau, pelayaran samudera ataupun pelayaran pedalaman melalui sungai atau pelayaran di danau. Di dalam pelayaran biaya terminal dan perawatan alur, merupakan komponen biaya paling tinggi, sedangkan biaya pelayarannya rendah. Ukuran kapal cenderung semakin besar pada koridor-koridor pelayaran utama, dimana pada tahun 1960 an ukuran kapal yang paling besar mencapai 100.000 dwt tetapi sekarang sudah mulai digunakan kapal tangker MV Knock Nevis 650 ribu ton dengan panjang 458 meter, draft 24,6 meter (*Explorepedia*, 2011).

Pelayaran antar pulau di Indonesia merupakan salah satu sarana transportasi dan komunikasi yang diandalkan untuk mewujudkan pembangunan nasional yang berwawasan nusantara. Tommy H. Purwaka menggambarkan dalam bukunya tentang Pelayaran Antar Pulau Indonesia menyatakan bahwa pelayaran yang tidak teratur antara daerah kuras dan daerah gemuk mencerminkan hubungan ketergantungan di bidang perdagangan antar pusat (*center*) dan daerah pinggiran (*periphery*). Pelayanan seperti itu menghambat pertukaran hasil-hasil ekonomi antara daerah pusat dan daerah pinggiran dan hal ini mengakibatkan kondisi-kondisi sosial dan ekonomi menjadi tidak serasi. Angkutan

penyeberangan merupakan salah satu bentuk sistem transportasi yang diperlukan untuk menghubungkan daerah-daerah yang dibatasi oleh perairan seperti laut, sungai maupun danau, sehingga dengan terpenuhinya kebutuhan transportasi antar wilayah yang dipisah oleh perairan tersebut, angkutan penyeberangan akan sangat menunjang pembangunan dan perkembangan wilayah yang bersangkutan. Penjelasan mengenai moda transportasi pelayaran, sebagaimana diutarakan oleh Siregar (2012) juga disebut sebagai “transportasi air”. Mengingat Indonesia dikenal sebagai Negara kepulauan seperti telah diuraikan di atas maka secara terus-menerus dibahas mengenai transportasi air dapat mendorong arah kebijakan ke depan mengenai transportasi air lebih tepat sasaran.

3. Sistem Jaringan Transportasi

Jaringan transportasi itu sendiri terdiri dari jaringan pelayanan dan jaringan prasarana. Jaringan pelayanan transportasi adalah susunan rute-rute pelayanan transportasi yang membentuk satu kesatuan hubungan. Sedangkan jaringan prasarana adalah serangkaian simpul yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas. Adapun hubungan jaringan prasarana dan ruang lalu lintas akan membentuk satu kesatuan. Simpul merupakan tempat yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, memuat dan membongkar barang, mengatur perjalanan sarana transportasi serta pemanduan antar moda. Dalam konteks bahasan tentang Lintas Pelabuhan Labuhan Bajo ke dan dari Pulau Komodo dan Pulau Rinca merupakan bagian dari sistem jaringan transportasi. Mengingat letak objek wisata “Komodo” berada di Pulau Komodo dan Pulau Rinca maka susunan rute pelayanan transportasi mulai dari simpul pelabuhan Labuhan Bajo dan menuju simpul Pulau Komodo dan atau sekaligus ke Pulau Rinca.

4. Peranan transportasi

Menurut H. A. Abbas Salim ((1993) transportasi mempunyai pengaruh yang besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi dan sosial politik suatu Negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi Negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*Rate of Growth*). Salah satu pakar transportasi Abbas Salim dan juga pakar lainnya banyak yang memberikan pandangan bahwa peran transportasi sangat besar bagi kehidupan masyarakat. Seperti John Black dan Parikesit () bahwa transportasi mampu membuka daerah yang terisolir dan menjadi bahan pengambilan keputusan dalam pembangunan ekonomi. Demikian pula terkait dengan perkembangan teknologi transportasi, peran transportasi semakin memberikan efisiensi dan efektifitas bagi kehidupan masyarakat. Pandangan tersebut seperti yang disampaikan Susantono (2014) “Tak hanya di Indonesia, transportasi secara global pun sedang mengalami perubahan. Kemajuan teknologi mulai menciptakan berbagai jenis alat angkut yang besar, lebih cepat dan lebih efisien. Konvergensi antara teknologi informasi dan transportasi semakin mendorong percepatan implementasi sistem transportasi berbasis teknologi. Menyardingkan pendapat beberapa ahli transportasi semakin menyadari bahwa transportasi sebagai alat sangat berperan dalam mendorong kemajuan peradaban

umat manusia. Bahkan ketika kita berjalan jalan di objek wisata komodo yang berada di Pulau Komodo dan Pulau Rinca dengan alat transportasi air yang memadai wilayah yang terpencil semakin dikenal di dunia.

5. Permintaan dan Penawaran Jasa Transportasi

Kebutuhan akan jasa transportasi ditentukan oleh barang dan penumpang yang akan diangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Jumlah kapasitas angkutan yang tersedia dibandingkan dengan kebutuhan sangat terbatas, di samping itu permintaan terhadap jasa transportasi merupakan *derived demand*. Untuk mengetahui beberapa permintaan akan jasa angkutan sebenarnya (*actual demand*) perlu dianalisis permintaan akan jasa transportasi antara lain:

a. Pertumbuhan Penduduk

Pertumbuhan penduduk suatu daerah akan membawa pengaruh terhadap jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan (perdagangan, pertanian, perindustrian, dan sebagainya).

b. Pembangunan Wilayah dan Daerah

Dalam rangka pemerataan dan penyebaran penduduk di seluruh pelosok Indonesia, transportasi sebagai sarana dan prasarana penunjang untuk memenuhi kebutuhan akan jasa angkutan harus dibarengi dengan program pembangunan guna memenuhi kebutuhan tersebut.

c. Analisis dan Proyeksi Permintaan Jasa Transportasi

Analisis terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan akan jasa transportasi dilakukan agar dapat menutupi kebutuhan akan jasa angkutan yang diperlukan oleh masyarakat pengguna.

Seperti diuraikan di atas bahwa kebutuhan transportasi semakin meningkat seiring dengan penambahan jumlah penduduk termasuk penyebarannya dan juga pembangunan di wilayah atau daerah. Misalnya meningkatnya pembangunan daerah wisata di Pulau Komodo dan Pulau Rinca karena ada objek wisata yang menarik yaitu “binatang Komodo”. Daerah pertumbuhan tersebut sudah barang tentu akan meningkatkan permintaan dan penawaran jasa transportasi. Meskipun saat ini penawaran jasa transportasi relatif terbatas namun permintaan jasa transportasi meningkat tajam dari kunjungan wisatawan asing dan domestik. Oleh karena itu transportasi air menuju pulau Komodo dan Pulau Rinca masih relatif mahal. Untuk itu kehadiran peran pemerintah dalam membangun dan mengembangkan sarana dan prasarana transportasi air sangat diharapkan oleh masyarakat di wilayah tersebut. Sebab dengan tersediannya sarana transportasi air tidak hanya untuk keperluan kunjungan wisata saja. Akan tetapi dampak ikutannya yaitu mobilitas penduduk wilayah tersebut juga meningkat dengan biaya yang terjangkau.

6. Jenis Pergerakan Berdasarkan Tujuan

Berdasarkan waktu, saat suatu kegiatan dilakukan baik kegiatan yang dilakukan secara rutin maupun yang tidak dilakukan secara rutin untuk menentukan jenis perjalanan/kegiatan penduduk yang beragam dan multi dimensi dikelompok oleh Nasution (1990) ke dalam:

- a. Kegiatan penduduk yang dikaitkan dengan sumber daya (kebutuhan hidup) diwujudkan dengan kegiatan ekonomi yang bertujuan untuk peningkatan kesejahteraan yang berupa:
 - 1) Usaha produksi
 - 2) Cara berkonsumsi
 - 3) Distribusi (berdagang)
- b. Kegiatan penduduk yang dikaitkan dengan kegiatan sosial seperti:
 - 1) Hubungan berkeluarga (masyarakat)
 - 2) Pendidikan
 - 3) Kesehatan
 - 4) Agama
 - 5) Pemerintahan
 - 6) Rekreasi, dan lain-lain
- c. Kegiatan penduduk yang berhubungan dengan ruang (spasial), dapat berupa:
 - 1) Penambahan penduduk
 - 2) Urbanisasi, migrasi dan sejenis lainnya
 - 3) Tata guna lahan (penzanaan) atau pembentukan kawasan baru
 - 4) Perkembangan wilayah

Aspek bahasan lain yaitu jenis pergerakan transportasi berdasarkan tujuan. Bahasan ini juga termasuk aspek penting dalam bahasan ilmu transportasi. Berbagai jenis pergerakan manusia didorong oleh tujuan masing-masing orang. Pergerakan orang dan juga barang seperti diuraikan di atas mencakup berbagai macam ragam tujuan. Adapun Bahasan ini terkait dengan kegiatan penduduk yang melakukan kegiatan “rekreasi”. Artinya bahwa tujuan “rekreasi” tidak terlepas dari dimensi kehidupan manusia. Sebagai refleksi aktualisasi diri manusia dalam mencari keseimbangan yaitu salah satunya berekreasi. Secara umum rekreasi merupakan jenis perjalanan menuju suatu objek yang menarik perhatian untuk dikunjungi. Perjalanan tersebut bisa berjarak pendek namun juga bisa perjalanan yang mencapai ribuan kilometer. Rekreasi menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca untuk melihat “binatang Komodo” juga memiliki unsur rekreasi yakni upaya mencari kepuasan batin. Kegiatan perjalanan tersebut sudah barang tentu menimbulkan permintaan atau demand terhadap jasa transportasi. Lokasi untuk melihat “binatang Komodo” di wilayah terpencil membutuhkan permintaan masyarakat terutama sarana transportasi air. Destinasi wisata ke Pulau Komodo dan Pulau Rinca semakin meningkat. Tidak hanya menarik perhatian wisatawan asing tetapi juga wisatawan domestik. Kondisi tersebut tidak terlepas dari promosi yang gencar sehingga objek wisata komodo sudah mendunia. Meningkatnya tujuan wisata ke Pulau Komodo dan Pulau Rinca merupakan keniscayaan memerlukan perhatian pemerintah secara serius untuk mengembangkan infrastruktur transportasi air.

7. Profil Perjalanan

Setiap bentuk perjalanan dihitung dengan menggunakan jumlah perjalanannya yang dapat digunakan sebagai angka untuk mengukur jumlah penduduk yang melakukan perjalanan (kebutuhan akan jasa transportasi) dari zona asal ke zona tujuan. Menurut Golany (1976) perencanaan transportasi (dalam memprediksi jumlah kebutuhan perjalanan) merupakan bagian yang paling utama dalam perencanaan wilayah secara keseluruhan, Golany menyebutkan ada 5 (lima) kegiatan penduduk yang berhubungan dengan penataan ruang yang sangat berperan dalam menentukan bentuk/profil perjalanan. Kelima kegiatan itu adalah:

- Pemukiman (kegiatan berdomisili);
- Kawasan tempat bekerja (kegiatan ekonomi);
- Kawasan pusat perbelanjaan (kegiatan konsumsi/berbelanja);
- Kawasan wisata (kegiatan berwisata) dan;
- Kawasan pendidikan (kegiatan bersekolah).

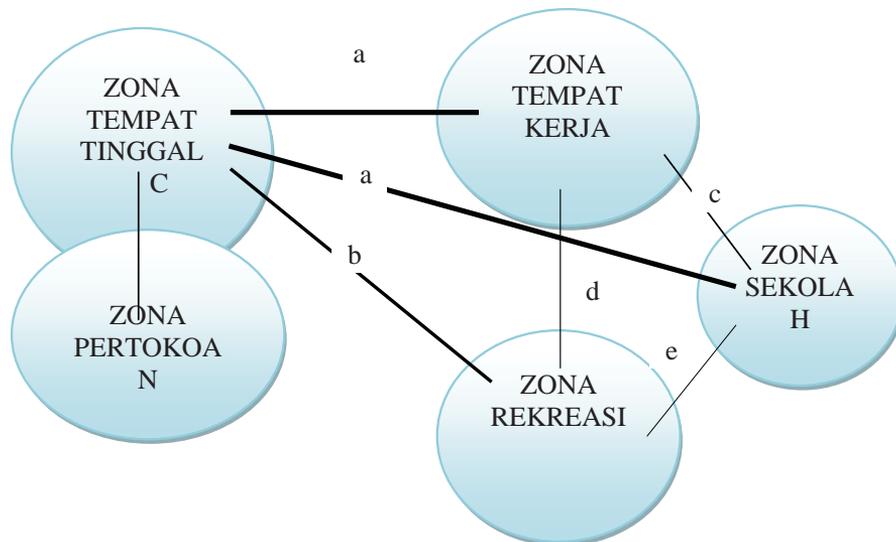
Secara lebih jelas profil perjalanan tersebut dapat dilihat pada Tabel. 2.1

Tabel. 2.1.
Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan

NO	JENIS KEGIATAN	PROFIL PERJALANAN	KEPERLUAN PERJALAN	TEKNOLOGI
KEGIATAN EKONOMI				
1	Usaha produksi (mencari nafkah, bisnis)	Perjalanan ekonomi Perjalanan bisnis	Ke dan dari kantor, Pabrik dan tempat mencari nafkah lainnya	Tiap profil perjalanan ini dihitung jumlah kebutuhan perjalanannya, serta waktu kapan terjadi jumlah perjalanan yang paling banyak
2	Konsumsi	Perjalanan belanja	Ke dan dari pusat-pusat perbelanjaan	
3	Berdagang	Perjalanan bisnis	Ke dan dari toko, pasar dan lain-lain	
KEGIATAN SOSIAL				
1	Hubungan berkeluarga dan bermasyarakat	Perjalanan sosial	Ke dan dari tempat kegiatan sosial	
2	Pendidikan	Perjalanan sekolah	Ke dan dari sekolah/kampus	
3	Budaya	Perjalanan budaya	Ke dan dari tempat yang berkaitan dengan kebudayaan	
4	Agama	Perjalanan ibadah	Ke dan dari tempat ibadah	

NO	JENIS KEGIATAN	PROFIL PERJALANAN	KEPERLUAN PERJALAN	TEKNOLOGI
5	Kesehatan	Perjalanan berobat	Ke dan dari rumah sakit atau balai pengobatan lainnya	
6	Pemerintahan Politik	Perjalanan politik	Ke dan dari gedung-gedung pemerintah atau tempat berpolitik lainnya	
7	Rekreasi	Perjalanan wisata	Ke dan dari objek-objek wisata dan tempat hiburan lainnya	
TATA RUANG				
	Pertambahan penduduk, urbanisasi, migrasi, penzanaan lahan, perkembangan wilayah, zona dan lain-lain	Perjalanan antar tata guna lahan, antar zona/ kawasan dan sejenisnya	Ke dan dari terminal bus Ke dan dari stasiun KA Ke dan dari pelabuhan laut dan sungai Ke dan dari bandara Ke dan dari kawasan bisnis, kompleks perhotelan dan sebagainya Ke dan dari lokasi pertanian, perkebunan, pertambangan, perikanan dan lain-lain Ke dan dari kawasan industri dan lain-lain	

Secara lebih jelas pergerakan antar zona tersebut digambarkan secara lebih gamblang pada Gambar 2.1



Gambar 2.1. Pola Perjalanan antar zona yang berbeda dalam ruang kota

Keterangan:

- a = Volume perjalanan sangat tinggi
- b = Volume perjalanan tinggi
- c = Volume perjalanan sedang
- d = Volume perjalanan rendah
- e = Volume perjalanan sangat rendah

Seperti diuraikan di atas bahwa bentuk perjalanan dan juga tujuan yang dikehendaki akan dapat diketahui profil perjalanan. Sebagaimana disebutkan profil perjalanan, sangat ditentukan oleh kegiatan penduduk. Jenis kegiatan penduduk yaitu; kegiatan penduduk yang dapat dibagi dalam zona. Jenis zona tersebut anatar lain; zona tempat tinggal, zona tempat kerja, zona sekolah, zona pertokoan dan zona rekreasi. Masing-masing zona tersebut memiliki karakteristik pola, jenis dan waktu perjalanan. Sebagai contoh zona tempat tinggal menuju zona tempat kerja dan zona sekolah memiliki volume perjalanan yang tertinggi. Secara empiristik di kota kota besar maupun sedang atau kota kecil dua zona tersebut terbukti memiliki volume perjalanan yang tinggi. Walaupun puncak tertinggi dialami pada saat jam sibuk atau peek session. Oleh sebab itu perlu dilakukan rekayasa lalu lintas. Demikian pula dalam berbagai catatan zona rekreasi atau pariwisata memiliki volume perjalanan yang tinggi. Terutama pada hari tertentu seperti hari libur atau long week end dipastikan zona pariwisata akan dipenuhi para wisatawan. Berbeda zona pariwisata di Pulau Komodo dan Pulau Rinca, sarana transportasi hanya transportasi air, karena wilayah tersebut tidak memiliki akses angkutan jalan raya. Oleh sebab itu volume perjalanan terjadi disekitar pelabuhan yang berada di Labuhan Bajo, Pulau Komodo dan Pulau Rinca itu sendiri. Dengan demikian profil perjalanan destinasi wisata ke Pulau Komodo dan Pulau Rinca memiliki profil perjalanan dengan transportasi air.

8. Moda Transportasi Berdasarkan Jangkauan Wilayah Pelayanan

Transportasi tidak dibatasi oleh wilayah administratif suatu daerah dan negara. Suatu jangkauan transportasi dapat terjadi pada titik yang paling dekat dan dapat pula terjadi pada titik paling jauh. Namun pergerakan orang dan barang pada umumnya berdasarkan pada zona asal dan tujuan. Secara umum, jangkauan wilayah pelayanan transportasi dapat dilihat secara geografis berdasarkan administratif suatu wilayah adalah: jangkauan lokal, regional, nasional, dan internasional, seperti Tabel 2.2.

Tabel. 2.2.
Bentuk Moda Transportasi Menurut Jangkauan Wilayah Pelayanan (Geografis Administrasi)

No.	Jangkauan (wilayah pelayanan)		Moda Transportasi	Bentuk-bentuk alat transportasi secara fisik
	Hierarki Kewilayaan	Batas Administrasi		
1.	Lokal	Desa ke Kota	Moda transportasi lokal atau moda transportasi desa dan kota	Minibus (angkutan pedesaan), sepeda, sepeda motor, gerobak, minibus (angkutan perkotaan), bus kota, pejalan kaki, bemo, bajaj, kapal sungai, danau, kereta api, taksi, becak, becak motor, truk dalam kota dan lain-lain
2.	Regional	Dalam provinsi	Moda transportasi regional atau moda transportasi antar kota dalam provinsi (AKDP)	Bus sedang/besar, truk sedang/besar, kereta api, kapal sungai, danau, penyeberangan, kapal laut, pesawat terbang dan lain-lain
3.	Nasional	Antar Provinsi	Moda transportasi nasional atau moda transportasi antar kota antar provinsi (AKAP)	Bus sedang/besar, truk sedang/besar, kereta api, kapal sungai, danau, penyeberangan, kapal laut, pesawat terbang dan lain-lain
4.	Internasional	Antar negara	Moda transportasi internasional atau moda transportasi lintas batas	Bus sedang/besar, truk sedang/besar, kapal laut, pesawat terbang dan lain-lain

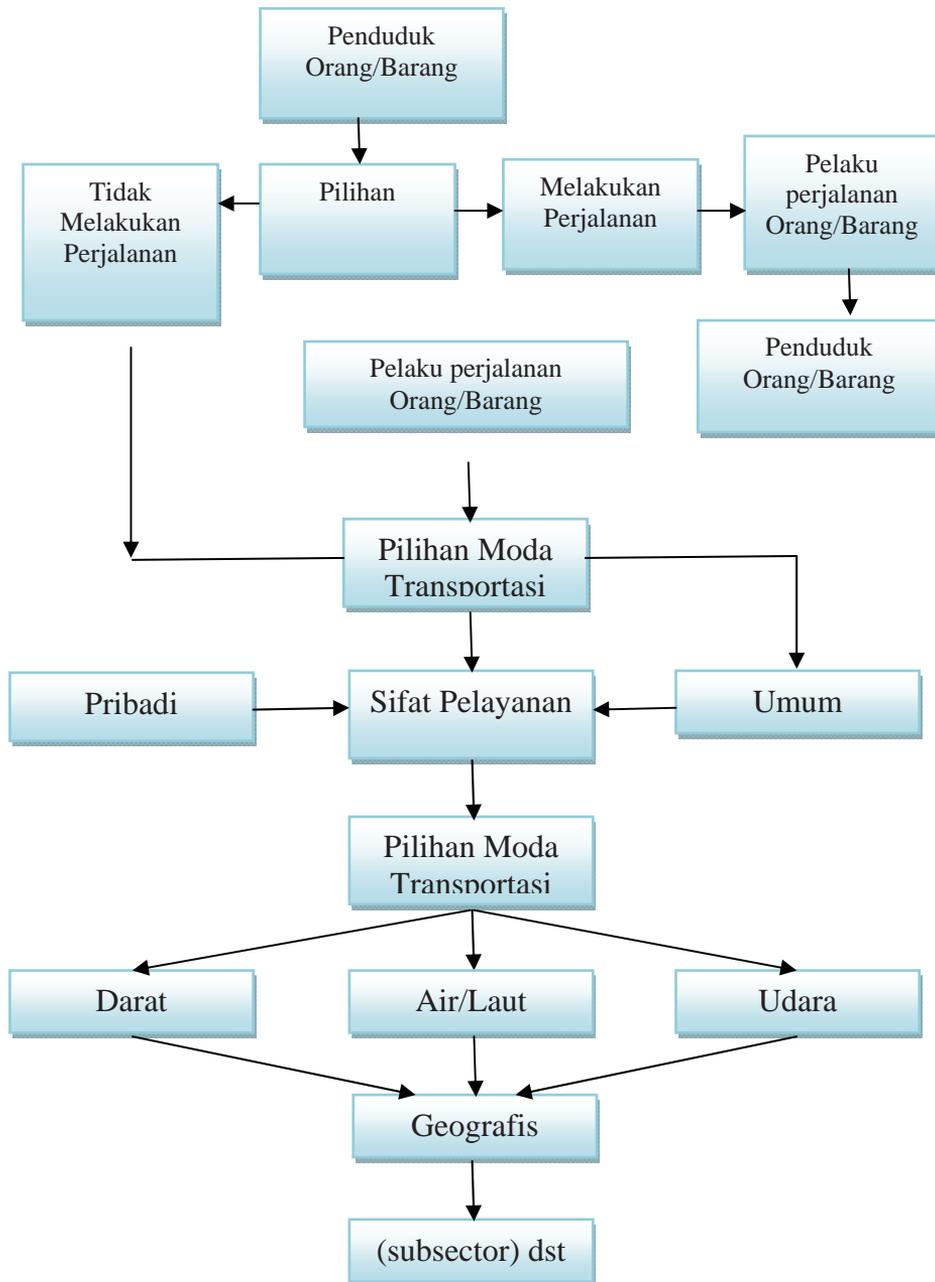
Berdasarkan uraian di atas salah satu kalimat yang menarik yaitu “transportasi” tidak dibatasi oleh wilayah administrasi. Pada hakekatnya jangkauan wilayah pelayanan jasa transportasi sangat luas dan dapat menembus batas wilayah antar negara. Namun secara hirarkhi wilayah dapat dibagi menjadi wilayah lokal, regional, nasional dan internasional. Maksud tidak dibatasi oleh wilayah administrasi, artinya layanan jasa transportasi bergerak tanpa sekat wilayah tetapi pergerakan transportasi tergantung permintaan tujuan sesuai yang telah ditetapkan. Akan tetapi untuk mengidentifikasi perbedaan jenis hirarkhi kewilayahan dibagi dalam jarak tertentu misalnya lokal jarak antara desa-menuju kota. Regional jarak yang menghubungkan antar kota dalam provinsi. Nasional jarak yang menghubungkan antar provinsi. Sedangkan internasional jarak perjalanan yang menghubungkan antar negara. Dalam peraturan perundangan di Indonesia terutama bidang

LLAJ memberikan termonologi jaringan hirearki lokal disebut moda transportasi lokal atau desa ke kota. Regional disebut moda transportasi antar kota dalam provinsi (AKDP). Nasional disebut moda transportasi antar kota antar provinsi (AKAP). Internasional disebut moda transportasi antar negara. Sedang masing-masing hirearkhi wilayah tersebut memiliki ciri-ciri alat transportasi yang digunakan. Terkait dengan transportasi air di wilayah Manggarai Barat Nusa Tenggara Timur memiliki zona pariwisata yang terletak di Pulau Komodo dan Pulau Rinca termasuk jangkauan wilayah pelayanan transportasi bersifat nasional dan bahkan internasional. Secara nasional karena kunjungan wisatawan dari berbagai penjuru wilayah nusantara. Sedang bersifat internasional karena wisatawan tersebut datang dari manca negara. Oleh sebab itu alat transportasi yang digunakan yaitu pesawat terbang dan transportasi air yakni kapal ferry. Sebab letak destinasi wisata melihat “binatang Komodo” terletak di Pulau Komodo dan Pulau Rinca hanya bisa dilalui dengan transportasi air.

9. Pemilihan Moda Yang Akan Digunakan

Dari sekian banyak moda transportasi yang sudah dikemukakan tentu tidak seluruhnya dapat digunakan sekaligus dalam waktu yang bersamaan. Untuk itu diperlukan pilihan dalam penggunaannya. Pilihan penggunaan salah satu moda transportasi sangat ditentukan oleh banyak faktor dan variabel, di antaranya ialah keadaan pelaku perjalanan, keadaan sistem atau moda transportasi yang akan digunakan, keadaan lingkungan perjalanan, keadaan wilayah, dan variabel-variabel lainnya.

Gambar 2.2.
Proses memilih antara melakukan perjalanan dengan tidak melakukan perjalanan



Gambar 2.3.
Proses pemilihan moda transportasi oleh pelaku perjalanan (orang/barang)

Melihat destinasi wisata Komodo terletak di wilayah yang dibatasi oleh laut yaitu Pulau Komodo dan Pulau Rinca maka pilihan moda transportasi melalui udara dan laut. Penggunaan moda transportasi udara karena letak geografis menuju tujuan wisata terdekat hanya dengan pesawat udara yaitu ke kabupaten Manggarai Barat. Sedang dari Manggarai Barat terdapat pelabuhan yaitu pelabuhan Labuhan Bajo sebagai titik pusat perjalanan menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Kedua pulau tersebut hanya bisa di jangkau dengan menggunakan transportasi air yaitu Kapal Ferry. Di kedua pulau itulah yakni Komodo dan Pulau Rinca di huni binatang purba “komodo”. Binatang purba tersebut telah menjadi legenda dunia dan termasuk salah satu keajaiban dunia selain Candi Borobudur.

10. Pengembangan Jaringan Transportasi

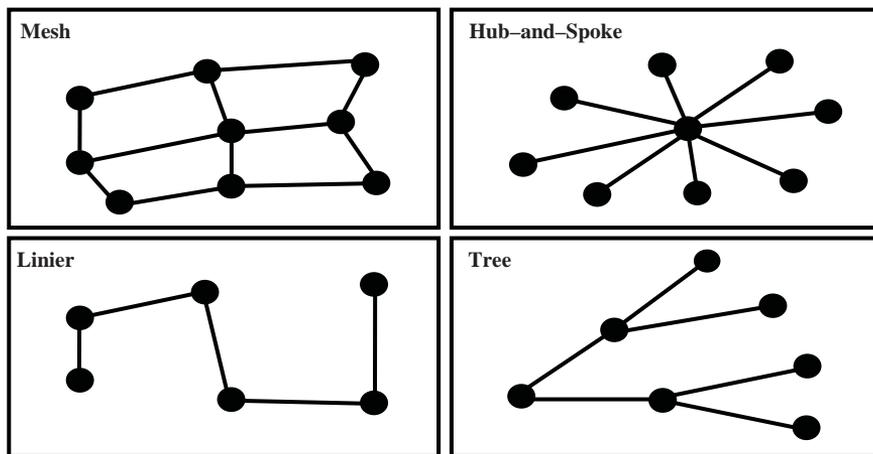
Menurut Fidel Miro (2011), Pengembangan jaringan pelayanan transportasi laut diarahkan pada jaringan pelayanan antar provinsi, antar pulau dan antar Negara dengan memanfaatkan sarana bantu navigasi pelayaran untuk kelancaran dan keselamatan pelayaran. Pengembangan jaringan transportasi, tidak dapat dilepaskan dari dua karakteristik wilayah yang interaksi kepulauannya relatif dominan dan jaringan antar pulau-pulainya, baik besar (*major*) dan kecil (*minor*), secara internal dan eksternal dengan wilayah atau Provinsi lainnya secara nasional, seperti yang didefinisikan oleh **Nowles (2000)**. Definisi transportasi antar-pulau (*inter-island shipping*) secara mendasar dirujuk dari *American Shipping act (US John Act) 1920* adalah pola pelayaran dalam sebuah wilayah yang intensitas domestik antar pantai (*coastal*) lebih dominan dibanding dengan pelayaran antar samudera (*ocean-going*). Pola operasi transportasi antar pulau oleh **Nowles (2000)** dapat bersifat internal (interaksi di dalam pulau), interaksi antarpulau kecil, dan interaksi pulau besar.

Lebih lanjut, menurut **Blum & Dudley (2001)** struktur angkutan antar-pulau (*interisland*) atas berbagai moda secara umum (makro) lebih mengambil pola tersentralisasi ataupun bila telah terbentuk kawasan-kawasan utama dan pendukung dalam sebuah gugus pulau, maka interaksi jaringan transportasi yang ada lebih bersifat terdesentralisasi.

Direkomendasikan lebih lanjut oleh **Rodrigues (2003)**, pola ini akan berkembang menjadi pola terdistribusi jika perkembangan ekonomi yang ditimbulkan oleh bangkitan-tarikan barang dan jasa serta mobilisasi penumpang yang semakin tinggi intensitasnya. Namun, orientasi perkembangan jaringan transportasi kepulauan (yang didukung oleh moda laut, udara, dan penyeberangan yang kuat) juga mengadopsi dua orientasi interaksi antar-pulainya, yaitu bersifat sentrifugal yang berkarakter melakukan pergerakan ke luar, dan sebaliknya bersifat lebih secara internal yang dikenal dengan orientasi aliran (*flow*) yang sentripetal. Sementara tipe jaringan transportasi yang terbentuk akibat aliran trafik berbagai tipe kargo atau penumpang, umumnya terdiri empat pola, yaitu bentuk jaringan tangkap (*mesh*), sarang laba-laba (*hub-spoke*), linier, dan pola pohon (*tree*), seperti yang diintroduksi oleh **Black (2000)**.

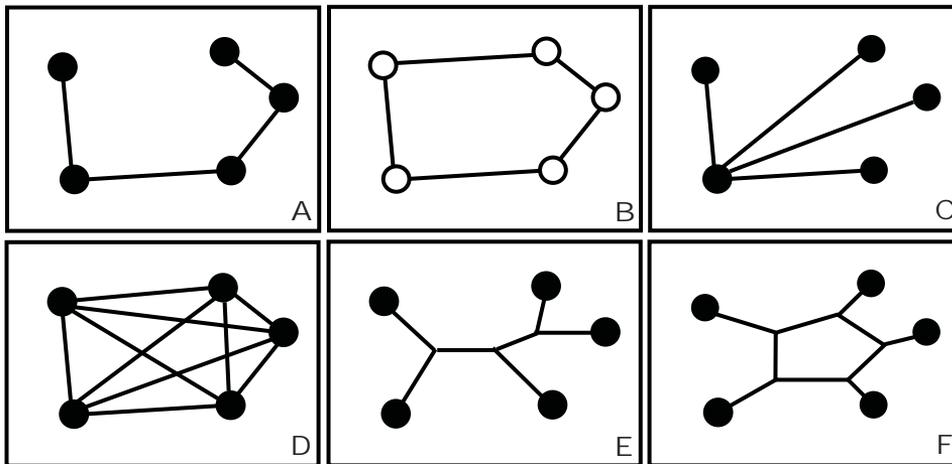
Rodrigues (2003) dan Black (2000) mengkombinasikan konsep tipe jaringan dan perilakunya ke dalam sebuah teori perkembangan jaringan transportasi khususnya untuk

mengembangkan teori transportasi antar pulau yang dikembangkan Nowles (2000). Sintesis yang direkomendasikan Rodrigues (2003) dan Black (2000), mendorong pola yang menciptakan panjang rute transportasi yang semakin minimal dan interaksi jaringan yang semakin kompleks guna memberikan kinerja transportasi yang lebih efisien serta efektif sekaligus melipatgandakan kapasitas transportasi dengan rentang waktu yang sama. Hal ini dapat dicapai jika diterapkan strategi konsolidasi kargo barang yang dapat memungkinkan skala ekonomi biaya transportasi sekaligus logistik yang lebih kompetitif, baik secara internal dan eksternal.



Gambar 2.4:
Tipe Jaringan Transportasi Berdasarkan Trafik Muatan Menurut Black (2000)

Faktor lain yang juga dapat dilakukan adalah dengan mengembangkan jaringan prasarana transportasi seperti pelabuhan, dermaga penyeberangan, bandara udara, dan terminal darat yang saling berkaitan (terkoneksi). Sementara jaringan prasarana/ infrastruktur juga perlu menjadi bagian penting dalam jaringan layanan (rute) moda transportasi, karena wilayah prasarana merupakan node atau lokus yang menjadi interface antar zona aksesibilitas dan moda transportasi. Jaringan prasarana yang didukung oleh moda transportasi yang semakin efisien maka perubahannya berpola A-B-C, sedangkan pengembangan akibat kawasan berpola D-E-F (Gambar 2.2).



Gambar 2.5:

Pola Pengembangan Jaringan Transportasi Menurut Black (2000) dan Rodrigues (2003)

Catatan:

- A. Tipe jaringan terbuka;
- B. Tipe tertutup (*closed*);
- C. Tipe episentris;
- D. Tipe terkoneksi;
- E. Tipe terkoneksi terbatas (rute bersama);
- F. Tipe jaringan terkoneksi lewat kawasan utama.

Konektivitas sebagai kata benda yang berarti: *the quality, state, or capability of being connective or connencted<connectivity of surface>; especially: the ability to connect to or communicate with another computer or computer system (Merriem-Webster Dictionary)*. Konektivitas dua lokasi atau lebih merupakan bagian dari keberadaan transportasi atau perangkutan, dan diwujudkan dari adanya perpindahan orang dan atau barang dari/ke lokasi yang lain. Sesuatu yang menghubungkan lokasi asal dengan lokasi tujuan perjalanan dapat berupa jalan (untuk moda angkutan darat), trayek (untuk moda angkutan air, sungai, danau, laut), rute (untuk moda udara), dan lintasan rel (untuk moda angkutan kereta api). Untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, memuat dan membongkar barang, mengatur perjalanan sarana transportasi serta pemanduan antar moda maka pergerakan angkutan barang dan orang akan berjalan mengikuti pola trayek yang telah ditetapkan.

Berdasarkan penjelasan yang mendalam mengenai pengembangan jaringan transportasi dari para ahli di atas menunjukkan bahwa membangun jaringan transportasi antar moda dan jaringan yang terkoneksi tidak mudah untuk mewujudkannya. Pada hakekatnya jika antar moda bisa saling terkoneksi akan semakin efisien dalam pergerakan transportasinya. Akan tetapi jika masih bersifat parsial maka akan semakin tidak efisien atau mahal. Melihat letak geografis Pulau Komodo dan Pulau Rinca, jaringan transportasi belum saling terkoneksi atau masih bersifat parsial. Kondisi transportasi air di wilayah

tersebut belum didukung oleh infrastruktur yang memadai sebagai destinasi wisata yang berskala dunia. Pada kenyataannya hasil survei di Lintas Pelabuhan Bajo menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca belum didukung sarana Kapal Ferry yang bersifat regular dan diselenggarakan oleh pemerintah. Untuk itu menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca masih bersifat eksklusif. Artinya hanya orang yang mampu saja yang bisa berwisata melihat “Komodo”. Sebab pengembangan jaringan transportasi air di wilayah tersebut selain belum terkoneksi juga belum terjadwal atau pelayaran yang bersifat regular.

11. Transportasi Air Sebagai Pilihan Pelayanan Jasa Transportasi

Setelah diuraikan cukup mendalam mengenai ilmu transportasi di atas, dimaksudkan untuk melengkapi penjelasan tentang “transportasi air”. Menurut Elly Sinaga (2014) mengatakan tentang Transportasi Air, bahwa “transportasi air “merupakan sarana penting dalam kehidupan berbangsa, terutama untuk memfasilitasi pergerakan warga antar pulau atau wilayah yang terpisahkan oleh sungai atau laut. Keberadaan transportasi air, baik itu sungai, selat maupun laut dapat mempererat jalinan komunikasi antar wilayah dan sekaligus menunjang pertumbuhan perekonomian masyarakat yang bersangkutan. Pendapat di atas memberikan pengertian bahwa transportasi air disamping mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah setempat tetapi juga mampu membangun jaringan komunikasi antar wilayah. Demikian pula lintas Pelabuhan Bajo menuju Pulau Komodo dan Pulau Rinca merupakan lintasan menggunakan transportasi air bertujuan terwujudnya pertumbuhan ekonomi dan meningkatnya komunikasi antar wilayah dikawasan tersebut. Keberadaan objek wisata “komodo” sudah barang tentu akan lebih banyak menarik kunjungan wisatawan baik luar negeri atau domestik jika fasilitas transportasi air kondisinya semakin baik. Artinya jika sarana dan prasarana transportasi air ditingkatkan kapasitasnya baik oleh pemerintah dan pihak ketiga dipastikan memberikan manfaat yang banyak terhadap pertumbuhan masyarakat dikawasan tersebut.

B. DESTINASI WISATA

1. Pengertian Pariwisata

Pembangunan kepariwisataan diperlukan untuk mendorong pemerataan kesempatan berusaha dan memperoleh manfaat serta mampu menghadapi tantangan perubahan kehidupan lokal, nasional dan global.

Pembangunan kepariwisataan provinsi diselenggarakan dengan berorientasi pada pemerataan pertumbuhan ekonomi, peningkatan kesempatan kerja, pengurangan kemiskinan, serta pelestarian dan lingkungan.

Wisata menurut Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara.

Selanjutnya Undang-undang Kepewarisataan mewajibkan kepada Pemerintah dan Pemerintah Daerah untuk memberikan kemudahan yang mendukung kunjungan wisatawan serta memberikan informasi dan/atau peringatan yang dapat diterapkan dalam sebuah sistem informasi layanan transportasi antar pulau dalam mendukung pariwisata di Kabupaten Manggarai Barat.

2. Daya Dukung Kawasan Wisata

Daya dukung sebuah kawasan wisata didefinisikannya sebagai *level* kehadiran wisatawan yang menimbulkan dampak pada masyarakat setempat, lingkungan, dan ekonomi yang masih dapat ditoleransi baik oleh masyarakat maupun wisatawan itu sendiri dan memberikan jaminan *sustainability* pada masa mendatang. Cooper *et al* (1993:95) lebih memberi tekanan pada kehadiran wisatawan dari pada jumlah wisatawan karena menurutnya *level* kehadiran lebih tepat dipakai sebagai pendekatan bagi sejumlah faktor seperti lama tinggal (*length of stay*), karakteristik wisatawan, konsentrasi wisatawan pada okasi geografis tertentu dan derajat musiman kunjungan wisatawan.

Konsep daya dukung objek wisata juga dikemukakan oleh Mathieson & Wall (1982:21) yakni bahwa daya dukung objek wisata adalah kemampuan areal (kawasan) objek wisata yang dapat memenuhi kebutuhan wisatawan secara “maksimum” tanpa merubah kondisi fisik lingkungan dan tanpa penurunan kualitas yang dirasakan oleh wisatawan selama melakukan aktivitas wisata. Penggunaan kata “maksimum” pada definisi di atas dinilai memiliki tendensi makna yang sama dengan kata “optimum” pada definisi Soemarwoto (1997:206) karena adanya batasan “tanpa penurunan kualitas yang dirasakan oleh wisatawan”.

Daya dukung objek wisata menurut konsep Mathieson & Wall (1982:21) berorientasi pada pemenuhan kepuasan berwisata dan pencegahan dampak negatif pada lingkungan yang mungkin timbul. Pengelompokan wisatawan untuk menikmati suatu produk wisata pada tempat dan waktu tertentu dapat dijadikan informasi mengenai daya dukung objek wisata. Dengan kata lain daya dukung objek wisata dimanifestasikan pada banyaknya wisatawan yang berkunjung pada suatu objek wisata persatuan luas persatuan waktu (dengan catatan baik luas maupun waktu umumnya tidak dapat dirata-ratakan karena penyebaran wisatawan dalam ruang dan waktu yang tidak merata) (Soemarwoto, 1997:310-317 dalam Umar, 2013).

3. Teori Pusat Pertumbuhan

Pusat pertumbuhan dapat terbentuk di suatu wilayah. Terbentuknya pusat pertumbuhan dapat terjadi secara alami atau dengan perencanaan.

a. Teori Polarisasi Ekonomi

Teori polarisasi ekonomi dikemukakan oleh Gunar Myrdal. Menurut Myrdal, setiap daerah mempunyai pusat pertumbuhan yang menjadi daya tarik bagi tenaga buruh dari pinggiran. Pusat pertumbuhan tersebut juga mempunyai daya tarik terhadap

tenaga terampil, modal, dan barang-barang dagangan yang menunjang pertumbuhan suatu lokasi. Demikian terus-menerus akan terjadi pertumbuhan yang makin lama makin pesat atau akan terjadi polarisasi pertumbuhan ekonomi (*polarization of economic growth*).

Teori polarisasi ekonomi Myrdal ini menggunakan konsep pusat-pinggiran (*coreperiphery*). Konsep pusat-pinggiran merugikan daerah pinggiran, sehingga perlu di atasi dengan membatasi migrasi (urbanisasi), mencegah keluarnya modal dari daerah pinggiran, membangun daerah pinggiran, dan membangun wilayah pedesaan.

Adanya pusat pertumbuhan akan berpengaruh terhadap daerah di sekitarnya. Pengaruh tersebut dapat berupa pengaruh positif dan negatif. Pengaruh positif terhadap perkembangan daerah sekitarnya disebut *spread effect*. Contohnya adalah terbukanya kesempatan kerja, banyaknya investasi yang masuk, upah buruk semakin tinggi, serta penduduk dapat memasarkan bahan mentah. Sedangkan pengaruh negatifnya disebut *backwash effect*, contohnya adalah adanya ketimpangan wilayah, meningkatnya kriminalitas, kerusakan lingkungan, dan lain sebagainya.

b. Teori Kutub Pertumbuhan

Konsep kutub pertumbuhan (*growth pole concept*) dikemukakan oleh Perroux, seorang ahli ekonomi Prancis (1950). Menurut Perroux, kutub pertumbuhan adalah pusat-pusat dalam arti keruangan yang abstrak, sebagai tempat memancarnya kekuatan-kekuatan sentrifugal dan tertariknya kekuatan-kekuatan sentripetal. Pembangunan tidak terjadi secara serentak, melainkan muncul di tempat-tempat tertentu dengan kecepatan dan intensitas yang berbeda. Kutub pertumbuhan bukanlah kota atau wilayah, melainkan suatu kegiatan ekonomi yang dinamis. Hubungan kekuatan ekonomi yang dinamis tercipta di dalam dan di antara sektor-sektor ekonomi.

Contoh: industri baja di suatu daerah akan menimbulkan kekuatan sentripetal, yaitu menarik kegiatan-kegiatan yang langsung berhubungan dengan pembuatan baja, baik pada penyediaan bahan mentah maupun pasar. Industri tersebut juga menimbulkan kekuatan sentrifugal, yaitu rangsangan timbulnya kegiatan baru yang tidak berhubungan langsung dengan industri baja.

c. Teori Pusat Pertumbuhan

Teori pusat pertumbuhan dikemukakan oleh Boudeville. Menurut Boudeville (ahli ekonomi Prancis), pusat pertumbuhan adalah sekumpulan fenomena geografis dari semua kegiatan yang ada di permukaan Bumi. Suatu kota atau wilayah kota yang mempunyai industri populasi yang kompleks, dapat dikatakan sebagai pusat pertumbuhan. Industri populasi merupakan industri yang mempunyai pengaruh yang besar (baik langsung maupun tidak langsung) terhadap kegiatan lainnya.

d. Teori Tempat Sentral

Teori tempat sentral dikemukakan oleh Walter Christaller (1933), seorang ahli geografi dari Jerman. Teori ini didasarkan pada lokasi dan pola persebaran permukiman dalam ruang. Dalam suatu ruang kadang ditemukan persebaran pola permukiman desa dan kota yang berbeda ukuran luasnya. Teori pusat pertumbuhan dari Christaller ini diperkuat oleh pendapat August Losch (1945) seorang ahli ekonomi Jerman.

Keduanya berkesimpulan, bahwa cara yang baik untuk menyediakan pelayanan berdasarkan aspek keruangan dengan menempatkan aktivitas yang dimaksud pada hierarki permukiman yang luasnya meningkat dan lokasinya ada pada simpul-simpul jaringan heksagonal. Lokasi ini terdapat pada tempat sentral yang memungkinkan partisipasi manusia dengan jumlah maksimum, baik mereka yang terlibat dalam aktivitas pelayanan maupun yang menjadi konsumen dari barang-barang yang dihasilkannya.

Tempat-tempat tersebut diasumsikan sebagai titik simpul dari suatu bentuk geometrik berdiagonal yang memiliki pengaruh terhadap daerah di sekitarnya. Hubungan antara suatu tempat sentral dengan tempat sentral yang lain di sekitarnya membentuk jaringan sarang lebah seperti yang kamu lihat pada gambar samping.

Menurut Walter Christaller, suatu tempat sentral mempunyai batas-batas pengaruh yang melingkar dan komplementer terhadap tempat sentral tersebut. Daerah atau wilayah yang komplementer ini adalah daerah yang dilayani oleh tempat sentral. Lingkaran batas yang ada pada kawasan pengaruh tempat-tempat sentral itu disebut batas ambang (*threshold level*). Konsep dasar dari teori tempat sentral sebagai berikut.

- 1) *Population threshold*, yaitu jumlah minimal penduduk yang diperlukan untuk melancarkan dan kesinambungan dari unit pelayanan.
- 2) *Range* (jangkauan), yaitu jarak maksimum yang perlu ditempuh penduduk untuk mendapatkan barang atau jasa yang dibutuhkannya dari tempat pusat. Hal-hal yang perlu diperhatikan adalah:
 - a) *Range* selalu lebih besar dibanding daerah tempat *population threshold*.
 - b) *Inner limit* (batas dalam) adalah batas wilayah yang didiami *population threshold*.
 - c) *Outer limit* (batas luar) adalah batas wilayah yang mendapatkan pelayanan terbaik, sehingga di luar batas itu penduduk akan mencari atau pergi ke pusat lain.

Tempat sentral memiliki batas-batas pengaruh. Batas-batas itu melingkar dan komplementer dengan tempat sentral tersebut. Suatu tempat sentral dapat berupa kota-kota besar, pusat perbelanjaan, rumah sakit, ibu kota provinsi, dan kota kabupaten. Masing-masing tempat sentral tersebut menarik penduduk yang tinggal di sekitarnya dengan daya jangkau yang berbeda-beda.

Teori Walter Christaller dapat diterapkan secara baik di suatu wilayah dengan syarat-syarat sebagai berikut.

- 1) Topografi dari wilayah tersebut relatif seragam, sehingga tidak ada bagian yang mendapat pengaruh lereng atau pengaruh alam lainnya dalam hubungannya dengan jalur angkutan.
- 2) Kehidupan atau tingkat ekonomi penduduk relatif homogeny dan tidak memungkinkan adanya produksi primer yang menghasilkan padi-padian, kayu, atau batu bara.

Tiga asas tempat sentral menurut Christaller sebagai berikut.

- 1) Tempat Sentral Menurut Asas Pasar (K3)
Merupakan pusat pelayanan berupa pasar yang responsif terhadap ketersediaan barang dan jasa atau sering disebut dengan kasus pasar optimal. Para konsumen di tempat-tempat yang lebih kecil terbagi menjadi tiga kelompok yang sama besarnya, jika berbelanja ke tiga tempat lebih besar yang letaknya terdekat.
- 2) Tempat Sentral Menurut Asas Transportasi (K4)
Tempat sentral memberikan kemungkinan jalur lalu lintas yang paling efisien kepada daerah sekitarnya. Para konsumen di tempat-tempat yang lebih kecil terbagi menjadi dua kelompok yang sama, jika berbelanja ke dua tempat lebih besar yang terdekat.
- 3) Tempat Sentral Menurut Administrasi (K7)
Tempat sentral ini memengaruhi seluruh bagian wilayah sekitarnya dan wilayah itu sendiri. Pembangunan tempat sentral ini tidak berorientasi pada sektor ekonomi, tetapi pada sektor sosial dan politik. Contohnya kota pusat pemerintah. Para konsumen di tempat-tempat yang lebih kecil berbelanja ke tempat-tempat yang lebih besar yang letaknya terdekat.

4. Konsep Wilayah dan Pengembangan Wilayah

Dalam Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait kepadanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional. Menurut Rustiadi, *et al.* (2006) wilayah dapat didefinisikan sebagai unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu dimana komponen-komponen wilayah tersebut satu sama lain saling berinteraksi secara fungsional. Sehingga batasan wilayah tidaklah selalu bersifat fisik dan pasti tetapi seringkali bersifat dinamis.

Komponen-komponen wilayah mencakup komponen biofisik alam, sumberdaya buatan (infrastruktur), manusia serta bentuk-bentuk kelembagaan. Dengan demikian istilah wilayah menekankan interaksi antar manusia dengan sumber daya-sumber daya lainnya yang ada di dalam suatu batasan unit geografis tertentu.

Konsep wilayah yang paling klasik (Hagget, Cliff dan Frey, 1977 dalam Rustiadi *et al.*, 2006) mengenai tipologi wilayah, mengklasifikasikan konsep wilayah ke dalam tiga kategori, yaitu: (1) wilayah homogeny (*uniform/homogenous region*); (2) wilayah nodal (*nodal region*); dan (3) wilayah perencanaan (*planning region atau programming region*).

Sejalan dengan klasifikasi tersebut, (Glason, 1974 dalam Tarigan, 2005) berdasarkan fase kemajuan perekonomian mengklasifikasikan region/wilayah menjadi: 1). fase pertama yaitu wilayah formal yang berkenaan dengan keseragaman/*homogenitas*. Wilayah formal adalah suatu wilayah geografik yang seragam menurut kriteria tertentu, seperti keadaan fisik geografi, ekonomi, sosial dan politik. 2). fase kedua yaitu wilayah fungsional yang berkenaan dengan koherensi dan interdependensi fungsional, saling hubungan antar bagian-bagian dalam wilayah tersebut. Kadang juga disebut wilayah nodal atau *polarized region* dan terdiri dari satuan-satuan yang heterogen, seperti desa-kota yang secara fungsional saling berkaitan. 3). fase ketiga yaitu wilayah perencanaan yang memperlihatkan koherensi atau kesatuan keputusan-keputusan ekonomi.

Menurut Saefulhakim, dkk (2002) wilayah adalah satu kesatuan unit geografis yang antar bagiannya mempunyai keterkaitan secara fungsional. Wilayah berasal dari bahasa Arab "*wala-yuwali-wilayah*" yang mengandung arti dasar "saling tolong-menolong, saling berdekatan baik secara geometris maupun *similarity*". Contohnya: antara *supply* dan *demand*, hulu-hilir. Oleh karena itu, yang dimaksud dengan pewilayahan (penyusunan wilayah) adalah pendelineasian unit geografis berdasarkan kedekatan, kemiripan, atau intensitas hubungan fungsional (tolong-menolong, bantu-membantu, lindung-melindungi) antara bagian yang satu dengan bagian yang lainnya. Wilayah Pengembangan adalah pewilayahan untuk tujuan pengembangan/pembangunan/*development*. Tujuan-tujuan pembangunan terkait dengan lima kata kunci, yaitu: (1) pertumbuhan; (2) penguatan keterkaitan; (3) keberimbangan; (4) kemandirian; dan (5) keberlanjutan.

Sedangkan konsep wilayah perencanaan adalah wilayah yang dibatasi berdasarkan kenyataan sifat-sifat tertentu pada wilayah tersebut yang bisa bersifat alamiah maupun non alamiah yang sedemikian rupa sehingga perlu direncanakan dalam kesatuan wilayah perencanaan.

Pembangunan merupakan upaya yang sistematis dan berkesinambungan untuk menciptakan keadaan yang dapat menyediakan berbagai alternatif yang sah bagi pencapaian aspirasi setiap warga yang paling humanistik. Sedangkan menurut Anwar (2005), pembangunan wilayah dilakukan untuk mencapai tujuan pembangunan wilayah yang mencakup aspek-aspek pertumbuhan, pemerataan dan keberlanjutan yang berdimensi lokasi dalam ruang dan berkaitan dengan aspek sosial ekonomi wilayah. Pengertian pembangunan dalam sejarah dan strateginya telah mengalami evolusi perubahan, mulai dari strategi pembangunan yang menekankan kepada pertumbuhan ekonomi, kemudian pertumbuhan dan kesempatan kerja, pertumbuhan dan pemerataan, penekanan kepada kebutuhan dasar (*basic need approach*), pertumbuhan dan lingkungan hidup, dan pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable development*).

Pendekatan yang diterapkan dalam pengembangan wilayah di Indonesia sangat beragam karena dipengaruhi oleh perkembangan teori dan model pengembangan wilayah serta tatanan sosial-ekonomi, sistem pemerintahan dan administrasi pembangunan. Pendekatan yang mengutamakan pertumbuhan tanpa memperhatikan lingkungan, bahkan akan menghambat pertumbuhan itu sendiri (Direktorat Jenderal Penataan Ruang, 2003).

Pengembangan wilayah dengan memperhatikan potensi pertumbuhan akan membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan melalui penyebaran penduduk lebih rasional, meningkatkan kesempatan kerja dan produktifitas (Mercado, 2002).

Menurut Direktorat Pengembangan Kawasan Strategis, Ditjen Penataan Ruang, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (2002) prinsip-prinsip dasar dalam pengembangan wilayah adalah:

a. Sebagai *growth center*

Pengembangan wilayah tidak hanya bersifat internal wilayah, namun harus diperhatikan sebaran atau pengaruh (*spread effect*) pertumbuhan yang dapat ditimbulkan bagi wilayah sekitarnya, bahkan secara nasional.

b. Pengembangan wilayah memerlukan upaya kerjasama pengembangan antar daerah dan menjadi persyaratan utama bagi keberhasilan pengembangan wilayah.

c. Pola pengembangan wilayah bersifat integral yang merupakan integrasi dari daerah-daerah yang tercakup dalam wilayah melalui pendekatan kesetaraan.

d. Dalam pengembangan wilayah, mekanisme pasar harus juga menjadi prasyarat bagi perencanaan pengembangan kawasan.

Dalam pemetaan *strategic development region*, satu wilayah pengembangan diharapkan mempunyai unsur-unsur strategis antara lain berupa sumber daya alam, sumber daya manusia dan infrastruktur yang saling berkaitan dan melengkapi sehingga dapat dikembangkan secara optimal dengan memperhatikan sifat sinergisme di antaranya (Direktorat Pengembangan Wilayah dan Transmigrasi, 2003)

5. Teori Lokasi dan Pusat Pertumbuhan

Teori tempat pemusatan pertama kali dirumuskan oleh Christaller (1933) dan dikenal sebagai teori pertumbuhan perkotaan yang pada dasarnya menyatakan bahwa pertumbuhan kota tergantung spesialisasinya dalam fungsi pelayanan perkotaan, sedangkan tingkat permintaan akan pelayanan perkotaan oleh daerah sekitarnya akan menentukan kecepatan pertumbuhan kota (tempat pemusatan) tersebut. Terdapat tiga faktor yang menyebabkan timbulnya pusat-pusat pelayanan: (1) faktor lokasi ekonomi, (2) faktor ketersediaan sumber daya, (3) kekuatan aglomerasi, dan (4) faktor investasi pemerintah.

Menurut Mercado (2002) konsep pusat pertumbuhan diperkenalkan pada tahun 1949 oleh Francois Perroux yang mendefinisikan pusat pertumbuhan sebagai “pusat dari pancaran gaya sentrifugal dan tarikan gaya sentripetal”. Menurut Rondinelli (1985) dan Unwin (1989) dalam Mercado (2002) bahwa teori pusat pertumbuhan didasarkan pada keniscayaan bahwa pemerintah di Negara berkembang dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan dengan melakukan investasi yang besar pada industri padat modal di pusat kota.

Teori pusat pertumbuhan juga ditopang oleh kepercayaan bahwa kekuatan pasar bebas melengkapi kondisi terjadinya *trickle down effect* (dampak peneteskan ke bawah) dan menciptakan *spread effect* (dampak penyebaran) pertumbuhan ekonomi dari perkotaan ke pedesaan. Menurut Stohr (1981) dalam Mercado (2002), konsep pusat pertumbuhan

mengacu pada pandangan ekonomi neo-klasik. Pembangunan dapat dimulai hanya dalam beberapa sektor yang dinamis, mampu memberikan output rasio yang tinggi dan pada wilayah tertentu, yang dapat memberikan dampak yang luas (*spread effect*) dan dampak ganda (*multiple effect*) pada sektor lain dan wilayah yang lebih luas. Sehingga pembangunan sinonim dengan urbanisasi (pembangunan di wilayah perkotaan) dan industrialisasi (hanya pada sektor industri). Pandangan ekonomi neo-klasik berprinsip bahwa kekuatan pasar akan menjamin ekuilibrium (keseimbangan) dalam distribusi spasial ekonomi dan proses *trickle down effect* atau *centre down* dengan sendirinya akan terjadi ketika kesejahteraan di perkotaan tercapai dan dimulai dari level yang tinggi seperti kawasan perkotaan ke kawasan yang lebih rendah seperti kawasan *hinterland* dan perdesaan melalui beberapa mekanisme yaitu hierarki perkotaan dan perusahaan-perusahaan besar.

Namun demikian kegagalan teori pusat pertumbuhan karena *trickle down effect* (dampak penetesan ke bawah) dan *spread effect* (dampak penyebaran) tidak terjadi yang diakibatkan karena aktivitas industri tidak mempunyai hubungan dengan basis sumber daya di wilayah *hinterland*. Selain itu respon pertumbuhan di pusat tidak cukup menjangkau wilayah *hinterland* karena hanya untuk melengkapi kepentingan hierarki kota (Mercado, 2002).

6. Pertumbuhan Ekonomi

a. Pengertian Pertumbuhan Ekonomi

Secara umum, pertumbuhan ekonomi didefinisikan sebagai peningkatan kemampuan dari suatu perekonomian dalam memproduksi barang-barang dan jasa-jasa. Pertumbuhan ekonomi adalah salah satu indikator yang amat penting dalam melakukan analisis tentang pembangunan ekonomi yang terjadi pada suatu negara. Pertumbuhan ekonomi menunjukkan sejauh mana aktivitas perekonomian akan menghasilkan tambahan pendapatan masyarakat pada suatu periode tertentu. Karena pada dasarnya aktivitas perekonomian adalah suatu proses penggunaan faktor-faktor produksi untuk menghasilkan *output*, maka proses ini pada gilirannya akan menghasilkan suatu aliran balas jasa terhadap faktor produksi yang dimiliki oleh masyarakat. Dengan adanya pertumbuhan ekonomi maka diharapkan pendapatan masyarakat sebagai pemilik faktor produksi juga akan meningkat.

Dengan perkataan lain bahwa pertumbuhan ekonomi lebih menunjuk kepada perubahan yang bersifat kuantitatif (*quantitative change*) dan biasanya diukur dengan menggunakan data Produk Domestik Bruto (PDB) atau pendapatan atau nilai akhir pasar (*total market value*) dari barang-barang akhir dan jasa-jasa (*final goods and services*) yang dihasilkan dari suatu perekonomian selama kurun waktu tertentu (biasanya satu tahun).

Perlu diketahui bahwa pertumbuhan ekonomi berbeda dengan pembangunan ekonomi, kedua istilah ini mempunyai arti yang sedikit berbeda. Kedua-duanya memang menerangkan mengenai perkembangan ekonomi yang berlaku. Tetapi biasanya,

istilah ini digunakan dalam konteks yang berbeda. Pertumbuhan selalu digunakan sebagai suatu ungkapan umum yang menggambarkan tingkat perkembangan sesuatu negara, yang diukur melalui persentasi pertambahan pendapatan nasional riil. Istilah pembangunan ekonomi biasanya dikaitkan dengan perkembangan ekonomi di negara-negara berkembang. Dengan perkataan lain, dalam mengartikan istilah pembangunan ekonomi, ahli ekonomi bukan saja tertarik kepada masalah perkembangan pendapatan nasional riil, tetapi juga kepada modernisasi kegiatan ekonomi, misalnya kepada usaha merombak sektor pertanian yang tradisional, masalah mempercepat pertumbuhan ekonomi dan masalah perataan pembagian pendapatan (Sukirno, 2006:423)

b. Teori Pertumbuhan Ekonomi

Teori-teori pertumbuhan ekonomi yang berkembang antara lain: (Sadono Sukirno, 2006:243-270).

1) Teori Pertumbuhan Klasik

Teori ini dipelopori oleh Adam Smith, David Ricardo, Malthus, dan John Stuart Mill. Menurut teori ini pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh empat faktor, yaitu jumlah penduduk, jumlah barang modal, luas tanah dan kekayaan alam serta teknologi yang digunakan. Mereka lebih menaruh perhatiannya pada pengaruh pertambahan penduduk terhadap pertumbuhan ekonomi. Mereka asumsikan luas tanah dan kekayaan alam serta teknologi tidak mengalami perubahan. Teori yang menjelaskan keterkaitan antara pendapatan per kapita dengan jumlah penduduk disebut dengan teori penduduk optimal.

Menurut teori ini, pada mulanya pertambahan penduduk akan menyebabkan kenaikan pendapatan per kapita. Namun jika jumlah penduduk terus bertambah maka hukum hasil lebih yang semakin berkurang akan mempengaruhi fungsi produksi yaitu produksi marginal akan mengalami penurunan, dan akan membawa pada keadaan pendapatan per kapita sama dengan produksi marginal.

Pada keadaan ini pendapatan per kapita mencapai nilai yang maksimal. Jumlah penduduk pada waktu itu dinamakan penduduk optimal. Apabila jumlah penduduk terus meningkat melebihi titik optimal maka pertumbuhan penduduk akan menyebabkan penurunan nilai pertumbuhan ekonomi.

2) Teori Pertumbuhan Harrod-Domar

Teori ini dikembangkan hampir pada waktu yang bersamaan oleh Roy F. Harrod (1984) di Inggris dan Evsey D. Domar (1957) di Amerika Serikat. Mereka menggunakan proses perhitungan yang berbeda tetapi memberikan hasil yang sama, sehingga keduanya dianggap mengemukakan ide yang sama dan disebut teori Harrod-Domar. Teori ini melengkapi teori Keynes, dimana Keynes melihatnya dalam jangka pendek (kondisi statis), sedangkan Harrod-Domar melihatnya dalam jangka panjang (kondisi dinamis). Teori Harrod-Domar didasarkan pada asumsi:

a) Perkonomian bersifat tertutup.

- b) Hasrat menabung ($MPS = s$) adalah konstan.
- c) Proses produksi memiliki koefisien yang tetap (*constant return to scale*).
- d) Tingkat pertumbuhan angkatan kerja adalah konstan dan sama dengan tingkat pertumbuhan penduduk.

Model ini menerangkan dengan asumsi supaya perekonomian dapat mencapai pertumbuhan yang kuat (*steady growth*) dalam jangka panjang. Asumsi yang dimaksud di sini adalah kondisi dimana barang modal telah mencapai kapasitas penuh, tabungan memiliki proposional yang ideal dengan tingkat pendapatan nasional, rasio antara modal dengan produksi (*Capital Output Ratio/COR*) tetap perekonomian terdiri dari dua sektor ($Y = C + I$).

Atas dasar asumsi-asumsi khusus tersebut, Harrod-Domar membuat analisis dan menyimpulkan bahwa pertumbuhan jangka panjang yang mantap (seluruh kenaikan produksi dapat diserap oleh pasar) hanya bisa tercapai apabila terpenuhi syarat-syarat keseimbangan sebagai berikut:

$$g = K = n$$

Dimana:

g = *Growth* (tingkat pertumbuhan output)

K = *Capital* (tingkat pertumbuhan modal)

n = Tingkat pertumbuhan angkatan kerja

Harrod-Domar mendasarkan teorinya berdasarkan mekanisme pasar tanpa campur tangan pemerintah. Akan tetapi kesimpulannya menunjukkan bahwa pemerintah perlu merencanakan besarnya investasi agar terdapat keseimbangan dalam sisi penawaran dan permintaan barang.

3) Teori Pertumbuhan Neo-klasik

Teori pertumbuhan neo-klasik dikembangkan oleh Robert M. Solow (1970) dan T.W. Swan (1956). Model Solow-Swan menggunakan unsur pertumbuhan penduduk, akumulasi kapital, kemajuan teknologi, dan besarnya *output* yang saling berinteraksi.

Perbedaan utama dengan model Harrod-Domar adalah dimasukkannya unsur kemajuan teknologi dalam modelnya. Selain itu, Solow-Swan menggunakan model fungsi produksi yang memungkinkan adanya substitusi antara kapital (K) dan tenaga kerja (L). Dengan demikian, syarat-syarat adanya pertumbuhan ekonomi yang baik dalam model Solow-Swan kurang restriktif disebabkan kemungkinan substitusi antara tenaga kerja dan modal. Hal ini berarti ada fleksibilitas dalam rasio modal-*output* dan rasio modal-tenaga kerja.

Teori Solow-Swan melihat bahwa dalam banyak hal mekanisme pasar dapat menciptakan keseimbangan, sehingga pemerintah tidak perlu terlalu banyak mencampuri atau mempengaruhi pasar. Campur tangan pemerintah hanya sebatas kebijakan fiskal dan kebijakan moneter. Tingkat pertumbuhan berasal dari tiga sumber yaitu, akumulasi modal, bertambahnya penawaran tenaga kerja, dan

peningkatan teknologi. Teknologi ini terlihat dari peningkatan *skill* atau kemajuan teknik, sehingga produktivitas *capital* meningkat. Dalam model tersebut, masalah teknologi dianggap sebagai fungsi dari waktu.

Teori neo-klasik sebagai penerus dari teori klasik menganjurkan agar kondisi selalu diarahkan untuk menuju pasar sempurna. Dalam keadaan pasar sempurna, perekonomian bisa tumbuh maksimal. Sama seperti dalam ekonomi model klasik, kebijakan yang perlu ditempuh adalah meniadakan hambatan dalam perdagangan, termasuk perpindahan orang, barang, dan modal. Harus dijamin kelancaran arus barang, modal, dan tenaga kerja, dan perlunya penyebarluasan informasi pasar. Harus diusahakan terciptanya prasarana perhubungan yang baik dan terjaminnya keamanan, ketertiban, dan stabilitas politik. Analisis lanjutan dari paham neoklasik menunjukkan bahwa untuk terciptanya suatu pertumbuhan yang mantap (*steady growth*), diperlukan suatu tingkat *saving* yang tinggi dan seluruh keuntungan pengusaha diinvestasikan kembali.

4) Teori Schumpeter

Teori ini menekankan pada inovasi yang dilakukan oleh para pengusaha dan mengatakan bahwa kemajuan teknologi sangat ditentukan oleh jiwa usaha (*entrepreneurship*) dalam masyarakat yang mampu melihat peluang dan berani mengambil risiko membuka usaha baru, maupun memperluas usaha yang telah ada. Dengan pembukaan usaha baru dan perluasan usaha, tersedia lapangan kerja tambahan untuk menyerap angkatan kerja yang bertambah setiap tahunnya.

Didorong oleh adanya keinginan untuk memperoleh keuntungan dari inovasi tersebut, maka para pengusaha akan meminjam modal dan mengadakan investasi. Investasi ini akan mempertinggi kegiatan ekonomi suatu negara. Kenaikan tersebut selanjutnya juga akan mendorong pengusaha-pengusaha lain untuk menghasilkan lebih banyak lagi sehingga produksi agregat akan bertambah.

Selanjutnya Schumpeter menyatakan bahwa jika tingkat kemajuan suatu perekonomian semakin tinggi maka keinginan untuk melakukan inovasi semakin berkurang, hal ini disebabkan oleh karena masyarakat telah merasa mencukupi kebutuhannya. Dengan demikian, pertumbuhan ekonomi akan semakin lambat jalannya dan pada akhirnya tercapai tingkat keadaan tidak berkembang (*stationary state*). Namun keadaan tidak berkembang yang dimaksud di sini berbeda dengan pandangan klasik. Dalam pandangan Schumpeter keadaan tidak berkembang itu dicapai pada tingkat pertumbuhan ekonomi tinggi. Sedangkan dalam pandangan klasik, keadaan tidak berkembang terjadi pada waktu perekonomian berada pada kondisi tingkat pendapatan masyarakat sangat rendah.

5) Teori Tahap-Tahap Pertumbuhan Ekonomi

Teori ini dimunculkan oleh Prof. W.W. Rostow yang memberikan lima tahap dalam pertumbuhan ekonomi. Analisis ini didasarkan pada keyakinan bahwa pertumbuhan ekonomi akan tercapai sebagai akibat dari timbulnya perubahan

yang fundamental dalam corak kegiatan ekonomi, juga dalam kehidupan politik dan hubungan sosial dalam suatu masyarakat dan negara.

Adapun kelima tahapan tersebut adalah:

1) Tahap Masyarakat Tradisional (*The Traditional Society*)

Rostow mengartikan bahwa masyarakat tradisional sebagai suatu masyarakat yang:

- a) Cara-cara memproduksi yang relatif primitif dan sikap masyarakat serta cara hidupnya yang sangat dipengaruhi oleh nilai-nilai yang dicetuskan oleh cara pemikiran yang bukan rasional, tetapi oleh kebiasaan yang telah berlaku secara turun-temurun. Tingkat produksi yang dapat dicapai masih sangat terbatas, karena ilmu pengetahuan dan teknologi modern belum ada atau belum digunakan secara sistematis dan teratur.
- b) Tingkat produksi per kapita dan tingkat produktivitas per pekerja masih sangat terbatas. Oleh sebab itu sebagian besar dari sumber-sumber daya masyarakat digunakan untuk kegiatan dalam sektor pertanian. Dalam sektor ini struktur sosialnya sangat bersifat hierarkis, sehingga mobilitas secara vertikal dalam masyarakat sedikit sekali.
- c) Kegiatan politik dan pemerintahan terdapat di daerah-daerah dipegang oleh tuan-tuan tanah yang berkuasa, dan kebijakan-kebijakan dari pemerintah pusat selalu dipengaruhi oleh pandangan tuan-tuan tanah di berbagai daerah tersebut.

2) Tahap Prasyarat Lepas Landas

Tahap ini adalah tahap sebagai suatu masa transisi pada saat masyarakat mempersiapkan dirinya ataupun dipersiapkan dari luar untuk mencapai pertumbuhan yang mempunyai kekuatan untuk terus berkembang (*self-sustain growth*). Pada tahap ini dan sesudahnya pertumbuhan ekonomi akan berlaku secara otomatis. Tahap prasyarat lepas landas ini dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a) Tahap prasyarat untuk lepas landas yang dicapai oleh negara-negara Eropa, Asia, Timur Tengah, dan Afrika yang dilakukan dengan merubah struktur masyarakat tradisional yang sudah ada.
- b) Yang dinamakan Rostow *bom free*, yaitu prasyarat lepas landas yang dicapai Amerika Serikat, Kanada, Australia dan Selandia Baru, dengan tanpa harus merombak sistem masyarakat yang tradisional, karena masyarakat negara-negara itu terdiri dari emigran yang telah mempunyai sifat-sifat yang diperlukan oleh masyarakat untuk mencapai tahap prasyarat lepas landas.

3) Tahap Lepas Landas (*Take Off*)

Adalah suatu tahap interval dimana tahap masyarakat tradisional dan tahap prasyarat untuk lepas landas telah dilewati. Pada periode ini, beberapa penghalang pertumbuhan dihilangkan dan kekuatan-kekuatan yang menimbulkan kemajuan ekonomi diperluas dan dikembangkan, serta

mendominasi masyarakat sehingga menyebabkan efektivitas investasi dan meningkatnya tabungan masyarakat.

Ciri-ciri tahap lepas landas yaitu:

- a) Adanya kenaikan dalam penanaman modal investasi (yang produktif, dari 5% atau kurang, menjadi 10% dari Produk Nasional Neto). $NNP=GNP-D$ (penyusutan).
 - b) Adanya perkembangan beberapa sektor industri dengan laju perkembangan yang tinggi.
 - c) Adanya atau terciptanya suatu kerangka dasar politik, sosial dan institusional yang akan menciptakan: (1) Kenyataan yang membuat perluasan di sektor modern; 2) Potensi ekonomi ekstern sehingga menyebabkan pertumbuhan terus-menerus berlangsung.
- 4) Tahap Gerakan ke Arah Kedewasaan (*The Drive of Maturity*)
Gerakan ke arah kedewasaan diartikan sebagai suatu periode ketika masyarakat secara efektif menerapkan teknologi modern dalam mengolah sebagian besar faktor-faktor produksi dan kekayaan alamnya.

Ciri-ciri gerakan ke arah kedewasaan adalah:

- a) Kematangan teknologi, dimana struktur keahlian tenaga kerja mengalami perubahan.
 - b) Sifat kepemimpinan dalam perusahaan mengalami perubahan.
 - c) Masyarakat secara keseluruhan merasa bosan dengan kejajaban yang diciptakan oleh industrialisasi, karena berlakunya hukum kegunaan batas semakin berkurang.
- 5) Tahap Masa Konsumsi Tinggi.
Pada masa ini perhatian masyarakat mengarah kepada masalah-masalah yang berkaitan dengan konsumsi dan kesejahteraan masyarakat dan bukan lagi kepada masalah produksi. *Leading sectors*, bergerak ke arah barang-barang konsumsi yang tahan lama serta jasa-jasa. Pada periode ini terdapat tiga macam tujuan masyarakat untuk mendapatkan sumber-sumber daya yang tersedia dan dukungan politis, yaitu:
- a) Memperbesar kekuasaan dan pengaruh negara tersebut ke luar negeri dan kecenderungan ini dapat berakhir pada penaklukan atas negara-negara lain.
 - b) Menciptakan suatu *welfare state*, yaitu kemakmuran yang lebih merata kepada penduduknya dengan cara mengusahakan terciptanya pembagian pendapatan yang lebih merata melalui sistem perpajakan yang progresif, dalam sistem perpajakan seperti ini makin besar pendapatan maka makin besar pajaknya.
 - c) Mempertinggi tingkat konsumsi masyarakat di atas konsumsi dasar yang sederhana atas makanan, pakaian, rumah keluarga secara terpisah dan juga barang-barang konsumsi tahan lama serta barang-barang mewah.

Kabupaten Manggarai Barat secara administratif merupakan bagian Provinsi Nusa Tenggara Timur, terletak di ujung paling barat Pulau Flores. Kabupaten Manggarai Barat merupakan kabupaten hasil pemekaran wilayah administratif Kabupaten Manggarai, melalui UU RI No. 8 Tahun 2003. Hasil pemekaran ini menjadikan wilayah Kabupaten Manggarai Barat ini sebagai sebuah wilayah otonomi.

Ibu Kota Kabupaten Manggarai Barat terletak di Kota Labuan Bajo. Kota Labuan Bajo memiliki akses yang baik untuk menghubungkan daerah tujuan wisata utama di Indonesia seperti Bali dan Toraja di Sulawesi Selatan.

Kabupaten Manggarai Barat memiliki luas wilayah (darat dan laut) sebesar 9.450,00 km². Dari total luas wilayah tersebut, luas daratan sebesar 2.947,50 km² atau sekitar 31,19%, dan luas wilayah laut (perairan) sebesar 6.502,50 km² atau sekitar 68,81% dari total luas wilayah.

Kabupaten Manggarai Barat memiliki 162 buah pulau sedang dan kecil dengan rincian: 84 buah pulau berada di dalam kawasan Taman Nasional Komodo; 78 buah pulau berada di luar kawasan Taman Nasional Komodo; 17 pulau berpenghuni dan sisanya merupakan pulau kosong atau tidak berpenghuni.

Beberapa pulau yang memiliki ukuran sedang dan berpenghuni antara lain: Pulau Komodo, Pulau Rinca, Pulau Longos, Pulau Mesa, Pulau Seraya Besar dan Seraya Kecil.

Secara administratif, Kabupaten Manggarai Barat terbagi dalam 10 kecamatan, 116 desa dan 5 kelurahan. Kecamatan Komodo mempunyai wilayah paling luas, yaitu sebesar 763,29 Kilometer persegi, dengan mempunyai 14 desa dan 2 kelurahan. Di Kecamatan Komodo ini terletak ibukota kabupaten, yaitu kota Labuan Bajo, Taman Nasional Komodo (TNK), Pelabuhan Laut Labuan Bajo dan Bandar Udara.

Gambaran lebih jelas dapat dilihat pada Tabel.3.1

Tabel.3.1

Jumlah Desa, Kelurahan dan Luas Wilayah Kabupaten Manggarai Barat Berdasarkan Kecamatan

No	Kecamatan	Ibukota	Desa	Kelurahan	Luas Daerah (Km ²)
1.	Komodo	Labuan Bajo	14	2	763,29
2.	Boleng	Terang	9	-	456,51
3.	Sano Nggoang	Werang	11	-	555,18
4.	Mbeliling	Wersawe	13	-	*)
5.	Lembor	Waenakeng	10	1	395,51
6.	Welak	Orong	11	-	299,48
7.	Lembor Selatan	Lengkong Cepang	10	-	*)
8.	Ndoso	Ndoso	10	-	*)
9.	Macang Pacar	Bari	13	-	269,05
10.	Kuwus	Golowelu	15	2	208,44
	Jumlah		116	5	2 947,46

Sumber: Berbagai sumber, diolah

2. Batas Wilayah Kabupaten Manggarai Barat:

- Sebelah Timur : Kabupaten Manggarai
- Sebelah Barat : Selat Sape
- Sebelah Utara : Laut Flores
- Sebelah Selatan : Laut Sawu

3. Visi dan Misi.

- a. Visi: Terwujudnya masyarakat Manggarai Barat yang sejahtera dengan pembangunan yang berkelanjutan sesuai kebutuhan rakyat secara terpadu dan merakyat dengan berlandaskan hati nurani dan keseimbangan antara kehidupan jasmani dan rohani.
- b. Misi:
 - Membangun kualitas sumber daya manusia baik jasmani maupun rohani;
 - Meningkatkan pendapatan asli daerah dan pendapatan rakyat;
 - Meningkatkan produksi tanaman perdagangan dan membenahan pemasaran;
 - Membangun sarana dan prasarana;
 - Membangun dengan berbasis masyarakat dan berwawasan lingkungan.

4. Geografis dan Iklim.

- a. Letak geografis: Secara geografis Kabupaten Manggarai Barat terletak diantara: 08°.14 Lintang Selatan - 09°.00 Lintang Selatan dan 119°. 21 Bujur Timur - 120°.20 Bujur Timur.
- b. Kondisi geografis: Wilayah Kabupaten Manggarai Barat mempunyai ketinggian yang bervariasi, yakni kelas ketinggian kurang dari 100 m dpl, 100 - 500 m dpl, 500 - 1000 m dpl dan di atas 1000 m dpl. Lebih dari 75% wilayah berketinggian di atas 100 m dpl. Kemiringan lerengnya bervariasi antara 0-2%, 2-15%, 15-40% dan di atas 40%. Namun secara umum, wilayah bertopografi berbukit-bukit hingga pegunungan.
- c. Iklim: Iklim dan curah hujan tidak merata. Besarnya curah hujan tahunan rata-rata sekitar 1500 mm/tahun, sehingga secara umum iklim bertipe tropik kering/semi arid. Curah hujan tertinggi terdapat di pegunungan yang mempunyai ketinggian 1.000 meter di atas permukaan laut, sedangkan curah hujan pada daerah-daerah lain yang relatif rendah.

Kabupaten Manggarai Barat memiliki sebuah keunikan khas yang sangat mendunia, yaitu Taman Nasional Komodo (TNK) yang berada di dalam wilayah administratif Manggarai Barat. Satwa yang memiliki nama latin *Varanus Komodoensis* adalah sejenis reptil raksasa yang hanya memiliki habitat aslinya di Taman Nasional Komodo.

Taman Nasional Komodo meliputi Pulau Komodo (33.937 ha), Pulau Rinca (19.625 ha), serta pulau-pulau kecil di sekitarnya berada di dalam wilayah administratif kabupaten Manggarai Barat. Tidak dapat dipungkiri, bahwa daya tarik wisata yang ada di Kabupaten Manggarai Barat ini adalah sumber devisa dan pendapatan yang menjanjikan

bagi Kabupaten Manggarai Barat. Terlebih lagi dengan semakin dikenalnya Komodo di mancanegara. Liputan media melalui ajang mencari 7 keajaiban alam dunia yang baru *New 7 Wonders*, merupakan bentuk lain sebuah promosi wisata bagi Taman Nasional Komodo di Kabupaten Manggarai Barat.

B. DEMOGRAFIS

Menurut data BPS, jumlah penduduk Kabupaten Manggarai Barat pada tahun 2013 sebanyak 263.773 jiwa, pada tahun 2014 menurun menjadi 245.817 jiwa dan tahun 2015 tercatat sebanyak 251.689 jiwa.

Jumlah penduduk terbanyak terdapat di Kecamatan Komodo, yang pada tahun 2015 sebanyak 48.812 jiwa, atau sebesar 19,94% dari total penduduk Kabupaten Manggarai Barat. Sedangkan jumlah penduduk terkecil terdapat di Kecamatan Mbeliling, yang pada tahun 2015 sebanyak 13.058 jiwa, atau sebesar 5,13% dari total penduduk kabupaten.

Kepadatan penduduk di Kabupaten Manggarai Barat pada tahun 2015 sebesar 85,39 jiwa per kilometer pesersegi, dengan kepadatan penduduk terbanyak terdapat di Kecamatan Kuwus yaitu 212,85 per kilometer pesersegi.

Jumlah penduduk laki-laki tidak jauh berbeda dengan penduduk perempuan, yaitu sebanyak 115.734 jiwa penduduk laki-laki dan 114.126 jiwa penduduk perempuan. Jumlah rumah tangga sebanyak 50.487. Konsentrasi terbanyak terdapat di Kecamatan Lembor sebanyak 11.884 dan yang paling sedikit terdapat di Kecamatan Boleng sebanyak 4.067.

Menurut golongan umur, presentase penduduk terbesar terdapat pada penduduk dengan usia antara 15 sampai 49 tahun sebesar 46,86% dan terkecil terdapat pada golongan usia 65 tahun ke atas sebesar 3,71%, sebagaimana terlihat pada Tabel.3.2.

Tabel.3.2

Jumlah Penduduk, Luas Daerah, Kepadatan Penduduk, dan Persentase Penduduk Kecamatan terhadap Penduduk Kabupaten menurut Kecamatan di Kabupaten Manggarai Barat 2013-2015

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk			Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)	% Penduduk Kecamatan terhadap Penduduk Kabupaten (%)
		2013	2014	2015		
1.	Komodo	52.585	47.288	48.812	63,95	19,94
2.	Boleng	19.942	18.391	18.834	41,26	7,56
3.	Sano Nggoang	14.355	14.196	14.441	49,53	5,44
4.	Mbeliling	13.533	12.855	13.058	-	5,13
5.	Lembor	34.617	32.016	32.753	142,32	13,12
6.	Welak	21.795	21.061	21.533	71,9	8,26
7.	Lembor Selatan	25.004	22.998	23.538	-	9,48

8.	Kuwus	26.065	24.266	24.788	212,85	9,88
9.	Ndoso	21.549	19.343	19.579	-	8,17
10	Macang Pacar	34.328	33.403	34.353	127,68	13,01
	Jumlah	263.773	245.817	251.689	85,39	100

Sumber: Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Manggarai Barat dan BPS Dalam Angka 2016

C. PEREKONOMIAN

1. Pendapatan Regional Bruto (PDRB)

Salah satu indikator makro untuk menilai kinerja pembangunan ekonomi suatu daerah adalah melihat pertumbuhan ekonominya pada harga konstan tahun 2010.

Berdasarkan Harga Konstan Tahun 2010, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Manggarai Barat, selama tiga tahun terakhir selalu menunjukkan angka yang menaik. Pada tahun 2013 PDRB sebesar Rp.1.689.035,6 juta, tahun 2014 naik menjadi Rp. 1.750.253,5 juta, dan tahun 2015 meningkat lagi menjadi 1.822.732,9 juta.

Berdasarkan Harga Berlaku (PDRB) Kabupaten Manggarai Barat selama kurun waktu 2013 sampai dengan tahun 2015, juga mengalami peningkatan yang cukup baik. Pada tahun 2013 PDRB sebesar Rp.1.981.766,3 juta, tahun 2014 naik menjadi Rp. 2.177.729,7 juta, dan tahun 2015 meningkat lagi menjadi 2.342.289,1 juta. Gambaran lebih jelas terlihat pada Tabel.3.3

Tabel. 3.3.
Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Manggarai Barat Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2010 dan Atas Harga Berlaku Tahun 2013-2015

No.	Tahun	Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) (Rp. Juta)		Pertumbuhan (%)	
		Atas Harga Konstan	Atas Harga Berlaku	Atas Harga Konstan Tahun 2010	Atas Harga Berlaku
1.	2013	1.689.035,60	1.981.766,30	-	-
2.	2014	1.750.253,50	2.177.729,70	3,62	9,89
3.	2015	1.822.732,90	2.342.289,10	4,14	7,56
Pertumbuhan Rata-rata per Tahun (%)				2,59	5,81

Sumber: BPS Manggarai Barat Dalam Angka, 2016

Sektor pertanian mempunyai peran sangat dominan di dalam struktur ekonomi daerah. Sektor lain yang cukup signifikan adalah sektor Perdagangan, Bangunan dan Konstruksi, serta Jasa-jasa. Catatan khusus, adalah peran pariwisata yang cukup signifikan, dimana dalam perhitungan PDRB masuk Sektor Perdagangan dan Jasa-Jasa, serta Transportasi dan Komunikasi.

Kontribusi terbesar disumbangkan oleh sektor A (pertanian, kehutanan, dan perikanan), yang pada tahun 2013 sebesar 43,42%, tahun 2014 sebesar 43,24% dan tahun 2015 sebesar 42,36%. Kontribusi sektor A ini pada tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 0.88% dibandingkan tahun 2014.

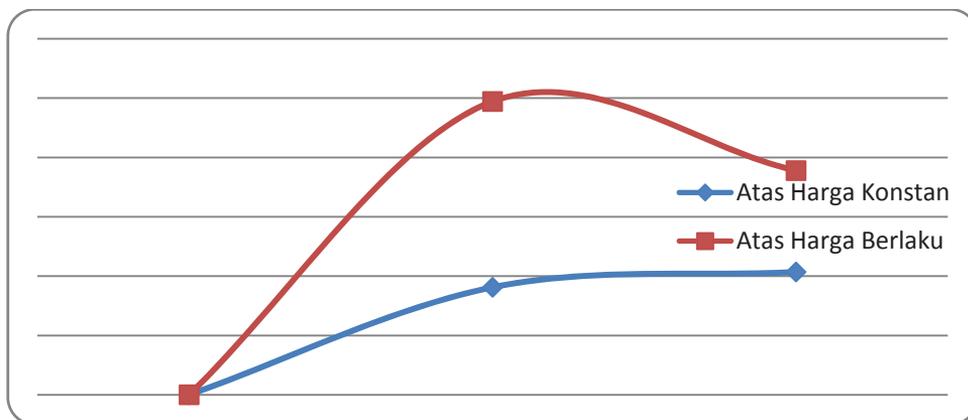
Kontribusi terkecil disumbangkan oleh sektor D (pengadaan listrik, gas, dan air minum) yang tahun 2013 sampai dengan tahun 2015 sebesar 0.03%. Sementara itu untuk sektor transportasi (sektor H: transportasi dan pergudangan) memberikan kontribusi pada tahun 2015 sebesar 4,63% yang berarti naik sebesar 0,25% dibandingkan tahun 2014.

Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Manggarai Barat tahun 2013-2015 Atas Dasar Harga Konstan 2010 rata-rata sebesar 2,59% per tahun. Tahun 2014 pertumbuhan ekonomi sebesar 3,62%, dan tahun 2015 meningkat menjadi rata-rata sebesar 4,14% per tahun.

Sedangkan Atas Dasar Harga Berlaku tahun 2013-2015 tumbuh rata-rata sebesar 5,81% per tahun. Tahun 2014 pertumbuhan ekonomi sebesar 9,89%, dan tahun 2015 tumbuh sebesar 7,56%.

Untuk Atas Dasar Berlaku, pada tahun 2015 terjadi penurunan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Manggarai Barat sebesar 2,33%. Penurunan ini terjadi, karena adanya penurunan di sektor pertanian sebesar 0.88% dari tahun 2014.

Gambaran lebih jelas, tentang pertumbuhan ekonomi Kabupaten Manggarai Barat dapat di lihat pada Gambar. 3.2



Gambar. 3.2.
Grafik Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2013-2015.

Sektor perdagangan, pengangkutan & komunikasi, dan sektor jasa berpotensi besar untuk mendorong dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi Manggarai Barat. Peningkatan tersebut, disebabkan terjadi peningkatan kegiatan kepariwisataan di Manggarai Barat. Kegiatan kepariwisataan dapat menjadi *leading sector* dalam kebijakan pembangunan ekonomi di Manggarai Barat. Untuk itu, peningkatan kualitas SDM di bidang pariwisata harus terus ditingkatkan. Dengan demikian penyerapan tenaga kerja di bidang ini akan terus meningkat.

2. PDRB Per Kapita dan Pendapatan Per Kapita

PDRB per kapita merupakan besaran yang menunjukkan rata-rata nilai PDRB untuk setiap penduduk suatu wilayah. Ukuran ini secara kasar menunjukkan tingkat kemakmuran penduduk suatu wilayah. PDRB per kapita di peroleh dari hasil PRDB Manggarai Barat dibagi jumlah penduduk Kabupaten Manggarai Barat.

PDRB per kapita Berdasarkan Harga Konstan Tahun 2010, pada tahun 2013 sebesar Rp. 6.403.368,0, pada tahun 2014 meningkat menjadi sebesar Rp. 7.120.148,3 dan pada tahun 2015 meningkat lagi menjadi sebesar Rp. 7.242.004,6. Hal ini berarti selama kurun waktu 2013 sampai dengan tahun 2015 terjadi peningkatan PDRB per kapita Kabupaten Manggarai Barat atas dasar Harga Konstan Tahun 2010 sebesar 12,90%.

Sementara itu PDRB per kapita berdasarkan Harga Berlaku juga terjadi peningkatan, pada tahun 2013 sebesar Rp. 7.513.150,7, tahun 2014 meningkat menjadi sebesar Rp. 8.859.150,1 dan pada tahun 2015 meningkat lagi menjadi sebesar Rp. 9.306.283,2,- hal ini berarti selama kurun waktu 2013 sampai dengan tahun 2015 terjadi peningkatan PDRB per kapita Kabupaten Manggarai Barat atas dasar Harga Berlaku sebesar 22,97%.

Pendapatan per kapita Manggarai Barat ini jika dibandingkan rata-rata di tingkat Provinsi NTT (Rp. 2,9 juta per kapita) dan di tingkat Nasional (Rp. 9,5 juta per kapita) jelas masih jauh ketinggalan. Tantangan bagi Pemerintah Kabupaten Manggarai Barat untuk terus meningkatkan pengembangan perekonomiannya, termasuk pengembangan pariwisata.

3. PDRB Sektor Angkutan

Berdasarkan **Harga Konstan Tahun 2010**, sektor angkutan memberikan peranan terhadap pembentukan PDRB Kabupaten Manggarai Barat. Sektor angkutan selama kurun waktu 2013-2015 memberikan kontribusi yang selalu meningkat. Pada tahun 2013 PDRB sektor angkutan sebanyak Rp.70.292,7 juta atau sebesar 4,24% dari total PDRB Kabupaten Manggarai Barat. Pada tahun 2014 sebesar Rp.74.592,8 juta atau sebesar 4,38% dari total PDRB. Dan pada tahun 2015, sebesar Rp. 78.646,2 juta atau sebesar 4,63% dari total PDRB.

Sub sektor angkutan darat memberikan peranan paling besar dalam sektor transportasi, yaitu pada tahun 2015 sub sektor angkutan jalan memberikan kontribusi sebesar 4,09%, angkutan penyeberangan yang cukup dominan hanya menyumbang 0,06%, sedang angkutan laut sebesar 0,2%, dan angkutan udara hanya 0,13%, demikian juga dengan penunjang angkutan hanya 0,15%.

Sub Sektor jasa penunjang pengangkutan mencakup kegiatan yang bersifat menunjang dan memperlancar kegiatan pengangkutan, yaitu meliputi jasa-jasa pelabuhan udara, laut, sungai, darat (terminal & parkir), bongkar muat laut dan darat, keagenan penumpang, ekspedisi laut, dan jasa penunjang lainnya (pengerukan dan pengujian kelayakan angkutan laut). Melihat kesibukan siang malam jasa penunjang pengangkutan di Pelabuhan Labuan Bajo ternyata hanya memberikan peranan 0,15% dalam PDRB Kabupaten Manggarai Barat.

1) TRANSPORTASI

Transportasi merupakan sektor yang memiliki nilai cukup penting dan strategis terhadap peningkatan ekonomi suatu daerah. Di wilayah Kabupaten Manggarai Barat masalah transportasi adalah salah satu masalah dari sekian masalah pembangunan yang ada, yakni terbatasnya infrastruktur (sarana dan prasarana transportasi darat, laut dan udara).

Perkembangan sarana dan prasarana transportasi bagi Kabupaten Manggarai Barat sangat penting artinya dalam rangka membuka isolasi terhadap daerah-daerah pedesaan yang terpencil serta untuk mendukung aktivitas perekonomian secara keseluruhan, di antaranya mendukung kegiatan pemasaran komoditi, termasuk dalam menunjang kegiatan pariwisata.

1. Jaringan transportasi Darat

Di kabupaten Manggarai Barat terdapat jalan negara, jalan provinsi dan jalan kabupaten. Jalan Negara sepanjang 86,88 kilometer, dengan pengerasan *hotmix*. Kondisi jalan negara sepanjang 69 kilometer dengan kondisi baik, 15,47 kilometer kondisi sedang dan sepanjang 2,41 kilometer kondisi rusak. Jalan Provinsi sepanjang 131, 95 kilometer. Kondisi Jalan provinsi, sepanjang 56,06 kilometer dengan kondisi baik, 34,21 kilometer kondisi sedang, sepanjang 20,38 kilometer kondisi rusak dan sepanjang 21,30 kilometer kondisi rusak berat. Jalan Kabupaten sepanjang 1.226,89 kilometer. Kondisi Jalan kabupaten sepanjang 438,22 kilometer dengan kondisi baik, 266,92 kilometer kondisi sedang, sepanjang 279,50 kilometer kondisi rusak dan sepanjang 242,25 kilometer kondisi rusak berat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel. 3.4

Tabel. 3.4
Panjang Jalan Berdasarkan Status dan Pengerasan
Tahun 2013-2015

Status Jalan	Satuan	Tahun		
		2013	2014	2015
Jalan Negara				
Hotmix HRS		89,70	89,70	86,88
Aspal		-	-	-
Kerikil		-	-	-
Tanah		-	-	-
Sub Jumlah		89,70	89,70	86,88
Jalan Provinsi				
Hotmix HRS		21,40	14,50	16,50
Aspal		125,80	97,70	104,39
Kerikil		8,60	27,60	11,06
Tanah		3,25	-	-
Sub Jumlah		159,05	139,80	131,95

Status Jalan	Satuan	Tahun		
		2013	2014	2015
Jalan Kabupaten				
Hotmix HRS		-	-	42,69
Aspal		-	-	527,80
Kerikil		-	-	311,31
Tanah		-	-	345,09
Sub Jumlah		159,05	139,80	1.226,89

Sumber: BPS, Manggarai Barat Dalam Angka, 2016

2. Jaringan Transportasi Laut.

Terdapat sebuah pelabuhan, yaitu Pelabuhan Labuan Bajo yang terletak di kota Labuan Bajo, Kecamatan Komodo. Secara hierarki Pelabuhan Labuan Bajo termasuk dalam hierarki pelabuhan pengumpul. Pelabuhan Labuan Bajo memiliki dermaga sepanjang 245 m dan lebar 12 meter, konstruksi terbuat dari beton, dengan kedalaman kolam berkisar antara 7-10 m (LWS). Di samping itu, juga tersedia dermaga/terminal penyeberangan yang melayani lintas antar provinsi dan antar kabupaten yang terdapat di Provinsi NTT. Saat ini pelabuhan Labuan Bajo disinggahi secara reguler oleh kapal-kapal PT. PELNI, Kapal Perintis dan kapal-kapal penyeberangan. Selain itu juga terdapat banyak berlabuh kapal-kapal rakyat dan kapal wisata, baik kapal wisata dalam negeri maupun kapal wisata luar negeri. Dalam menunjang kegiatan wisata, di pelabuhan Labuan Bajo juga tersedia kapal-kapal wisata, baik yang masuk dalam kategori mewah maupun dengan kategori sederhana (rakyat). Kapal-kapal wisata tersebut pada umumnya melayani wisatawan untuk mengunjung dan melihat binatang “komodo” yang terdapat di Pulau Komodo, Pulau Rinca dan pulau-pulau lainnya.



Gambar. 3.3. Kapal Ferry Penyeberangan Labuan Bajo-Sape (Sumbawa)

Pada tahun 2015 kunjungan kapal sebanyak 5.727 unit, dengan jumlah penumpang turun-naik sebanyak 167.063 orang dan barang sebanyak 155.295 ton. Angka yang cukup menarik adalah kedatangan kapal jenis non-pelayaran sebanyak 335 unit dengan penumpang sebanyak 4.102 orang. Kapal jenis non-pelayaran tersebut didominasi oleh kapal-kapal wisata jenis *cruise* dan *yacht*. Hal yang menarik lainnya adalah terjadi kegiatan bongkar muat barang sebanyak 155.295 ton, dengan komposisi bongkar sebanyak 124.109 ton atau sekitar 79,92% dan muat sebanyak 31.186 ton atau sebesar 20,08%. Hal ini menggambarkan bahwa Kabupaten Manggarai Barat masih sangat minim dari hasil-hasil produksinya. Gambaran kunjungan kapal, turun-naik penumpang dan kegiatan bongkar-muat barang di Pelabuhan Labuan Bajo pada tahun 2015 dapat dilihat pada Tabel.3.5.

Tabel. 3.5.

Kunjungan Kapal, Penumpang dan Barang Pelabuhan Labuan Bajo Tahun 2015

Jenis Pelayaran	Kapal	Penumpang		Barang	
		Turun	Naik	Bongkar	Muat
Umum	4.279	4.291	3.208	-	-
Nusantara	194	25.155	29.554	76.564	2.839
Perintis	120	64	183	-	-
Rakyat dan Luar Negeri	147	30.789	36.010	18.808	-
Penyeberangan	652	15.877	17.830	28.737	28.347
Non Pelayaran	335	2.187	1.915	-	-
Jumlah	5.727	78.363	88.700	124.109	31.186
		167.063		155.295	

Sumber: BPS Kabupaten Manggarai Barat Dalam Angka, 2016

3. Jaringan Transportasi Udara.

Kabupaten Manggarai Barat mempunyai Bandar Udara Komodo yang merupakan bandara penting, karena menjadi pintu gerbang keluar-masuk ke NTT bagian barat melalui Labuan Bajo Kabupaten Manggarai Barat. Namun, kondisi fisik lapangan terbang tersebut masih di bawah standar, khususnya landasan pacu yang hanya sepanjang 1.650 meter, sehingga kurang memungkinkan bagi penerbangan maupun pendaratan pesawat berbadan sedang. Saat ini Bandara Komodo hanya mampu untuk pendaratan pesawat jenis Boing 737 serie 200 dan ATR 24. Kondisi tersebut masih kurang mendukung pengembangan pariwisata di Kabupaten Manggarai Barat umumnya maupun di Labuan Bajo pada khususnya. Ada rencana dalam jangka dekat, panjang landasan akan diperpanjang 400 m, sehingga menjadi 2.000 meter. Untuk menuju Labuan Bajo, tersedia maskapai penerbangan Garuda Indonesia dari Jakarta via Denpasar dan dari Kupang via Ende, Lion/Batik/Wing Air dari Jakarta Via Denpasar, Sriwijaya/NAM Air dari Jakarta via Surabaya. Untuk lebih jelasnya terlihat pada Tabel.3.6

Tabel. 3.6.
Penerbangan yang Menuju Bandara Komodo di Labuan Bajo
Berdasarkan Maskapai Penerbangan, Bandara Asal dan Jenis Pesawat
Tahun 2015

No	Maskapai Penerbangan/ Pesawat	Bandara Asal	Transit	Jenis Pesawat
1.	Garuda Indonesia	Jakarta	Denpasar	Boing 737, Airbus, ATR
2.	Garuda Indonesia	Kupang	Ende	ATR
3.	Lion/Batik/Wing Air	Jakarta	Denpasar	Boing 737, ATR
4.	Wing Air	Kupang	Ende	ATR
5.	Sriwijaya/NAM Air	Jakarta	Surabaya	Boing 737, Airbus, Boing 737-200

Sumber: Otoritas Bandara Komodo, Labuan Bajo

Selain itu keberadaan Bandar Udara Ngurah Rai di Denpasar Bali yang merupakan bandara internasional, posisinya sangat penting dan strategis bagi Bandara Komodo sebagai pintu gerbang masuknya wisatawan mancanegara ke wilayah NTT dan sekitarnya. Banyak wisatawan asing yang berkunjung ke Bali, meneruskan perjalanannya ke Labuan Bajo.

Oleh karena itu, sarana dan prasarana transportasi udara tersebut sebagai penunjang dan pendorong pengembangan dalam konteks kepariwisataan kabupaten Manggarai Barat dan khususnya kepariwisataan Labuan Bajo pada masa depan akan menjadi lebih penting dan bernilai sangat strategis.

2) TAMAN NASIONAL KOMODO (TNK)



Gambar. 3.4. Peta Habitat Komodo

1. Kawasan Zona Khusus.

Kabupaten Manggarai Barat mempunyai Kawasan Zona Khusus yang berada di Kecamatan Komodo, yaitu Taman Nasional Komodo (TNK).

Taman Nasional Komodo (TNK) yang berada pada posisi antara 119°09'00" - 119°55'00" BT dan antara 8°20'00" - 8°53'00" LS. Luas total TNK:1,817 km², yang terdiri 603 km² (33%) berupa daratan dan 1,214 km² (67%) perairan laut. TNK meliputi Pulau Komodo (336 km²), Pulau Rinca (211 km²), Pulau Padar (16 km²), Pulau Gili Motang (10 km²) dan Pulau Nusa Kode (7 km²). Termasuk juga pulau-pulau kecil yang terletak antara Selat Sape di sebelah barat, Selat Sumba di sebelah selatan, Selat Molo di sebelah timur, dan Laut Flores di utara. Zonasi TNK didasarkan pada SK Dirjen PHPA No. 74/Kpts/Dj-VI/1990 dan sesuai dengan UU No. 5/1990 tentang Konservasi Sumber daya Hayati dan Ekosistemnya.

Terdapat 7 tipe zona di dalam TNK:

- Zona Inti (*Core Zone*)
- Zona Rimba dengan Wisata Terbatas (*Wilderness Zone with Limited Tourism*)
- Zona Pemanfaatan Wisata (*Tourism Use Zone*)
- Zona Pemanfaatan Tradisional (*Traditional Use Zone*)
- Zona Pemanfaatan Pelagis (*Pelagic Use Zone*)
- Zona Khusus Penelitian dan Pelatihan (*Special Research and Training Zone*)
- Zona Permukiman Tradisional (*Traditional Settlement Zone*)

2. Transportasi dari dan ke Taman Nasional Komodo.

Untuk menuju taman nasional Komodo, para wisatawan menggunakan berbagai alat transportasi air, antara lain: kapal wisata (*cruise*), kapal layar wisata (*yacht*), *speed boat*, dan kapal-kapal rakyat.

a. Kapal Wisata (*Cruise*)

Berdasarkan data yang diperoleh dari UPP. Labuhan Bajo, terdapat dua jenis kapal wisata, yaitu kapal motor dan kapal layar motor (KLM).

Kapal *cruise* ada yang hanya singgah di TNK, menurunkan penumpangnya untuk melihat objek wisata, kemudian kembali ke kapal dan melanjutkan perjalanan menuju objek wisata lain, sesuai dengan paket wisata, ada pula kapal *cruise* yang dioperasikan di Labuan Bajo, disewakan kepada para wisatawan, dan sekaligus menjadi hotel terapung pada objek-objek wisata yang terdapat di TNK. Umumnya kapal ini dimiliki oleh investor dari luar negeri. Tarif yang dikenakan kepada wisatawan berkisar antara Rp.50 juta s/d Rp.100 juta per paket



Gambar. 3.5.
Salah Satu Kapal Pesiar sedang sandar di Pelabuhan Labuan Bajo



Gambar. 3.6
Salah Satu Kapal Pesiar sedang berlayar di perairan Tanam Nasional Komodo



Gambar. 3.7.

Salah Satu Kapal Pesiar sedang berlayar di perairan Tanam Nasional Komodo

Sedangkan kapal-kapal jenis KLM, yang terbuat dari kayu, sekaligus juga berfungsi sebagai hotel terapung, dengan tarif yang juga relatif sama dengan *cruise* modern. Jumlah kapal ini sekitar 30 unit.



Gambar. 3.8.

Salah Satu Kapal Pesiar Tradisional Labuh di perairan Tanam Nasional Komodo



Gambar. 3.9.

Salah Satu Kapal Pesiar Tradisional Labuh di perairan Tanam Nasional Komodo

b. Kapal Layar Wisata (*Yacht*)

Kapal ini umumnya dimiliki dan digunakan secara pribadi oleh para wisatawan, yang umumnya wisatawan mancanegara. Mereka lego jangkar di objek wisata, selain melihat “komodo” kebanyakan mereka juga menikmati keindahan bawah laut yang terdapat di TNK.



Gambar. 3.10.

Salah Satu Kapal *Yacht* Pesiar Tradisional berlayar

c. *Speedboat*

Speedboat, kebanyakan dipakai oleh wisatawan dengan jumlah kecil, dengan melakukan pen-*charteran* sesuai dengan kebutuhan lamanya wisatawan. Jumlah *speedboat* ini sangat terbatas.



Gambar. 3.11.

Salah Satu *Speedboat* Pesiar sedang sandar di Dermaga Loh Buaya P Rinca

d. Kapal-Kapal Rakyat

Jenis kapal ini paling banyak terdapat di Labuan Bajo. Kapal ini merupakan modifikasi kapal nelayan, yang diberi atap pelindung dan tempat duduk sederhana. Untuk menjalankan kapal digunakan mesin mobil jenis, Isuzu, Mitshubishi, Toyota Dyna atau Yanmar Kapal rakyat ini, pada umumnya berukuran di bawah 7 GT, kelengkapan alat keselamatan sangat minim. Jumlah kapal KLM ini cukup banyak, untuk ukuran 7 s/d 30 GT sejumlah 91 unit kapal. Di bawah 7 GT sekitar 210 unit kapal. Wisatawan yang menggunakan kapal rakyat ini, dikenakan biaya sekitar Rp 1 juta s/d Rp 6 juta per hari sesuai dengan jarak layar. Untuk menuju Pulau Rinca sekitar Rp. 1 juta per pulang pergi dalam 1 hari, sedangkan untuk menuju Pulau Komodo sekitar Rp 6 juta pulang pergi. Bagi wisatawan nusantara, para pemilik kapal memberikan kelonggaran dengan penyewaan rombongan, sampai dengan 15 orang.

Pelayanan yang disediakan berupa makan, minun dan *snack* selama perjalanan. Semakin tinggi tarifnya, maka menunya semakin baik dan beragam. Waktu perjalan dari Pelabuhan Labuan Bajo ke Pulau Komodo sekitar 3-4 jam, sesuai dengan kondisi mesin dan kondisi cuaca, sedangkan untuk ke Pulau Rinca 1-2 jam.

Dalam satu hari 20-30 kapal berlayar dari Labuan Bajo menuju ke TNK, dengan rata-rata jumlah penumpang sekitar 10 orang.



Gambar. 3.12.
Salah Satu Kapal Rakyat sedang Berlayar di Perairan Taman Nasional Komodo.



Gambar. 3.13.
Interior Kapal Yang Beroperasi di Labuan Bajo.

- 3. Waktu Tempuh dan Biaya Transportasi dari dan ke Taman Nasional Komodo.**
Pada Tabel. 3.7 dapat dilihat waktu tempuh masing-masing jenis kapal yang melayani wisatawan dari Labuan Bajo dalam melayari Labuan Bajo - P Rinca - P Komodo.

Tabel. 3.7.
Waktu Tempuh, Sistem Sewa, Tarif, Fasilitas Keselamatan dan Pelayanan Kapal Labuan Bajo-P Rinca-P Komodo Berdasarkan Jenis Kapal

No.	Uraian	Jenis Kapal					
		<i>Cruise Besar</i>	<i>Cruise Kecil</i>	<i>Cruis Tradisional (KLM mewah)</i>	<i>Yacht</i>	<i>Speedboat</i>	Kapal Rakyat > 7 GT < 7 GT
1.	Waktu Tempuh dari Labuan Bajo (jam)						
	a. P Rinca	-	-	-	2 - 3	1 - 1,5	2 - 2,5
	b. P Komodo	-	-	-	4 - 5	2-3	4-5
2.	Sistem Sewa/		Charter	Charter	Pribadi	Charter	Sewa
3.	Tarif (Rp)						
	a. P Rinca	-	100 juta/paket	100 juta/paket	-	5 juta	1 juta
	b. P Komodo	-			-	15 juta	6 juta
4.	Fasilitas Keselamatan	baik	baik	baik	baik	sedang	buruk
5.	Pelayanan	baik	baik	baik	-	sedang	Sedang
6.	Jumlah Kapal (unit)		3	-	-	-	> 91 < 210
6.	Keterangan	Hotel Terapung	Hotel Terapung	Hotel Terapung	-	-	-

Sumber: Hasil Wawancara

3) KEBUTUHAN TRANSPORTASI LAUT DAN PENYEBERANGAN

1. Infrastruktur Pelabuhan/Dermaga.

Infrastruktur Pelabuhan/Dermaga yang permanen baru tersedia di pelabuhan Labuan Bajo, sedangkan di Pulau Rinca baru tersedia dermaga yang terbuat dari kayu. Selain dermaga untuk keperluan wisata, di ke dua pulau tersebut juga terdapat dermaga untuk keperluan masyarakat.

Dermaga untuk keperluan masyarakat digunakan oleh masyarakat yang menghuni ke dua pulau tersebut dalam menunjang mobilitas mereka dalam kehidupan sehari-hari.

a. Pelabuhan Labuan Bajo

Dermaga pelabuhan Labuan Bajo, sangat memadai. Terdapat dermaga, dengan panjang dermaga sejumlah 300 meter dan lebar 12 meter.

Selain itu juga terdapat dermaga ASDP yang dapat melayani antara provinsi (Labuan Bajo/NTT - Sape/NTB) dan melayani dalam provinsi (Labuan Bajo - Waikelo)

Saat ini pelabuhan Labuan Bajo, banyak disinggahi dan sandar kapal-kapal besar, baik penumpang maupun kapal barang. Bahkan kapal pesiar dari luar negeri juga sering singgah dan sandar di pelabuhan Labuan Bajo.

Selain fasilitas dermaga yang sudah memadai, juga terdapat terminal penumpang yang cukup baik, dilengkapi dengan pengatur udara (AC), yang dapat memberikan kenyamanan bagi penumpang.



Gambar. 3.14.

Kapal Penyeberangan sedang Berlabuh di Dermaga Penyeberangan Labuan Bajo.
Pelabuhan di Pulau Rinca

Di Pulau Rinca terdapat 2 dermaga, yaitu dermaga TNK dan dermaga rakyat yang terletak di perkampungan masyarakat.

Dermaga TNK terbuat dari kayu dengan panjang 10 meter dan lebar 1,5 meter. Kapal yang dapat sandar hanya kapal-kapal rakyat yang terbuat dari kayu.

Untuk dapat disandari oleh kapal-kapal yang lebih besar, maka perlu dibangun dermaga yang lebih representatif, sepanjang 70 meter dengan lebar 3 meter, dengan *trastle* sepanjang 30 meter yang ditujukan untuk mencari kedalaman kolam pelabuhan.

Dermaga rakyat terbuat dari kayu sepanjang kurang lebih 20 meter, dengan lebar 1 meter. Kondisi dermaga sudah sangat memprihatinkan, saat ini hanya dapat disandari oleh perahu-perahu kecil. Kondisi dermaga wisata di Pulau Rinca dapat dilihat Gambar 3.14 dan 3.15



Gambar. 3.15.
Dermaga Kayu di TNK Pulau Rinca



Gambar. 3.16.
Kapal Wisata sedang berlabuh di Dermaga Kayu di TNK Pulau Rinca

- b. Pelabuhan di Pulau Komodo
Pulau Komodo mempunyai 2 dermaga untuk keperluan wisata dan 1 dermaga untuk keperluan masyarakat.
Dermaga untuk keperluan wisata terbuat dari kayu dengan panjang kurang lebih 50 meter dan lebar 1,5 meter di sandari oleh kapal-kapal rakyat, sedangkan dermaga yang terbuat dari beton disandari oleh kapal-kapal pesiar ukuran besar. Sementara dermaga untuk kebutuhan masyarakat disandari oleh perahu-perahu milik masyarakat.



Gambar. 3.17.
Dermaga Beton di TNK Pulau Komodo



Gambar. 3.18.
Dermaga Kayu Pelabuhan Rakyat Pulau Komodo

2. Sejarah Taman Nasional Komodo (TNK)

Taman Nasional merupakan penangkaran insitu yang digunakan untuk melindungi suatu spesies yang terancam punah. Salah satu contohnya adalah Taman Nasional Komodo (TNK). Di Taman Nasional ini terdapat suatu spesies (komodo) yang sangat dilindungi dari kepunahan.

Komodo telah lama menjadi binatang yang sangat dilindungi, ini disebabkan sedikit sekali yang masih hidup di bumi ini. Hewan ini hanya terdapat di

Kepulauan Flores, Nusa Tenggara, Indonesia. Sedangkan pulau yang paling banyak dihuni oleh hewan ini dinamakan Pulau Komodo.

Hewan yang menyerupai kadal besar ini digolongkan hewan yang nyaris punah dengan jumlah populasi kurang dari 4.000 ekor. Maka pada tahun 1980 telah disepakati untuk membuat suatu kawasan konservasi dalam bentuk Taman Nasional Komodo (TNK) di Pulau tersebut dan beberapa pulau kecil lain disekitarnya.

a. Kebutuhan Angkutan Laut dan Penyeberangan.

Berdasarkan data historis kunjungan wisatawan ke TNK sejak tahun 2009 sampai dengan tahun 2015, yang menunjukkan kenderungan pertumbuhan yang sangat signifikan yang mencapai angka pertumbuhan rata-rata sebesar 25,51 per tahun. Serta melihat hasil proyeksi sampai dengan tahun 2020, dimana kunjungan wisatawan ke TNK akan mencapai sebesar 210.866 orang dengan rincian wisatawan mancanegara sebanyak 171.020 orang dan wisatawan nusantara sebanyak 39.844 orang. Kedatangan wisatawan tersebut tentu memerlukan dukungan sarana transportasi laut dan penyeberangan yang memadai, baik dilihat dari segi kapasitas, keselamatan, keamanan, kenyamanan, maupun dari segi tarif yang terjangkau. Dengan jumlah wisatawan yang mencapai 210.866 orang per tahun atau sekitar 17.572 orang per bulan atau sebanyak 586 per hari, maka di butuhkan kapal dengan total kapasitas sebanyak 586 orang per hari. Selain untuk wisatawan, kapal-kapal tersebut juga dapat dimanfaatkan oleh masyarakat yang berada di kawasan TNK. Dengan adanya kapal yang reguler masyarakat di Kawasan TNK dapat dengan mudah memperoleh keperluan sehari-hari dari Kota Labuan Bajo.

b. Tipe Kapal dan Ukuran Kapasitas.

Wilayah TNK, terutama pada perairan Labuan Bajo-Pulau Rinca-Pulau Komodo, merupakan wilayah perairan yang banyak terdapat pulau, sehingga terlindung dari ombak dan gelombang pada setiap musim. Yang perlu menjadi perhatian adalah terdapatnya arus laut yang cukup kuat. Untuk mengangkut wisatawan (penumpang) tipe kapal yang cocok adalah tipe kapal *full pasenger* dengan geladak/*deck* terbuka atau dengan jendela, sehingga para wisatawan dapat menikmati pemandangan selama dalam pelayaran. Ukuran kapal dengan kapasitas antara 75-100 orang, sehingga *draft* kapalnya tidak terlalu tinggi, sehingga kapal dapat merapat pada dermaga sederhana dengan kedalaman kolam yang rendah. Untuk ukuran kapal ini, prioritas utama adalah tingkat keselamatan, artinya yang lebih diutamakan adalah ukuran dengan tingkat keselamatan, bukan berdasarkan kapasitas yang ideal. Untuk jelasnya di berikan 2 buah contoh kapal yang tepat untuk melayari Labuan Bajo- Taman Nasional Komodo. Sebagaimana terlihat pada Gambar. 3.19 dan Gambar. 3.20.



Gambar. 3.19.
Contoh Kapal yang dapat melayani Wisatawan Labuan Bajo.



Gambar. 3.20.
Contoh Kapal yang dapat melayani Wisatawan Labuan Bajo.

3. Kebutuhan Jaringan Trayek dan Operasional

a. Jaringan Trayek

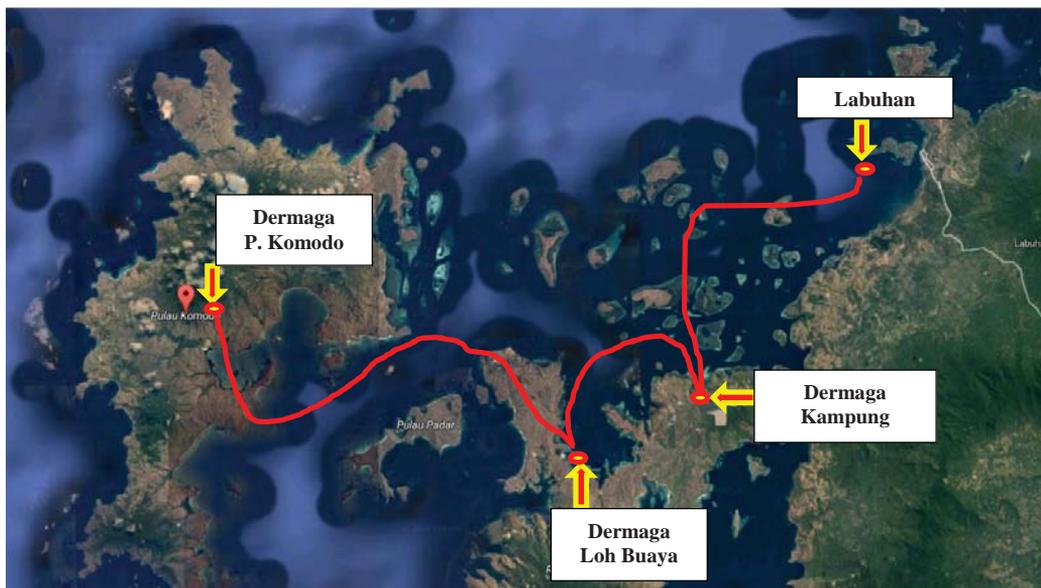
Jaringan trayek yang diusulkan adalah jaringan trayek untuk kebutuhan wisata dan kebutuhan masyarakat lokal yang berdiam di Pulau Rinca dan Pulau Komodo.

Baik di Pulau Rinca maupun di Pulau Komodo terdapat dermaga wisata dan dermaga rakyat. Walaupun jarak nya tidak terlalu jauh, namun karena ada pembatas antara pemukiman masyarakat dengan habitat komodo, serta ada aturan untuk menjaga habitat komodo yang terdapat dalam TKN, sehingga tidak ada jalan dan kendaran antara dermaga masyarakat dengan dermaga

wisata. Untuk itu, guna memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat lokal, maka dermaga masyarakat tersebut juga perlu untuk disinggahi. Adapun trayek yang diusulkan adalah:

Labuan Bajo -20- Dermaga rakyat Pulau Rinca -10- Dermaga Wisata Pulau Rinca-25- Dermaga Rakyat Pulau Komodo -8- Dermaga Wisata Pulau Komodo.

Jumlah jarak adalah sebanyak 63 mil, bila kecepatan kapal rata-rata 12 knots, dan waktu labuh selama 30 menit pada setiap pelabuhan singgah, maka dibutuhkan waktu tempuh selama 8 jam. Gambaran jaringan trayek tersebut dapat dilihat pada Gambar. 3.21



Gambar. 3.21.

Usulan Jaringan Kapal Ferry Reguler Labuan Bajo-P Rinca-P Komodo

b. Operasional Perjalanan Kapal

Sesuai dengan ketentuan TNK, yang tidak boleh ada kendaraan, maka kapal yang diperlukan adalah kapal jenis ferry yang hanya mengangkut penumpang dan barang cantingan untuk keperluan masyarakat lokal. Kapal dengan *home base*/pangkalan Pelabuhan Labuan Bajo berangkat pada pukul 06.00 WITA dan sampai pada pelabuhan singgah terakhir yaitu dermaga Wisata Pulau Komodo pada pukul 14.40 WITA. Kapal akan berangkat dari Dermaga Wisata 17.20 WITA dan tiba di Labuan Bajo pada pukul 23.25 WITA. Secara lebih jelas dapat dilihat pada Tabel. 3.8.

Tabel 3.8.
Usulan Trayek dan Operasional Perjalanan Kapal Ferry Reguler
Labuan Bajo - P. Rinca - P Komodo PP

No.	Asal	Tujuan	Jam Berangkat	Jarak (Mil Laut)	Kecepatan Rata2	Waktu Tempuh (menit)	Tiba (Jam)	Waktu Labuh (jam)
1	Labuan Bajo	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	6,00	20,00	12,00	100,00	7,40	0,50
2	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	P Rinca (Dermaga Wisata)	8,30	10,00	12,00	50,00	9,20	0,50
3	P Rinca (Dermaga Wisata)	P Komodo (Dermaga Rakyat)	11,10	25,00	12,00	125,00	13,10	0,50
4	P Komodo (Dermaga Rakyat)	P Komodo (Dermaga Wisata)	14,00	8,00	12,00	40,00	14,40	2,00
5	P Komodo (Dermaga Wisata)	P Komodo (Dermaga Rakyat)	16,40	8,00	12,00	40,00	17,20	50,00
6	P Komodo (Dermaga Rakyat)	P Rinca (Dermaga Wisata)	18,10	25,00	12,00	125,00	20,15	50,00
7	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	21,05	10,00	12,00	50,00	21,55	50,00
8	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	Labuan Bajo	22,45	20,00	12,00	100,00	23,25	-

Sumber: Hasil Simulasi

Sejarah ditemukannya Komodo berawal dari dokumentasi yang berada di Museum Zoologi Bogor yang dilakukan oleh orang Belanda dengan melakukan perburuan di Pulau Komodo. Hasil penelitiannya tersebut kemudian dipublikasikan pada tahun 1912. Tidak beberapa lama kemudian berita tentang Komodo cepat tersebar ke seluruh dunia. Banyak para ahli melakukan ekspedisi ilmiah untuk melakukan penelitian di Pulau Komodo. Berikut merupakan data dari Loh Liang, tentang sejarah Komodo:

- 1911 Penemuan Komodo oleh J. K.H Van Steyn
- 1912 Pemberian nama ilmiah *Varanus Komodoensis* oleh P. A. Owens
- 1912 SK. Sultan Bima tentang perlindungan Komodo
- 1926 SK. Pemda Manggarai perlindungan Komodo
- 1930 SK. Residen Flores perlindungan Komodo
- 1931 Komodo Tercantum dalam daftar satwa yang mutlak dilindungi dalam UU Perlindungan binatang liar
- 1938 Pembentukan Suaka Marga Satwa P. Rinca dan P. Padar
- 1965 Pembentukan Suaka Marga Satwa P. Komodo
- 1980 Pembentukan Taman Nasional Komodo
- 1991 Penunjukan sebagai Warisan alam dunia oleh UNESCO
- 1992 Komodo sebagai satwa nasional Kepres No. 4 Tahun 1992

Pada tahun 2000, rencana pimpinan Taman Nasional Komodo diakui oleh Direktorat Jenderal Perlindungan Hutan dan Pelestarian Alam. *The Nature Conservancy (TNC)*, lembaga swasta masyarakat lingkungan yang terbesar di Amerika Serikat, dan pedagang yang berasal dari Malaysia, Feisol Hashim, akan menguasai Taman Nasional Komodo selama 25 tahun. Mereka mau melindungi lingkungan setempat dengan hasil turisme yang akan diperbaiki.



Gambar. 3.22.
Salah Satu Sudut Keindahan Taman Nasional Komodo

Taman Nasional Komodo ini terletak di antara Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Nusa Tenggara Barat. Taman Nasional ini tidak hanya terdapat sebuah pulau, namun terdiri dari tiga pulau besar dan beberapa pulau kecil. Luas wilayah daratan Taman Nasional Komodo mencapai 603 km² dan luas wilayah totalnya adalah 1817 km². Ketika awal didirikannya, Taman Nasional Komodo bertujuan untuk melindungi Komodo dan habitatnya. Kemudian secara bertahap Taman Nasional Komodo juga di tambahkan flora dan fauna secara umum.

Komodo termasuk jenis hewan karnivora yang biasanya membuat sarang di bawah tanah. Komodo mengandalkan gigitan dan racun bakteri pada ludahnya untuk melumpuhkan mangsa-mangsanya. Sebelum komodo menyantap mangsanya, ia akan menguliti tubuh mangsanya selama berhari-hari. Komodo merupakan hewan yang mirip dengan kadal, namun komodo jauh lebih besar dari pada kadal. Komodo memiliki kepala yang besar dan kuat, matanya bersinar, kulitnya keras dan liat. Komodo memiliki lidah bercabang yang berwarna merah cerah. Lidahnya tersebut sering ia julurkan seperti ular. Penelitian menunjukkan bahwa ujung lidah yang bercabang ini

berfungsi untuk “mengecap” makanannya. Jika dilihat dari kejauhan, lidah yang ia julurkan tersebut akan menyerupai api. Oleh sebab itu legenda yang beredar menyebutkan bahwa komodo merupakan seekor naga.

4. **Trend Positif Kunjungan Wisatawan Ke Taman Nasional Komodo dan Kelimutu** Mengacu pada *Nawa Cita* (Sembilan Program Prioritas) Joko Widodo-Jusuf Kalla, salah satu Dimensi Pembangunan adalah Pembangunan Sektor Unggulan yang diarahkan pada upaya terwujudnya kedaulatan pangan, kedaulatan energi, dan ketenagalistrikan, kemaritiman dan kelautan, serta pariwisata dan industri. Sesungguhnya, pariwisata NTT memiliki dua ikon yang telah kesohor di sektor pariwisata, yakni komodo yang dilindungi kawasan Taman Nasional Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, dan Danau Kelimutu yang masuk dalam kawasan Taman Nasional Kelimutu, Kabupaten Ende.

Untuk Dimensi Pembangunan Sektor Unggulan Pengembangan Pariwisata di Nusa Tenggara Timur, pemerintah pusat telah menetapkan Labuan Bajo sebagai salah satu dari 10 (sepuluh) Destinasi Wisata di Indonesia dengan komodo sebagai ikonnya.

Popularitas komodo dan Danau Kelimutu dapat dilihat dari *trend* jumlah pengunjung atau wisatawan, baik wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara yang mengunjungi dua kawasan wisata tersebut.

Berdasarkan sumber data dari, Flores *Destination Management Organization* (Flores DMO) diperoleh angka sebagai berikut:

- Jumlah pengunjung Taman Nasional Komodo pada tahun 2014 sebanyak 80.626 orang yang terdiri dari 13.537 wisatawan domestik dan 67.089 wisatawan mancanegara (Flores *Destination Management Organization*, 2014).
- Kemudian jumlah wisatawan meningkat cukup signifikan pada tahun berikutnya (2015), sebesar 18,3% atau 14.784 wisatawan menjadi 95.410 pengunjung dengan rincian 19.215 wisatawan domestik dan 76.195 wisatawan mancanegara (Flores *Destination Management Organization*).
- Jumlah pengunjung wisatawan yang masuk ke kawasan Taman Nasional Kelimutu pada tahun 2014 sebanyak 54.701 orang, terdiri dari 41.517 wisatawan domestik dan 13.184 wisatawan asing.
- Pada tahun 2015, jumlah pengunjung mengalami peningkatan yang signifikan sebesar 15,09% atau 8.256 pengunjung menjadi 62.957 wisatawan yang terdiri 50.324 wisatawan domestik dan 12.633 wisatawan asing.
- Namun demikian, tahun 2015, jumlah wisatawan asing yang berkunjung ke Kelimutu mengalami penurunan sebesar 4,36% atau 551 pengunjung, keadaan ini berbanding terbalik dengan animo wisatawan mancanegara yang mengunjungi Taman Nasional Komodo cenderung meningkat. Trend ini dialami pula wisatawan domestik yang mengalami peningkatan sebesar 21,21% atau 8.807 pengunjung.

- Berdasarkan kategori wisatawan, Taman Nasional Komodo dikunjungi wisatawan asing 143.284 orang, sedangkan Taman Nasional Kelimutu hanya dikunjungi 25.817 orang. Sedangkan wisatawan domestik secara berturut-turut 32.752 orang dan 91.841 pengunjung.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel.3.9.

Tabel. 3.9
Perbandingan Kunjungan Wisatawan Antara Taman Nasional Komodo dengan Taman Nasional Kelimutu, Tahun 2014-2015

Tahun	Tujuan Wisata	Mancanegara	Nusantara	Jumlah	%
2014	Taman Nasional Komodo	67.089	13.537	80.626	59,58
	Kelimutu	13.184	41.517	54.701	40,42
	Jumlah	80.273	55.054	135.327	100.00
2015	Taman Nasional Komodo	76.195	19.215	95.410	60.25
	Kelimutu	12.633	50.324	62.957	39.75
	Jumlah	88.828	69.539	158.367	100.00

Sumber: Flores *Destination Management Organization*, 2015

Dari data di atas, dapat dilihat *trend* jumlah wisatawan asing di Taman Nasional Komodo lebih tinggi dari wisatawan mancanegara di Taman Nasional Kelimutu. Secara umum, jumlah pengunjung wisatawan di Kawasan Taman Nasional Komodo dan Taman Nasional Kelimutu mengalami *trend* positif. *Trend* positif ini akan terus meningkat sejalan dengan adanya penetapan Labuan Bajo sebagai salah satu dari 10 (sepuluh) destinasi wisata Indonesia. Kebijakan ini akan berdampak pada perkembangan sektor pariwisata di Nusa Tenggara Timur, tidak saja menggerakkan pariwisata di Labuan Bajo dan sekitarnya, melainkan akan menggerakkan pula sektor pariwisata di daratan Flores, Timor, Sumba, Alor, Rote, Sabu dan beberapa pulau kecil lainnya.

5. Pertumbuhan Kunjungan Wisatawan di TNK

Jumlah kunjungan wisatawan ke Taman Nasional Komodo (TNK) terus meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 2009 sebanyak 32.037 orang, yang terdiri dari Wisman 30.415 orang, Wisnus 1.622 orang dan tidak ada data untuk tamu lokal. Pada tahun 2010 jumlah pengunjung sebanyak 41.117 orang, yang terdiri dari Wisman 38.217 orang, Wisnus 2.900 orang dan tidak ada data untuk tamu lokal. Tahun 2011 berjumlah 41.443 orang, yang terdiri dari Wisman 36.011 orang, Wisnus 5.432 orang dan tidak ada data untuk tamu lokal. Pada tahun 2012 sebanyak 31.365 orang, yang terdiri dari Wisman 26.631 orang, Wisnus 4.284 orang, lokal 450 orang. Pada tahun 2013 sebanyak 63.845 orang, yang terdiri dari Wisman 54.147 orang, Wisnus 9.698 orang, data lokal tidak tersedia.

Data tersebut berbeda dengan jumlah tamu yang didata oleh Balai Taman Nasional Komodo (BTNK). Menurut data dari BTNK, jumlah tamu tahun 2009 sebanyak 32.037 orang, yang terdiri dari pengunjung asing 54.147 orang dan pengunjung domestik 9.654 orang. Pada tahun 2010 sebanyak 41.117 orang, yang terdiri dari Wisman 38.217 orang, Wisnus 2.900 orang, data lokal tidak tersedia. Pada tahun 2011 sebanyak 41.443 orang, yang terdiri dari Wisman 36.011 orang, Wisnus 5.432 orang, data lokal tidak tersedia. Pada tahun 2012 sebanyak 31.365 orang, yang terdiri dari Wisman 26.631 orang, Wisnus 4.284 orang, data lokal tidak tersedia. Pada tahun 2013 sebanyak 63.845 orang, yang terdiri dari Wisman 54.147 orang, Wisnus 9.698 orang, data lokal tidak tersedia. Pada tahun 2014 sebanyak 71.976 orang, yang terdiri dari Wisman 64.745 orang, Wisnus 7.231 orang, data lokal tidak tersedia. Pada tahun 2015 sebanyak 95.410 orang, yang terdiri dari Wisman 76.195 orang, Wisnus 19.215 orang, data lokal tidak tersedia. Pertumbuhan kunjungan wisatawan tersebut dapat dilihat pada Tabel.3.10.

Tabel. 3.10.
 Pertumbuhan Kunjungan Wisatawan Di Taman Nasional Komodo
 Berdasarkan Asal Wisatawan, Tahun 2009-2015

No.	Tahun	Asal Wisatawan			Jumlah	Pertumbuhan/ tahun (%)
		Wisman	Wisnus	Lokal*		
1.	2009	30.415	1.622	-	32.037	-
2.	2010	38.217	2.900	-	41.117	28,34
3.	2011	36.011	5.432	-	41.443	0,79
4.	2012	26.631	4.284	450	31.365	(24,32)
5.	2013	54.147	9.698	-	63.845	103,55
6.	2014	64.745	7.231	-	71.976	12,74
7.	2015	76.195	19.215	-	95.410	32,56
Pertumbuhan Rata-rata per tahun						25,51

Sumber: Pos Kupang.Com

Keterangan: * Wisatawan Lokal adalah Wisatawan Asal NTT.

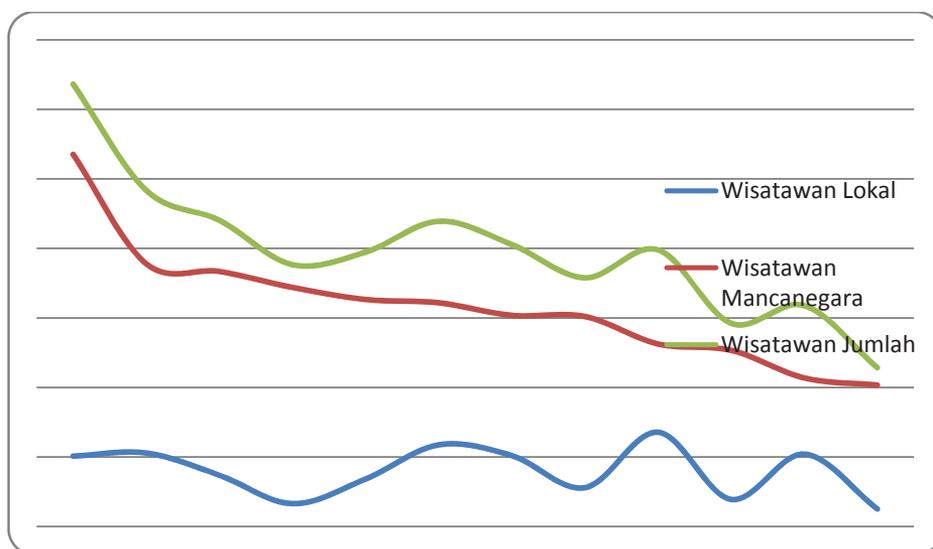
6. Saat Ramai Kunjungan Wisatawan di TNK.

Saat ramai kunjungan wisatawan di TNK terjadi pada bulan Juni sampai dengan bulan November. Untuk wisatawan Mancanegara saat ramai berkunjung terjadi pada bulan Juli sampai dengan September dengan titik puncak pada bulan Agustus. Hal ini sesuai dengan masa libur yang terjadi, terutama untuk kawasan Eropa. Sedangkan untuk Wisatawan Nusantara terjadi pada bulan Januari, April, Mei, Juli, Agustus dan September, dengan titik puncak pada bulan Agustus. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel. 3.10. dan Gambar. 3.23.

Tabel. 3.11.
Saat Puncak Kunjungan Wisatawan Ke Balai Taman Nasional Komodo
Berdasarkan Bulan, Tahun 2015

Bulan	Wisatawan		
	Lokal	Mancanegara	Jumlah
Agustus	2.024	10.703	12.727
Juli	2.114	7.556	9.670
September	1.474	7.335	8.809
Januari	656	6.876	7.532
April	1.365	6.529	7.894
Mei	2.349	6.433	8.782
Oktober	2.040	6.072	8.112
November	1.115	6.039	7.154
Juni	2.712	5.249	7.961
Maret	779	5.066	5.845
Desember	2.083	4.272	6.355
Februari	504	4.065	4.569
Jumlah	19.215	76.195	95.410

Sumber: BPS, Kecamatan Komodo Dalam Angka 2016, diolah



Gambar. 3.23.

Grafik Kunjungan Wisatawan berdasarkan bulan, tahun 2015

7. Proyeksi Kunjungan Wisatawan Ke TNK.

Melihat data historis kunjungan wisatawan ke TNK, sejak tahun 2009 sampai dengan tahun 2015 yang cenderung menunjuk pertumbuhan yang sangat signifikan, yaitu rata-rata mengalami pertumbuhan sebesar 25,51% per tahun, maka dapat diproyeksikan secara sederhana bahwa sampai tahun 2020 kunjungan wisatawan

ke TNK akan mencapai sebesar 210.866 orang dengan rincian wisatawan mancanegara sebanyak 171.020 orang dan wisatawan nusantara sebanyak 39.844 orang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel. 3.12

Tabel. 3.12.
Proyeksi Kunjungan Wisatawan sampai Tahun 2020

No.	Tahun	Asal Wisatawan			Jumlah
		Wisman	Wisnus	Lokal*	
1.	2009	30.415	1.622	-	32.037
2.	2010	38.217	2.900	-	41.117
3.	2011	36.011	5.432	-	41.443
4.	2012	26.631	4.284	450	31.365
5.	2013	54.147	9.698	-	63.395
6.	2014	64.745	7.231	-	71.976
7.	2015	76.195	19.215	-	95.410
8.	2016	93.263	23.058	-	116.321
9.	2017	114.154	27.670	-	141.823
10.	2018	139.724	33.204	-	172.927
11.	2020	171.022	39.844	-	210.866

Sumber: Hasil Perhitungan

D. DAMPAK PEMBANGUNAN PARIWISATA TERHADAP LINGKUNGAN HIDUP

Industri pariwisata memiliki hubungan erat dan kuat dengan lingkungan fisik. Lingkungan alam merupakan aset pariwisata dan mendapatkan dampak karena sifat lingkungan fisik tersebut yang rapuh (*fragile*), dan tak terpisahkan (*inseparability*).

Bersifat rapuh karena lingkungan alam merupakan ciptaan Tuhan yang jika dirusak belum tentu akan tumbuh atau kembali seperti sediakala. Bersifat tidak terpisahkan karena manusia harus mendatangi lingkungan alam untuk dapat menikmatinya. Lingkungan fisik adalah daya tarik utama kegiatan wisata. Lingkungan fisik meliputi lingkungan alam (flora dan fauna, bentangan alam, dan gejala alam) dan lingkungan buatan (situs kebudayaan, wilayah perkotaan, wilayah pedesaan, dan peninggalan sejarah). Secara teori, hubungan lingkungan alam dengan pariwisata harus mutual dan bermanfaat. Wisatawan menikmati keindahan alam dan pendapatan yang dibayarkan wisatawan digunakan untuk melindungi dan memelihara alam guna keberlangsungan pariwisata. Hubungan lingkungan dan pariwisata tidak selamanya simbiosis yang mendukung dan menguntungkan sehingga upaya konservasi, apresiasi, dan pendidikan dilakukan agar hubungan keduanya berkelanjutan, tetapi kenyataan yang ada hubungan keduanya justru memunculkan konflik.

1. Pariwisata Lebih Sering Mengeksploitasi Lingkungan Alam

Dampak pariwisata terhadap lingkungan fisik merupakan dampak yang mudah diidentifikasi karena nyata.

Pariwisata memberikan keuntungan dan kerugian, sebagai berikut:

a. Air.

Air mendapatkan polusi dari pembuangan limbah cair (detergen pencucian linen hotel) dan limbah padat(sisa makanan tamu). Limbah-limbah itu mencemari laut, danau dan sungai. Air juga mendapatkan polusi dari buangan bahan bakar minyak alat transportasi air seperti dari kapal pesiar. Akibat dari pembuangan limbah, maka lingkungan terkontaminasi, kesehatan masyarakat terganggu, perubahan dan kerusakan vegetasi air, nilai estetika perairan berkurang (seperti warna laut berubah dari warna biru menjadi warna hitam) dan badan air beracun sehingga makanan laut (*seafood*) menjadi berbahaya. Wisatawan menjadi tidak dapat mandi dan berenang karena air di laut, danau dan sungai tercemar. Masyarakat dan wisatawan saling menjaga kebersihan perairan. Guna mengurangi polusi air, alat transportasi air yang digunakan, yakni angkutan yang ramah lingkungan, seperti: perahu dayung, kayak, dan kano.

b. Atmosfir

Perjalanan menggunakan alat transportasi udara sangat nyaman dan cepat. Namun, angkutan udara berpotensi merusak atmosfer bumi. Hasil buangan emisinya dilepas di udara yang menyebabkan atmosfer tercemar dan gemuruh mesin pesawat menyebabkan polusi suara. Selain itu, udara tercemar akibat emisi kendaraan darat (mobil, bus) dan bunyi deru mesin kendaraan menyebabkan kebisingan. Akibat polusi udara dan polusi suara, maka nilai wisata berkurang, pengalaman menjadi tidak menyenangkan dan memberikan dampak negatif bagi vegetasi dan hewan. Inovasi kendaraan ramah lingkungan dan angkutan udara berpenumpang massal (seperti pesawat Airbus 380 dengan kapasitas 500 penumpang) dilakukan guna menekan polusi udara dan suara. Anjuran untuk mengurangi kendaraan bermotor juga dilakukan dan kampanye berwisata sepeda ditingkatkan.

c. Pantai dan pulau

Pantai dan pulau menjadi pilihan destinasi wisata bagi wisatawan. Namun, pantai dan pulau sering menjadi tempat yang mendapatkan dampak negatif dari pariwisata. Pembangunan fasilitas wisata di pantai dan pulau, pendirian prasarana (jalan, listrik, air), pembangunan infrastruktur (bandara, pelabuhan) mempengaruhi kapasitas pantai dan pulau. Lingkungan tepian pantai rusak (contoh pembabatan hutan bakau untuk pendirian akomodasi tepi pantai), kerusakan karang laut, hilangnya peruntukan lahan pantai tradisional dan erosi pantai menjadi beberapa akibat pembangunan pariwisata. Konservasi dan konservasi pantai dan laut menjadi pilihan untuk memperpanjang usia pantai dan laut. Pencanangan taman laut dan kawasan konservasi menjadi pilihan. Wisatawan juga ditawarkan kegiatan ekowisata yang bersifat ramah lingkungan. Beberapa pengelola pulau (contoh pengelola Taman Nasional Kepulauan Seribu) menawarkan paket perjalanan yang ramah lingkungan yang menawarkan aktivitas menanam lamun dan menanam bakau di laut.

d. Pegunungan dan area liar

Wisatawan asal daerah bermusim panas memilih berwisata ke pegunungan untuk berganti suasana. Aktivitas di pegunungan berpotensi merusak gunung dan area liarnya. Pembukaan jalur pendakian, pendirian hotel di kaki bukit, pembangunan gondola (*cable car*), dan pembangunan fasilitas lainnya merupakan beberapa contoh pembangunan yang berpotensi merusak gunung dan area liar. Akibatnya terjadi tanah longsor, erosi tanah, menipisnya vegetasi pegunungan (yang bisa menjadi paru-paru masyarakat), potensi polusi visual dan banjir yang berlebihan karena gunung tidak mampu menyerap air hujan. Reboisasi (penanaman kembali pepohonan di pegunungan) dan peremajaan pegunungan dilakukan sebagai upaya pencegahan kerusakan pegunungan dan area liar.

e. Vegetasi

Pembalakan liar, pembabatan pepohonan, bahaya kebakaran hutan (akibat api unggun di perkemahan), koleksi bunga, tumbuhan dan jamur untuk kebutuhan wisatawan merupakan beberapa kegiatan yang merusak vegetasi. Akibatnya, terjadi degradasi hutan (berpotensi erosi lahan), perubahan struktur tanaman (misalnya pohon yang seharusnya berbuah setiap tiga bulan berubah menjadi setiap enam bulan, bahkan menjadi tidak berbuah), hilangnya spesies tanaman langka dan kerusakan habitat tumbuhan. Ekosistem vegetasi menjadi terganggu dan tidak seimbang.

f. Kehidupan satwa liar

Kehidupan satwa liar menjadi daya tarik wisata yang luar biasa. Wisatawan terpesona dengan pola hidup hewan. Namun, kegiatan wisata mengganggu kehidupan satwa-satwa tersebut. Komposisi fauna berubah akibat: pemburuan hewan sebagai cinderamata, pelecehan satwa liar untuk fotografi, eksploitasi hewan untuk pertunjukan, gangguan reproduksi hewan (berkembang biak), perubahan insting hewan (contoh hewan komodo yang dahulunya hewan ganas menjadi hewan jinak yang dilindungi), migrasi hewan (ketempat yang lebih baik). Jumlah hewan liar berkurang, akibatnya ketika wisatawan mengunjungi daerah wisata, ia tidak lagi mudah menemukan satwa-satwa tersebut

g. Situs sejarah, budaya, dan keagamaan

Penggunaan yang berlebihan untuk kunjungan wisata menyebabkan situs sejarah, budaya dan keagamaan mudah rusak. Kepadatan di daerah wisata, alterasi fungsi awal situs, komersialisasi daerah wisata menjadi beberapa contoh dampak negatif kegiatan wisata terhadap lingkungan fisik. Situs keagamaan didatangi oleh banyak wisatawan sehingga mengganggu fungsi utama sebagai tempat ibadah yang suci. Situs budaya digunakan secara komersial sehingga dieksploitasi secara berlebihan (contoh: Candi menampung jumlah wisatawan yang melebihi kapasitas). Kapasitas daya tampung situs sejarah, budaya dan keagamaan dapat diperkirakan dan dikendalikan melalui manajemen pengunjung sebagai upaya mengurangi kerusakan pada situs sejarah, budaya dan keagamaan. Upaya konservasi dan preservasi serta renovasi dapat dilakukan untuk memperpanjang usia situs-situs tersebut.

h. Wilayah perkotaan dan pedesaan

Pendirian hotel, restoran, fasilitas wisata, toko cinderamata dan bangunan lain dibutuhkan di daerah tujuan wisata. Seiring dengan pembangunan itu, jumlah kunjungan wisatawan, jumlah kendaraan dan kepadatan lalu lintas jadi meningkat. Hal ini bukan hanya menyebabkan tekanan terhadap lahan, melainkan juga perubahan fungsi lahan tempat tinggal menjadi lahan komersil, kemacetan lalu lintas, polusi udara dan polusi estetika (terutama ketika bangunan didirikan tanpa aturan penataan yang benar). Dampak buruk itu dapat di atasi dengan melakukan manajemen pengunjung dan penataan wilayah kota atau desa serta membedakan masyarakat untuk mengambil andil yang besar dalam pembangunan.

2. Dampak Negatif Pertumbuhan Wisata di TNK.

Wisata meningkat tajam sampai tahun 2015. Pada tahun 2009, TNK menerima kunjungan 32.037 dan pada tahun 2015 meningkat menjadi 95.410 wisatawan atau tumbuh sebesar 25,51% rata-rata per tahun. Pertumbuhan kunjungan wisatawan ini selain mempunyai dampak positif sekaligus juga mempunyai dampak negatif. Pertumbuhan kunjungan wisatawan ini menyebabkan kebutuhan tambahan terhadap sumber daya alam, terutama untuk kebutuhan makanan bagi para wisatawan dan pendatang lainnya. Pertumbuhan wisatawan juga meningkatkan tumbuh dan berkembangnya permintaan akan hunian dan tempat tinggal berupa hotel, penginapan dan rumah. Di sekitar TNK telah tumbuh “*homestay*”, villa, dan jenis penginapan lainnya. Hal ini, tentu meningkatkan jumlah limbah MCK dan meningkatkan masukan tinja dan sampah (terutama sehubungan dengan pembangunan ‘*homestay*’ yang tidak terkendali di zona penyangga).Rekreasi laut, terutama selam dapat merusak terumbu karang (sentuhan sembarangan atau kerusakan karena buang jangkar) dan mengganggu tempat berpijah dan bersarang. Angka perusakan terumbu karang yang meningkat akan berakibat angka reproduksi fauna perairan menurun. Peningkatan jumlah wisatawan juga akan meningkatkan kebutuhan transportasi menuju objek-objek wisata, seperti kapal, perahu dan lain sebagainya. Kapal-kapal dan perahu tersebut akan menimbulkan limbah bahan bakar yang dapat mencemari perairan, selain itu juga menimbulkan kebisingan yang dapat mengganggu ketenangan dari binatang komodo. Dampak seperti itu juga akan mempengaruhi kota-kota sekitarnya seperti Bima, Labuan Bajo dan Sape, yang merupakan basis bagi kegiatan pariwisata. Berdasarkan hasil analisis di atas, maka dapat disimpulkan beberapa dampak negatif dari meningkatnya kunjungan wisatawan untuk melihat komodo, antara lain sebagai berikut:

- ❑ kunjungan wisatawan yang semakin meningkat akan membuat Taman Nasional Komodo dipenuhi banyak wisatawan, sehingga secara tidak langsung membuat hewan komodo akan merasa terancam secara psikis;
- ❑ komodo yang hampir punah tentunya memiliki nilai jual yang tinggi, hal ini akan membuka peluang bagi orang-orang yang hanya mencari keuntungan semata untuk melakukan aktivitas-aktivitas ilegal.
- ❑ jumlah wisatawan yang meningkat, harus didukung oleh berbagai macam fasilitas seperti hotel, restoran dan lain-lain. Dikhawatirkan akan ada banyak bangunan di sekitar Taman Nasional Komodo, sehingga merusak keseimbangan lingkungan.

BAB 4

PROSPEK TRANSPORTASI AIR DALAM MENUNJANG DESTINASI WISATA

Pembahasan tentang transportasi air dan destinasi wisata pada bab sebelumnya, yaitu diskripsi pada bab 1 telah dibahas mengenai latar belakang dan permasalahan yang terkait dengan transportasi air. Sedang bab 2 lebih menekankan pada konsep dan teori sebagai landasan pemikiran untuk memperkuat pembahasan mengenai transportasi air dan destinasi wisata untuk memberikan justifikasi keilmuan yang menjadi topik buku ini. Adapun pada bab 3 membahas mengenai potensi lokasi objek wisata terutama yang terkait dengan infrastruktur transportasi air. Ketiga bab tersebut telah mencerminkan susunan konsep yang cukup sistematis sebagai landasan pembahasan berikutnya yaitu mengenai “prospek transportasi air dalam menunjang destinasi wisata di Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Berbicara tentang prospek sudah barang tentu berpijak pada fakta dan data yang ada. Sebab prospek merupakan usaha pemikiran yang mengandung tujuan masa depan. Adapun masa depan itu lebih baik atau lebih buruk sangat tergantung usaha usaha yang dilakukan dalam membangun kondisi yang ada supaya lebih maju. Tanpa ada usaha dan keseriusan melakukan perubahan niscaya akan sia-sia dalam membangun masa depan. Oleh sebab itu prospek artinya menuju perbaikan yang lebih bermanfaat bagi masyarakat luas pada masa yang akan datang. Dengan demikian propek juga merupakan dimensi perencanaan yang bersifat peramalan atau *forecast*. Peramalan tersebut dalam ilmu perencanaan dapat dihitung secara matematik. Akurasi melakukan peramalan tergantung pada kesiapan informasi dan data yang valid dan dukungan metode analisis yang tepat.

A. KOTA DAN PELABUHAN LABUAN BAJO.

Kota Labuan Bajo merupakan ibukota Kabupaten Manggarai Barat. Kota yang memiliki letak geografis yang sangat strategis, posisi Kota Labuan Bajo berada di bagian barat Pulau Flores yang menjadikan Kota Labuan Bajo sebagai pintu masuk bagian barat Pulau Flores. Kota Labuan Bajo dikelilingi oleh gugusan pulau-pulau kecil dengan perairan laut dan pemandangan pantai menjadi daya tarik baru di dunia pariwisata dan sangat potensial

diminati oleh wisatawan yang datang. Salah satu yang menjadi kekuatan dari kota Labuan Bajo adalah keberadaan kawasan Taman Nasional Komodo (TNK). TNK telah menjadi objek wisata kelas dunia, dan Kota Labuan Bajo merupakan *entry point* untuk menuju Kawasan Wisata Komodo.

Selain memiliki potensi wisata bahari, tersedia juga pariwisata teresterial yang cukup banyak, di antaranya berbagai jenis gua alam dengan kekhasannya sendiri, mata air dan air terjun yang letaknya tidak jauh dari kawasan Kota Labuan Bajo.

Dengan posisi sebagai *entry point*, terutama menuju ke Kawasan Wisata Komodo dan pulau-pulau lainnya yang merupakan destinasi wisatawan dunia, sehingga nantinya merupakan kota transit yang diharapkan dapat menarik banyak wisatawan untuk berkunjung ke Komodo dan Kota Labuan Bajo serta diharapkan juga wisatawan dapat tinggal lebih lama, membelanjakan uangnya lebih banyak, dan dapat berulang kali berkunjung ke Kota Labuan Bajo.

Dalam upaya “menahan” wisatawan, agar tinggal lebih lama dan/atau “menarik” wisatawan untuk berkunjung kembali, maka dilakukan pengembangan pariwisata, yang nantinya membuat daya tarik wisata di Kota Labuan Bajo diperkuat dengan suguhan pertunjukan atau “diciptakan” suatu peristiwa, artinya selain daya tarik yang sudah ada, tetapi harus ditambah dengan sesuatu yang dapat dinikmati, dilihat, dilakukan, ditonton, diperoleh oleh para wisatawan selama berkunjung, sedemikian rupa sehingga memberikan kesan yang memikat.

Perkembangan aktivitas pariwisata di Kota Labuan Bajo memang dikatakan sangat meningkat, hal ini dapat diamati dari banyaknya wisatawan yang masuk setiap pekannya untuk menikmati keindahan alam di kota ini. Maka perlunya kejelian dari pemerintah daerah, pihak swasta dan *stakeholders* untuk memanfaatkan peluang ini yaitu dengan terus melakukan pengembangan terutama dalam mengembangkan sarana/fasilitas pariwisata yang menarik dari potensi yang ada dan bisa dinikmati oleh wisatawan yang berkunjung ke Kota Labuan Bajo. Pengembangan ini bermaksud untuk menarik perhatian wisatawan yang berkunjung ke Kota Labuan Bajo ataupun orang yang melakukan *transit* untuk menggunakan dan menikmati sarana/fasilitas pariwisata yang tersedia. Pengembangan pariwisata ini juga bertujuan agar wisatawan dapat menikmati fasilitas yang ada sehingga wisatawan dapat tinggal lebih lama, lalu membelanjakan uangnya serta meningkatkan jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kota Labuan Bajo.

Wisatawan masa kini, lebih banyak menuntut kepada setiap negara, usaha, organisasi, dan karyawan industri pariwisata untuk meningkatkan pelayanan yang menjamin mutu, nilai, ketepatan/keandalan, keragaman, kenyamanan, dan profesionalisme. Tingginya kualitas pelayanan dan kelengkapan sarana/fasilitas penunjang aktivitas wisata tersebut merupakan faktor yang sangat penting dalam industri pariwisata. Kualitas pelayanan yang tinggi, selain memberikan kepuasan kepada wisatawan juga meningkatkan ketertarikan wisatawan untuk kembali berkunjung. Dengan begitu keuntungan yang didapatkan jauh lebih besar, sehingga secara tidak langsung akan mendapatkan keuntungan dari para

pengunjung yang memanfaatkan sarana/fasilitas wisata tersebut yang nantinya akan mendorong perkembangan Kota Labuan Bajo menjadi kota/daerah tujuan wisata.

Karena sektor pariwisata dapat menjadi sumber pendapatan bagi pemerintah daerah yaitu pendapatan asli daerah (PAD) dan meningkatkan pendapatan masyarakat setempat. Selain melihat peluang yang ada sekarang, pengembangan ini juga melihat peluang masa depan yang diprediksikan aktivitas sektor pariwisata di Kota Labuan Bajo akan sangat meningkat.

Ketersediaan sarana/fasilitas pariwisata menjadi komponen yang sangat penting dalam keberlangsungan kegiatan wisata. Sejauh ini, pengembangan sarana dan prasarana pariwisata di Kota Labuan Bajo sudah ada kemajuan dan peningkatan, tetapi usaha-usaha tersebut belum optimal dilakukan. Untuk itu seluruh pihak terkait baik pemerintah maupun swasta harus menggali lagi potensi-potensi yang ada dan harus ditingkatkan pengembangannya dan dikelola secara maksimal.

Salah satu hal yang sangat penting adalah ketersediaan sarana/alat transportasi untuk menuju objek wisata, terutama transportasi laut reguler yang aman dan dengan harga terjangkau untuk menghubungkan Kota Labuan Bajo-Pulau Rinca-Pulau Komodo.

Dengan adanya transportasi laut yang reguler tersebut, selain dapat memberikan pelayanan kepada wisatawan mancanegara (Wisman) dan Wisatawan Nusantara (Wisnus), sekaligus juga dapat digunakan oleh masyarakat penghuni pulau-pulau yang berdiam di Kawasan Taman Nasional Komodo tersebut.

B. KONDISI TRANSPORTASI KABUPATEN MANGGARAI BARAT

1. Kebijakan Pembangunan Regional

Industri wisata merupakan sektor andalan yang sedang dikembangkan di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Salah satu tujuan wisata andalan NTT, bahkan Indonesia berada di Kabupaten Manggarai Barat, yaitu Taman Nasional Komodo.

Berdasarkan Rencana Induk Pariwisata Nusa Tenggara Timur dan Nusa Tenggara Barat, Taman Nasional Komodo dianggap merupakan atraksi utama. Untuk menunjang rencana ini, pemerintah daerah provinsi Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur sedang merencanakan untuk bersama-sama meningkatkan pelayanan jasa transportasi. Di Flores telah dibangun jalan raya Trans-Flores yang menghubungkan Labuan Bajo-Ruteng-Ngada-Ende. Jalan raya Trans-Flores ditujukan untuk mengurangi isolasi dan hambatan pembangunan industri pariwisata di Nusa Tenggara Timur, dan untuk menghubungkan Taman Nasional Komodo, Taman Nasional Kelimutu dan Ruteng sebagai suatu jalur wisata.

Saat ini terdapat delapan bandara di Flores yang menghubungkan Labuan Bajo dengan Bajawa, Ende, Maumere, Larantuka dan Loweleba. Lapangan udara di Labuan Bajo akan ditingkatkan dengan memperpanjang landasannya agar dapat menampung pesawat yang lebih besar seperti Fokker 28. Bagi transportasi laut, direncanakan pembangunan pelabuhan kecil di Borong, Pota (Kecamatan Elor), Bari, Kecamatan Perwakilan Kuwas,

Waenakeng dan Tanjung Lamo (Kecamatan Satarmese). Pelabuhan Labuan Bajo akan ditingkatkan menjadi pelabuhan pengangkutan penyeberangan.

Pembangunan tambahan yang direncanakan mencakup penataan kembali kota Labuan Bajo dan pembangunan dermaga untuk memperlancar perhubungan antara Sape-Taman Nasional Komodo-Labuan Bajo. Di Sape sebuah dermaga telah dibangun untuk meningkatkan pelayanan jasa transportasi laut.

Perencanaan tata ruang Labuan Bajo diprioritaskan oleh pemerintah daerah setempat. Kota tersebut akan dirancang ulang agar sesuai dengan arah eko-wisata dan pembangunan, dengan ciri budaya masyarakat, serta fungsinya sebagai pelabuhan masuk utama Flores.

2. Arah Pengembangan Jaringan Transportasi Kabupaten Manggarai Barat.

Arah pengembangan jaringan transportasi Kabupaten Manggarai Barat ini telah dituangkan dalam Tatralok Kabupaten Manggarai Barat.

Tatralok tersebut antara lain memuat: potensi dan kendala, arah pengembangan jaringan transportasi, Kebijakan dan Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi, serta Program Pengembangan Jaringan Transportasi.

a. Potensi dan Kendala

Dalam tatralok tersebut telah disusun potensi dan kendala transportasi, termasuk transportasi laut dan penyeberangan. Potensi dan kendala tersebut mencakup kekuatan dan kelemahan, serta peluang dan ancaman.

Dalam menyusun kebijakan dan program perlu memperhatikan potensi dan kendala memperhatikan faktor internal Pemerintah dan faktor eksternal di luar Pemerintah, dari hasil diskusi yang telah dilakukan didapat hasil sebagai berikut:

Tabel. 4.1
Potensi dan Kendala Transportasi Kabupaten Manggarai Barat

No.	Kekuatan	Kelemahan	Peluang	Ancaman
1.	Kabupaten Manggarai Barat memiliki posisi sebagai pintu masuk wilayah Nusa Tenggara Timur melalui jalur transportasi darat yang juga berfungsi sebagai kotatransit bagi wilayah lain di daratan Flores.	Kondisi infrastruktur khususnya prasarana jalan kolektor (penghubung) antar SKN/PKN dengan SKW/PKW dengan Kawasan Strategis Provinsi dan Kabupaten serta kota kecamatan lainnya sebagai SKL/PKL belum memadai dan perlu menjadi prioritas pembangunan pada tahun tahun yang akan datang.	Sesuai arah pembangunan nasional maka Taman Nasional Komodo di Pulau Rinca dan Pulau Komodo menjadi kawasan strategis nasional dari sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup	Masih relatif rendahnya pendanaan pembangunan dan penyediaan sarana-prasarana pendukung kegiatan ekonomi, sosial dan layanan umum lainnya.
2.	Sektor pariwisata menjadi daya tarik sendiri dengan ditetapkannya Komodo sebagai salah satu dari tujuh keajaiban dunia.	Memiliki daerah yang relatif luas yang tidak sepenuhnya dilayani oleh transportasi.	Permintaan terhadap pelayanan transportasi relatif tinggi terutama pada sektor pariwisata.	Pesatnya permintaan jasa transportasi di masa yang akan datang menimbulkan peningkatan kebutuhan sarana prasarana transportasi.
3.	Memiliki pulau-pulau kecil yang relatif banyak dan berpotensi untuk dikem-bangkan menjadi objek wisata.	Sulitnya merubah tata guna lahan pada kawasan kota lama Labuan Bajo untuk pengembangan prasarana jalan.	Pembangunan infrastruktur transportasi memacu pengembangan wilayah dan sektor lain serta mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pembangunan.	Tingginya kepemilikan kendaraan pribadi dan sepeda motor akan menimbulkan buruknya kinerja pelayanan jalan.
4.	-	Minimnya sumber daya manusia di sektor transportasi.	-	Memiliki posisi sebagai kota tujuan wisata sangat rawan terhadap pergeseran budaya.

Sumber: Tatalok Kabupaten Manggarai Barat

b. Arah Pengembangan Jaringan Transportasi

Pengembangan jaringan prasarana transportasi disesuaikan dengan hierarki arahan pengembangannya pada tingkat nasional, provinsi, hingga kabupaten/kota. Dalam dokumen sistem transportasi nasional (Sistranas) 2005 disebutkan perlunya peningkatan aksesibilitas yang dicerminkan dari simpul dan jaringan prasarana transportasi terhadap luas wilayah.

Selanjutnya perlu diperhatikan juga masalah peningkatan wilayah pelayanan dan kapasitas pelayanan sarana transportasi untuk angkutan penumpang dan barang secara nasional sesuai dengan perkembangan kondisi masing-masing wilayah. Pada tahap berikutnya yang perlu diperhatikan adalah upaya meningkatkan keselamatan, ketertiban pelayanan, kemudahan informasi dan keterpaduan pelayanan dalam penyelenggaraan pelayanan jasa transportasi nasional. Secara khusus, arahan pengembangan jaringan transportasi nasional untuk wilayah Kabupaten Manggarai Barat.

Perencanaan arah pengembangan jaringan transportasi harus dilakukan dengan baik dan komprehensif. Yang dimaksud dengan pengembangan jaringan di sini adalah pengembangan jaringan infrastruktur maupun pelayanan transportasi. Untuk itu perencanaan arah pengembangan harus dilakukan dengan sistematis. Untuk mencapai hal itu, di bawah ini disampaikan beberapa hal yang harus menjadi acuan bagi pengembangan jaringan transportasi antara lain:

- 1) Mendukung perkembangan dan pengembangan wilayah;
- 2) Mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan industri;
- 3) Mendukung pertumbuhan produksi wilayah; pertanian, perkebunan dan kehutanan;
- 4) Menstilumasi kawasan kurang berkembang;
- 5) Integrasi antarwilayah (kecamatan) secara terpadu.

c. Kebijakan dan Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi

Tataran transportasi pada tingkat kabupaten, provinsi maupun nasional diarahkan untuk mewujudkan pelayanan transportasi yang terintegrasi antara tataran transportasi lokal dengan tataran transportasi wilayah dan tataran transportasi nasional, oleh karena itu dalam pengembangannya harus disertai dengan berbagai kebijakan agar tercipta iklim kondusif untuk mewujudkan tersedianya jaringan prasarana dan pelayanan yang efisien dan efektif dan terintegrasi dalam suatu sistem pelayanan transportasi sesuai dengan sumber daya yang tersedia guna meningkatkan pengembangan wilayah dan menumbuhkembangkan serta memacu dan menunjang perekonomian di wilayah Kabupaten Manggarai Barat. Dalam rangka mewujudkan kondisi tersebut di atas, perlu dirumuskan kebijakan implementasi pengembangan jaringan pelayanan dan prasarana sebagai berikut:

- 1) Pengembangan peningkatan pelayanan tataran transportasi lokal
 - a) Memperjelas dan mengharmonisasikan peran masing-masing instansi di lingkungan pemerintah Kabupaten dan Provinsi di bidang perencanaan, pengaturan administrasi, dan penegakan hukum pada sektor transportasi.
 - b) Menetapkan bentuk koordinasi dan konsultasi antar instansi pemerintah,

- baik dengan Pusat, Provinsi maupun Kabupaten, penyelenggara dan pemakai jasa transportasi serta legislatif, termasuk mekanisme hubungan kerja dalam rangka pengembangan jaringan pelayanan dan pengadaan/penyediaan sarana dan prasarana transportasi di Kabupaten Manggarai Barat.
- c) Di sepanjang jaringan jalan arteri primer yang berada dalam wilayah kota harus dilakukan extra pengawasan dan pengendalian penggunaan lahan di sekitarnya yang berorientasi pada kebutuhan lahan untuk pengembangan jalan dan penerapan sistem manajemen lalu lintas di masa depan.
- 2) Kebijakan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi
 - a) Menetapkan standarisasi sarana, prasarana dan fasilitas penunjang penyelenggaraan transportasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku, baik nasional maupun internasional.
 - b) Menyediakan sarana dan prasarana guna menunjang persyaratan kelaikan, keselamatan dan keamanan angkutan.
 - c) Meningkatkan kesadaran masyarakat dan awak kendaraan tentang keselamatan transportasi melalui penyuluhan, seleksi dan menguji awak kendaraan, serta penegakan hukum bagi pelanggarnya.
 - d) Meningkatkan kemampuan dan koordinasi antar instansi untuk mengawasi penyelenggaraan angkutan pada simpul transportasi, seperti terminal, pelabuhan dan bandara guna mewujudkan rasa aman bagi pengguna jasa.
 - 3) Kebijakan peningkatan pembinaan pengusaha transportasi:
 - a) Menata dan menyederhanakan perijinan di bidang perusahaan dan penyediaan prasarana, sarana dan operasional transportasi.
 - b) Menghilangkan biaya ekonomi dalam pengoperasian sarana dan prasarana transportasi dengan mengurangi pungutan yang tidak disertai pelayanan.
 - 4) Kebijakan peningkatan investasi dan penyediaan dana pembangunan transportasi:
 - a) Meningkatkan kesempatan kepada swasta untuk melaksanakan kerja sama pembangunan sarana dan prasarana transportasi dengan meminimalkan hambatan peraturan daerah terhadap partisipasi masyarakat/swasta di sektor transportasi.
 - b) Mengutamakan akan penggunaan pendapatan dari sektor transportasi untuk pembangunan sektor transportasi.
 - 5) Kebijakan peningkatan kualitas lingkungan hidup:
 - a) Membatasi izin operasi penyelenggaraan transportasi yang merusak lingkungan dan hasil-hasil pembangunan dalam proses distribusi barang, baik hasil pertambangan maupun perkebunan dari daerah produksi menuju simpul distribusi, seperti memberikan prioritas kepada pengangkutan produksi pertambangan.
 - b) Menetapkan jalur hijau dan ruang terbuka hijau pada wilayah Kota.
 - c) Melakukan penghijauan di kawasan pinggir jalan.
 - 6) Kebijakan peningkatan kualitas sumber daya manusia.
 - a) Melaksanakan pengembangan sumber daya manusia sektor transportasi yang mencakup aparat pemerintah, penyedia dan pengguna jasa atau masyarakat lainnya;

- b) Meningkatkan kompetensi aparat pemerintah yang membidangi transportasi melalui pendidikan dan kursus-kursus di bidang perencanaan transportasi, manajemen dan rekayasa transportasi serta perundang-undangan bidang transportasi.

d. Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi

Agar arah pengembangan transportasi secara bertahap dan berkelanjutan diwujudkan ke arah tujuan dan sasaran, perlu disusun strategi-strategi pengembangannya antara lain:

- 1) Optimalisasi, peningkatan pelayanan transportasi untuk mendukung mobilisasi dan distribusi hasil produksi di Kabupaten Manggarai Barat;
- 2) Optimalisasi, peningkatan dan pembangunan/pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi;
- 3) Pengembangan pelayanan perintis untuk membuka daerah yang masih terisolir.

e. Program Pengembangan Jaringan Transportasi

Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Manggarai Barat yang telah disusun di atas perlu mendapatkan dukungan dalam perwujudannya. Dalam masterplan transportasi darat yang dikembangkan oleh Kementerian Perhubungan ada beberapa aspek yang dapat dijadikan pertimbangan dalam menyusun Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Manggarai Barat, yaitu:

- 1) Sesuai dengan rencana pengembangan wilayah, maka pengembangan jaringan transportasi Kabupaten Manggarai Barat disusun untuk memberikan aksesibilitas, mengarahkan pertumbuhan wilayah dengan mempertahankan keseimbangan lingkungan dan ketersediaan sumber daya sebagai pendorong bagi pengembangan wilayah dan menyediakan mobilitas yang memadai sehingga terwujud efisiensi ekonomi wilayah;
- 2) Sesuai peran jaringan transportasi Kabupaten Manggarai Barat, maka pengembangan jaringan transportasi di Kabupaten Manggarai Barat diarahkan untuk menyediakan aksesibilitas untuk mendukung interaksi antar ruang kegiatan untuk menjalankan fungsi ruang sesuai dengan yang diharapkan, menyediakan mobilitas orang, barang, dan jasa secara efisien untuk mendukung daya saing ekonomi, penghematan sumber daya, dan pengurangan dampak lingkungan serta menyediakan pelayanan transportasi yang beragam bagi semua golongan;
- 3) Mendorong penggunaan angkutan massal untuk menggantikan kendaraan pribadi di sebagai pelaksanaan pembatasan kendaraan pribadi:
 - a) Mengembangkan standar pelayanan angkutan umum massal untuk memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat dan mampu berkompetisi dengan kendaraan pribadi;
 - b) Mendukung program penggunaan angkutan umum dan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi;
 - c) Membina dan mendorong perusahaan angkutan umum yang sehat secara finansial dan mantap secara operasional didukung dengan manajemen yang kuat;

- d) Menerapkan sistem pemberian ijin kepada calon operator dengan sistem tender untuk menjaring calon operator potensial;
 - e) Memberikan kesempatan yang sama kepada swasta untuk ikut serta dalam persaingan penyediaan layanan transportasi darat;
 - f) Memperjelas bentuk-bentuk kerjasama pemerintah dan swasta dalam pengembangan angkutan umum.
- 4) Mendorong penyusunan standar kompetensi untuk SDM transportasi darat (pemangku kebijakan, operator):
 - a) Mendorong dan memfasilitasi pendidikan profesi untuk SDM transportasi;
 - b) Memberdayakan asosiasi profesi untuk SDM transportasi;
 - c) Menjalin kerjasama dengan institusi pendidikan dalam rangka penyusunan standar kompetensi;
 - 5) Mendorong penggunaan teknologi dalam pengembangan transportasi:
 - a) Melakukan penelitian dan pengembangan teknologi dalam rangka pengembangan transportasi di masa depan;
 - b) Melakukan penilaian terhadap berbagai pilihan teknologi;
 - c) Melakukan inventarisasi dan promosi teknologi lokal (*indigenous technology*);
 - d) Melakukan kerjasama dengan institusi pendidikan dalam rangka pengembangan teknologi;
 - e) Melakukan inovasi teknologi transportasi darat, termasuk bekerja sama dengan institusi penyedia jasa *Research and Development*.
 - 6) Mendorong instansi-instansi terkait untuk mendukung Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Manggarai Barat yang terintegrasi sehingga mampu mengatasi akar permasalahan transportasi di ketiga wilayah tersebut:
 - a) Melakukan sosialisasi Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Manggarai Barat ke instansi terkait;
 - b) Menyusun panduan/pedoman perencanaan transportasi sebagai pegangan bagi instansi terkait;
 - c) Mendorong dan memfasilitasi terbentuknya forum kerjasama dalam rangka pengembangan sistem transportasi Kabupaten Manggarai Barat;
 - 7) Menyusun regulasi yang memberikan kepastian dan ketetapan hukum tata niaga transportasi:
 - a) Bekerjasama dengan institusi pendidikan dalam menyusun kajian penyiapan regulasi tata niaga transportasi;
 - b) Mensosialisasikan regulasi tata niaga transportasi ke seluruh daerah;
 - c) Meningkatkan kompetensi SDM perangkat dan aparat hukum sehingga mampu menegakkan kepastian & ketetapan hukum.

Prioritas-prioritas dalam pengembangan sarana prasarana transportasi sesuai harapan MP3EI pada Kabupaten Manggarai Barat di Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam tataran transportasi lokal, wilayah dan nasional meliputi sebagaimana terlihat pada Tabel. 4.2.

Tabel. 4.12
Prioritas-Prioritas Pengembangan Sarana Prasarana Transportasi di Kabupaten Manggarai Barat

No.	Moda Transportasi	2013-2014	Jangka Pendek (Tahun 2015 - 2020)	Jangka Menengah (Tahun 2021 - 2025)	Jangka Panjang (Tahun 2026 - 2030)
1.	Keterpaduan Moda Transportasi	Pengembangan angkutan pepadu moda untuk melayani bandara Komodo dengan pelabuhan laut dan pelabuhan penyeberangan Labuan Bajo.	Pengembangan angkutan barang multimoda.	Pengembangan terminal terpadu.	Peningkatan terminal terpadu.
2.	Transportasi Jalan	<p>1) Pengembangan /redesain pola trayek dalam Kota Labuan Bajodari pola trayek radial bersilang ke pola trayek time transfer network untuk menunjang kepentingan wisatawan dan mendukung Labuan Bajo sebagai daerah tujuan wisata baik wisatawan asing maupun lokal.</p> <p>2) Optimalisasi trayek antar kota dalam provinsi Labuan Bajo -Ruteng -Bajawa - Mbay - Ende- Maumere - Lantuka.</p> <p>3) Optimalisasi angkutan perdesaan dan pengembangan pelayanan non ekonomi di wilayah Kabupaten Manggarai Barat.</p>	<p>1) Pengembangan angkutan umum massal atau angkutan umum dalam kota kapasitas di atas 24 seat yang berawasan lingkungan di Labuan Bajo.</p> <p>2) Pengembangan angkutan penumpang jenis bisnis dan eksekutif untuk pelayanan antar kota dalam provinsi</p> <p>3) Pengembangan jaringan lintas angkutan barang.</p> <p>4) Pengembangan angkutan barang dan petikemas di Manggarai Barat.</p> <p>5) Pengembangan ATCS untuk kawasan terminal transportasi jalan, kawasan pasar, kawasan pusat kegiatan di Labuan Bajo, serta kawasan pelabuhan dan bandara di Labuan Bajo.</p>	<p>Pengembangan terminal tipe C di ibukota kecamatan di Kabupaten Manggarai Barat.</p>	<p>1) Pengembangan jaringan jalan untuk menghubungkan pusat kegiatan lokal baru.</p> <p>2) Pengembangan terminal Nggorang guna peningkatan fungsi pelayanan terminal.</p> <p>3) Pengembangan jaringan jalan untuk lintasan angkutan barang</p>

No.	Moda Transportasi	2013-2014	Jangka Pendek (Tahun 2015 - 2020)	Jangka Menengah (Tahun 2021 - 2025)	Jangka Panjang (Tahun 2026 - 2030)
		<p>4) Pengembangan angkutan perintis untuk menghubungkan-pusat kegiatan dengan daerah pedalaman di wilayah Kabupaten Manggarai Barat.</p> <p>5) Pengembangan angkutan pariwisata untuk jalan raya dan laut.</p> <p>6) Pengembangan Sistem Informasi, pengendalian dan Peningkatan Keselamatan Transportasi pada ruas jalan nasional, provinsi dan kabupaten/kota di wilayah Kabupaten Manggarai Barat.</p> <p>7) Pengembangan penyajian data base transportasi berbasis internet.</p> <p>8) Penataan daerah rawan kecelakaan dengan penempatan fasilitas LLAJ pada jalan nasional, provinsi dan kabupaten/kota di wilayah Kabupaten Manggarai Barat,</p> <p>9) Pembatasan Kendaraan pada tempat dan waktu tertentu.</p>	<p>6) Pengembangan jaringan jalan dan peningkatan kapasitas jalan baik dalam wilayah Kota Labuan Bajo maupun jalan lokal yang menghubungkan antar kecamatan di Kabupaten Manggarai Barat.</p> <p>7) Peningkatan kapasitas jalan pada jalan arteri primer yang menghubungkan Labuan Bajo-Manggarai-Ngada-Nagekeo-Ende-Sikka -Flores Timur.</p> <p>8) Pengembangan terminal tipe B Nggorang di Labuan Bajo Manggarai Barat untuk mendukung pelayanan antarkota dalam provinsi di Pulau Flores, angkutan perdesaan di Manggarai Barat dan angkutan perkotaan di Labuan Bajo.</p> <p>9) Pengembangan terminal penumpang tipe C di Desa Gorontalo Labuan Bajo sebagai pusat pengendalian angkutan kota.</p>		

No.	Moda Transportasi	2013-2014	Jangka Pendek (Tahun 2015 - 2020)	Jangka Menengah (Tahun 2021 - 2025)	Jangka Panjang (Tahun 2026 - 2030)
3.	Transportasi Penyeberangan	<p>10) Optimalisasi jembatan timbang Ngorang di Manggarai Barat.</p> <p>11) Peningkatan fasilitas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan Nasional dan jalan Provinsi.</p>	<p>10) Pengembangan fasilitas parkir pada kawasan perdagangan, ekonomi dan bisnis</p> <p>11) Pengembangan jalan arteri sekunder pantai utara Flores yang menghubungkan Ngorang-Kondo-Hita-Kendi-Reo-Pota-Waikelambu-Riung-Mboras-Danga-Nila-Aeramo-Kaburea - Nabe-Ronokolo-Maurole-Kotabaru-Koro-Magepanda - Maumere.</p>	<p>1) Pengembangan trayek trans-portasi penyeberangan untuk mengantisipasi beban lalu lintas di jalan raya serta kondisi topografi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas, antara lain trayek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Labuan Bajo - Aimere • Labuan Bajo - Marapokot <p>2) Pengembangan sarana angkutan</p>	<p>1) Pengembangan dermaga di Labuan Bajo</p> <p>2) Pengembangan trayek penyeberangan Labuan Bajo - Marapokot.</p> <p>3) Peningkatan fasilitas pelayaran lalu lintas angkutan penyeberangan.</p>

No.	Moda Transportasi	2013-2014	Jangka Pendek (Tahun 2015 - 2020)	Jangka Menengah (Tahun 2021 - 2025)	Jangka Panjang (Tahun 2026 - 2030)
4.	Transportasi Laut	<p>1) Peningkatan peran armada pelayaran nasional, baik untuk pelayanan dalam regional Nusa Tenggara Timur maupun ke luar wilayah Nusa Tenggara Timur.</p> <p>2) Pengembangan Kapal Pesiar 7GT ke atas untuk melayani kepentingan pariwisata Labuan Bajo - Pulau Rinca - Pulau kecil sekitar - Pulau Komodo-Sumbawa - Lombok.</p> <p>3) Optimalisasi trayek transportasi laut yang ada.</p> <p>4) Pengembangan rute keperintisan laut untuk membuka keterisolasian wilayah.</p> <p>5) Pemenuhan standar pelayanan internasional untuk peningkatan keselamatan pelayaran pada saat pelayaran maupun saat berlabuh dan bongkar muat.</p>	<p>4) Pengembangan/ pembangunan dermaga II di Labuan Bajo</p> <p>5) Peningkatan fasilitas dermaga penyeberangan di dermaga penyeberangan Labuan Bajo.</p> <p>1) Pengembangan pelabuhan laut di Pulau Rinca untuk kepentingan pariwisata.</p>	<p>1) Pembangunan pelabuhan laut dan terminal peti kemas di kawasan Rangko/ Ketentang Manggarai Barat.</p> <p>2) Pengembangan prasarana pelabuhan serta jalan akses ke pelabuhan laut.</p>	<p>1) Peningkatan pelabuhan laut Rangko/Ketentang untuk mendukung aktifitas bongkar muat.</p>

No.	Moda Transportasi	2013-2014	Jangka Pendek (Tahun 2015 - 2020)	Jangka Menengah (Tahun 2021 - 2025)	Jangka Panjang (Tahun 2026 - 2030)
5.	Transportasi Udara	<p>1) Pengembangan sistem pemrosesan barang guna meningkatkan nilai komoditas.</p> <p>2) Pengembangan kapasitas angkut pesawat untuk kepentingan pariwisata dan umum tujuan Labuan Bajo.</p> <p>3) Optimalisasi trayek transportasi udara yang ada.</p> <p>4) Optimalisasi trayek perintis udara untuk mendorong pertumbuhan ekonomi</p>	<p>1) Pengembangan sistim pelayanan naik turun penumpang dari dan ke pesawat.</p> <p>2) Pengembangan trayek transportasi udara untuk mendukung sektor pariwisata: Labuan Bajo - Tambolaka, Labuan Bajo - Maumere, Labuan Bajo - Lombok, Labuan Bajo - Surabaya, Labuan Bajo - Jakarta dan; Labuan Bajo - Makasar.</p> <p>3) Peningkatan fasilitas bandar udara Komodo meliputi fasilitas bandar udara, <i>runway, taxiway, apron</i> dan fasilitas keselamatan penerbangan.</p> <p>4) Peningkatan kelas bandara Komodo di Kabupaten Manggarai Barat menjadi bandar udara pengumpul skala tersier sesuai dengan peningkatan jumlah penumpang dan kapasitas pelayanan.</p>	<p>Peningkatan fasilitas bandar udara Komodo meliputi fasilitas bandar udara, <i>run way, taxiway, apron</i> dan fasilitas keselamatan penerbangan.</p>	<p>Peningkatan fasilitas bandar udara Komodo Labuan Bajo meliputi fasilitas bandar udara, <i>runway, taxiway, apron</i> dan fasilitas keselamatan penerbangan.</p>

3. Transportasi Menuju Labuan Bajo.

a. Transportasi Darat

Untuk menuju Labuan Bajo dapat ditempuh melalui jalan darat, baik dari arah barat (Jawa, Bali, Lombok, Sumbawa) maupun dari arah Timur (Timor, Alor, Flores). Melalui jalan darat ini menggunakan 2 moda, yaitu moda darat dan moda penyeberangan.

Tersedia angkutan penyeberangan dengan titik simpul:

- 1) Sape (Sumbawa) - Labuan Bajo;
- 2) Waikelo (Sumba) - Labuan Bajo.

b. Kapal-Kapal Penyeberangan dan Kapal Ro-ro

Kapal penyeberangan dan kapal angkutan laut jenis Ro-ro selain mengangkut penumpang dimaksudkan juga untuk mengangkut kendaraan.

Ro-ro penyeberangan melayani lintasan Sape - Labuan Bajo dan Angkutan Laut Ro-ro melayani Surabaya-Labuan Bajo.

Dengan masuknya angkutan laut Ro-ro berdampak kepada muatan pada lintasan Sape-Labuan Bajo. Hal ini berarti banyak muatan kendaraan yang berasal dari P. Jawa.



Gambar. 4.1.

Salah Satu Kapal Ro-ro Penyeberangan sedang Berlayar



Gambar. 4.2.

Salah Satu Kapal Ro-ro Penyeberangan sedang Berlayar Menuju Pelabuhan Sape di Sumbawa

c. Transportasi Laut

Moda angkutan laut yang tersedia berupa kapal penumpang PT. PELNI, Kapal Perintis, dan Kapal Ro-ro.

PT. PELNI mengoperasikan 4 unit kapal, yaitu: KM. WILIS, KM Srimau. KM. Tilongkabila dan KFC.JETLINER.

Masing-masing kapal tersebut dengan rute:

- 1) KM. Wilis
Kupang - Ende - Waingapu - **Labuan Bajo** - Bima - Makassar-Selayar-Marapokot-PP
- 2) KM. Srimau
Agats - Timika - Dobo - Tual - Saumlaki - Kalabahi -Kupang - Larantuka - **Labuan Bajo** - Bima -Makassar-Batulicin - Semarang - Sampit - Surabaya - Batulicin-Makassar - Bima - **Labuan Bajo** - Larantuka - Kupang-Kalabahi - Saumlaki - Tual - Dobo - Timika - Agats - Merauke PP
- 3) KM. Tilongkabila
Bitung - Gorontalo - Banggai - Luwuk - Kolonedale - Kendari - Raha - Bau Bau - Makassar - **Labuan Bajo** - Bima-Ampenan/Lembar - Benoa/Denpasar. PP
- 4) KFC.JETLINER.(Kapal Ferry Cepat).
Makassar - **Labuan Bajo**. PP.

Sementara itu pelayaran perintis disinggahi oleh 2 rute, yaitu R-23 dan R-25. Dengan masing-masing rute sebagai berikut:

- 1) R-23
Kupang - 131 - Mananga - 63 - Maumere -54 - Marapokot -57 - Reo -52 - **Labuhan**

Bajo - 76 - Bima - 76 - **Labuhan Bajo** - 52 - Reo - 57 - Marapokot - 54 - Maumere - 63 - Mananga - 131 - Kupang. PP

2) R-25

Maumere - 39 - Palue - 54 - Maurole - 50 - Marapokot - 57 - Reo - 52 - **Labuhan Bajo** - 76 - Bima - 76 - **Labuhan Bajo** - 52 - Reo - 57 - Marapokot - 50 - Maurole - 54 - Palue - 39 - Maumere. PP

d. Transportasi Udara

Terdapat beberapa maskapai penerbangan yang terbang menuju Labuan Bajo, yaitu: Garuda Indonesia Airways, Lion Air/Wing, Sriwijaya Air/Nam Air, Trans Nusa:

- 1) Garuda Airways, dari Jakarta transit di Bali dengan rute: Jakarta - Bali - **Labuan Bajo** - Ende - Kupang PP;
- 2) Lion Air/Wing Air dari Jakarta transit di Surabaya;
- 3) Sriwijaya/NAM Air transit di Bali

4. Daerah Bangkitan dan Tarik TNK.

Jumlah bangkitan dan tarik harian dalam Taman Nasional Komodo dilihat dari maksud perjalanan, yaitu: bekerja, belanja, sosial lainnya, dan wisata.

Berdasarkan sampel data selama 1 bulan yaitu: sejak tanggal 1 s.d 30 Juni diperoleh gambaran bahwa jumlah pergerakan sebanyak 17.232 orang per bulan atau sekitar 574 orang per hari.

Tabel 4.3
Tabel Asal Tujuan Orang Pada Labuan Bajo-P Rinca-Pulau Komodo
Pada Bulan Juni (1 sd 30 Juni) Tahun 2016

Bangkitan/Tarikan	Labuan Bajo	P. Rinca	P. Komodo	Jumlah
Labuan Bajo	-	4.151	3.874	8.025
P Komodo	3.810	605	-	4.415
P Rinca	4.090	-	702	4.792

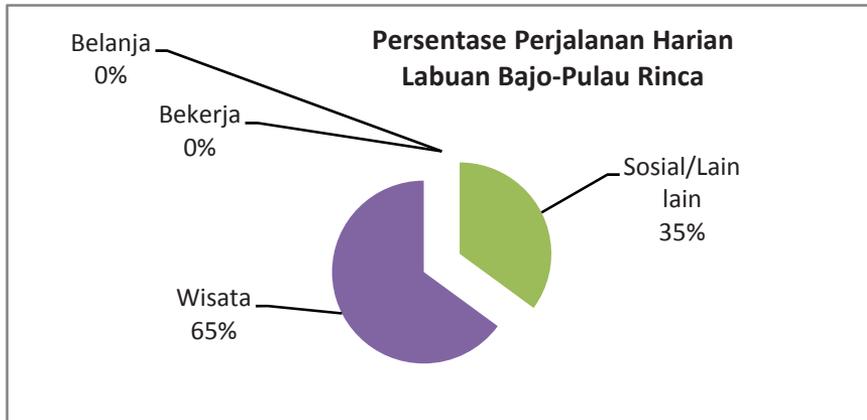
Sumber: Hasil Olahan

Sedangkan tujuan/arah perjalan adalah:

a. Labuan Bajo - Pulau Rinca;

Jumlah tarikan dan bangkitan perjalanan harian berdasarkan maksud perjalanan dari Labuan Bajo ke Pulau Rinca adalah:

Bekerja : 0
 Belanja : 0
 Sosial Lain : 47 (35%)
 Wisata : 87 (65%)
 Total Perjalanan/hari : 134



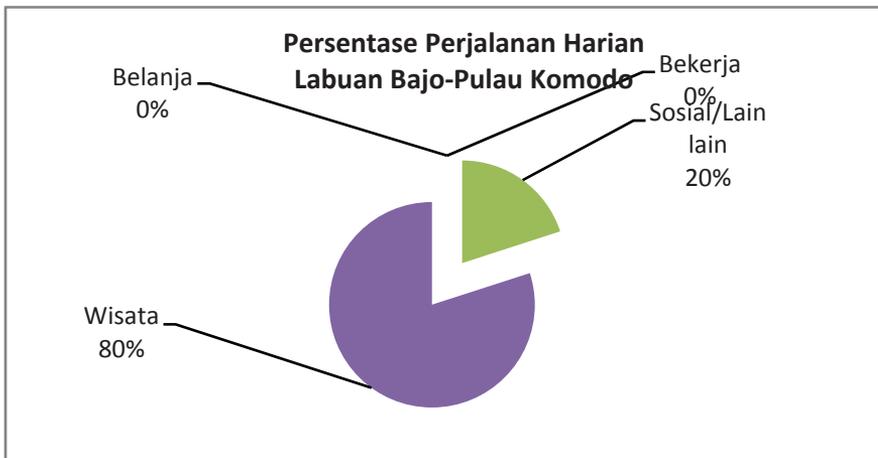
Gambar. 4.4.

Bangkitan Tarikan Harian Labuan Bajo-Pulau Rinca, Berdasarkan Maksud Perjalanan

b. Labuan Bajo - Pulau Komodo;

Jumlah tarikan dan bangkitan perjalanan harian berdasarkan maksud perjalanan dari Labuan Bajo ke Pulau Komodo adalah:

Bekerja	: 0
Belanja	: 0
Sosial Lain	: 25 (20%)
Wisata	: 100 (80%)
Total Perjalanan	: 125



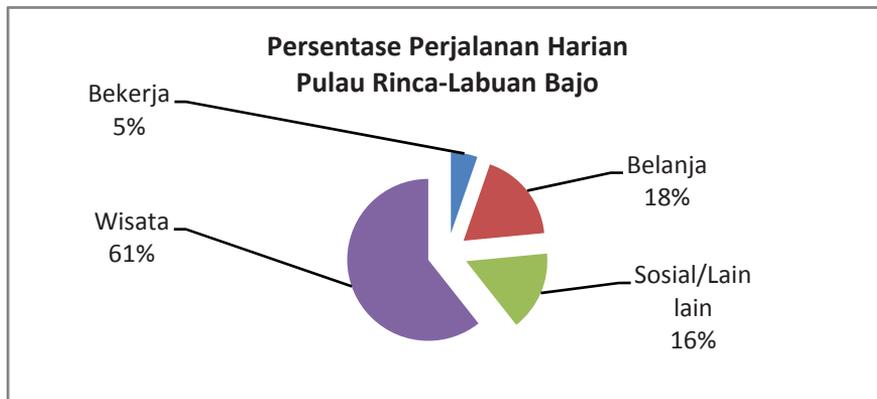
Gambar. 4.5.

Bangkitan Tarikan Harian Labuan Bajo-Pulau Komodo, Berdasarkan Maksud Perjalanan

c. Pulau Rinca - Labuan Bajo

Jumlah tarikan dan bangkitan perjalanan harian berdasarkan maksud perjalanan dari Pulau Rinca ke Labuan Bajo adalah:

Bekerja	: 7 (5%)
Belanja	: 24 (18%)
Sosial Lain	: 16 (20%)
Wisata	: 80 (61%)
Total Perjalanan/hari	: 132



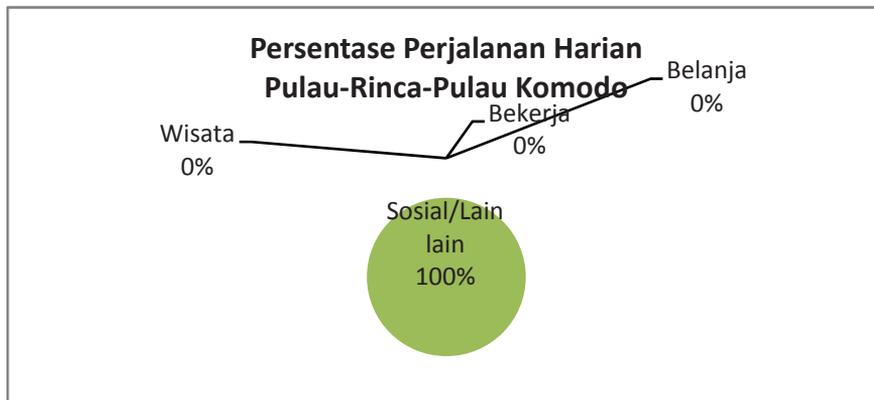
Gambar. 4.6.

Bangkitan Tarikan Harian Pulau Rinca-Labuan Bajo, Berdasarkan Maksud Perjalanan

d. Pulau Rinca - Pulau Komodo

Jumlah tarikan dan bangkitan perjalanan harian berdasarkan maksud perjalanan dari Pulau Rinca ke Pulau Komodo adalah:

Bekerja	: 0
Belanja	: 0
Sosial/Lain lain	: 23
Wisata	: 0
Total perjalanan/hari	: 23



Gambar. 4.7

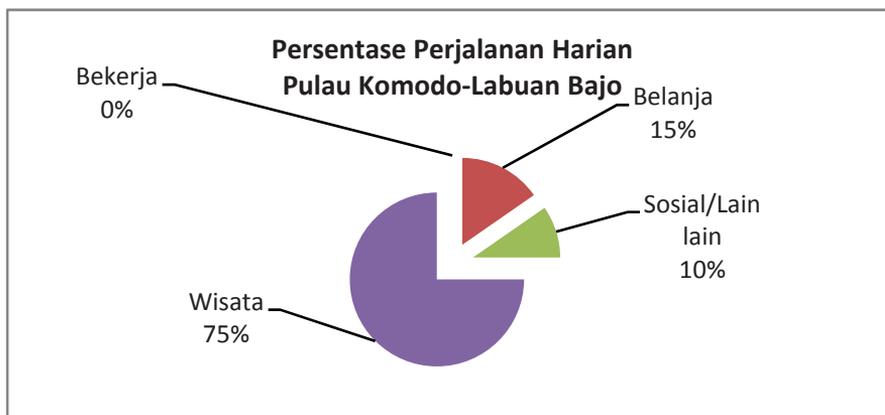
Bangkitan Tarikan Harian Pulau Rinca-Pulau Komodo, berdasarkan maksud perjalanan

e. Pulau Komodo - Labuan Bajo

Jumlah tarikan dan bangkitan perjalanan harian berdasarkan maksud perjalanan dari Pulau Komodo ke Labuan Bajo adalah:

Pulau Komodo ke Labuan Bajo

Bekerja	: 0
Belanja	: 19
Sosial/Lain lain	: 12
Wisata	: 93
Total perjalanan/hari	: 123



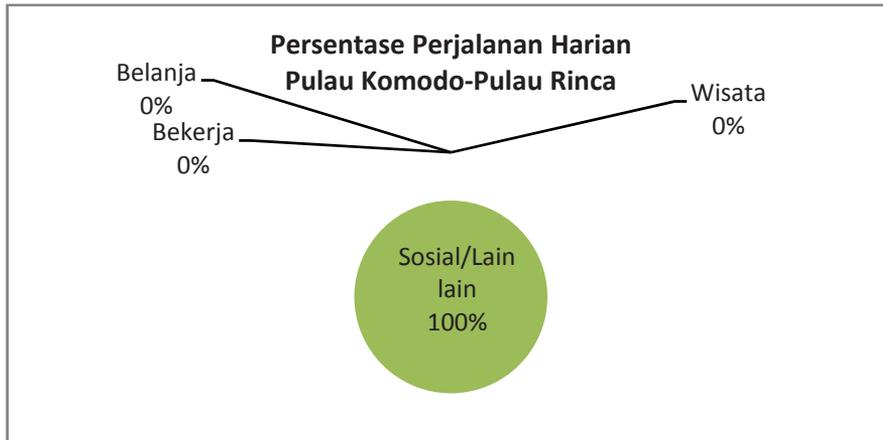
Gambar. 4.8.

Bangkitan Tarikan Harian Pulau Komodo-Labuan Bajo, berdasarkan maksud perjalanan

f. Pulau Komodo - Pulau Rinca

Jumlah tarikan dan bangkitan perjalanan harian berdasarkan maksud perjalanan dari Pulau Komodo ke Pulau Rinca adalah:

Bekerja	: 0
Belanja	: 0
Sosial/Lain lain	: 20
Wisata	: 0
Total perjalanan/hari	: 20



Gambar. 4.9.

Bangkitan Tarikan Harian Pulau Komodo-Labuan Bajo, berdasarkan maksud perjalanan

5. Transportasi dari dan ke Taman Nasional Komodo.

Untuk menuju taman nasional Komodo, para wisatawan menggunakan berbagai alat transportasi air, antara lain: kapal wisata (*cruise*), kapal layar wisata (*yacht*), *speed boat*, dan kapal-kapal rakyat.

a. Kapal Wisata (*Cruise*)

Berdasarkan data yang diperoleh dari UPP. Labuhan Bajo, terdapat dua jenis kapal wisata, yaitu kapal motor dan kapal layar motor (KLM).

Kapal *cruise* ada yang hanya singgah di TNK, menurunkan penumpangnya untuk melihat objek wisata, kemudian kembali ke kapal dan melanjutkan perjalanan menuju objek wisata lain, sesuai dengan paket wisata, ada pula kapal *cruise* yang dioperasikan di Labuan Bajo, disewakan kepada para wisatawan, dan sekaligus menjadi hotel terapung pada objek-objek wisata yang terdapat di TNK. Umumnya kapal ini dimiliki oleh investor dari luar negeri. Tarif yang dikenakan kepada wisatawan berkisar antara Rp.50 juta s/d Rp.100 juta per paket.



Gambar. 4.10.
Salah Satu Kapal Pesiar sedang sandar di Pelabuhan Labuan Bajo



Gambar. 4.11
Salah Satu Kapal Pesiar sedang berlayar di perairan Taman Nasional Komodo



Gambar.4.12.

Salah Satu Kapal Pesiar sedang berlayar di perairan Tanam Nasional Komodo

Sedangkan kapal-kapal jenis KLM, yang terbuat dari kayu, sekaligus juga berfungsi sebagai hotel terapung, dengan tarif yang juga relatif sama dengan cruise modern. Jumlah kapal ini sekitar 30 unit.



Gambar. 4.13.

Salah Satu Kapal Pesiar Tradisional Labuh di perairan Tanam Nasional Komodo



Gambar. 4.14.

Salah Satu Kapal Pesiar Tradisional Labuh di perairan Tanam Nasional Komodo

b. Kapal Layar Wisata (Yacht)

Kapal ini umumnya dimiliki dan digunakan secara pribadi oleh para wisatawan, yang umumnya wisatawan mancanegara. Mereka lego jangkar di objek wisata, selain melihat “komodo” kebanyakan mereka juga menikmati keindahan bawah laut yang terdapat di TNK.



Gambar. 4.15.

Salah Satu Kapal Yacht Pesiar Tradisional berlayar

c. Speedboat

Speedboat, kebanyakan dipakai oleh wisatawan dengan jumlah kecil, dengan melakukan pen-*charteran* sesuai dengan kebutuhan lamanya wisatawan. Jumlah speedboat ini sangat terbatas.



Gambar. 4. 16.

Salah Satu *Speedboat* Pesiar sedang sandar di Dermaga Loh Buaya P Rinca

d. Kapal-Kapal Rakyat

Jenis kapal ini paling banyak terdapat di Labuan Bajo. Kapal ini merupakan modifikasi kapal nelayan, yang diberi atap pelindung dan tempat duduk sederhana. Untuk menjalankan kapal digunakan mesin mobil jenis, Isuzu, Mitshubishi, Toyota Dyna atau Yanmar

Kapal rakyat ini, pada umumnya berukuran di bawah 7 GT, kelengkapan alat keselamatan sangat minim.

Jumlah kapal KLM ini cukup banyak, untuk ukuran 7 s/d 30 GT sejumlah 91 unit kapal. Di bawah 7 GT sekitar 210 unit kapal.

Wisatawan yang menggunakan kapal rakyat ini, dikenakan biaya sekitar Rp 1 juta s/d Rp 6 juta per hari sesuai dengan jarak layar. Untuk menuju Pulau Rinca sekitar Rp. 1 juta per pulang pergi dalam 1 hari, sedangkan untuk menuju Pulau Komodo sekitar Rp 6 juta pulang pergi.

Bagi wisatawan nusantara, para pemilik kapal memberikan kelonggaran dengan penyewaan rombongan, sampai dengan 15 orang.

Pelayanan yang disediakan berupa makan, minuman dan snack selama perjalanan. Semakin tinggi tarifnya, maka menunya semakin baik dan beragam.

Waktu perjalanan dari Pelabuhan Labuan Bajo ke Pulau Komodo sekitar 3-4 jam, sesuai dengan kondisi mesin dan kondisi cuaca, sedangkan untuk ke Pulau Rinca 1-2 jam.

Dalam satu hari 20-30 kapal berlayar dari Labuan Bajo menuju ke TNK, dengan rata-rata jumlah penumpang sekitar 10 orang.



Gambar. 4.17.
Salah Satu *Kapal Rakyat* sedang Berlayar di Perairan Taman Nasional Komodo.



Gambar. 4.18.
Interior Kapal Yang Beroperasi di Labuan Bajo.

6. Waktu Tempuh dan Biaya Transportasi dari dan ke Taman Nasional Komodo.

Pada Tabel. 4.4 dapat dilihat waktu tempuh masing-masing jenis kapal yang melayani wisatawan dari Labuan Bajo dalam melayari Labuan Bajo - P Rinca - P Komodo.

Tabel. 4.4.

Waktu Tempuh, Sistem Sewa, Tarif, Fasilitas Keselamatan dan Pelayan Kapal Labuan Bajo-P Rinca-P Komodo Berdasarkan Jenis Kapal

No.	Uraian	Jenis Kapal					
		Cruise Besar	Cruise Kecil	Cruis Tradisional (KLM mewah)	Yacht	Speedboat	Kapal Rakyat > 7 GT < 7 GT
1.	Waktu Tempuh dari Labuan Bajo (jam)						
	a. P Rinca	-	-	-	2 - 3	1 - 1,5	2 - 2,5
	b. P Komodo	-	-	-	4 - 5	2-3	4-5
2.	Sistem Sewa/		Charter	Charter	Pribadi	Charter	Sewa
3.	Tarif (Rp)						
	a. P Rinca	-	100 juta/paket	100 juta/paket	-	5 juta	1 juta
	b. P Komodo	-			-	15 juta	6 juta
4.	Fasilitas Keselamatan	baik	baik	Baik	baik	sedang	Buruk
5.	Pelayanan	baik	baik	Baik	-	sedang	Sedang
6.	Jumlah Kapal (unit)		3	-	-	-	> 91 < 210
6.	Keterangan	Hotel Terapung	Hotel Terapung	Hotel Terapung	-	-	-

Sumber: Hasil Wawancara

C. KEBUTUHAN TRANSPORTASI LAUT DAN PENYEBERANGAN

1. Infrastruktur Pelabuhan/Dermaga

Infrastruktur Pelabuhan/Dermaga yang permanen baru tersedia di pelabuhan Labuan Bajo, sedangkan di Pulau Rinca baru tersedia dermaga yang terbuat dari kayu. Selain dermaga untuk keperluan wisata, di ke dua pulau tersebut juga terdapat dermaga untuk keperluan masyarakat.

Dermaga untuk keperluan masyarakat digunakan oleh masyarakat yang menghuni ke dua pulau tersebut dalam menunjang mobilitas mereka dalam kehidupan sehari-hari.

a. Pelabuhan Labuan Bajo

Dermaga pelabuhan Labuan Bajo, sangat memadai. Terdapat dermaga, dengan panjang dermaga sejumlah 300 meter dan lebar 12 meter.

Selain itu juga terdapat dermaga ASDP yang dapat melayani antara provinsi (Labuan Bajo/NTT - Sape/NTB) dan melayani dalam provinsi (Labuan Bajo - Waikelo)

Saat ini pelabuhan Labuan Bajo, banyak disinggahi dan sandar kapal-kapal besar, baik penumpang maupun kapal barang. Bahkan kapal pesiar dari luar negeri juga sering singgah dan sandar di pelabuhan Labuan Bajo.

Selain fasilitas dermaga yang sudah memadai, juga terdapat terminal penumpang yang cukup baik, dilengkapi dengan pengatur udara (AC), yang dapat memberikan kenyamanan bagi penumpang.



Gambar. 4.19.

Kapal Penyeberangan sedang Berlabuh di Dermaga Penyeberangan Labuan Bajo.

b. Pelabuhan di Pulau Rinca

Di Pulau Rinca terdapat 2 dermaga, yaitu dermaga TNK dan dermaga rakyat yang terletak di perkampungan masyarakat.

Dermaga TNK terbuat dari kayu dengan panjang 10 meter dan lebar 1,5 meter. Kapal yang dapat sandar hanya kapal-kapal rakyat yang terbuat dari kayu.

Untuk dapat disandari oleh kapal-kapal yang lebih besar, maka perlu dibangun dermaga yang lebih representatif, sepanjang 70 meter dengan lebar 3 meter, dengan trastle sepanjang 30 meter yang ditujukan untuk mencari kedalaman kolam pelabuhan.

Dermaga rakyat terbuat dari kayu sepanjang kurang lebih 20 meter, dengan lebar 1 meter. Kondisi dermaga sudah sangat memprihatinkan, saat ini hanya dapat disandari oleh perahu-perahu kecil. Kondisi dermaga wisata di Pulau Rinca dapat dilihat Gambar 4.19 dan 4.20



Gambar. 4.20.
Dermaga Kayu di TNK Pulau Rinca



Gambar. 4.21.
Kapal Wisata sedang berlabuh di Dermaga Kayu di TNK Pulau Rinca

c. Pelabuhan di Pulau Komodo

Pulau Komodo mempunyai 2 dermaga untuk keperluan wisata dan 1 dermaga untuk keperluan masyarakat.

Dermaga untuk keperluan wisata terbuat dari kayu dengan panjang kurang lebih 50 meter dan lebar 1,5 meter di sandari oleh kapal-kapal rakyat, sedangkan dermaga yang terbuat dari beton disandari oleh kapal-kapal pesiar ukuran besar. Sementara dermaga untuk kebutuhan masyarakat disandari oleh perahu-perahu milik masyarakat.



Gambar. 4.21.
Dermaga Beton di TNK Pulau Komodo



Gambar. 4.22.
Dermaga Kayu Pelabuhan Rakyat Pulau Komodo

2. Kebutuhan Angkutan Laut dan Penyeberangan.

Berdasarkan data historis kunjungan wisatawan ke TNK sejak tahun 2009 sampai dengan tahun 2015, yang menunjukkan kenderungan pertumbuhan yang sangat signifikan yang mencapai angka pertumbuhan rata-rata sebesar 25,51 per tahun. Serta melihat hasil proyeksi sampai dengan tahun 2020, dimana kunjungan wisatawan ke TNK akan mencapai

sebesar 210.866 orang dengan rincian wisatawan mancanegara sebanyak 171.020 orang dan wisatawan nusantara sebanyak 39.844 orang.

Kedatangan wisatawan tersebut tentu memerlukan dukungan sarana transportasi laut dan penyeberangan yang memadai, baik dilihat dari segi kapasitas, keselamatan, keamanan, kenyamanan, maupun dari segi tarif yang terjangkau.

Dengan jumlah wisatawan yang mencapai 210.866 orang per tahun atau sekitar 17.572 orang per bulan atau sebanyak 586 per hari, maka di butuhkan kapal dengan total kapasitas sebanyak 586 orang per hari.

Selain untuk wisatawan, kapal-kapal tersebut juga dapat dimanfaatkan oleh masyarakat yang berada di kawasan TNK. Dengan adanya kapal yang reguler masyarakat di Kawasan TNK dapat dengan mudah memperoleh keperluan sehari-hari dari Kota Labuan Bajo.

3. Tipe Kapal dan Ukuran Kapasitas.

Wilayah TNK, terutama pada perairan Labuan Bajo-Pulau Rinca-Pulau Komodo, merupakan wilayah perairan yang banyak terdapat pulau, sehingga terlindung dari ombak dan gelombang pada setiap musim. Yang perlu menjadi perhatian adalah terdapatnya arus laut yang cukup kuat.

Untuk mengangkut wisatawan (penumpang) tipe kapal yang cocok adalah tipe kapal *full pasenger* dengan geladak/*deck* terbuka atau dengan jendela, sehingga para wisatawan dapat menikmati pemandangan selama dalam pelayaran.

Ukuran kapal dengan kapasitas antara 75-100 orang, sehingga *draft* kapalnya tidak terlalu tinggi, sehingga kapal dapat merapat pada dermaga sederhana dengan kedalaman kolam yang rendah.

Untuk ukuran kapal ini, prioritas utama adalah tingkat keselamatan, artinya yang lebih diutamakan adalah ukuran dengan tingkat keselamatan, bukan berdasarkan kapasitas yang ideal.

Untuk jelasnya di berikan 2 buah contoh kapal yang tepat untuk melayari Labuan Bajo- Taman Nasional Komodo. Sebagaimana terlihat pada Gambar. 4.23 dan Gambar. 4.24.



Gambar. 4.23.
Contoh Kapal yang dapat melayani Wisatawan Labuan Bajo.



Gambar. 4.24.
Contoh Kapal yang dapat melayani Wisatawan Labuan Bajo.

4. Kebutuhan Jaringan Trayek dan Operasional

a. Jaringan Trayek

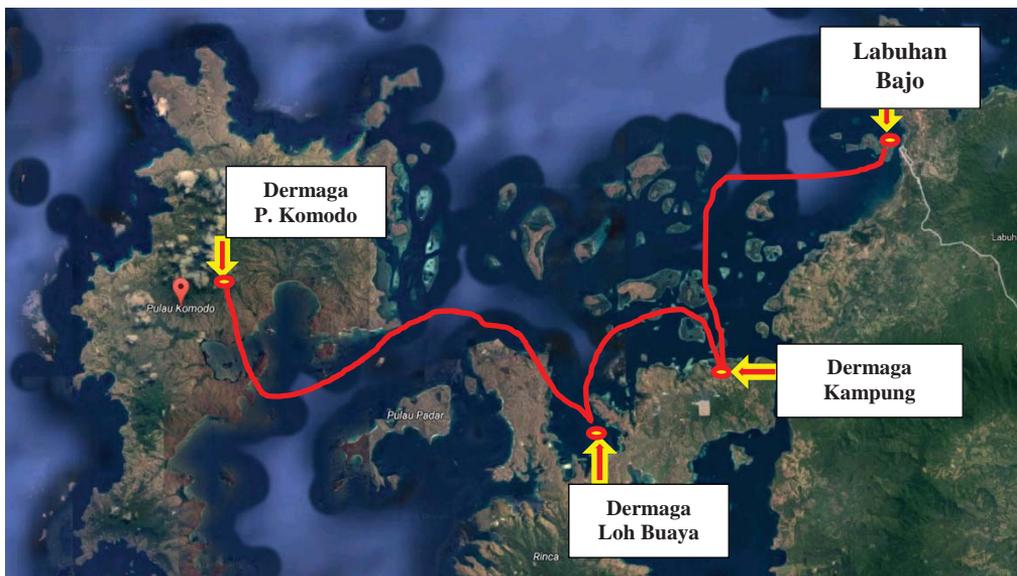
Jaringan trayek yang diusulkan adalah jaringan trayek untuk kebutuhan wisata dan kebutuhan masyarakat lokal yang berdiam di Pulau Rinca dan Pulau Komodo.

Baik di Pulau Rinca maupun di Pulau Komodo terdapat dermaga wisata dan dermaga rakyat. Walaupun jarak nya tidak terlalu jauh, namun karena ada pembatas antara pemukiman masyarakat dengan habitat komodo, serta ada aturan untuk menjaga

habitat komodo yang terdapat dalam TKN, sehingga tidak ada jalan dan kendaraan antara dermaga masyarakat dengan dermaga wisata. Untuk itu, guna memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat lokal, maka dermaga masyarakat tersebut juga perlu untuk disinggahi. Adapun trayek yang diusulkan adalah:

Labuan Bajo -20- Dermaga rakyat Pulau Rinca -10- Dermaga Wisata Pulau Rinca-25- Dermaga Rakyat Pulau Komodo -8- Dermaga Wisata Pulau Komodo.

Jumlah jarak adalah sebanyak 63 mil, bila kecepatan kapal rata-rata 12 knots, dan waktu labuh selama 30 menit pada setiap pelabuhan singgah, maka dibutuhkan waktu tempuh selama 8 jam. Gambaran jaringan trayek tersebut dapat dilihat pada Gambar. 4.25.



Gambar. 4.25.

Usulan Jaringan Kapal Ferry Reguler Labuan Bajo-P Rinca-P Komodo

b. Operasional Perjalanan Kapal

Sesuai dengan ketentuan TNK, yang tidak boleh ada kendaraan, maka kapal yang diperlukan adalah kapal jenis ferry yang hanya mengangkut penumpang dan barang cantingan untuk keperluan masyarakat lokal.

Kapal dengan home base/pangkalan Pelabuhan Labuan Bajo berangkat pada pukul 06.00 WITA dan sampai pada pelabuhan singgah terakhir yaitu dermaga Wisata Pulau Komodo pada pukul 14.40 WITA.

Kapal akan berangkat dari Dermaga Wisata 17.20 WITA dan tiba di Labuan Bajo pada pukul 23.25 WITA. Secara lebih jelas dapat dilihat pada Tabel. 4.5.

Tabel. 4.5.
Usulan Trayek dan Operasional Perjalanan Kapal Ferry Reguler
Labuan Bajo - P. Rinca - P Komodo PP

No.	Asal	Tujuan	Jam Berangkat	Jarak (Mil Laut)	Kecepatan Rata2	Waktu Tempuh (menit)	Tiba (Jam)	Waktu Labuh (jam)
1	Labuan Bajo	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	6,00	20,00	12,00	100,00	7,40	0,50
2	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	P Rinca (Dermaga Wisata)	8,30	10,00	12,00	50,00	9,20	0,50
3	P Rinca (Dermaga Wisata)	P Komodo (Dermaga Rakyat)	11,10	25,00	12,00	125,00	13,10	0,50
4	P Komodo (Dermaga Rakyat)	P Komodo (Dermaga Wisata)	14,00	8,00	12,00	40,00	14,40	2,00
5	P Komodo (Dermaga Wisata)	P Komodo (Dermaga Rakyat)	16,40	8,00	12,00	40,00	17,20	50,00
6	P Komodo (Dermaga Rakyat)	P Rinca (Dermaga Wisata)	18,10	25,00	12,00	125,00	20,15	50,00
7	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	21,05	10,00	12,00	50,00	21,55	50,00
8	P Rinca (Dermaga Masyarakat)	Labuan Bajo	22,45	20,00	12,00	100,00	23,25	-

Sumber: Hasil Simulasi

BAB 5

P E N U T U P

Pulau Komodo dan Rinca sebagai daerah tujuan wisata dunia, selama tiga (3) tahun terakhir PDRB Kabupaten Manggarai barat tumbuh rata rata sebesar 5,81%. Terjadi peningkatan kunjungan wisata di Kabupaten Manggarai Barat, terutama pada objek wisata Komodo dengan total 210.866 orang wisatawan. Terdiri dari wisatawan mancanegara sebanyak 171.020 orang (81,10%) orang dan wisatawan nusantara sebanyak 39.844 orang (18,90%) Kota Labuhan Bajo, tertama Pelabuhan Bajo merupakan itik pusat untuk menuju Pulau Rinca dan Pulau Komodo, bbaik untuk kegiatan moblitas masyarakat maupun pariwisata. Sehingga sudah dipadati oleh kunjungan kapal-kapal penumpang dan kapal wisata. Transportasi laut dan penberangan dan harga terjangkau belum tersedia bagi masyarakat bahkan untuk kebutuhan sehari-hari.

Perjalanan menuju objek wisata Komodo baik yang berada di Pulau Komodo dan Pulau Rinca serta pulau lainnya, masih menggunakan kapal-kapal *charteran*. Sedang kapal *charteran* yang banyak digunakan para wisatawan hagnya cukup tinggi yaitu berkisar antara tiga (3) juta rupiah sampai enam (6) juta rupiah. Biaya transportasi yang mahal tersebut para wisatawan yang hanya ingin melihat “Komodo” ada kesan bahwa daerah wisata tersebut masih menjadi konsumen bagi wisatawan asing. Di samping itu kelemahan lain yaitu Pulau Rinca belum memiliki dermaga yang dapat melayani kapal-kapal dengan ukuran besar. Namun dilain pihak dermaga yang terdapat di Pulau Komodo belum dmanfaatkan secara optimal. Kemudian daam areal TNK sesuai dengan ketentuan yang berlaku tidak diperbolehkan kendaraan bermotor masuk, sebab dapat mengganggu komodo. Untuk itu di daerah TNK tidak terdapat infrastruktur jalan bagi kendaraan. Dengan demikian perlu menyediakan transportasi laut dan penyeberangan reguler yang terjangkau tarifnya sesuai daya beli masyarakat agar masyarakat luas dapat berkunjung ke Taman nasional Komodo. Disamping itu perlu tersedia kapal yang bobotnya melayani kapasitas 75 - 100 orang, dengan desain terbuka atau jendela yang terbuka dengan maksud penumpang dapat menikmati pemandangan alam sekitarnya selama dalam perjalanan berlayar. Adapun jenis kapal yang dibutuhkan sesuai dengan kondisi yang ada yaitu “kapal

penumpang (Ferry) atau Ro-Ro tanpa kendaraan. Untuk melayani kapal-kapal tersebut harus dibangun dermaga di Pulau Rinca, baik untuk kebutuhan masyarakat sekitar maupun kebutuhan pariwisata. Dengan semakin meningkatnya kunjungan kapal wisata di Labuan Bajo, agar diusulkan “pelabuhan Bajo sebagai pelabuhan yang hanya melayani kegiatan wisata atau kapal penumpang. Sedangkan untuk melayani kapal-kapal barang perlu dicarikan lokasi baru. Kemudian yang lebih penting lagi perlu dilakukan sosialisasi kepada masyarakat agar mendapatkan informasi yang jelas mengenai cara yang mudah menuju Taman Nasional Komodo.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, H. A. Drs, S.E., M. A, MANAJEMENT TRANSPORTASI, Rajawali Pers, 1993;
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Studi Kebutuhan Jaringan Angkutan Laut Perintis Jangka Menengah dalam Upaya Mendorong Pertumbuhan Sektor Lain, (2007)
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Penelitian Angkutan Perintis Terpadu, (1991).
- Fidel Miro, S.E., M. S.Tr, Pengantar Sistem Transportasi, Erlangga, 2011;
- Gendewa Tunas Rancak, Valuasi Tataan Ekonomi Moda Transportasi Laut, Institut Teknologi Sepuluh November/Teknik Manajemen Pantai, tanpa Tahun
- Golany, Gideon S., 2000. Urban Planning for and Zones. American Experiences and Direction. New York
- Kadir, Abdul, Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi, Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah, WAHANA HIJAU, Vol.1 Nomor 3, April 2006
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 91/PR.008/PHB-87 tentang Kebijakan Umum Transportasi;
- Martelens Ch. Liu, Muh. Yamin Jinca, and Ganding Sitepu, STRATEGI PENINGKATAN PELAYANAN PRASARANA TRANSPORTASI DI PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR, Jurnal Program Pasca Sarjana, Prodi Teknik Perencanaan Transportasi Universitas Hasanuddin
- Morlok, Edward K, *Introduction to Transportation Engineering and Planning, International Student Edition*, 1984
- Nasution, Drs. M. Nur, M. S.Tr. Manajemen Transportasi, Ghalia Indonesia, 2004
- Nawacita Presiden Joko Widodo - Wakil Presiden Jusuf Kalla 2014 - 2019.

- Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut, Kajian Pelaksanaan Angkutan Laut Perintis, (1994).
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan angkutan Laut.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional.
- Peraturan Gubernur Nusa Tenggara Timur Nomor 8 Tahun 2914 tentang Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2014 - 2034.
- Peraturan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2015-2025.
- Studi Pola Penyelenggaraan Angkutan Laut untuk Daerah Terpencil
- Syafriil. KA, Drs, MM, Kajian Strategi Peningkatan Pelayanan Angkutan Laut Pada Daerah Tertinggal di Pulau Kalimantan, (2012)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah;
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 10 Tahun 2009 tentang Pariwisata;
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 - 2025;
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang,
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;