

**EVALUASI PELAYANAN TRANSPORTASI LAUT DALAM RANGKA Mendukung
PARIWISATA DI WILAYAH NUSA TENGGARA BARAT**
**EVALUATION SEA TRANSPORTATION SERVICE IN ORDER TO SUPPORT TOURISM
SECTOR IN NUSA TENGGARA BARAT**

Apri Yuliani¹⁾ dan Erna Mei Lestari²⁾

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur, Jakarta Pusat 10110

¹⁾[email: liadonald@yahoo.co.id](mailto:liadonald@yahoo.co.id)

²⁾[email: erna_mei05@yahoo.com](mailto:erna_mei05@yahoo.com)

Diterima: 7 Februari 2014, Revisi 1: 21 Februari 2014, Revisi 2: 10 Maret 2014, Disetujui: 20 Maret 2014

ABSTRAK

Besarnya dampak positif pariwisata terhadap perekonomian nasional dan besarnya potensi alam yang dimiliki Provinsi Nusa Tenggara Barat layak menjadi pertimbangan pemerintah untuk mengembangkan sektor pariwisata di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Pengembangan pariwisata perlu didukung oleh ketersediaan transportasi yang nyaman sebagai untung penunjang. Peningkatan pelayanan transportasi laut di Provinsi NTB mampu menjadikan nilai tambah bagi Provinsi Nusa Tenggara Barat sebagai pilihan objek wisata para wisatawan mancanegara. Pentingnya peranan transportasi dalam keberhasilan sektor pariwisata tersebut melatarbelakangi disusunnya kajian ini. Tujuan dari kajian ini adalah menganalisis dan mengevaluasi pelayanan transportasi laut yang ada saat ini untuk menyusun rekomendasi peningkatan pelayanan transportasi laut dalam mendukung pengembangan pariwisata di wilayah Nusa Tenggara Barat. Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan metode SWOT, terdapat beberapa aspek pelayanan yang menjadi perhatian pihak penyelenggara angkutan laut dalam rangka meningkatkan peran pelayanan transportasi laut di wilayah Nusa Tenggara Barat, yaitu ketepatan waktu keberangkatan/ kedatangan kapal, ketersediaan informasi trayek dan jadwal angkutan laut. Melalui diagram formulasi strategi SWOT, diperoleh pilihan Strategi *Strength Opportunity* (SO). Strategi tersebut mencakup (1) Peningkatan keselamatan penumpang dengan memperhatikan kelayakan sarana dan prasarana angkutan laut; (2) Peningkatan pelayanan angkutan laut dengan menambah jumlah rute/trayek angkutan laut di NTB; dan (3) Memperhatikan tingkat *availability* dan *utility* dari fasilitas pelabuhan berupa kolam pelabuhan, alur pelayaran, dermaga, fasilitas parkir, dan lain-lain.

Kata kunci : pelayanan, transportasi laut, pariwisata

ABSTRACT

The positive impact of tourism on the national economy and the positive natural resources of Nusa Tenggara Barat Province deserve to be developed Nusa Tenggara Barat's tourism sector by government. The developing of tourism sector should be supported by the availability of good transportation as a servicing function. The improving of sea transportation services in Nusa Tenggara Barat Province become an added value for Nusa Tenggara Barat Province as a tourism object. The important role of transportation for the tourism successfull underlies the formulation of the study. The purpose of this study is to analyze and evaluate the existing sea transportation services to deliver some recommendations in order to improve sea transportation services in support Nusa Tenggara Barat's tourism developing. Based on the results of data processing by using SWOT method, there are some aspects which should be concerned by operator in order to increase the role of sea transportation in Nusa Tenggara Barat, they are timeliness of departure/arrival of the ship; the availability of schedule and routes information. Through SWOT strategy formulation diagram, a Strength Opportunity (SO) Strategy is selected. Its strategies are (1) Improved passenger safety by paying attention to the feasibility of sea transport infrastructure; (2) Improved sea transport services by increasing sea transport route in NTB; (3) Observed the availability and utility of port facilities such as basin, shipping channel, wharf, parking, etc.

Keywords: services, sea transportation, tourism

PENDAHULUAN

Berdasarkan data Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, jumlah kunjungan wisman sepanjang 2010 tercatat 7 juta atau tumbuh sekitar 8,5 % ketimbang 2009 yang sebesar 6,45 wisman. Hal ini menunjukkan bahwa minat wisatawan mancanegara (wisman) terhadap pariwisata Indonesia sesungguhnya relatif cukup tinggi. Sektor pariwisata relatif lebih cepat dikembangkan dibandingkan dengan sektor bisnis lainnya. Selain itu, sektor pariwisata mampu menyerap banyak tenaga kerja hingga ke pedesaan. Banyak usaha rakyat yang bisa dilakukan, termasuk menghasilkan dan menjual cinderamata.

Dengan kekayaan dan potensi alam yang dimiliki Provinsi Nusa Tenggara Barat, daerah ini layak menjadi salah satu tujuan objek wisata manca negara di Indonesia. Namun, pada kenyataannya daerah wisata yang ada di wilayah NTB belum tersohor di mata dunia. Pemerintah masih perlu melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan pariwisata di wilayah NTB. Upaya pengembangan pariwisata perlu didukung oleh perbaikan dan pengembangan di bidang transportasi. Karena transportasi pada dasarnya berfungsi sebagai unsur penunjang (*servicing function*) dan sebagai unsur pendorong (*promoting function*). Fungsi penunjang untuk kegiatan sektor lain, salah satunya yaitu sektor pariwisata pada wilayah yang telah berkembang dan bersifat komersial serta sebagai unsur pendorong bagi daerah yang belum berkembang atau tertinggal dan bersifat keperintisan.

Tujuan dari kajian ini adalah menganalisis dan mengevaluasi pelayanan transportasi laut yang ada saat ini untuk menyusun rekomendasi peningkatan peran pelayanan transportasi laut dalam mendukung pengembangan pariwisata di wilayah Nusa Tenggara Barat.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Pelayanan

Pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antara seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan. Peraturan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi No. 7/2010 tentang Pedoman Penilaian Kinerja Unit Pelayanan Publik menyatakan bahwa pelayanan publik adalah segala kegiatan pelayanan yang

dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.

B. Atribut - Atribut Pelayanan Transportasi Menurut Dokumen Sistranas

Indikator pelayanan sistranas yaitu selamat (*safe*), aksesibilitas tinggi (*high accessibility*), terpadu (*integrated*), kapasitas mencukupi (*sufficient capacity*), teratur (*regular*), lancar dan cepat (*smooth and speedy*), mudah dicapai (*convenient*), tepat waktu (*punctuality*), nyaman (*comfort*), tarif terjangkau (*affordable tariff*), tertib (*discipline*), aman (*secure*), polusi rendah (*low pollution*), dan efisien (*efficient*).

C. Kepariwisataan (Undang Undang No. 10/2009)

Wisata 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.

Penetapan kawasan strategis pariwisata dilakukan dengan memperhatikan aspek:

1. sumber daya pariwisata alam dan budaya yang potensial menjadi daya tarik pariwisata;
2. potensi pasar;
3. lokasi strategis yang berperan menjaga persatuan bangsa dan keutuhan wilayah;
4. perlindungan terhadap lokasi tertentu yang mempunyai peran strategis dalam menjaga fungsi dan daya dukung lingkungan hidup;
5. lokasi strategis yang mempunyai peran dalam usaha pelestarian dan pemanfaatan aset budaya;
6. kesiapan dan dukungan masyarakat; dan
7. kekhususan dari wilayah.

D. Sektor Pariwisata di Nusa Tenggara Barat

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi menyatakan bahwa NTB dengan dua pulau terbesarnya Lombok dan Sumbawa, memiliki kekayaan budaya yang atraktif dan variatif sehingga sangat prospektif bagi pengembangan kepariwisataan. Karakteristik budaya yang multietnik dengan tiga suku utamanya Sasak di Pulau Lombok, Samawa di bagian tengah hingga barat Pulau Sumbawa dan Mbojo di bagian tengah hingga timur Pulau Sumbawa, serta diperkuat dengan budaya etnik Bali, Jawa, Melayu, Bugis, Timor, Banjar, Cina, Arab, menjadikan Nusa

Tenggara Barat ibarat miniatur Indonesia dan mozaik budaya nusantara.

- Taman Wisata Alam (TWA) Kerandangan
- Wisata Alam : Pantai Senggigi dan Sekitarnya, Sekotong, Sesaot, dan Hutan Wisata Pusuk
- Wisata Religius : Makam Batulayar, Pura Batu Bolong dan Makam Keramat Cemare
- Wisata Sejarah dan budaya : Taman Narmada, Lingsar, dan Masjid Kuno Karang Bayan
- Wisata Buatan : Padang Golf Narmada dan Taman Suranadi

E. Kebijakan Pengembangan Pariwisata Provinsi Nusa Tenggara Barat

Kebijakan Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) dan Kabupaten Lombok Barat pada dasarnya bertitik tolak dari kebijakan nasional yang berkaitan dengan kegiatan pariwisata. Kebijakan yang menjadi landasan adalah UU No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya, UU No. 9 tentang Kepariwisata, UU No. 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang dan UU No. 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan. Selain itu, pembangunan dan pengembangan pariwisata di NTB berlandaskan Perda No.3 Tahun 1999 tentang Pembangunan Kawasan Pariwisata di NTB.

Potensi pariwisata di NTB merupakan potensi unggulan setelah sektor pertanian, terutama wisata bahari dan wisata alam (ekowisata) serta wisata konvensional. Berdasarkan Perda No. 3 Tahun 1999 kawasan pariwisata di NTB dikembangkan menjadi 15 kawasan pengembangan dengan karakteristik yang berbeda antara kawasan satu dengan kawasan lain. Kawasan pariwisata tersebut lokasinya 9 buah di kawasan pariwisata Pulau Lombok dan di Pulau Sumbawa memiliki 6 kawasan pariwisata.

- Lokasi pariwisata yang dikembangkan di Pulau Lombok meliputi** Kawasan Sire, Gill Air, Gill Meno, Gili Trawangan dan Senggigi dan sekitarnya; Kawasan Suranadi; Kawasan Gili Gede; Kawasan Kute, Seger dan Aan; Kawasan Selong Belanak; Kawasan Gunung Rinjani; Kawasan Gili Indah; Kawasan Gili Sulat; dan Kawasan Dusun Sade/desa tradisional Rembitan.
- Adapun di kawasan pariwisata Pulau Sumbawa meliputi** Kawasan Pulau Moyo; Kawasan pariwisata Pantai Maluku; Kawasan wisata Pantai Hu'u; Kawasan Sape; Kawasan Teluk Bima; Kawasan Gunung Tambora

F. Strengths, Weaknesses, Opportunities, And Threats (SWOT)

Analisis SWOT dapat diterapkan dengan cara menganalisis dan memilah berbagai hal yang mempengaruhi keempat faktornya, kemudian menerapkannya dalam gambar matrik SWOT (Rangkuti, 2004).

Pengaruh faktor Internal dan Eksternal dinilai secara kualitatif, melalui penilaian bobot dan rating (skala) pengaruh setiap elemen Kekuatan/Kelemahan maupun Peluang/Ancaman, di mana kedua faktor tersebut, harus dipertimbangkan dalam analisis SWOT yaitu dengan membandingkan antara faktor lingkungan eksternal Peluang/*Opportunities* dan Ancaman/*Threats* dengan faktor lingkungan internal Kekuatan/*Strengths* dan Kelemahan/*Weaknesses*.

Tabel 1. MATRIK SWOT → ALTERNATIF STRATEGI

	IFAS	KEKUATAN (S)	KELEMAHAN (W)
EFAS	(Faktor-faktor)	(Faktor-faktor)	(Faktor-faktor)
PELUANG (O)	STRATEGI (SO)	STRATEGI (WO)	
(Faktor-faktor)	(ciptakan strategi)	(ciptakan strategi)	
ANCAMAN (I)	(Faktor-faktor)	(Faktor-faktor)	(Faktor-faktor)
	STRATEGI (SI)	STRATEGI (WI)	
	(Faktor-faktor)	(ciptakan strategi)	(ciptakan strategi)

Kuadran I

Merupakan situasi yang sangat menguntungkan organisasi, memiliki peluang dan kekuatan, sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. → Strategi yang harus diterapkan, adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (*Growth Oriented Strategy*).

Kuadran II

Meskipun menghadapi berbagai ancaman, tetapi masih memiliki kekuatan dari segi internal. → Strategi yang harus diterapkan, adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi diversifikasi.

Kuadran III

Menghadapi peluang yang sangat besar, tetapi di lain pihak menghadapi beberapa kendala / kelemahan internal. → Fokus strategi yang dilakukan adalah meminimalkan masalah-masalah internal sehingga dapat merebut peluang yang lebih baik.

Kuadran IV

Situasi yang sangat tidak menguntungkan, yaitu menghadapi berbagai macam ancaman dan kelemahan internal.

Penggunaan analisis SWOT dimulai dari proses penyusunan perencanaan strategis, melalui tahapan berikut :

- a. Tahap pengumpulan data, dengan melakukan kegiatan membedakan data pengaruh eksternal dengan data pengaruh internal, melalui Matrik Faktor Strategi Eksternal (EFAS) dan Matrik Faktor Strategi Internal (IFAS)
- b. Tahapan analisis, dengan menggunakan :
 - 1) Matriks penggabungan EFAS + IFAS
 - 2) Matrik SWOT → Alternatif Strategi

7. Kajian Sebelumnya

Beberapa penelitian terkait sebagai berikut:

- a. Kajian Peningkatan Peran Pelayaran Rakyat Untuk Pelayaran Perintis (2008) oleh Puslitbang Perhubungan Laut, Balitbang Perhubungan. Kajian ini bermaksud untuk mencari upaya peningkatan peran pelayaran rakyat dengan memberdayakannya untuk ikut serta melayani angkutan laut perintis. Sedangkan tujuannya yaitu terwujudnya peningkatan usaha pelayaran rakyat untuk perintis, serta sebagai penghubung dalam mendukung transportasi laut guna kemajuan perekonomian nasional. Analisis yang digunakan pada kajian ini adalah analisis SWOT. Hasil analisis SWOT menunjukkan kecenderungan peta posisi wilayah objek survai dan secara umum sebagai berikut:
 - 1) Pada wilayah objek survai Bau-Bau, Lembar, dan Tual menghasilkan peta posisi di kuadran III, yang berarti bahwa Pelayaran Rakyat di wilayah tersebut lebih cenderung memiliki banyak kelemahan dan ancaman;
 - 2) Pada wilayah objek survai Pasuruan dan Samarinda menghasilkan peta posisi di kuadran II, yang berarti bahwa Pelayaran Rakyat di wilayah tersebut lebih cenderung memiliki banyak kelemahan namun masih tersedia peluang untuk dikembangkan;
 - 3) Secara umum, pada seluruh wilayah objek survai menghasilkan peta posisi di kuadran III, yang berarti bahwa Pelayaran Rakyat secara umum lebih cenderung memiliki banyak kelemahan dan ancaman apabila perannya ingin ditingkatkan untuk Pelayaran Perintis.

- b. Studi Prioritas Pembangunan Jaringan Pelayanan dan Prasarana Transportasi Di Pulau Nusa Tenggara (2009) oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. Maksud dari kajian ini adalah menemukenali permasalahan prioritas pembangunan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi di Nusa Tenggara. Sedangkan tujuannya yaitu efektifitas pembangunan jaringan prasarana dan pelayanan sekaligus memperbaiki kinerja jaringan pelayanan dan prasarana transportasi di Pulau Nusa Tenggara. Dengan menggunakan analisis *four step* model, didapati hasil studi sebagai berikut:

- 1) Untuk pembangunan kepulauan Nusa Tenggara, diprioritaskan dalam penataan transportasi darat, mulai dari penataan manajemen lalu lintas, peningkatan, rehabilitasi dan revitalisasi jalan hingga pembangunan jalan lingkaran luar. Dalam hal ini dilakukan upaya pemindahan arus (khusus untuk kendaraan berat) yang menuju ke arah pelabuhan dikonsentrasikan pada ruas jalan lingkaran luar, baik untuk Pulau Nusa Tenggara Barat maupun Timur, kemudian penataan angkutan umum dengan cara merevitalisasi jumlah armada, disesuaikan dengan *demand* yang ada serta kebutuhan akan terminal, disamping penataan pelabuhan penyeberangan, yang dioptimalkan sebagai pelabuhan penghubung untuk kawasan satu dengan lainnya.
- 2) Prioritas pembangunan penataan transportasi laut dengan mengembangkan dan meningkatkan beberapa pelabuhan yang ada, sesuai dengan *demand* baik dari sisi jumlah penumpang maupun jumlah arus pergerakan kapal.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Kebutuhan Data

Kebutuhan data terdiri dari dua, data primer dan data sekunder. Data primer mencakup opini para pengguna jasa transportasi yang berkunjung ke daerah wisata di wilayah Nusa Tenggara Barat mengenai pelayanan transportasi laut dalam menunjang kepariwisataan di Nusa Tenggara Barat. Sedangkan data sekunder mencakup informasi-informasi yang berkaitan dengan kondisi transportasi laut dan kepariwisataan di NTB, seperti:

1. Prasarana transportasi laut yang ada di NTB;
2. Jumlah kunjungan wisatawan di NTB;
3. Jumlah kunjungan kapal di NTB;
4. Kebijakan pengembangan transportasi laut di NTB;
5. Kapasitas angkutan laut di NTB.

B. Pengumpulan Data

Data dan informasi pelayanan dan prasana transportasi laut diperoleh melalui studi literatur atau studi pustaka dan penjarangan opini melalui penyebaran kuesioner. Respondennya yaitu para wisatawan di Nusa Tenggara Barat yang menggunakan moda transportasi laut.

C. Lokasi Survei

Lokasi survei kajian ini yaitu lokasi-lokasi *outlet* atau pintu masuk/keluar wisatawan melalui moda laut, seperti Pelabuhan Lembar, Lombok - Mataram.

D. Metoda Analisa Data

Data dan informasi primer dianalisa dengan metode analisis *Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats* (SWOT). *Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats* (SWOT). Metode ini bertujuan untuk menganalisis kelemahan, kekuatan, dan permasalahan pelayanan angkutan laut saat ini, yang dipetakan dalam diagram *cartesius* untuk mengetahui posisi kuadrannya. Dari hasil pemetaan tersebut, kondisi internal dan eksternal yang teridentifikasi atau terlibat sebagai inputan sebagai perancangan proses sehingga berjalan optimal, efektif, dan efisien. Diharapkan dapat dihasilkan suatu rekomendasi dalam peningkatan

pelayanan transportasi laut untuk mendukung pariwisata di Nusa Tenggara Barat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi transportasi laut

Terdapat tiga pelabuhan laut sebagai pintu masuk ke NTB yang memegang peranan penting (pelabuhan yang diusahakan) secara operasional dikelola oleh BUMN yaitu PT. Pelindo III yaitu Pelabuhan Laut Lembar; Pelabuhan Laut Sumbawa Badas; dan Pelabuhan Laut Bima.

1. Pelabuhan Lembar

Pelabuhan penyeberangan Lembar menjadi pintu masuk Propinsi NTB dari arah barat, dikembangkan untuk melayani angkutan pariwisata. Pelabuhan Lembar disinggahi oleh kapal penumpang PT. PELNI (Persero) sebanyak delapan kali perbulan dengan rata-rata penumpang sebanyak 1.500 orang/kapal serta kapal cepat PT. ASDP (Persero) dua kali seminggu.

2. Pelabuhan Laut Bima

Pelabuhan Bima merupakan pintu masuk NTB yang berada di bagian timur NTB. Berikut empat kapal penumpang PELNI beserta rute kapal di Pelabuhan Bima.

Jumlah kunjungan kapal tahun 2012 di Pelabuhan Lembar sebanyak 46 kali kunjungan kapal luar negeri dan 3.560 kali kunjungan kapal dalam negeri. Sementara itu di Pelabuhan Badas terdapat 64 kali kunjungan kapal luar negeri dan 651 kali kunjungan kapal dalam negeri. Sedangkan di Pelabuhan Bima hanya terdapat kunjungan kapal dalam negeri sebanyak 1.056 kali.

Tabel 2. Rute Kapal Penumpang PELNI di Pelabuhan Bima

No	Nama Kapal	Tujuan Pelabuhan	Jam Tiba/Berangkat	Keterangan
	KM. AWU	Waingapu-Ende-Sabu	05.00-06.00	1x/Bulan
		Benoa-Bali-Surabaya	16.00-17.00	1x/Bulan
	KM. WILIS	Benoa-Bali-Surabaya	04.00-05.00	3x/Bulan
		Kb. Bajo-Arpokat-Maumere	18.00-19.00	2x/Bulan
	KM. TILONGKABILA	Lembar-Benoa-Bali	13.00-14.00	3x/Bulan
		Lb. Bajo-Makassar-Baubau	09.00-11.00	2x/Bulan
	KM. Kelimutu	Makassar-Baubau-Wanci		Menunggu Konfirmasi

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi NTB

Tabel 3. Arus Kunjungan Kapal Arus Luar dan Dalam Negeri Tahun 2012

Bulan	Lembar				Badas				Bima			
	Luar Negeri		Dalam Negeri		Luar Negeri		Dalam Negeri		Luar Negeri		Dalam Negeri	
	Unit	GRT	Unit	GRT	Unit	GRT	Unit	GRT	Unit	GRT	Unit	GRT
Januari	3	84.975	121	98.356	1	1.523	14	19.235	-	-	72	99.091
Pebruari	1	10.000	138	147.753	3	9.388	21	35.807	-	-	75	92.120
Maret	2	64.323	155	139.614	1	3.609	19	17.738	-	-	70	108.265
April	2	88.385	140	123.902	-	-	29	34.147	-	-	87	97.686
Mei	1	77.441	149	110.979	-	-	23	39.856	-	-	91	47.296
Juni	1	77.441	148	126.701	1	1.523	37	37.688	-	-	94	109.035
Juli	3	159.307	143	139.540	1	1.523	39	45.192	-	-	98	124.887
Agustus	-	-	174	135.190	2	4.901	30	35.353	-	-	108	136.935
September	-	-	149	136.812	2	4.901	31	31.787	-	-	89	111.490
Oktober	4	149.497	196	128.269	-	-	29	38.832	-	-	102	117.727
November	4	151.558	169	135.791	12	31.694	34	32.877	-	-	76	83.125
Desember	25	964.514	1.878	710.001	41	43.117	345	409.493	-	-	94	137.152
	46		3.560		64		651		-	-	1.056	

Sumber: NTB Dalam Angka, 2013

Tabel 4. Arus Penumpang di Pelabuhan Lembar, Badas dan Bima Tahun 2012

Bulan	Lembar		Badas		Bima	
	Turun	Naik	Turun	Naik	Turun	Naik
Januari	2.526	1.701	-	-	2.304	2.123
Pebruari	2.601	1.160	-	-	314	252
Maret	1.63	1.469	-	-	1.413	1.148
April	2.057	2.196	-	-	2.199	2.024
Mei	2.110	3.067	-	-	2.018	1.841
Juni	3.589	-	-	-	2.955	2.452
Juli	2.156	6.767	-	-	4.513	3.861
Agustus	4.608	3.840	-	-	1.885	447
September	-	19	-	-	701	1.644
Oktober	4.802	9.204	-	-	3.026	3.081
November	1.888	3.076	98	98	2.881	2.621
Desember	2.638	2.360	98	98	2.325	1.949
	30.838	34.859	196	196	26.534	23.443

Sumber: NTB Dalam Angka, 2013

Jumlah penumpang dalam dan luar negeri terbanyak pada tahun 2012 melalui Pelabuhan Bima yaitu sebanyak 49.977 orang, dengan rincian jumlah penumpang turun sebanyak 26.534 orang dan penumpang naik 23.443 orang. Jumlah penumpang yang melalui Pelabuhan Badas sebanyak 196 orang, dengan rincian penumpang turun sebanyak 98 orang dan penumpang naik sebanyak 98 orang. Sedangkan jumlah penumpang yang melalui Pelabuhan Lembar sebanyak 65.697 orang, dengan rincian jumlah penumpang turun sebanyak 30.838 orang dan penumpang naik 34.859 orang.

B. Lintas Penyeberangan Di Nusa Tenggara Barat

Di Nusa Tenggara Barat ada tiga lintas penyeberangan atau terdapat empat pelabuhan

penyeberangan, terdiri dari dua lintas penyeberangan antar provinsi dan satu lintas penyeberangan dalam provinsi. Semua pelabuhan penyeberangan pada lintas penyeberangan tersebut merupakan pelabuhan penyeberangan yang dikelola oleh BUMN yaitu PT. Angkutan Sungai Danau Penyeberangan (ASDP).

a. Lintas Penyeberangan Dalam Provinsi

Lintas penyeberangan dalam provinsi yang menghubungkan Pulau Lombok dengan Pulau Sumbawa yaitu Lintas Penyeberangan Kayangan Poto Tano. Sarana/prasarana yang ada pada penyeberangan ini dipaparkan pada tabel 5.

Tabel 5. Sarana dan Prasarana Penyeberangan Khayangan Poyo Tano

Jenis Sarana/Prasarana	Jumlah
Dermaga	2 unit
Lapangan Parkir	11.069 m ²
Terminal Penumpang	541 m ²
Luas Areal	100.000 m ²
Armada/Kapal Penyeberangan	10 unit
Kapasitas Kapal	1.184 seat
	181 unit kendaraan
Jarak Lintasan	12 mile
Waktu Tempuh	1.5 jam
Frekuensi Penyeberangan	32 trip/hari

Sumber: NTB Dalam Angka, 2013

Pola operasi kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan - Pototano adalah 24 jam, dimana pola operasinya : 6 operasi, 6 *home base* (3 di Kayangan dan 3 di Pototano) dan 1 *off* (istirahat) di Kayangan. Apabila ada kapal yang tidak beroperasi karena rusak maka salah satu kapal yang *home base*/siap operasi wajib menggantikan kapal yang rusak/tidak beroperasi tersebut sesuai urutan jadwal *home base*.

b. Lintas Penyeberangan Antar Provinsi

- 1) Lintas Penyeberangan Lembar - Padangbai, Provinsi Bali

Sarana dan prasarana yang tersedia pada penyeberangan ini dipaparkan pada tabel 6.

Tabel 6. Sarana dan Prasarana Penyeberangan Lembar - Padangbai, Provinsi Bali

Jenis Sarana/Prasarana	Jumlah
Dermaga	2 unit
Lapangan Parker	8.796 m ²
Terminal Penumpang	450 m ²
Armada/Kapal Penyeberangan	17 unit
Jarak Lintasan	36 mile
Waktu Tempuh	4 jam
Frekuensi Penyeberangan	36 trip/hari

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi NTB

Aktifitas penyeberangan dilakukan setiap hari sebanyak 12 kali dengan menggunakan Kapal Ferry dari Pelabuhan Lembar di Lombok ke Pelabuhan Padang Bai di Bali dan sebaliknya dengan waktu tempuh 4 - 6 jam.

Terdapat 19 (sembilan belas) kapal ferry yang melayani lintas Lembar-Padangbai yaitu KMP Perdana Nusantara, KMP Permata Nusantara, KMP Nusa Sejahtera, KMP Salindo Mutiara, KMP Putri Gianyar, KMP Dharma Kencana III, KMP Nusa Sakti, KMP Suramadu Nusantara, KMP Andika Nusantara, KMP Citra Nusantara, KMP

Marina Primera, KMP Gading Nusantara, KMP Nusa Penida, KMP Marina Segunda, KMP Dharma Kosala, KMP Putri Yasmin, KMP Nusa Bhakti, KMP Sindu Dwitama, dan KMP Perrindo 6.

- 2) Lintas Penyeberangan Sape - Komodo Lb. Bajo

Lintas penyeberangan ini menghubungkan Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan Provinsi Nusa Tenggara Timur. Sarana dan prasarana yang tersedia di penyeberangan ini dipaparkan pada tabel 7.

Tabel 7. Sarana dan Prasarana Penyeberangan Sape - Komodo, Labuan Bajo

Jenis Sarana/Prasarana	Jumlah
Dermaga	1 unit
Lapangan Parker	1.000 m ²
Terminal Penumpang	150 m ²
Armada/Kapal Penyeberangan	2 unit
Jarak Lintasan	90 mile
Waktu Tempuh	10 jam
Frekuensi Penyeberangan	1 trip/hari

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi NTB

- 3) Lintas Penyeberangan Sape - Wakelo

Sarana dan prasarana yang tersedia dipaparkan pada tabel 8.

Tabel 8. Sarana dan Prasarana Penyeberangan Sape - Wakelo

Jenis Sarana/Prasarana	Jumlah
Dermaga	1 unit
Lapangan Parker	1.000 m ²
Terminal Penumpang	150 m ²
Armada/ Kapal Penyeberangan	2 unit
Kapasitas Kapal	800 seat
	40 unit kendaraan
Jarak Lintasan	78 mile
Waktu Tempuh	8 jam
Frekuensi Penyeberangan	3 trip/hari

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi NTB

Tabel 9. Arus Penumpang Penyeberangan Pada Lintas Penyeberangan Komersial

Tahun	Kayangan-Poto Tano (orang)	Lembar-Padang Bai (orang)	Sape-Lb.Bajo (orang)	Sape-Waikelo (orang)
2009	1,435,908	1,454,939	12,880	12,881
2010	1,731,829	1,450,998	12,880	8,509
2011	1,965,750	1,484,104	13,524	5,972
2012	2,001,153	1,758,100	199,871	12,418
2013	2,636,174	2,065,308	106,384	28,854

Sumber: Statistik Perhubungan 2013, Pusdatin Perhubungan



Gambar 1. Jumlah Penumpang Penyeberangan di Nusa Tenggara Barat

c. Data Pariwisata

Jumlah wisman yang berkunjung ke NTB menunjukkan peningkatan arus wisatawan yang signifikan.

Tabel 10. Jumlah Kunjungan Wisatawan ke Propinsi NTB

No	Tahun	Wisman (orang)	Wisnus (orang)	Jumlah (orang)	Perkembangan (%)
1	2007	282,060	175,319	457,379	3,40
2	2008	155,804	388,745	544,549	19,44
3	2009	232,525	386,845	619,370	13,75
4	2010	282,161	443,227	725,388	17,12
5	2011	364,196	522,684	886,880	22,26
6	2012	471,706	691,436	1,163,142	31,15%

Sumber: Statistik Kebudayaan dan Pariwisata 2011

Jumlah kunjungan wisatawan yang datang ke Propinsi NTB tahun 2012 yang melalui pintu masuk propinsi terdiri dari wisatawan mancanegara sebanyak 471,706 orang, sedangkan wisatawan nusantara sebanyak 691,436 orang. Sehingga jumlah keseluruhan kunjungan wisatawan pada tahun 2012 sebanyak 886,880 orang. Jumlah ini mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya, yaitu sebesar 31,15%.

d. Kondisi Pelayanan Transportasi Laut di Nusa Tenggara Barat Saat ini

Dengan menggunakan 14 indikator pelayanan menurut Sistranas, maka kondisi pelayanan transportasi laut di NTB dapat diuraikan sebagai berikut:

- 1) Aspek keselamatan. Aspek tersebut pada jalur pelayanan harus ditingkatkan, seiring dengan cukup luasnya lautan di NTB, serta kondisi cuaca serta gelombang yang cukup berat pada wilayah kepulauan ini. Aspek keselamatan areal pelabuhan laut perlu ditingkatkan. Aspek keselamatan pada armada kapal laut harus lebih diperhatikan, menyangkut kelengkapan dan kondisi peralatan keamanan pada kapal laut.
- 2) Aspek Aksesibilitas. Jumlah lintasan yang ada, dirasa masih kurang terutama antar pulau.

Begitu pula dengan keberadaan armada kapal laut, dengan keterbatasan jumlah armada, waktu dan frekuensi pelayannya.

- 3) Aspek keterpaduan. Keterpaduan antar angkutan transportasi laut terutama dengan angkutan darat sudah cukup terlayani. Begitu pula keterkaitan prasarana antar moda yang ada sudah cukup terpadu.
- 4) Aspek kecukupan. Secara garis besar jalur transportasi laut yang ada masih kurang, ditinjau dari banyaknya hubungan antar pulau, waktu dan frekuensi penyeberangan yang ada. Pelabuhan laut yang ada perlu ditingkatkan kapasitasnya. Sedangkan kapasitas pelayanan armada angkutan laut yang ada masih kurang, terutama dari sisi jumlah, waktu serta frekuensi pelayaran.
- 5) Aspek keteraturan. Pengaturan di pelabuhan laut harus ditingkatkan, begitu pula dengan keteraturan keberangkatan kapal laut.
- 6) Aspek kelancaran dan kecepatan. Kelancaran dan kecepatan di pelabuhan terminal harus ditingkatkan. Demikian halnya dengan kelancaran kecepatan armada penyeberangan, terkait dengan terbatasnya jumlah waktu/frekuensi pelayanan.
- 7) Aspek kemudahan. Kemudahan memperoleh informasi di pelabuhan laut masih perlu ditingkatkan.
- 8) Aspek ketepatan waktu. Pengaturan di pelabuhan laut, terkait dengan ketepatan waktu keberangkatan armada laut harus ditingkatkan.
- 9) Aspek kenyamanan. Kenyamanan fasilitas di pelabuhan dan di atas armada kapal laut harus ditingkatkan, terkait dengan kondisi dan fasilitas armada
- 10) Aspek keterjangkauan tarif. Tarif pada pelabuhan laut perlu dipertimbangkan. Demikian halnya dengan tarif angkutan kapal komersil.
- 11) Aspek ketertiban. Ketertiban di pelabuhan laut perlu ditingkatkan, terutama pada saat naik turunnya penumpang.
- 12) Aspek keamanan. Keamanan di jalur pelayaran cenderung cukup baik. Namun keamanan di pelabuhan harus ditingkatkan, demikian juga di atas kapal, terutama yang lintas propinsi.
- 13) Aspek efisiensi. Jalur yang ada belum efisiensi melayani kegiatan kepariwisataan, demikian juga dengan kapasitas pelabuhan dan jumlah armada kapal.

e. Analisis SWOT Evaluasi Pelayanan Transportasi Laut Di Nusa Tenggara Barat

Berdasarkan hasil pengumpulan data, maka dapat diidentifikasi faktor internal dan eksternal mengenai evaluasi pelayanan transportasi laut dalam rangka mendukung pengembangan pariwisata di wilayah NTB.

1. Identifikasi faktor internal

a) Kekuatan

Kekuatan yang merupakan pendorong internal bagi pengembangan transportasi laut dalam mendukung pengembangan pariwisata di wilayah NTB yaitu sebagai berikut:

- (1) Ketersediaan pelabuhan laut yang melayani daerah ini;
- (2) Ketersediaan pelabuhan laut perintis yang melayani daerah ini;
- (3) Ketersediaan terminal penumpang di pelabuhan;
- (4) Ketersediaan ruang tunggu penumpang di pelabuhan;
- (5) Tersedia trayek/rute angkutan laut liner (tetap) yang melayani pelabuhan ini;
- (6) Ketersediaan pelayanan angkutan laut perintis;
- (7) Tersedia trayek/rute angkutan laut tramper (tidak tetap) yang melayani pelabuhan ini;
- (8) Ketersediaan alur pelayaran;
- (9) Ketersediaan kolam pelabuhan;
- (10) Ketersediaan dermaga.

b) Kelemahan

Kelemahan yang menjadi kendala bagi pengembangan transportasi laut dalam mendukung pengembangan pariwisata di wilayah NTB yaitu sebagai berikut:

- (1) Terjangkaunya ongkos angkutan laut;
- (2) Ketersediaan informasi trayek dan jadwal angkutan laut;
- (3) Ketepatan waktu kedatangan kapal;
- (4) Ketepatan waktu keberangkatan kapal;
- (5) Loker penjualan tiket;
- (6) Keberadaan informasi halte angkutan umum lanjutan dalam radius <500 meter di pelabuhan;
- (7) Kemudahan menjangkau lokasi pelabuhan

Dari hasil analisis terhadap kekuatan dapat diidentifikasi bahwa untuk faktor ketersediaan alur pelayaran, kolam pelabuhan dan dermaga di wilayah NTB memperoleh nilai tertinggi yaitu 18,96, 18,54, dan 18,54, disusul ketersediaan pelayanan angkutan laut perintis 15,99, dan tersedianya trayek/rute angkutan laut tetap yang melayani pelabuhan sebesar 15,97.

Sedangkan tiga faktor kelemahan yang menunjukkan nilai tertinggi yaitu ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kapal yaitu sebesar 11,04 dan 10,45, ketersediaan informasi trayek dan jadwal angkutan laut sebesar 9,05. Ketiga faktor tersebut menjadi faktor kunci untuk meningkatkan pelayanan transportasi laut di wilayah NTB.

2. Identifikasi faktor eksternal

a) Peluang

Peluang yang merupakan pendorong bagi pengembangan transportasi laut dalam mendukung pengembangan pariwisata di wilayah NTB yaitu sebagai berikut:

- (1) Keselamatan angkutan laut;
- (2) Pelayanan armada sesuai dengan kondisi daerah pelayaran;
- (3) Pelayanan petugas loket;
- (4) Pelayanan di pelabuhan terkoneksi dengan angkutan umum lanjutan;
- (5) Keberadaan fasilitas dan areal parkir untuk kendaraan penjemput penumpang di pelabuhan.

b) Ancaman

Kelemahan yang menjadi kendala bagi pengembangan transportasi laut dalam mendukung pengembangan pariwisata di wilayah NTB yaitu sebagai berikut:

- (1) Ketercukupan jumlah armada untuk angkutan penumpang;
- (2) Ketercukupan jumlah armada untuk angkutan barang dan kendaraan;
- (3) Kapasitas kapal;
- (4) Kenyamanan perjalanan angkutan laut;
- (5) Frekuensi perjalanan;
- (6) Ketersediaan asuransi.

Dari hasil analisis terhadap peluang dapat diidentifikasi bahwa untuk pelayanan petugas loket memperoleh nilai tertinggi yaitu 15,85, disusul

pelayanan armada sesuai dengan kondisi daerah pelayanan sebesar 14,16, dan keselamatan angkutan laut 14,03. Tiga faktor ini menjadi faktor utama dalam mendukung peningkatan pelayanan transportasi laut di wilayah NTB.

Sedangkan tiga faktor ancaman yang menunjukkan nilai tertinggi yaitu ketercukupan jumlah armada untuk angkutan barang dan kendaraan sebesar 9,41, kenyamanan perjalanan angkutan laut sebesar 9,27, dan ketercukupan jumlah armada untuk angkutan penumpang sebesar 8,91. Ketiga faktor tersebut menjadi faktor kunci yang mengancam kualitas pelayanan transportasi laut di wilayah NTB. Dari tabel EFAS+IFAS, diperoleh total *strength* ditambahkan dengan *opportunity* sebesar 218,88, sedangkan untuk penambahan antara *weakness* dan *threat* adalah sebesar 113,15. Dari masing-masing nilai kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman dapat dibuat peta posisi kekuatan.

Selanjutnya berdasarkan nilai penggabungan EFAS

dan IFAS, maka dapat diketahui peta analisis SWOT kebutuhan pengembangan jaringan pelayanan transportasi laut dalam rangka mendukung pengembangan pariwisata di wilayah Nusa Tenggara Barat. Hal ini menunjukkan bahwa faktor-faktor kunci keberhasilan yang dapat digunakan sebagai acuan dalam memproyeksikan tujuan adalah kekuatan dan peluang. Hal tersebut dapat digambarkan dalam peta analisis.

Dari hasil peta analisis SWOT pada gambar 2 dapat dilihat bahwa kebutuhan pengembangan jaringan pelayanan transportasi laut dalam rangka mendukung pengembangan pariwisata di wilayah Nusa Tenggara Barat terletak pada kwadran I yaitu pada sumbu vertikal kelemahan dan sumbu horizontal peluang, sehingga strategi yang akan diterapkan adalah Strategi Ekspansi (pertumbuhan) atau dinamakan juga *Strategi Strength Opportunity (SO)*, yaitu strategi pemanfaatan kekuatan yang ada untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.

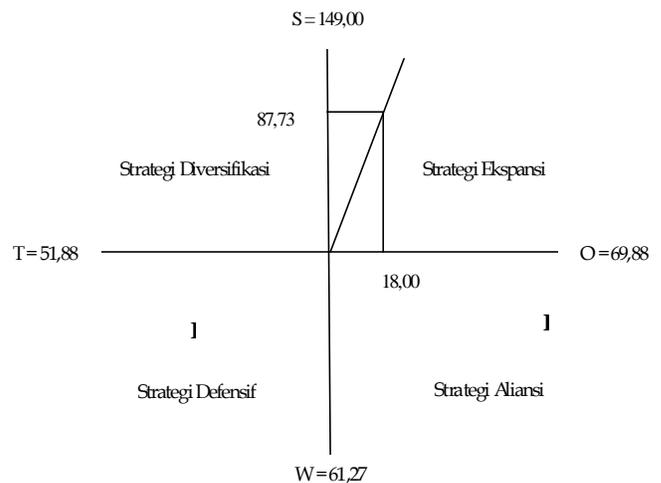
Tabel 11. Analisis SWOT (EFAS+IFAS)

VARIABEL	STRENGTH (KEKUATAN) S (A)	Bobot X Rating	WEAKNESS (KELEMAHAN) W (B)	Bobot X Rating
1	Ketersediaan pelabuhan laut yang melayani daerah ini	13.73	Terjangkaunya ongkos angkutan laut	8.12
2	Ketersediaan pelabuhan laut perintis yang melayani daerah ini	12.79	Ketersediaan informasi trayek dan jadwal angkutan laut	9.05
3	Ketersediaan terminal penumpang di pelabuhan	12.62	Ketepatan waktu kedatangan kapal	10.45
4	Ketersediaan ruang tunggu penumpang di pelabuhan	12.23	Ketepatan waktu keberangkatan kapal	11.04
5	Tersedia trayek/rute angkutan laut liner (tetap) yang melayani pelabuhan ini	15.97	Loket penjualan tiket	8.06
6	Ketersediaan pelayanan angkutan laut perintis	15.99	Keberadaan informasi halte angkutan umum lanjutan dalam radius < 500 meter di pelabuhan	7.04
7	Tersedia trayek/rute angkutan laut tramper (tidak tetap) yang melayani pelabuhan ini	9.33	Lokasi pelabuhan mudah dijangkau	7.52
8	Ketersediaan alur pelayaran	18.96		
9	Ketersediaan kolam pelabuhan	18.54		
10	Ketersediaan dermaga	18.84		
	SUB TOTAL (A)	149.00	SUB TOTAL (B)	61.27
VARIABEL	OPPORTUNITY (PELUANG) O (C)	Bobot X Rating	THREAT (ANCAMAN) T (D)	Bobot X Rating
1	Keselamatan angkutan laut	14.03	Ketercukupan jumlah armada untuk angkutan penumpang	8.91
2	Pelayanan armada sesuai dengan kondisi daerah pelayanan	14.16	Ketercukupan jumlah armada untuk angkutan barang dan kendaraan	9.41
3	Pelayanan petugas loket	15.85	Kapasitas kapal	8.09
4	Pelayanan di pelabuhan terkoneksi dengan angkutan umum lanjutan	13.44	Kenyamanan perjalanan angkutan laut	9.27

Sumber: Pengolahan Data

Pada tabel 12 menunjukkan penyusunan formulasi strategi SWOT yang akan diambil, yaitu menggunakan pola pemanfaatan kekuatan yang ada untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya. Berikut strategi faktor-faktor dominan: Strategi *Strength Opportunity (SO)*

- Peningkatan keselamatan penumpang dengan memperhatikan kelayakan sarana dan prasarana angkutan laut.
- Peningkatan pelayanan angkutan laut dengan menambah jumlah rute/trayek angkutan laut di NTB.
- Memperhatikan tingkat *availability* dan *utility* dari fasilitas pelabuhan berupa kolam pelabuhan, alur pelayaran, dermaga, fasilitas parkir, dan lain lain.



Gambar 2. Peta Analisis SWOT

Tabel 12. Analisis Strategi

	Kekuatan (S)	Kelemahan (W)
	1 Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi laut dalam menunjang pariwisata di NTB	1 Ketersediaan informasi berkenaan dengan angkutan laut
	2 Ketersediaan rute/trayek angkutan laut di NTB	2 Ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kapal
	3 Kesiapan penggunaan fasilitas pelabuhan guna menunjang kelancaran moda laut	3 Keterjangkauan lokasi pelabuhan
Peluang (O)	Strategi SO	Strategi WO
1 Keselamatan penumpang	1 Peningkatan keselamatan penumpang dengan memperhatikan kelayakan sarana dan prasarana angkutan laut	1 Pemberian kemudahan informasi kepada pengguna jasa angkutan laut dengan tetap memperhatikan keselamatan penumpang
2 Pelayanan di pelabuhan	2 Peningkatan pelayanan angkutan laut dengan menambah jumlah rute/trayek angkutan laut di NTB	2 Peningkatan pelayanan angkutan laut dengan memperhatikan ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kapal
3 Keberadaan fasilitas dan areal parkir untuk kendaraan penjemput penumpang di pelabuhan	3 Memperhatikan tingkat <i>availability</i> dan <i>utility</i> dari fasilitas pelabuhan berupa kolam pelabuhan, alur pelayaran, dermaga, fasilitas parkir, dll	3 Memperhatikan aksesibilitas pelabuhan guna kemudahan pengguna jasa merjangkau lokasi pelabuhan
Ancaman (T)	Strategi ST	Strategi WT
1 Ketercukupan jumlah armada	1 Ketercukupan jumlah sarana dan prasarana transportasi laut dalam menunjang pariwisata di NTB	1 Penggunaan teknologi yang mutakhir guna meningkatkan pelayanan dalam penyediaan informasi angkutan laut
2 Kenyamanan perjalanan	2 Meningkatkan kenyamanan pengguna jasa angkutan laut dalam menggunakan moda laut dengan memperhatikan tingkat kesiapan penggunaan fasilitas pelabuhan	2 Meningkatkan kenyamanan pengguna jasa dengan memperhatikan ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kapal
3 Frekuensi perjalanan	3 Peningkatan frekuensi perjalanan angkutan laut	3 Penyiapan sarana dan prasarana angkutan jalan guna meningkatkan aksesibilitas pelabuhan

Sumber: Pengolahan Data

F. Usulan Pembangunan

Berdasarkan dokumen perencanaan pembangunan di Nusa Tenggara Barat, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Propinsi Nusa Tenggara Barat 2009-2013, maka kebutuhan pengembangan pelayanan transportasi laut dalam rangka

mendukung pengembangan pariwisata di wilayah Nusa Tenggara Barat sebagai berikut:

Penambahan dermaga di Pelabuhan Kayangan (Kab. Lombok Timur), penambahan dermaga di Pelabuhan penyeberangan Pototano, peningkatan jaringan pelayanan angkutan pariwisata di Pelabuhan

Ampenan (Kota Mataram), membangun ruangan tunggu penumpang di Pelabuhan Senggigi (Kab Lombok Barat), pengerukan kolam Pelabuhan Bima (Kota Bima), pembangunan Pelabuhan Pariwisata di Ampenan sebagai upaya revitalisasi kota lama (Kota Mataram), pengembangan pelabuhan dengan meningkatkan kelas dan fungsi menjadi pelabuhan bertaraf internasional, seperti Pelabuhan Lembar dan Lombok, pengembangan pelabuhan laut di kota/kabupaten lainnya seperti Pelabuhan Sape, Kempo, Lunyuk, Bima dan Badas, dan pengembangan Pelabuhan Cempi (Kab Dompu).

KESIMPULAN

Terdapat beberapa aspek pelayanan yang menjadi perhatian pihak penyelenggara angkutan laut dalam rangka meningkatkan peran pelayanan transportasi laut di wilayah Nusa Tenggara Barat, seperti: ketepatan waktu keberangkatan/kedatangan kapal, ketersediaan informasi trayek, dan jadwal angkutan laut. Melalui diagram formulasi strategi SWOT dengan mengkombinasikan faktor-faktor yang ada di setiap unsur SWOT ditemukan alternatif strategi, sesuai kwadran kebutuhan pengembangan jaringan pelayanan transportasi laut dalam rangka mendukung pengembangan pariwisata di wilayah Nusa Tenggara Barat berada pada kwadran I, maka strategi yang dipilih adalah Strategi Ekspansi (pertumbuhan) atau dinamakan juga *Strategi Strength Opportunity (SO)*, yaitu strategi pemanfaatan kekuatan yang ada untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya. Berikut strategi penggabungan faktor-faktor dominan dari Strategi *Strength Opportunity (SO)*, diantaranya adalah peningkatan keselamatan penumpang dengan memperhatikan kelayakan sarana dan prasarana angkutan laut, peningkatan pelayanan angkutan laut dengan menambah jumlah rute/trayek angkutan laut di NTB; dan memperhatikan tingkat *availability* dan *utility* dari fasilitas pelabuhan berupa kolam pelabuhan, alur pelayanan, dermaga, fasilitas parkir, dan lain-lain.

SARAN

Dalam usaha peningkatan pelayanan transportasi laut diperlukan evaluasi kinerja pelayanan dari segala aspek, yang tentunya dalam pelaksanaannya diperlukan dukungan pemerintah pusat/daerah. Sesuai dengan usulan kajian ini adalah penambahan dermaga di pelabuhan Kayangan dan pelabuhan penyeberangan Pototano, hendaklah mengajak berbagai pihak terutama pengusaha pelayaran, operator pelabuhan, perbankan, dan perusahaan swasta yang bergerak dalam pariwisata.

UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulis sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan, 2009, *Studi Prioritas Pembangunan Jaringan Pelayanan dan Prasarana Transportasi Di Pulau Nusa Tenggara*, Jakarta
- Bappeda, 2013, *Nusa Tenggara Dalam Angka 2013*, Nusa Tenggara Barat
- Departemen Perhubungan, 2005, *Sistem Transportasi Nasional*, Jakarta
- Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, 2013, *Statistik Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2013*, Nusa Tenggara Barat
- Peraturan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi No.7 Tahun 2010 tentang *Pedoman Penilaian Kinerja Unit Pelayanan Publik*
- Undang Undang No. 10/2009 tentang *Kepariwisataan*
- Peraturan Daerah Provinsi NTB No. 3 Tahun 2010 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi NTB Tahun 2009-2029*
- Perda No. 3 Tahun 1999 tentang *Pembangunan Kawasan Pariwisata di Nusa Tenggara Barat*
- Peraturan Daerah NTB No. 9 Tahun 1989 tentang *Pengembangan Kawasan Pariwisata di Nusa Tenggara Barat*
- Puslitbang Perhubungan Laut, 2008, *Kajian Peningkatan Peran Pelayaran Rakyat Untuk Pelayaran Perintis*, Badan Litbang Perhubungan, Jakarta
- Pemerintah Propinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2009, *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Propinsi Nusa Tenggara Barat 2009-2013*, Nusa Tenggara Barat
- Rangkuti, Freddy, 2004, *SWOT Balanced Scorecard*, Gramedia, Jakarta.
- Renstra Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif RI 2012 - 2014
- <http://apm-diahpl.blogspot.com/2012/04/terminal-wisata-ntb.html>