



TOPIC

Development of Transportation for Tourism



TRISAKTI

Institute of Tourism

Jl. IKPN Bintaro No.1, Pesanggrahan,
Tanah Kusir, Jakarta, Special Capital
Region of Jakarta, 12330, Indonesia.

TOURIST ATTRACTION
DEVELOPMENT

BABAK VIII

Transportasi Pariwisata

Seorang wisatawan tidak akan bisa menikmati sumberdaya pariwisata sampai mereka memiliki aksesibilitas: sebuah sistem transportasi yang bisa menghubungkan dari rumah wisatawan menuju destinasi yang diinginkan (Burton, 1995). Sistem transportasi terdiri dari:

- 1) Alat transportasi (kendaraan seperti mobil, kereta, pesawat terbang), dan
- 2) Jaringan rute sepanjang kendaraan yang bepergian (seperti jalan, rel kereta, jalur laut dan udara). Kecepatan perjalanan kendaraan sepanjang jaringan akan mengatur waktu tempuh. Poin tertentu dari jaringan yang terpisah ini datang bersama sehingga terdapat simpul persimpangan dimana orang yang bepergian bisa mengubah mode transportasi yang satu ke mode yang lainnya.

Setiap bentuk transportasi akan memanfaatkan kelebihan yang berbeda dalam artian kecepatan, kepastian, biaya dan kenyamanan dan orang yang bepergian ini akan membuat pilihan yang tepat diantara mode transportasi yang ada. Pada perjalanan multi-moda, waktu yang digunakan untuk mengubah simpul mode transportasi dipersepsikan sebagai bagian dari waktu tempuh. Oleh karena itu, peningkatan kapasitas dan efisiensi pada fasilitas persimpangan jalan untuk menangani penumpang dapat membuat kontribusi yang signifikan untuk mengurangi waktu tempuh.

8.1 Ketersediaan Jaringan Transportasi Darat

Walaupun keadaannya bervariasi dari masing-masing negara, secara umum pelayanan publik (pemerintah pusat atau otoritas setempat) menyediakan investasi pembangunan pada jalan dan jalur kereta. Pada masa revolusi industri di Inggris tidak selalu pemerintah yang melakukan pembangunan, pihak swasta di Inggris biasanya yang membangun dan mengoperasikan transportasi kereta. Tetapi karena skala investasi infrastruktur jalan dan rel kereta yang sangat besar maka perusahaan swasta sulit untuk menyediakan dana.

1) Ketersediaan Sektor Publik

Kebijakan perencanaan transportasi dan keputusan pemerintahan di dunia sekarang ini penting untuk membuat destinasi yang tersedia untuk wisatawan. Namun, jaringan transportasi darat secara utama dirancang untuk memenuhi kebutuhan perdagangan, industri dan lalu lintas komuter yang menggunakan jaringan disamping penggunaan untuk wisatawan. Hanya dimana pariwisata memberikan kontribusi nyata yang signifikan ataupun berpotensi kepada

ekonomi daerah atau negara infrastruktur transportasi akan dirancang untuk memenuhi kebutuhan wisatawan. Pemerintah juga memperhatikan dampak lingkungan pembangunan jalan dan jalur kereta yang baru dan pertimbangan ini mempengaruhi keputusan investasi di bidang publik. Kemudian, pola rute alam dan geografi antara tumbuhnya wisatawan dengan area destinasi bergantung tidak hanya keinginan dan kesukaan wisatawan tetapi juga pada neraca untung dan rugi nasional dan juga faktor politik yang mempengaruhi kebijakan perencanaan transportasi. Pada tingkat internasional, ketersediaan melalui rute melintasi lebih dari satu negara akan bergantung pada koordinasi kebijakan transportasi nasional yang berbeda.

Ada dua proses tentang keputusan investasi sektor publik transportasi dibuat; proses bertahap dimana jaringan itu diadaptasi secara lambat untuk memenuhi kebutuhan wisatawan dan lalu lintas lainnya dan proses keseluruhan dimana jaringan transportasi baru (elemen utama jaringan transportasi) dirancang dengan koordinasi untuk menghubungkan pengembangan pariwisata yang baru dan dikonstruksi dengan menggunakan metode dalam perencanaan yang jelas. Proses secara bertahap dapat dirangkum seperti di bawah ini:

- a) Wisatawan menemukan dan mengunjungi sebuah area yang menggunakan jalan yang dirancang untuk kebutuhan ekonomi masyarakat setempat.
- b) Respon sektor swasta dengan menyediakan tambahan akomodasi dan daya tarik wisata dan jumlah wisatawan meningkat
- c) Kepadatan lalu lintas muncul pada jaringan jalan yang sudah ada, terutama pada simpul dan permukiman di rute jalan.
- d) Peningkatan jalan sedikit demi sedikit pada kemacetan yang paling buruk
- e) Peningkatan lalu lintas wisatawan dan yang bukan wisatawan semakin diperhatikan secara bertahap dalam meningkatkan aksesibilitas
- f) Keadaan menjadi lebih macet dan akhirnya diputuskan untuk menambah jalan yang baru (seperti kendaraan bermotor)
- g) Kepadatan pada jalur kendaraan bermotor, dan
- h) Peningkatan jalur kendaraan motor

Peningkatan transportasi telah diikuti oleh pertumbuhan pariwisata. Proses ini dengan lebih baik diilustrasikan oleh pertumbuhan pariwisata dan peningkatan jaringan jalan di barat laut Inggris. Wilayah itu telah menjadi salah satu destinasi liburan yang paling terkenal di Inggris, tetapi akses jalan menuju semenanjung telah dikembangkan sedikit demi sedikit. Peningkatan jalan mulai dengan konstruksi *by pass* pada bagian *bottleneck* dan memperluas bagian yang padat.

2) Ketersediaan Sektor Swasta di Rute Darat

Masalah cukup tingginya modal dan pengharapan perolehan keuntungan yang tinggi inilah yang menyebabkan sektor swasta sedikit dalam menginvestasikan jaringan jalan dan jalur kereta api. Walaupun jalan tol dikenakan tarif untuk umum, bagian keuntungan belum cukup memadai bagi investor swasta. Perusahaan swasta ada yang menyediakan jalur kereta skala kecil sebagai daya tarik di destinasi wisata (seperti jalur kereta salju) tetapi fungsi mereka lebih menyediakan pengalaman menyenangkan daripada sekedar alat transportasi.

3) Pengaruh Faktor Fisik pada Jaringan Jalan dan Kereta

Rute transportasi darat kadang mengikuti lembah sungai untuk memanfaatkan kecuraman yang relatif tidak sulit dan tingkatan dataran pada lembah. Area di rawa dan pegunungan merupakan tantangan besar untuk transportasi darat tetapi rekayasa fisik yang mahal (waduk, jembatan dan terowongan) dapat mengatasi masalah ini. Di Eropa, pegunungan Alpen dan Pyrenes adalah halangan utama pegunungan yang menghalangi laju wisatawan dari utara-selatan Eropa menuju mediterrania.

Rute utama antara Prancis dan Spanyol menghindari Pyrenes dengan mengelilingi pesisir pada rantai pegunungan, tetapi Alpen membentuk halangan yang sulit, rute dari Jerman dan Eropa Utara menuju Itali dan negara bekas Yugoslavia disalurkan melalui beberapa persimpangan yang berpotensi menjadi *bottleneck*.

Pendekatan pada persimpangan ini dapat menjadi panjang dan curam, di musim dingin mungkin akan ditutup karena cuaca yang tidak baik. Di beberapa lokasi (seperti Gt. St Bernard Pass, St Gothard Pass dan pada rute Chamonix-Courmayeur di Mont Blanc) terowongan telah dibuat yang bisa dilewati selama musim dingin tetapi diperlukan juga roda yang bergigi untuk melintasi jalan yang buruk karena tumpukan salju.

Jalur kereta dapat menanjak hanya pada lokasi yang tidak terlalu curam dan lebih terbatas pilihannya pada rute yang tersedia melalui area pegunungan. Dalam menelaah lebih dalam sebuah negara, sejumlah jembatan, waduk, jalan memotong dan terowongan diperlukan dan sangat mahal untuk membuat dan merawatnya. Pegunungan Alpen tetap menjadi halangan utama untuk pembangunan jaringan jalur kereta Eropa, walaupun jaringan kereta sudah melintasi pegunungan, contohnya melalui jalur terowongan kereta Lotschberg dan Simplon. Masalah utama teknis dan keuangan harus diatasi sebelum dijadikan sebagai jalur kereta cepat.

Beberapa bentangan air secara umum lebih mudah diatasi dan dapat dilewati dengan jembatan atau terowongan, baik untuk jalan maupun jalur kereta. Jembatan Severn yang menghubungkan jalan M4 dari Wales Selatan menuju

Avon, telah memiliki efek penting ekonomi Wales Selatan (termasuk pariwisata) dan menjadikan Taman Nasional Pembroke dan Pantai di Semenanjung Gower lebih mudah dimasuki dari Inggris. Tingkat lalu lintas sangat ramai di tahun 1993, sehingga jembatan kedua Severn dibuat untuk menghubungkan jalur motor. Namun cuaca dapat juga mengganggu lalu lintas jalan di sini, sehingga jembatan akan ditutup untuk keselamatan lalu lintas, contohnya selama musim angin kencang. Dalam kasus ini, jalur kereta yang menghubungkan Wales Selatan melintas di bawah Severn, menggunakan terowongan untuk menghindari cuaca yang tidak menguntungkan.

Jalur terowongan dibuka tahun 1994. Ini merupakan salah satu proyek rekayasa paling ambisius yang pernah diusahakan, yang bertujuan untuk mengatasi halangan melintasi laut yang menghubungkan Inggris dan Prancis, dan menghubungkan sistem jalan raya dan kereta Inggris dengan jalur Eropa. Hal ini juga menjadi salah satu beberapa pengembangan rute utama yang direncanakan untuk didanai oleh sektor swasta.

Ini jelas bahwa jaringan rute yang ditetapkan pada daratan berkembang melalui faktor yang saling mempengaruhi dalam hal ekonomi, politik, fisik dan iklim dan secara umum bergantung kepada investasi pemerintah. Interaksi antara kebijakan ekonomi, transportasi dan pariwisata pemerintah memiliki efek penting sejalan dengan rute-rute yang disediakan.

8.2 Ketersediaan Jaringan Transportasi Laut dan Udara

Rute laut dan udara tidak memerlukan jalur yang dibangun, dan ada sedikit hambatan fisik secara relatif pada pergerakan kapal dan pesawat udara. Lautan dan udara tersedia bebas dan digunakan tanpa biaya. Bagaimanapun, kapal dan pesawat terbang perlu mengikuti koridor udara dan jalur laut untuk alasan keamanan dan lingkungan. Arah dan pola penggunaan jalur bergantung pada lokasi pergantian transportasi (yaitu pelabuhan laut dan udara) dan volume lalu lintas yang melalui sepanjang rute bergantung pada permintaan untuk bepergian.

Operator akan menyukai rute-rute tertentu yang ekonomis dalam biaya operasional. Biasanya rute yang paling ekonomis adalah yang terpendek. Rute terpendek antara dua tempat pada permukaan bumi yang dikenal dengan *great circle route*.

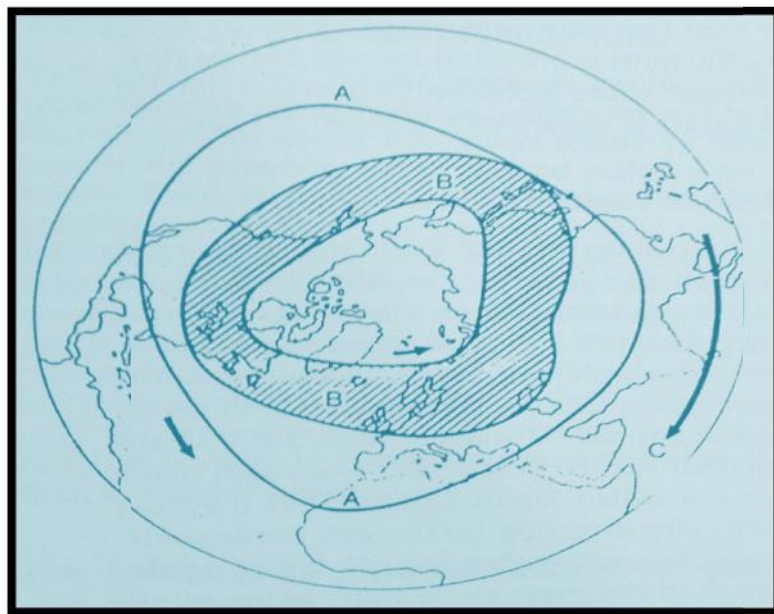
1) Rute dua bagian hemispher (*Great Circle Route*)

Rute terpendek antara Quito di Ekuador dengan Nairobi di Kenya adalah di seberang benua Atlantik sepanjang garis katulistiwa. Jarak terpendek dari London ke Valencia (di Spanyol) adalah tepat ke selatan mengikuti garis Greenwich (0° garis bujur). Garis katulistiwa dan Garis bujur Greenwich keduanya membagi dunia menjadi dua bagian yang sama; garis seperti

katulistiwa yang memotong dunia menjadi dua bagian hemispher disebut dengan *Great Circle* dan hal ini dapat membentang di setiap arah (timur-barat, utara-selatan, utara-barat, utara-timur dan sebagainya). Dengan menggunakan bola dunia, arah *great circle route* diantara bagian manapun dapat mudah diketahui Tetapi karena distorsi untuk dibentuk dan lokasi yang disebabkan perkiraan garis benua di dunia dari permukaan melengkung bola dunia menjadi lembaran kertas datar, garis lurus yang ditarik antara dua lokasi di peta bukanlah seperti *great circle route* dan mungkin bukanlah sebuah jarak yang terpendek diantara keduanya. Baik kapal laut dan pesawat terbang mempunyai kebebasan mengikuti rute *great circle*.

2) *Jet Stream*

Kecepatan angin dapat memberikan efek biaya operasional perjalanan udara, angin kencang di depan akan meningkatkan konsumsi bahan bakar dan angin di belakang akan menguranginya. Pesawat udara pada umumnya terbang di ketinggian (di atas 10,000 meter), di atas pengaruh angin daratan.



Keterangan:

- A. Posisi musim dingin jet stream sub-tropik
- B. Aktifitas area polar jet stream
- C. Jet stream katulistiwa
- Arah jet stream

Gambar 8.1 Alur *Jet stream*

Sumber: Burton (1995)

Di beberapa bagian di bumi ada angin yang bertiup dengan kecepatan sangat tinggi pada ketinggian di atas zona 10,000 meter. Ini disebut sebagai *Jet Stream* dan angin dapat mencapai kecepatan lebih dari 400 km/jam, sama dengan

kecepatan tertinggi di daratan. Pesawat terbang dapat mengambil keuntungan dari *jet stream* ini pada arah yang sama. *Jet stream* katulistiwa muncul di ketinggian 15,000 meter dan bertiup dari timur melintasi Asia Selatan di posisi barat laut pada musim hujan. *Jet Stream* Sub-tropis muncul pada zona yang relatif sempit di sekitar kutub diantara 12,000 meter dan 15,000 meter di atas permukaan bumi dan bertiup dari barat, tetapi hal ini muncul di zona yang relatif sempit sekitar kutub antara 20° dan 30° Utara dan Selatan. Jet Stream kutub juga bertiup sekitar kutub dari barat, pada ketinggian sekitar 10,000 meter dan mengarah ke arah yang bervariasi di antara lintang 35° dan 65° (gambar 10.1). Ketika rute penerbangan secara kebetulan bertemu dengan arah yang sama dengan *jet stream*, maka waktu tempuh penerbangan akan semakin singkat.

3) Lokasi Pelabuhan Udara

Persyaratan tempat sebuah pelabuhan udara secara relatif mudah. Pelabuhan udara harus memiliki:

- a) Daratan datar yang mencukupi dengan ukuran 3000 meter untuk landasan pacu dan tambahan pelayanan dan bangunan
- b) Tidak ada bangunan tinggi atau daratan tinggi yang dekat dengan lokasi
- c) Iklim lokal yang cocok, contohnya dengan angin yang umumnya tetap, (ketika pesawat harus tinggal landas menuju angin), sedikit turbulensi dan sedikit kabut.

Permasalahan lokasi pelabuhan udara timbul lebih banyak dari pertimbangan yang perlu:

- a) Jauh dari populasi masyarakat perkotaan yang pelabuhan udara layani untuk mengurangi dampak bising pesawat terhadap permukiman
- b) Sedekat mungkin dengan pusat kota sehingga pelabuhan udara dapat dijangkau dan waktu tempuh penerbangan tidak terbuang percuma oleh perjalanan yang lambat dan tidak nyaman menuju pelabuhan udara.

Keadaan di atas akan menimbulkan konflik utama pada area populasi yang padat, seperti wilayah London, dimana permintaan untuk kapasitas pelabuhan udara sangat besarn. Tetapi proposal permintaan penambahan fasilitas pelabuhan udara ini mendapatkan resistensi dari masyarakat setempat. Pada kasus London, proposal untuk lokasi pelabuhan udara yang baru seperti Maplin dan Cublington ditolak dengan alasan lingkungan. London tetap tidak memiliki pelabuhan udara yang baru walaupun Stansted diperluas untuk mengisi gap ini.

Namun sebuah pelabuhan udara yang kecil yang secara khusus digunakan untuk *business travel* terletak di dalam kota London. Hal ini secara lingkungan dapat diterima karena penggunaannya dibatasi untuk pesawat yang tinggal landas dan mendarat yang cukup pendek, dapat mendekati sungai Thames. Pelabuhan udara di dalam kota hampir tidak mungkin sebelum pembangunannya menggunakan teknik tertentu. Pelabuhan udara baru secara pasti sangat mahal dibangun dan sekali lagi skala investasinya berasal dari sektor pemerintah.

4) Transportasi Laut dan Lokasi Pelabuhan

Zaman transportasi jarak jauh penumpang jalur laut telah usai. Kapal laut terlalu lambat untuk berkompetisi dengan transportasi udara untuk jarak tempuh yang jauh. Inggris memasuki masa menurunnya peran pelabuhan laut dan banyak fasilitas pelabuhan seperti di London, Bristol, Swansea, Cardiff kembali dibangun untuk kegiatan wisata berperahu dan secara pasti kehilangan sebagai tempat transportasi penumpang dan barang. Pelabuhan laut untuk penumpang yang masih bertahan hanya pelabuhan ferry yang menyeberangi perairan jarak yang pendek terhubung secara langsung dengan rute daratan di setiap pantainya.

Ferry biasanya tetap ditempatkan secara relatif di perairan pesisir dan tidak bergantung kerasnya cuaca di laut terbuka. Bagaimanapun, badai salju di Inggris bisa mengganggu perjalanan ferry, bahkan juga *hovercraft*.

8.3 Ketersediaan Pelayanan Transportasi

Tabel 8.1 Klasifikasi moda perjalanan

Jenis Moda	Independen	Massal
Sepeda	✓	
Mobil	✓	
Bus		✓
Kereta	•	✓
Pesawat terbang	•	✓
Perahu	•	✓
• : Perahu dan pesawat terbang dapat menjadi moda transportasi individu untuk orang-orang yang menggunakannya		

Sumber: Burton (1995)

Ketika sebuah jaringan rute darat, laut dan udara telah tersedia, persaingan antara moda transportasi dimulai dan pelayanan transportasi berkembang. Sektor swasta memiliki peranan yang lebih penting dalam penyediaan jasa transportasi dibandingkan melengkapi infrastrukturnya. Ketika variasi pelayanan telah

tersedia proses pemilihan oleh konsumen dimulai dan ada kompetisi diantara moda dan diantara penyedia jasa transportasi ini.

Para pelancong memiliki persyaratan yang bervariasi: pebisnis butuh transportasi yang nyata dan cepat, lebih suka tempat yang bisa untuk bekerja ; kebutuhan kenyamanan untuk warga yang berumur, pelajar/mahasiswa butuh transportasi yang murah, sementara keluarga dengan anak kecil butuh moda yang fleksibel dan luas yang beradaptasi dengan kebutuhan anak-anak yang mendadak. Moda transportasi darat dibagi menjadi: bepergian dengan sendiri dan bepergian dalam jumlah yang banyak (*group tourist*).

Bepergian dengan menggunakan moda massal kurang nyaman karena akan mengalami pergantian moda minimal sekali. Namun pada umumnya biaya moda massal ini lebih murah dibandingkan dengan penggunaan moda transportasi individual.

1) Pelayanan mobil kecil

Wisatawan biasanya memiliki dan menjalankan bentuk moda transportasi ini. Jaringan jalan diperpanjang dan belum termasuk rute jalan tol, pengendara motor tidak harus membayar tol karena sudah termasuk dalam pembelian bahan bakar dan pajak jalan. Hal ini memberikan kebebasan yang unik bagi para pengguna mobil, mengendalikan segala aspek yang diinginkan sepanjang jalan, seperti kecepatan, waktu tempuh, rute, destinasi dan bisa melakukan perubahan rencana perjalanan. Ini adalah alat transportasi yang dapat digunakan untuk sampai ke lokasi langsung tanpa mengganti moda transportasinya.

Dengan semua keuntungan ini , tidaklah mengherankan jika transportasi mobil ini menjadi moda transport yang dominan di dunia. Transportasi darat mencapai angka 77% digunakan untuk kedatangan internasional antar region. Sementara di negara berkembang, menjadi dominan dalam penggunaan perjalanan domestik.

Kekurangan utama bagi perjalanan dengan mobil bagi wisatawan adalah kecepatan rata-rata yang relatif rendah. Masing-masing negara memiliki batas kecepatan yang berbeda, misalnya 100 km/jam di Belanda, 120 km/jam di Spanyol, 130 km/jam di Prancis dan Jerman. Tetapi kecepatan rata-rata biasanya lebih rendah dan dalam kondisi padat benar-benar bisa menjadi sangat rendah. (misalnya di London bisa mencapai di bawah 18 km/jam). Waktu tempuh, kelelahan pengemudi dan konsumsi bahan bakar yang tinggi adalah hambatan utama yang membatasi penggunaan mobil untuk bepergian. Di Eropa, jarak tempuh 1000 km menjadi jarak yang sangat tinggi. Di luar ini,

untuk berlibur memang ada jarak yang harus ditempuh dan ini memang lebih cepat, sementara bentuk transportasi massal terasa kurang nyaman.

2) Pelayanan Bus Pariwisata

Sebuah bus menggunakan jalan yang sama, dan hampir sama fleksibelnya dengan perjalanan mobil dalam pemilihan rute yang tersedia menuju destinasi walaupun berat dan ukuran bus menjadikan beberapa rute (beberapa rute jalan kecil) dan destinasi sejarah yang jalannya kecil sehingga tidak bisa dimasuki. Pengelola bus pariwisata oleh karena itu dapat menyesuaikan tour dengan bus atau pelayanan tour yang terjadwal untuk kebutuhan wisatawan. Tetapi faktanya bahwa perjalanan dengan bus pariwisata adalah bentuk dari perjalanan massal yang lambat laun menjadi tidak menarik bagi penggunaannya, walaupun hal ini bentuk transportasi yang relatif murah dan pelayanan yang terjadwal bagi bukan pemilik kendaraan. Idealnya bus pariwisata memenuhi dua bentuk perjalanan pariwisata, yaitu:

a) *City tour*, ekskursi dan overland

b) Transfer in/out group wisatawan, dari airport ke hotel atau sebaliknya.

Bus pariwisata umumnya adalah bentuk perjalanan massal paling murah untuk jarak jauh, tetapi mungkin yang kurang begitu nyaman.

3) Pelayanan Kereta

Perjalanan dengan kereta dahulu merupakan bentuk transportasi umum massal yang dominan sebelum era penggunaan kendaraan di negara maju dan masih menjadi transportasi utama di negara kurang maju, seperti di India. Hal ini signifikan, namun sebagaimana kemakmuran meningkat dan kepemilikan kendaraan meluas di masyarakat maka perjalanan menggunakan kereta menurun. Meskipun menjadi moda transportasi dengan kecepatan rata-rata yang lebih cepat dari kendaraan (bisa mencapai 240-400 km/jam), keterbatasan moda ini hanya di bentang rute yang dilewati. Pelayanan kereta dibatasi dengan jaringan jalur yang biasanya membentuk pola melingkar dari kawasan perkotaan utama, yang berarti memenuhi kebutuhan tempat angkutan barang, penumpang dan bisnis daripada lalu lintas wisatawan.

Telah diketahui bahwa jalur kereta biasanya dimiliki dan dijalankan oleh pemerintah, sehingga karakter jaringan, harga (tingkat subsidi) dan tipe pelayanan yang disediakan bergantung pada kebijakan pemerintah. Prancis dan Jerman berada di posisi atas dalam di Eropa dalam investasi dan subsidi untuk transportasi umum. Prancis memperluas jaringan dengan memiliki kereta api cepat (TGV).

Transportasi kereta mengalami penurunan pada moda penumpang antar benua. Investasi yang sangat besar diperlukan membuat rute jarak jauh untuk

kereta cepat tidak didukung oleh jumlah penumpang. Sebagai contohnya, Kanada memotong dana pemerintah untuk jalur kereta dan pada tahun 1989 50% pelayanannya dipotong. Jarak yang jauh yang tidak sesuai menyebabkan pelayanan TransCanada berkurang dari 14 kali seminggu menjadi tiga kali seminggu. Jarak sejauh 4500 km dicapai dalam tiga hari dan ini menjadi hal yang kurang menguntungkan.

Perjalanan kereta bersaing dengan transportasi darat dan udara pada jarak yang relatif pendek. Transportasi udara akan bersaing dengan perjalanan kereta pada durasi dua jam atau lebih waktu tempuh, tetapi kereta bersaing pada perjalanan di atas jarak 500 km (dan lima jam durasi). Hal ini terjadi ketika jaringan kereta cepat di Eropa sudah dilengkapi, transportasi kereta akan bersaing dengan transportasi udara pada beberapa rute antar kota.

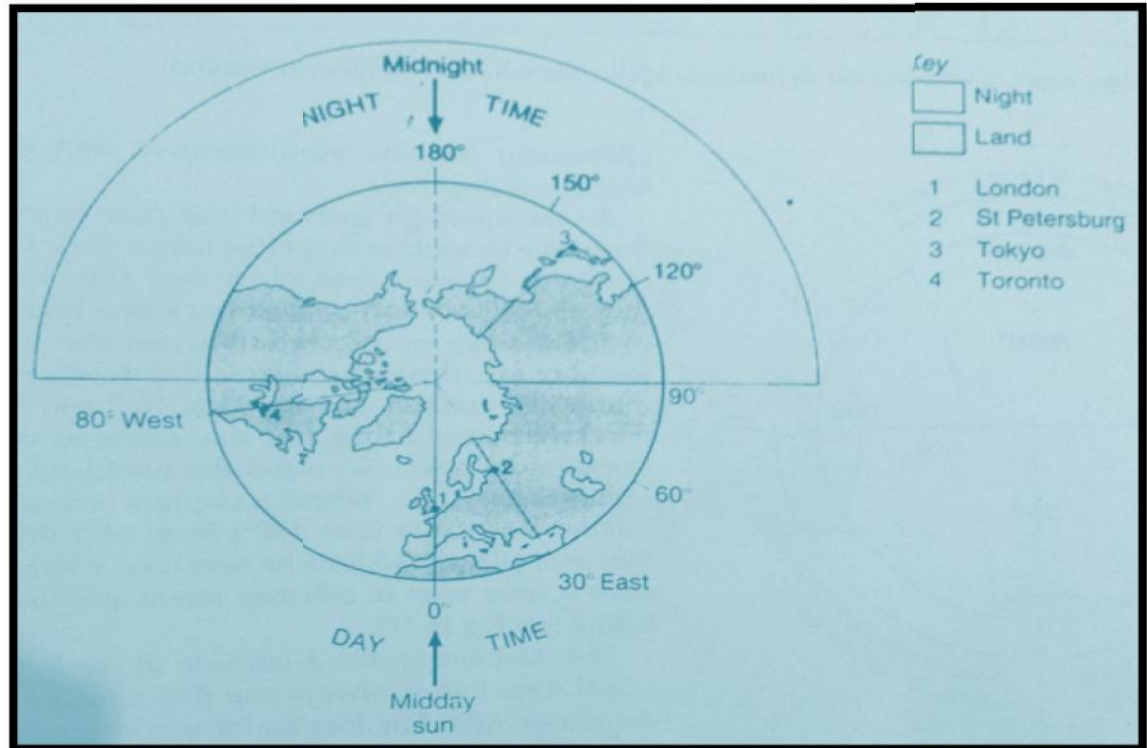
4) Pelayanan Transportasi Udara

Porsi yang sedikit (12,5%) jumlah wisatawan dunia yang bepergian dengan transportasi udara. Walaupun demikian tetap digunakan hanya oleh sedikit wisatawan, transportasi udara mengalami revolusi dalam pola geografi perjalanan sejak 1960. Pariwisata telah berubah dari aktifitas lokal menjadi aktifitas antar benua. Hal ini telah menciptakan industri pariwisata di destinasi yang sampai sekarang belum tersentuh oleh dampak pariwisata secara fisik, sosial atau ekonomi. Pada pertengahan 1950 an perjalanan mengarungi benua antara Inggris dan Australia telah ditempuh dalam waktu berminggu-minggu: di tahun 1990 an pada perjalanan yang sama dengan transportasi udara memakan waktu kurang dari 24 jam. Jumbo jet subsonic (misal Boeing 747) terbang dengan kecepatan lebih dari 1000 km/jam dan pesawat terbang super sonic dapat mencapai kecepatan 1950 km/jam. Concorde dapat memotong waktu tempuh antara London dan New York dari sekitar enam jam menjadi tiga jam, hal ini memungkinkan para pebisnis untuk bepergian ke sana dan kembali pada hari yang sama.

Kecepatan dan jangkauan perjalanan udara memberikan masalah untuk orang yang bepergian dan belum pernah mengalami perbedaan zona waktu. Perjalanan udara dapat membawa wisatawan dari zona waktu dunia ke zona yang lainnya dalam waktu beberapa jam, jauh lebih cepat daripada kemampuan tubuh untuk menyesuaikan diri. Ritme tubuh perlu beberapa hari untuk bangun dan tidur untuk menyesuaikan waktu siang hari dan malam. Mengalami kelelahan selama periode penyesuaian ini disebut sebagai *jet leg*. Hal ini cukup jelas dialami ketika melakukan perjalanan menuju sisi lain dunia ketika perbedaan waktu diantara kediaman asal wisatawan dengan destinasi.

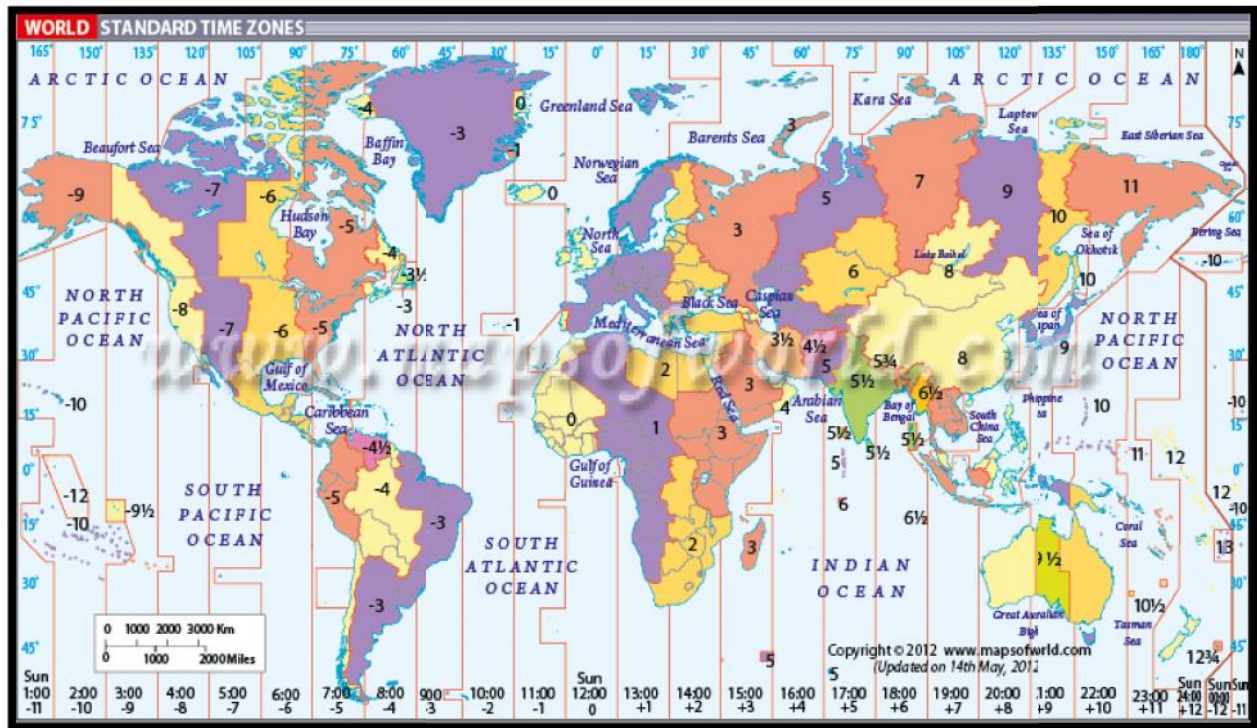
5) Zona Waktu

Gambar dari luar angkasa mempermudah untuk menampilkan bumi sebagai bola dunia, berputar pada sumbunya (satu putaran sama dengan satu hari) dan mengorbit mengelilingi matahari (satu putaran penuh berarti satu tahun). Pada saat tertentu, bagian bumi yang paling dekat dengan matahari akan mengalami siang hari dan letaknya jauh dari matahari akan menjadi malam. Gambar 10.2 menunjukkan distribusi siang dan malam ketika siang hari di London (dimana terbentang Greenwich 0° garis bujur).



Gambar 8.2 Distribusi siang dan malam di dunia (ketika di London siang)
Sumber: Burton (1995)

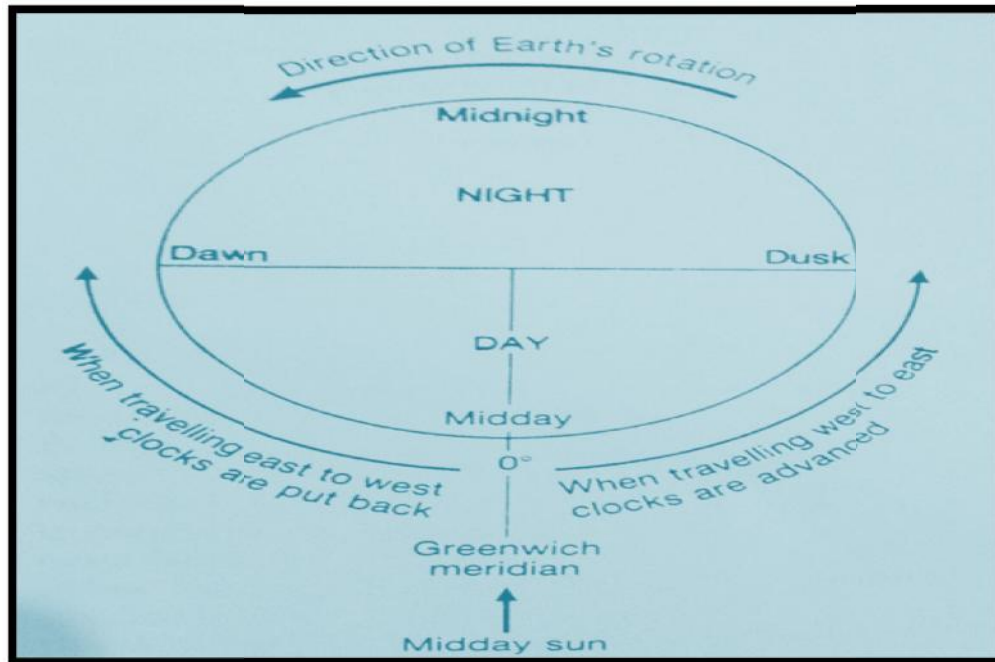
Pada momen alami ini, waktu di St. Petersburg (30° Bujur Timur) adalah pukul 14.00 dan di Tokyo (140° Bujur Timur) adalah setelah pukul 9 malam (dan perjalanan dari London ke Jepang harus terbiasa dengan pola siang dan malam yang sangat berlawanan yang tubuh manusia membiasakan diri. Di Toronto (80° Bujur Barat), adalah sekitar pukul tujuh pagi. Setiap 15° bujur akan terjadi perbedaan waktu satu jam pada sistem tata surya. Untuk kenyamanan, dunia sudah dibagi menjadi zona waktu yang secara langsung menghubungkan 15° garis bujur, dan secara umum setiap perbedaannya adalah satu jam (gambar 10.3)



Gambar 8.3 World Time Zone
 Sumber: www.mapsofworld.com

Batas dari zona waktu ini mengikuti garis bujur yang dekat, tetapi bisa jadi terdeviasi ketika batas administrasi terletak dekat dengan garis bujur itu (contohnya, di Afrika batas zona waktu mengikuti batas Sudan/Ethiopia dan Uganda/Zaire yang mengikuti garis bujur dan di Amerika Utara terdiviasi mengikuti beberapa batas negara bagian). Hal ini lebih cocok bagi sebuah unit administrasi yang terletak dalam satu zona waktu.

Ketika bepergian menuju ke arah timur dan melewati dari satu zona waktu ke yang lainnya mereka harus menyesuaikan jam mereka satu jam ke depan dan ketika mereka bepergian menuju ke barat mereka harus memutar kembali jam mereka satu jam di belakang (gambar 10.4). Hanya tujuan ketika semua dunia mengalami hari yang sama adalah ketika waktu siang hari di London (lihat gambar 10.1, 10.2, 10.3).

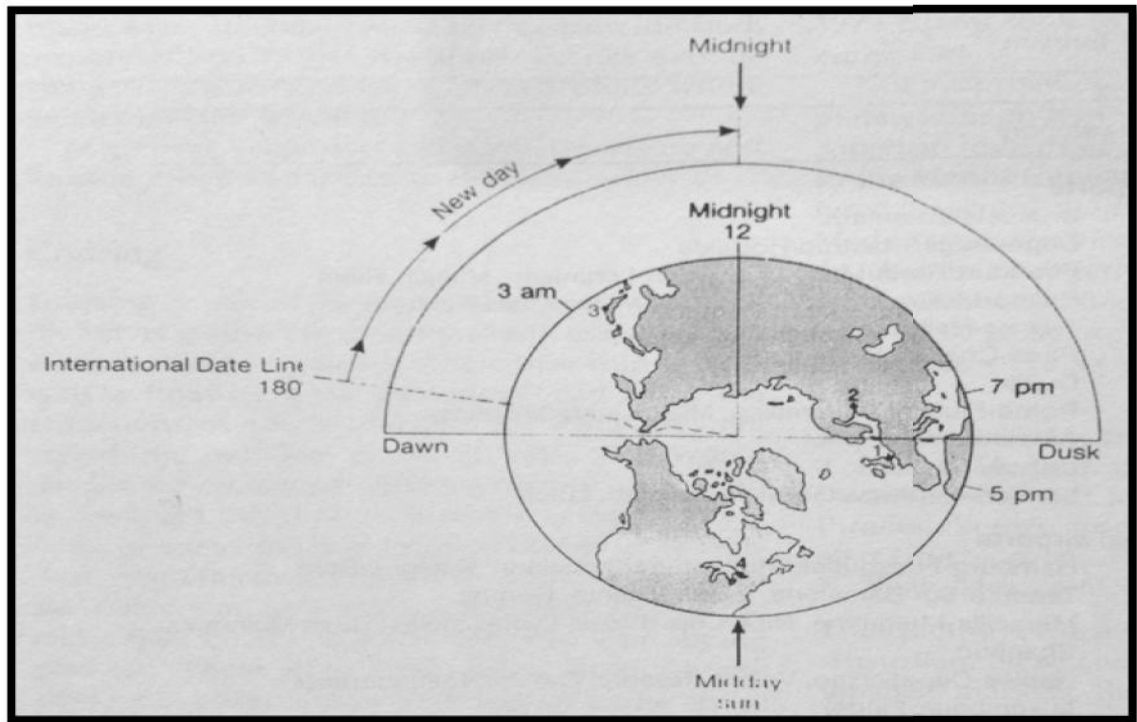


Gambar 8.4 Penyesuaian waktu di dunia
 Sumber: Burton (1995)

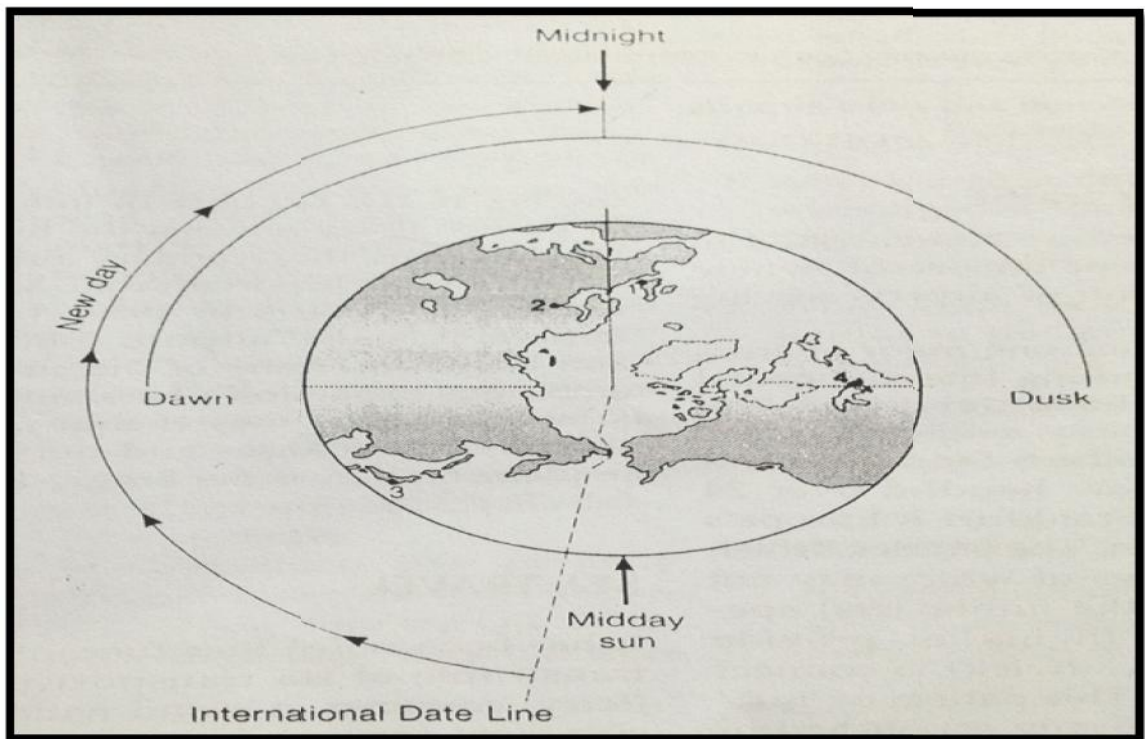
Dari momen itu hari yang baru dimulai untuk memutar waktu searah jarum jam (kearah barat) di seluruh dunia (gambar 10.6 dan 10.7). Ketika bepergian melewati International Date Line (180°) dari timur ke barat, mereka akan melangkah kedepan pada hari yang berikutnya; ketika mereka melintas dari barat ke timur mereka akan bergerak menuju hari yang sebelumnya.

Kalendar di belahan Asia pada *Internasional Date Line* selalu sehari di awal di belahan Amerika. Lokasi *Internasional Date Line* disetujui pada tahun 1884.

Garis yang terhubung kurang lebih pada meridian 180° ini, melewati Samudera Pasifik yang kosong. Maksud dari deviasi pada garis yang jauh dari meridian 180° ini, menjadikan beberapa kelompok pulau di Kepulauan Pasifik terletak di zona kalendar hari yang sama.



Gambar 8.5 Sebaran hari baru (barat): fajar di Pasifik dan siang di Toronto
 Sumber: Burton (1995)



Gambar 8.6 Sebaran hari baru (timur): siang di Pasifik dan senja di Toronto
 Sumber: Burton (1995)

6) Distribusi Spasial Lalu Lintas Udara

Kebanyakan pergerakan lalu lintas udara terkonsentrasi di belahan dunia yang padat, dimana kelengkapan penyediaan jasa pelabuhan udara yang melayani masyarakat tersebut.

Kebanyakan negara memiliki setidaknya-tidaknya satu pelabuhan utama internasional yang dapat menangani lalu lintas antar benua dan beberapa diantaranya berkembang menjadi tempat persinggahan utama dimana rute perjalanan panjang, seperti London, Frankfurt, Singapura dan New York. London Heathrow menangani 34 juta penumpang di tahun 1987, Frankfurt 22 juta penumpang. Pelabuhan udara regional di Inggris (landasan pacu tidak bisa digunakan untuk jumbo jet) khusus digunakan untuk charter flight atau menyediakan pelayanan untuk ke Heathrow atau Gatwick untuk terhubung dengan penerbangan internasional. Pola pelabuhan udara *hub* dan *spoke* lebih familiar di USA, tetapi Eropa juga melibatkan pola ini. Sekelompok lalu lintas penerbangan udara di Eropa melintas diantara *hub*, tetapi kepadatan meningkat, pelabuhan udara sekunder mulai memainkan peranan penting. Pelabuhan udara Manchester dengan jumlah penumpang 8,7 juta penumpang di tahun 1987 adalah salah satu paling penting pelabuhan udara, diikuti oleh Barcelona dan Hamburg. Banyak pelabuhan udara yang kecil memiliki ambisi untuk perencanaan ekspansi dan pola dan alur lalu lintas udara mungkin berubah dan tumbuh cepat.

7) Jasa Transportasi Perairan dan Kapal Pesiar (*Cruise Ship*)

Telah dicatat bahwa hanya penumpang transit utama dari transportasi laut adalah penyeberangan antar pulau di sebuah negara dan pelayanan ferry di dalam kota untuk sebuah kota seperti Venice dan Sydney yang memiliki *waterways* di pusat kota. Di kota-kota ini, ferry menyediakan jasa baik komuter dan wisatawan. Ferry bisa jadi perahu yang dirancang tradisional, atau hidrofoil dimana kecepatan diperlukan.

Sementara itu, berpesiar adalah satu bentuk wisata yang elemen perjalanannya menjadi bagian integral dan bagian penting dari pengalaman. Kapal pesiar dasarnya adalah seperti hotel terapung; penumpang dapat menikmati daya tarik pelayanan hotel mewah ketika mereka berlayar diantara pelabuhan keberangkatan. Pasar kapal pesiar cukup kecil tetapi khususnya adalah kapal pesiar merupakan bentuk wisata massal dimana ada 800 tempat tidur di kapal sampai kapasitas 5000 tempat tidur. Kapal biasanya berangkat dari pelabuhan keberangkatan. *Flycruises* adalah penumpang kapal pesiar yang terbang menuju pelabuhan keberangkatan dengan pesawat terbang diantara rute perjalanan kapal pesiar tersebut.

Lokasi utama di dunia untuk aktifitas kapal pesiar diantara sebaran pulau-pulau, laut tertutup yang secara geografi ditemukan di wilayah iklim subtropis atau mediterranean dan juga dekat dengan area pariwisata pada umumnya. Tiga area ini adalah untuk pasar Karibia, Mediterrania dan Cina/Pasifik Selatan, berdekatan dengan Amerika, Eropa dan Australia/New Zealand/Jepang. Semakin ke pesisir utara dan laut tertutup ada Alaska, Pantai China, Pantai Norwegia dan Baltik dikunjungi oleh kapal pesiar di musim panas, tetapi jumlahnya tidak berarti dibandingkan di tiga area utama. Kapal pesiar di Mediterrania sudah lama berlangsung (hampir 100 tahun) tetapi selama krisis politik di tahun 1956/1957 di terusan Suez banyak bisnis kapal pesiar beralih ke wilayah Karibia.

Walaupun Mediterrania telah diperbaiki sebagian, Karibia telah menjadi bagian rute kapal pesiar terpenting di dunia sejak akhir 1950 an. Kapal diberangkatkan dari New York tetapi dari tahun 1970 Miami mengambil alih menjadi pelabuhan untuk kapal pesiar ke Karibia.

Tidak heran, wisata pesiar ke Karibia secara penuh bergantung pada pasar Amerika. Wisatawan Amerika juga penting untuk wisata pesiar di Mediterrania, namun terancam setelah adanya serangan dari teroris Arab yang membunuh wisatawan Amerika.

Rute kapal pesiar di Mediterrania adalah:

- a) Mediterrania barat
- b) Mediterrania timur/Aegean – Pulau di Yunani (kadang terhubung dengan Holyland dan Mesir). Piraeus, Venice dan Genoa yang paling sering menjadi tempat berangkat dan berakhir.
- c) Afrika Utara dan Pulau Canary (rute musim dingin)

Bisnis kapal pesiar juga berkembang di Australia, New Zealand dan sekarang ini merambah pasar Jepang, sampai beberapa penumpang *flycruises* datang dari utara Amerika dan Eropa. Perjalanan menuju Kepulauan Pasifik Selatan berangkat dari pelabuhan Australia dan New Zealand, tetapi banyak kapal pesiar dari Cina Selatan berangkat dari Singapura dan Hongkong.

8.4 Contoh Jaringan Jalan dan Transportasi di Pulau Jawa

1) Darat

Di Pulau Jawa dikenal istilah Pantura (Pantai Utara) dan Pantai Selatan. Jalur Pantura (Jalur Pantai Utara) adalah istilah yang digunakan untuk menyebut jalan nasional sepanjang 1.316 km antara Merak hingga Ketapang, Banyuwangi di sepanjang pesisir utara Pulau Jawa, khususnya antara Jakarta dan Surabaya. Jalur ini sebagian besar pertama kali dibuat oleh Daendels yang membangun Jalan Raya Pos (*De Grote Postweg*) dari Anyer ke Panarukan pada tahun 1808-an. Tujuan

pembangunan Jalan Raya Pos adalah untuk mempertahankan pulau Jawa dari serbuan Inggris. Pada era perang Napoleon, Belanda ditaklukkan oleh Perancis dan dalam keadaan perang dengan Inggris (Wikipedia).

Jalur Pantura melintasi 5 provinsi: Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Jawa Timur. Ujung paling barat terdapat Pelabuhan Merak, yang menghubungkannya dengan Pelabuhan Bakauheni di Pulau Sumatra, ujung paling selatan dari Jalan Trans Sumatra. Ujung paling timur terdapat Pelabuhan Ketapang yang menghubungkannya dengan Pelabuhan Gilimanuk di Pulau Bali. Jalur Pantura merupakan jalan yang menghubungkan bagian barat Pulau Jawa dan bagian timurnya.

Jalur Pantura melintasi sejumlah kota-kota besar dan sedang di Jawa, seperti Cilegon, Tangerang, Jakarta, Bekasi, Karawang, Subang, Indramayu, Cirebon, Brebes, Tegal, Pemalang, Pekalongan, Batang, Kendal, Semarang, Jepara, Rembang, Tuban, Gresik, Surabaya, Pasuruan, Probolinggo, Situbondo dan Banyuwangi.

Jalur ini memiliki signifikansi yang sangat tinggi dan menjadi urat nadi utama transportasi darat, karena setiap hari dilalui 20.000-70.000 kendaraan. Jalur Pantura menjadi perhatian utama saat menjelang Lebaran, di mana arus mudik melimpah dari barat ke timur. Arus paling padat terdapat di ruas Jakarta-Cikampek-Cirebon-Tegal-Semarang. Di Cikampek, terdapat percabangan menuju ke Bandung (dan kota-kota di Jawa Barat bagian selatan). Di Tegal, terdapat percabangan menuju ke Purwokerto (dan kota-kota di Jawa Tengah bagian selatan). Di Semarang, terdapat percabangan menuju ke timur (Surabaya-Banyuwangi) dan menuju ke selatan (Solo-Madiun).

Widjojono (2008) menjelaskan secara umum Pulau Jawa dianggap sebagai kawasan yang telah berkembang, dibanding kawasan lain di Indonesia. Perkembangan perekonomian sangat pesat, dengan potensi sumber daya alam dan sumber daya manusia yang besar. Namun kenyataannya, tidak seluruh daerah di Pulau Jawa menunjukkan perkembangan yang sama. Secara fisik kawasan utara Pulau Jawa lebih berkembang dibanding kawasan selatan. Kondisi infrastruktur jalan di kawasan Utara Jawa seperti Jalur Pantura telah mampu mengangkat roda perekonomian, aktivitas sosial, dan mobilitas warga. Sementara keterbatasan infrastruktur jalan di kawasan selatan Jawa, mengakibatkan perkembangan wilayah dan tingkat kesejahteraan masyarakat masih rendah bahkan banyak ditemui daerah-daerah terisolir. Persentase nilai PDRB per kapita wilayah Jawa bagian utara jauh lebih tinggi dibandingkan bagian selatan. Rata-rata semua sektor ekonomi di wilayah Jawa bagian selatan mempunyai kontribusi yang sangat kecil, dengan prosentase antara 0-13%.

Sebenarnya, wilayah Jawa bagian selatan mempunyai potensi sumberdaya alam yang besar, selain memiliki tanah yang subur, sumber-sumber tambang, pariwisata, juga kaya akan sumberdaya laut. Berbagai potensi tersebut sangat memungkinkan untuk dilakukan pengembangan yang lebih optimal. Potensi utama ini juga dapat dilihat secara nyata pada persentase nilai PDRB perkapita wilayah Jawa bagian selatan. Sektor pertanian memberikan kontribusi cukup besar pada nilai PDRB per kapita provinsi yang mencapai 35-50%. Selain itu, terdapat potensi di bidang pariwisata terutama wisata alam, dengan kontribusi terhadap nilai PDRB per kapita provinsi sebesar 18-22%. Kekayaan dan potensi tersebut tentu merupakan suatu faktor strategis yang mampu mendorong kemajuan wilayah Jawa bagian selatan serta peningkatan kesejahteraan masyarakat wilayah tersebut jika dikembangkan secara optimal dengan dukungan infrastruktur ekonomi dan sosial yang memadai (Widjojono, 2008).

Sebagai upaya menyeimbangkan pertumbuhan kawasan pantai utara Pulau Jawa dan pantai selatan Pulau Jawa serta untuk menghadapi tantangan kepadatan jalur pantura Jawa salah satunya adalah dengan pembangunan infrastruktur. Salah satu infrastruktur yang harus dibangun adalah berupa jalan dan jembatan. Mengapa? Karena jalan dan jembatan adalah prasarana yang dapat menjadi urat nadi dalam mengembangkan suatu wilayah sekaligus sebagai pembentuk struktur ruang wilayah. Terkait dengan hal ini, upaya yang dilakukan pemerintah adalah dengan pembangunan dan peningkatan prasarana jalan lintas di selatan Pulau Jawa. Sesuai dengan kebijakan pengembangan infrastruktur, salah satu fungsi pembangunan jaringan jalan lintas selatan Pulau Jawa adalah untuk menjamin kelancaran pergerakan barang dari kawasan produksi menuju tujuan pemasaran maupun pergerakan orang antar pusat-pusat permukiman.

a) Rencana Jalan Lintas Pantai Selatan

Widjojono (2008) memberikan gambaran bahwa jalan lintas selatan Pulau Jawa direncanakan untuk menggabungkan 5 provinsi di Pulau Jawa, yaitu Provinsi Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, dan Jawa Timur, yang dimulai dari Labuan (Banten) hingga Banyuwangi (Jawa Timur) sepanjang 1.556 km, dengan panjang pada masing-masing provinsi adalah Banten 128 km, Jawa Barat 419 km, Jawa Tengah 190 km, Daerah Istimewa Yogyakarta 157 km, dan Jawa Timur sepanjang 662 km. Pada tahun 1997-1998 telah dilakukan pra-feasibility study yang dilanjutkan dengan feasibility study pada tahun 2000-2001, kemudian studi AMDAL tahun 2002, desain dan pelaksanaan konstruksi tahun 2002-2007.

Penetapan rute berawal dari hasil *Detail Engineering Design* dari perencana yang selanjutnya dilakukan peninjauan lokasi bersama-sama antara pemerintah provinsi dengan masing-masing pemerintah kabupaten dan dibahas dalam beberapa kali pertemuan. Hasil pertemuan tersebut diintegrasikan dengan

studi jaringan yang dilakukan oleh pemerintah pusat, yaitu studi *Java Arterial Road Network* (JARN). Selanjutnya dari hasil tersebut ditetapkan rute jalan lintas selatan Pulau Jawa yang dari segi pendanaan melalui sharing pemerintah pusat yang lebih proporsional (Widjojono, 2008).

Sebenarnya selama ini di wilayah selatan Jawa telah dibangun jalan kabupaten dan propinsi, dengan investasi masing-masing daerah cukup besar, namun tetap belum cukup memadai untuk membuka isolasi potensi yang seharusnya dapat dimanfaatkan secara optimal oleh penduduknya. Dengan jaringan jalan lintas selatan yang berkelas jalan nasional dan berfungsi arteri primer selebar 24 meter, tidak hanya masalah aksesibilitas yang terpecahkan, tetapi yang terpenting adalah kesejahteraan jutaan penduduk di kawasan Pulau Jawa bagian selatan meningkat (Widjojono, 2008).

Saat ini kondisi jalan lintas selatan Pulau Jawa belum sepenuhnya berfungsi. Selain karena kondisi permukaan jalan yang buruk, juga karena adanya beberapa jembatan penghubung yang belum selesai dibuat di beberapa ruas jalan. Contoh kasus di Provinsi Jawa Barat, jalan lintas selatan di Provinsi Jawa Barat melewati 5 Kabupaten, yaitu Kabupaten Sukabumi, Cianjur, Garut, Tasikmalaya, dan Ciamis. Kondisi eksisting jalan walau sebagian besar telah diaspal, namun terdapat ruas jalan dalam keadaan masih dalam tahap pengerasan maupun rusak di beberapa bagian. Di wilayah Kabupaten Cianjur, masih terdapat jembatan yang belum selesai dibangun sehingga menyebabkan jalan lintas selatan terputus. Selain itu, kondisi wilayah selatan Jawa yang relatif berbukit-bukit cukup menyulitkan untuk pembangunan jalan dengan kontur datar (Widjojono, 2008).

b) Kendala Rencana

Jalur lintas selatan Pulau Jawa yang nantinya diharapkan menjadi bagian dari jaringan jalan lintas Jawa dan menjadi akses utama selain jalur lintas utara, tidak terlepas dari kendala-kendala yang ada, antara lain kondisi fisik atau kontur selatan Pulau Jawa yang berat, keterbatasan dana, pengadaan lahan, dan juga masalah kontrak tahunan. Kondisi fisik atau kontur daerah pantai selatan yg berat, melalui gunung, tebing, maupun jurang membutuhkan konstruksi yang kuat terhadap ancaman longsor dan *landslide* (Widjojono, 2008).

Contoh kasus di Provinsi Jawa Barat, masih banyaknya jalan yang berbatu atau tidak layak untuk dilewati yakni di sepanjang jalur lintas selatan. Jalur penghubung (*link junction*) yang menghubungkan jalur utara dengan selatan juga belum memadai, dengan kondisi wilayahnya sebagian besar pegunungan yang berbukit-bukit. Kualitas jalannya hanya setingkat jalan kabupaten dan desa, dengan lebar kurang lebih 5 meter. Sementara kondisi di samping-sampingnya bukit dan jurang (Widjojono, 2008).

Kendala kedua setelah kondisi fisik wilayah, adalah kendala anggaran yang dapat dibagi ke dalam dua masalah. Pertama adalah masalah desain. Keterbatasan dana mengakibatkan pembangunan jalan lintas selatan ini lebih memprioritaskan kajian teknik dari aspek geologis, drainase, dan lain-lain. Padahal kedua hal ini tidak bisa terpisahkan satu sama lain. Masalah kedua adalah konstruksi. Dana konstruksi untuk total jalan sepanjang 1.556 km yang melibatkan banyak kabupaten dengan jumlah yang terbatas harus dialokasikan ke semua kabupaten, sehingga dana menjadi kecil diterima setiap kabupaten (Widjojono, 2008).

Kendala ketiga adalah pengadaan lahan. Pembebasan lahan adalah salah satu masalah terumit dalam pembangunan jalan, termasuk pembangunan jalan lintas selatan Pulau Jawa ini, karena harus melalui negosiasi ganti rugi yang cukup pelik antara pemerintah dengan masyarakat, serta membangun pemahaman masyarakat bahwa pembangunan jalan lintas selatan ini juga akan berpengaruh positif bagi kesejahteraan warga sekitar. Selain milik perseorangan, sebagian lahan yang akan digunakan sebagai jalan lintas selatan adalah lahan hutan. Tidak kalah rumitnya, untuk penggunaan lahan Perhutani, terlebih dahulu harus melewati mekanisme pinjam-pakai dengan kompensasi 1:1 sesuai Permen Kehutanan No: P.14/Menhut-II/2006, serta memenuhi beberapa persyaratan antara lain desain, studi AMDAL, kesanggupan kompensasi lahan, dan lain-lain (Widjojono, 2008).

Kendala terakhir adalah kontrak tahunan. Kontrak tahunan memberikan dampak negatif dalam hal kehilangan waktu dan ketidakefisienan akibat proses pengadaan, sehingga perlu pemeliharaan jalan yang belum selesai.

Dengan demikian jelas, pembangunan jalan lintas selatan Pulau Jawa, memerlukan proses yang panjang serta upaya yang keras. Satu hal yang terpenting adalah pembangunan jalan lintas selatan ini harus tetap berkiblat pada peraturan tata ruang sehingga diharapkan akan menjadi jaringan jalan yang benar-benar memperhatikan kaidah teknis dan pembangunan berkelanjutan, sehingga benar-benar dapat meningkatkan perekonomian wilayah selatan Pulau Jawa (Widjojono, 2008).

2) Perairan

a) ASDP (Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan)

Di Indonesia, pengelolaan jasa angkutan perairan dikelola oleh sebuah badan pemerintah dengan nama PT. ASDP (Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan). Jasa transportasi seperti ini sangat dibutuhkan bagi masyarakat Indonesia yang berbentuk negara kepulauan (archipelago). Keadaan ini juga dibutuhkan di Pulau Jawa untuk menghubungkan transportasi dengan pulau lain di Indonesia, seperti Pulau Sumatera

(melalui Pelabuhan Merak-Bakauheni), Pulau Bali (Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk), Pulau Madura (Pelabuhan Ujung-Kamal) dan Kepulauan Karimun Jawa (Pelabuhan Jepra-Karimun Jawa).

Pelabuhan penyeberangan Ketapang (Banyuwangi) merupakan akses utama menuju Pulau Bali melalui Pelabuhan Gilimanuk dengan menyeberangi Selat Bali dengan waktu tempuh kurang lebih satu jam. Banyak kendaraan wisata yang melakukan perjalanan wisata *overland*, baik mobil pribadi maupun bus besar dari pulau Jawa yang menggunakan jasa penyeberangan Ketapang-Gilimanuk ini.

Kepadatan lalu lintas biasa terjadi pada saat musim liburan lebaran, tahun baru dan libur sekolah. Antrian kendaraan yang akan menunggu diseberangkan oleh ferry bisa mencapai dua kilometer.



Gambar 8.7 Pelabuhan Ferry Ketapang, Banyuwangi, Jawa Timur
Sumber: Dokumentasi M. Husen Hutagalung

b) PT. Peln (PT. Pelayaran Indonesia)

Sebagai negara kepulauan, Indonesia berpotensi besar dalam penyediaan jasa transportasi laut. Namun demikian jasa transportasi ini jarang digunakan untuk keperluan pariwisata. Hanya dijadikan alat transportasi antar pulau yang jaraknya jauh dan murah. Sebagai contoh untuk perjalanan dari Jakarta menuju Makassar akan ditempuh oleh kapal Peln

dalam dua hari dua malam, dengan singgah di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Sejarah berdirinya PT PELNI bermula dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum tanggal 5 September 1950 yang isinya mendirikan Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-kapal (PEPUSKA) (pelni.co.id).

Latar belakang pendirian Yayasan PEPUSKA diawali dari penolakan pemerintah Belanda atas permintaan Indonesia untuk mengubah status maskapai pelayaran Belanda yang beroperasi di Indonesia, N.V. K.P.M (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) menjadi Perseroan Terbatas (PT). Pemerintah Indonesia juga menginginkan agar kapal-kapal KPM dalam menjalankan operasi pelayarannya di perairan Indonesia menggunakan bendera Merah Putih. Pemerintah Belanda dengan tegas menolak semua permintaan yang diajukan oleh pemerintah Indonesia.

Dengan modal awal 8 (delapan) unit kapal dengan total tonage 4.800 DWT (death weight ton), PEPUSKA berlayar berdampingan dengan armada KPM yang telah berpengalaman lebih dari setengah abad. Persaingan benar-benar tidak seimbang ketika itu, karena armada KPM selain telah berpengalaman, jumlah armadanya juga lebih banyak serta memiliki kontrak-kontrak monopoli.

Akhirnya pada 28 April 1952 Yayasan PEPUSKA resmi dibubarkan. Pada saat yang sama didirikanlah PT PELNI dengan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.2/1/2 tanggal 28 Februari 1952 dan No. A.2/1/2 tanggal 19 April 1952, serta Berita Negara Republik Indonesia No. 50 tanggal 20 Juni 1952. Sebagai Presiden Direktur pertamanya diangkatlah R. Ma'moen Soemadipraja (1952-1955).

Delapan unit kapal milik Yayasan PEPUSKA diserahkan kepada PT PELNI sebagai modal awal. Karena dianggap tidak mencukupi maka Bank Ekspor Impor menyediakan dana untuk pembelian kapal sebagai tambahan dan memesan 45 "coaster" dari Eropa Barat. Sambil menunggu datangnya "coaster" yang dipesan dari Eropa, PELNI mencarter kapal-kapal asing yang terdiri dari berbagai bendera. Langkah ini diambil untuk mengisi trayek-trayek yang ditinggalkan KPM. Setelah itu satu persatu kapal-kapal yang dicarter itu diganti dengan *coaster* yang datang dari Eropa. Kemudian ditambah lagi dengan kapal-kapal hasil pampasan perang dari Jepang.

Status PT PELNI mengalami dua kali perubahan. Pada tahun 1961 pemerintah menetapkan perubahan status dari Perusahaan Perseroan menjadi Perusahaan Negara (PN) dan dicantumkan dalam Lembaran Negara RI No. LN 1961. Kemudian pada tahun 1975 status perusahaan diubah dari Perusahaan Negara (PN) menjadi Perseroan terbatas (PT)

PELNI sesuai dengan Akte Pendirian No. 31 tanggal 30 Oktober 1975. Perubahan tersebut dicantumkan dalam Berita Negara RI No. 562-1976 dan Tambahan Berita Negara RI No. 60 tanggal 27 Juni 1976.

Pelabuhan laut yang melayani jasa transportasi PT. Pelni di Pulau Jawa adalah di Jakarta (Pelabuhan Tanjung Priok), Semarang (Pelabuhan Tanjung Mas) dan Surabaya (Pelabuhan Tanjung Perak).



Gambar 8.8 Kapal Pelni (KM. Awu)

Sumber: pelni.co.id

3) Udara

Transportasi udara di Indonesia mengalami perubahan seiring berkembangnya konsep penerbangan dengan low cost carrier (LCC) dan difrensiasi kelas pesawat sebagai strategi penjualan tiket. Sehingga harga tiket ekonomi pesawat bisa bervariasi menjadi duabelas kelas yang berbeda. Penggunaan transportasi udara untuk perjalanan wisata masih digunakan untuk rute destinasi yang terkenal, seperti Bali dan Yogyakarta.

Pengetahuan tentang pelabuhan udara dan airlines bagi penggiat bahkan pengelola perjalanan wisata dirasakan sangat penting. Hal ini menyangkut kemampuan pengelola perjalanan wisata dalam menangani hal-hal yang berkaitan dengan airlines dan pelabuhan udara itu sendiri.

Pengetahuan tentang airlines berkaitan dengan status tiket pesawat itu sendiri yang yang sekarang bervariasi karena adanya perbedaan kelas tiket pada proses pemesanannya, *three letter code*, *origin-destination*, *two-letter code airliner* dan hal lainnya. Sementara pengetahuan tentang pelabuhan udara berkaitan

dengan lokasi, area *check-in counter*, *security check*, *waiting lounge* dan hal lain ketika akan berangkat dan sesudah tiba di bandara.

Pengelolaan transportasi udara di Indonesia pada umumnya dilakukan oleh pemerintah, khususnya di bawah Departemen Perhubungan, Ditjen. Perhubungan Udara. Lebih khusus lagi, pengelolaan pelabuhan udara dikelola oleh BUMN PT. Angkasa Pura 1 dan PT. Angkasa Pura 2.

Di Pulau Jawa, pengelolaan pelabuhan udara terbagi menjadi dua wilayah pengelolaan, yaitu PT. Angkasa Pura 2, yang mengelola Pelabuhan Udara Soekarno Hatta (Jakarta/CGK), Halim Perdanakusuma (Jakarta/HLP) dan Husen Sastranegara (Bandung/BDO). Ada juga beberapa pelabuhan udara yang berukuran kecil, baik untuk penggunaan sipil maupun militer, seperti di Pondok Cabe (Jakarta) dan Pelabuhan Udara Militer Atang Senjaya (Bogor).

Di bawah ini adalah data umum pelabuhan udara yang ada di Pulau Jawa yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura 2:

1) Soekarno-Hatta

Tabel 8.2 Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, Jakarta

Jakarta Airport IATA Code: CGK	Jakarta Airport ICAO Code: WIII
Latitude : -6.12395	Longitude : 106.661
City : Jakarta	Country : Indonesia
World Area Code : 832	Airport Type : Large
Jakarta Airport Address / Contact Details : Soekarno-Hatta International Airport (CGK), Tangerang, Indonesia	
Jakarta Website : http://www.jakartasoekarnohattaairport.com/	
Timezone : Asia/Jakarta	
Soekarno-Hatta International Airport Timezone : GMT +07:00 hours	

Sumber: www.prokerala.com

2) Halim Perdanakusuma

Tabel 8.3 Pelabuhan Udara Halim Perdanakusuma, Jakarta

Jakarta Airport IATA Code: HLP	Jakarta Airport ICAO Code: WIIH
Latitude : -6.26542	Longitude : 106.886
City : Jakarta	Country : Indonesia
World Area Code : 832	Airport Type : Medium
Jakarta Airport Address / Contact Details : Halim Perdanakusuma International Airport (HLP), Jakarta Capital Region 13650, Indonesia	
Jakarta Website : http://www.angkasapura2.co.id/cabang/hlp/content.php?menu=8&page_id=1	
Timezone : Asia/Jakarta	
Halim Perdana Kusuma Airport Timezone : GMT +07:00 hours	

Sumber: www.prokerala.com

3) Husen Sastranegara

Tabel 8.4 Pelabuhan Udara Husen Sastranegara, Bandung

Bandung Airport IATA Code: BDO	Bandung Airport ICAO Code: WIIB
Latitude : -6.90254	Longitude : 107.58
City : Bandung	Country : Indonesia
World Area Code : 832	Airport Type : Medium
Bandung Airport Address / Contact Details : Husein Sastranegara International Airport (BDO), Bandung, Indonesia	
Timezone : Asia/Jakarta	
Husein Sastranegara Airport Timezone : GMT +07:00 hours	

Sumber: www.prokerala.com

Sedangkan pengelolaan pelabuhan udara lainnya di Pulau Jawa dikelola oleh PT. Angkasa Pura 1. Adapun pelabuhan udara yang dikelola adalah Adisutjipto (Yogyakarta/JOG), Ahmad Yani (Semarang/SRG), Adi Sumarmo (Solo/SOC), Juanda (Surabaya/SUB) dan Abdurrachman Saleh (Malang/MLG) dengan keterangan sebagai berikut:

1) Adisutjipto

Tabel 8.5 Pelabuhan Udara Adisutjipto, Yogyakarta

Yogyakarta Airport IATA Code: JOG	Yogyakarta Airport ICAO Code: WIIJ
Latitude : -7.78541	Longitude : 110.437
City : Yogyakarta	Country : Indonesia
World Area Code : 832	Airport Type : Small
Yogyakarta Airport Address / Contact Details : Adisucipto International Airport (JOG), Jalan Solo, Depok, Indonesia	
Timezone : Asia/Jakarta	
Adisutjipto Airport Timezone : GMT +07:00 hours	

Sumber: www.prokerala.com

2) Achmad Yani

Tabel 8.6 Pelabuhan Udara Achmad Yani, Semarang

Semarang Airport IATA Code: SRG	Semarang Airport ICAO Code: WIIS
Latitude : -6.97872	Longitude : 110.378
City : Semarang	Country : Indonesia
World Area Code : 832	Airport Type : Small
Semarang Airport Address / Contact Details : Achmad Yani International Airport (SRG), Semarang, Indonesia	
Timezone : Asia/Jakarta	
Achmad Yani Airport Timezone : GMT +07:00 hours	

Sumber: www.prokerala.com

3) Adi Sumarmo

Tabel 8.7 Pelabuhan Udara Adi Sumarmo, Solo

Solo City Airport IATA Code: SOC	Solo City Airport ICAO Code: WRSQ
Latitude : -7.51609	Longitude : 110.757
City : Solo City	Country : Indonesia
World Area Code : 832	Airport Type : Small
Timezone : Asia/Jakarta	
Adi Sumarmo Airport Timezone : GMT +07:00 hours	

Sumber: [www.prokerala](http://www.prokerala.com)

4) Juanda

Tabel 8.8 Pelabuhan Udara Juanda, Surabaya

Surabaya Airport IATA Code: SUB	Surabaya Airport ICAO Code: WRSS
Latitude : -7.37549	Longitude : 112.795
City : Surabaya	Country : Indonesia
World Area Code : 832	Airport Type : Large
Surabaya Airport Address / Contact Details : Juanda International Airport (SUB), Sedati, Indonesia	
Surabaya Website : http://www.juanda-airport.com/	
Timezone : Asia/Jakarta	
Juanda Airport Timezone : GMT +07:00 hours	

Sumber: www.prokerala.com

5) Abdul Rachman Saleh

Tabel 8.9 Pelabuhan Udara Abdul Rachman Saleh, Malang

Malang Airport IATA Code: MLG	Malang Airport ICAO Code: WIAS
Latitude : -7.9359	Longitude : 112.698
City : Malang	Country : Indonesia
World Area Code : 832	Airport Type : Small
Malang Airport Address / Contact Details : Abdul Rachman Saleh Airport (MLG), Jalan Komodor Udara Abdul Rahman Saleh, Pakis, Indonesia	
Timezone : Asia/Jakarta	
Abdul Rahman Saleh Airport Timezone : GMT +07:00 hours	

Sumber: www.prokerala.com

8.5 Contoh Jaringan Jalan dan Transportasi Pariwisata di Pulau Bali

Bali tidak memiliki jaringan rel kereta api namun jaringan jalan yang ada dipulau ini tergolong sangat baik dibanding daerah-daerah lain di Indonesia, jaringan jalan tersedia dengan baik khususnya ke daerah-daerah tujuan wisatawan yakni Legian, Kuta, Sanur, Nusa Dua, Ubud, dan lainnya. Sebagian besar penduduk memiliki kendaraan pribadi dan memilih menggunakannya karena moda transportasi umum tidak tersedia dengan baik, kecuali taksi dan angkutan pariwisata. Moda transportasi masal saat ini disiapkan agar Bali mampu memberi kenyamanan lebih terhadap para wisatawan (Wikipedia)

Sampai sekarang, transportasi di Bali umumnya dibangun di Bali bagian selatan sekitar Denpasar, Kuta, Nusa Dua dan Sanur sedangkan wilayah utara kurang memiliki akomodasi yang baik.

Jenis kendaraan umum di Bali antara lain:

- Dokar, kendaraan dengan menggunakan kuda sebagai penarik dikenal sebagai delman di tempat lain
- Ojek, taksi sepeda motor
- Bemo, melayani dalam dan antarkota
- Taksi
- Komotra, bus yang melayani perjalanan ke kawasan pantai Kuta dan sekitarnya

f) Bus, melayani hubungan antarkota, pedesaan, dan antarprovinsi.

Sebagai salah satu destinasi yang memiliki keanekaragaman daya tarik alam maupun budaya, Bali bisa memiliki variasi transportasi wisata, khususnya transportasi air, seperti kapal pesiar (*Cruiseship*) di pelabuhan laut Benoa.

Cruiseship di pelabuhan ini menawarkan kegiatan di sekitar perairan Selat Badung dengan beberapa pakatnya, seperti Fullday cruise, Sunset cruise dan lain-lainnya. Salah satu operator *cruiseship* yang ada di Pelabuhan ini adalah Bali Hai Cruise. Setiap paket yang ditawarkan memiliki daya tarik yang berbeda.



Gambar 8.9 Bali Hai Cruise, Pelabuhan Benoa, Bali

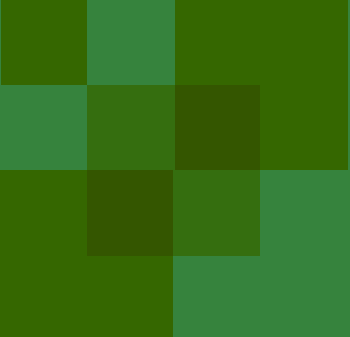
Sumber: Dokumentasi M. Husen Hutagalung

Bali terhubung dengan Pulau Jawa dengan layanan kapal feri yang menghubungkan Pelabuhan Gilimanuk di kabupaten Singaraja dengan Pelabuhan Ketapang di Kabupaten Banyuwangi yang lama tempuhnya sekitar 30 hingga 45 menit saja. Penyeberangan ke Pulau Lombok melalui Pelabuhan Padangbai menuju Pelabuhan Lembar yang memakan waktu sekitar empat sampai lima jam lamanya. Transportasi udara dilayani oleh Bandara Internasional Ngurah Rai dengan destinasi ke sejumlah kota besar di Indonesia, Australia, Singapura, Malaysia, Thailand, Timor Leste, RRC serta Jepang. Landas pacu dan pesawat terbang yang datang dan pergi bisa terlihat dengan jelas dari pantai dan menjadi semacam hiburan tambahan bagi para wisatawan yang menikmati pantai Bali.

Tabel 8.10 Tabel data Pelabuhan Udara Ngurah Rai, Denpasar

Denpasar, Bali Airport IATA Code: DPS	Denpasar, Bali Airport ICAO Code: WRRR
Latitude : -8.74722	Longitude : 115.169
City : Denpasar, Bali	Country : Indonesia
World Area Code : 832	Airport Type : Large
Denpasar, Bali Airport Address / Contact Details : Ngurah Rai International Airport (DPS), Kuta, Indonesia	
Denpasar, Bali Website : http://www.angkasapura1.co.id/eng/location/bali.htm	
Timezone : Asia/Jakarta	
Ngurah Rai International Airport Timezone : GMT +08:00 hours	

Sumber: www.prokerala.com



TRISAKTI

Institute of Tourism