

PENGEMBANGAN PELABUHAN *CRUISE* TANAH AMPO SEBAGAI GERBANG PARIWISATA KABUPATEN KARANGASEM

I Wayan Suteja dan Ida Bagus Suryawan
Shuteja@yahoo.com, inigusmail@yahoo.com
Program Studi S1 Destinasi Pariwisata, Universitas Udayana

ABSTRACT

Karangasem is one of regency in Bali have much of tourism potential and tourism resources, so Karangasem developed Tanah Ampo Cruise Port to optimize the tourists visiting, because cruise tourism is one of type of tourism trend in the world. Every tourism port in every country have quality facilities and very support by tourism potential. Thus, in this study aims to determine the potential of the area as the location of Tanah Ampo cruise port development and to discuss Tanah Ampo Cruise Port development as a tourism entrance in Karangasem.

This study discusses the development of Tanah Ampo Cruise Port as the gateway of tourism at Karangasem Regency. To discuss this study used a descriptive qualitative method. The types of data consist of qualitative and quantitative data as well as primary and secondary data sources. Data collected by in-depth interviews, observation, documentation studies and literature studies.

Tanah Ampo cruise port located in Banjar Dinas Tanah Ampo, Ulakan Village, Manggis District, Karangasem Regency, Bali Province. This location is very strategic and has tourism potential which consists of the physical and nonphysical potential. Tanah Ampo Cruise Port development project is implemented in accordance with the applicable regulations of port development in Indonesia and in accordance with the regulations of Bali Provincial and Karangasem Regency. Tanah Ampo Cruise Port development became a transit point as well as a destination for tourists who travel by cruise ship. The development also aims to increase the tourist visits to Karangasem and the all of tourist attraction in Bali. But in the operational phase of the Tanah Ampo Port has not reached target operated due to several constraints related to port facilities, thus requiring evaluation and repairing the facilities to able to meet market demands.

Keywords: Potential, cruise tourism, tourism port development.

PENDAHULUAN

Bali merupakan salah satu tujuan wisata terbesar di Indonesia karena keindahan panorama, keragaman seni budaya dan kehidupan sosial budaya yang sangat unik dan menarik. Potensi ini menjadikan Bali sebagai salah satu tujuan pariwisata baik skala nasional maupun internasional. Keberhasilan pariwisata Bali tidak lepas dari adanya potensi yang dimiliki dari setiap Kabupaten di Bali yang dikemas dalam berbagai bentuk wisata.

Salah satu kabupaten di Bali yang memiliki potensi dan sumberdaya pariwisata yang sangat besar adalah Kabupaten

Karangasem. Berbagai sumberdaya pariwisata baik berupa budaya, alam maupun buatan yang tersebar di beberapa tempat maupun daya tarik di Karangasem. Selain itu di Kabupaten Karangasem terdapat beberapa daya tarik yang sudah sangat terkenal seperti daya tarik wisata budaya Pura Besakih, Taman Ujung, Tirtagangga maupun Kawasan Tulamben dengan wisata *divingnya*. Semua potensi tersebut tidak akan dapat bermanfaat secara maksimal jika belum dilakukan pemerataan kunjungan antara daerah Bali selatan dengan daerah utara dan timur seperti Karangasem. Kendala jarak dan akses masuk yang terpusat di Bandara Ngurah Rai menyebabkan kunjungan wisatawan lebih

terpusat di Kawasan Bali selatan sehingga sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan akomodasi.

Salah satu solusi yang diambil pemerintah untuk mengatasi permasalahan ini adalah dengan menambah gerbang masuk Pulau Bali melalui jalur laut yaitu dengan pengembangan Pelabuhan Tanah Ampo yang dikhususkan sebagai dermaga *cruise*. Pembangunan pelabuhan pesiar di Desa Tanah Ampo, Kecamatan Manggis memiliki peluang yang sangat besar bagi keseimbangan pembangunan pariwisata Bali khususnya Kabupaten Karangasem. Pembangunan Pelabuhan pesiar dinilai memberi peluang karena perkembangan pasar pariwisata *cruise* sejak tahun 1990 telah memiliki pertumbuhan penumpang rata-rata 7,4% pertahun. Sedangkan pada tahun 2008 sekitar 12,8 juta penumpang diseluruh dunia yang telah melakukan pesiar dengan *Cruise Lines International Association*, (CLIA, dalam Budiarta ;2011).

Sebagai sebuah pelabuhan berskala internasional Pelabuhan Tanah Ampo harus memiliki kualitas yang memadai, sehingga dalam kegiatan pengembangannya berbagai strategi yang tepat perlu dilakukan. Perencanaan dan pengembangan pelabuhan pariwisata tidak jauh berbeda dengan pengembangan destinasi secara umum, karena dalam kegiatan pariwisata sebuah pelabuhan transit juga menawarkan

peayanan dan pengalaman bagi wisatawan. Menurut Pitana (2009) pengembangan destinasi pariwisata memerlukan teknik perencanaan yang baik dan tepat. Teknik pengembangan itu harus menggabungkan beberapa aspek penunjang kesuksesan pariwisata seperti aspek aksesibilitas, karakteristik infrastruktur pariwisata, tingkat interaksi sosial, keterkaitan dengan sektor lain, daya tahan akan dampak pariwisata dan tingkat resistensi masyarakat lokal.

Dari penjelasan tersebut bahwa pelabuhan yang memiliki ciri khas dan didukung oleh berbagai aspek akan mampu menarik minat wisatawan maupun biro perjalanan *cruise*. Melalui potensi yang sangat besar ditambah dengan strategi pengembangan yang baik akan mampu membantu mengoptimalkan perkembangan pelabuhan ini menjadi sebuah gerbang masuk, tempat transit sekaligus destinasi bagi wisatawan sehingga nantinya akan mampu membantu perkembangan Pelabuhan Tanah Ampo dalam industri pariwisata *cruise* dunia.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka yang menjadi pembahasan dalam penelitian ini adalah potensi yang dimiliki Kawasan Tanah Ampo sebagai tempat pengembangan pelabuhan *cruise* berskala internasional serta bagaimana pengembangan Pelabuhan *Cruise* Tanah Ampo sebagai gerbang pariwisata Kabupaten Karangasem.

KAJIAN PUSTAKA

1. KONSEP PARIWISATA dalam Undang-undang No 10 Tahun 2009 mendefinisikan “pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, Pemerintah, dan Pemerintah Daerah”. Sedangkan kepariwisataan didefinisikan sebagai “keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multi dimensi serta multidisipin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan, dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, pemerintah, pemerintah daerah dan pengusaha”. Sedangkan menurut Marpaung (2002), pariwisata merupakan perpindahan sementara yang dilakukan manusia dengan tujuan untuk keluar dari pekerjaan-pekerjaan rutin, keluar dari kediamannya. Aktifitas dilakukan selama mereka berada ditempat yang dituju dan fasilitas disediakan untuk memenuhi kebutuhan mereka.
2. PENGERTIAN POTENSI PARIWISATA menurut Yoeti (2000) merupakan suatu daerah tujuan wisata yang akan dieksploitasi untuk kepentingan ekonomi dengan tidak mengesampingkan aspek sosial budaya. Potensi wisata merupakan segala sesuatu yang didapat didaerah tujuan wisata atau *tourist resort*.

Menurut Nyoman S. Pendit (2006), potensi pariwisata adalah segala sesuatu yang ada di suatu daerah yang dapat dikembangkan menjadi daya tarik wisata.

Secara umum potensi wisata dapat dikelompokkan menjadi 2 yaitu:

- a. Potensi budaya yaitu potensi yang tumbuh dan berkembang dimasyarakat, misalnya adat istiadat, mata pencaharian, kesenian dan sebagainya.
- b. Potensi alamiah adalah potensi yang ada didalam masyarakat yang berupa potensi fisik, geografi seperti potensi alam.

Berdasarkan definisi diatas maka dapat didimpulkan bahwa potensi pariwisata merupakan segala sesuatu yang ada disuatu daerah baik itu yang bersifat fisik maupun non fisik, alam serta buatan manusia yang dapat dikembangkan sebagai daya tarik wisata.

3. KONSEP PENGEMBANGAN PARIWISATA (PELABUHAN WISATA), menurut Suwantoro (1997) strategi pengembangan kepariwisataan bertujuan untuk mengembangkan produk dan pelayanan yang berkualitas, seimbang dan bertahap. Sedangkan Pitana dan I Ketut Surya Diarta (2009) menjelaskan bahwa pengembangan destinasi pariwisata memerlukan teknik perencanaan yang baik dan tepat. Teknik pengembangan itu harus menggabungkan beberapa aspek penunjang

kesuksesan pariwisata. Aspek-aspek tersebut adalah aspek aksesibilitas (transportasi dan saluran pemasaran), karakteristik infrastruktur pariwisata, tingkat interaksi sosial, keterkaitan/kompatibilitas dengan sektor lain, daya tahan akan dampak pariwisata, tingkat resistensi komunitas lokal dan seterusnya. Selanjutnya Budiarta (2011) menjelaskan bahwa dalam perencanaan sebuah pelabuhan pariwisata tidak hanya menitikberatkan pada *supply* dan *demand*, dermaga/terminal, infrastruktur atau suatu kompleks infrastruktur saja, tetapi lebih dari itu dalam rangka strategi pemasaran dan analisis dampak ekonomi untuk menopang pertumbuhan suatu daerah.

4. KONSEP PELABUHAN WISATA menurut Budiarta (2011) adalah meliputi seluruh konsep pariwisata pantai, tetapi juga termasuk wisata perairan seperti rekreasi memancing yang dalam dan *yacht cruising*. Orams (1999, dalam Budiarta, 2011) mendefinisikan secara lebih lengkap dengan memasukkan biologi laut dan rekreasi yang meliputi wisata pantai dan pelabuhan meliputi aktivitas dilautan, seperti *supply* kebutuhan kapal-kapal *cruise* dan kegiatan perahu layar sebagai suatu kegiatan yang menyeluruh dari Pelabuhan Pariwisata.

Selanjutnya terdapat dua tipe pelabuhan dalam industri *cruise* yaitu:

a. *Home Port/Turnaround Port* adalah pelabuhan dimana sebuah kapal mendapatkan segala kebutuhannya,

Home Port/Turaround Port adalah juga pelabuhan dimana sebagian besar penumpang dari berbagai penjuru/daerah naik kekapal.

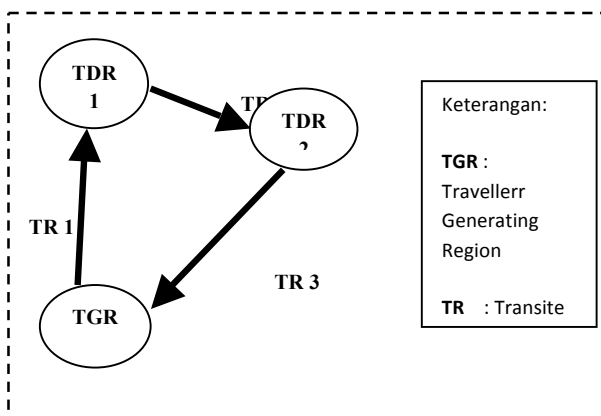
b. *Port Of Call* atau pelabuhan singgah adalah pelabuhan dimana sebuah kapal singgah dalam beberapa saat sesuai jadwalnya dan biasanya diadakan suatu atraksi untuk memasarkan *cruisenya*.

5. TEORI SISTEM PARIWISATA Menurut Leiper (1990) dan Cooper, et al.,(1999, dalam Pitana 2009) elemen-elemen dari sebuah sistem pariwisata yang sederhana menyangkut sebuah daerah/negara asal wisatawan, daerah/negara tujuan wisatawan dan sebuah tempat transit serta sebuah generator pembalik. Sedangkan elemen pokok menyangkut tiga hal pokok yaitu:

1. Elemen Wisatawan sebagai aktor utama pelaku perjalanan wisata
2. Elemen industri pariwisata
3. Elemen geografis yang terdiri dari tiga elemen, yaitu :
 - *Traveler generating region* yang merupakan pasar dan asal wisatawan.
 - *Tourist destination region* merupakan daerah tujuan perjalanan wisata.
 - *Transit route region* bukan saja mewakili waktu dan tempat sementara dalam sebuah perjalanan wisata untuk mencapai daerah tujuan wisata utama, tetapi juga menyangkut kesempatannya untuk

menjadi daerah tujuan wisata sementara *enroute tourism destination*.

Elemen- elemen dari model sistem pariwisata Leiper saling berinteraksi, tidak saja menyampaikan produk pariwisata, tetapi juga dalam hal transaksi, dampak, dan beragam konteks dan konsekuensi dimana pariwisata tersebut berada (Pitana, 2009). Model tersebut dapat dilihat pada gambar 2.1.



Gambar 2.1 Elemen Geografis dalam Sistem Pariwisata Dengan Dua Daerah Tujuan Wisata

Sumber : Pengantar Ilmu Pariwisata, Pitana, 2009

Elemen geografis dalam teori sistem pariwisata tersebut menggambarkan proses perjalanan wisatawan mulai dari daerah asal daerah transit, daerah tujuan wisata sampai kembali lagi ke daerah asalnya. Ketika melakukan perjalanan wisatawan dapat melakukan transit lebih dari satu kali. Dalam wisata menggunakan *cruise*, daerah transit merupakan daerah yang dituju oleh

wisatawan, yang selanjutnya wisatawan akan melakukan kunjungan sejumlah daya tarik wisata yang ada disekitar pelabuhan *cruise*.

METODE PENELITIAN

1. LOKASI PENELITIAN, Lokasi penelitian ini berada di Banjar Dinas Tanah Ampo, Desa Ulakan, Kecamatan Manggis, Kabupaten Karangasem, Provinsi Bali.
2. RUANG LINGKUP PENELITIAN, untuk memperjelas dan membatasi ruang lingkup permasalahan yang diteliti maka secara operasional variabel yang ada dalam permasalahan yang akan dibahas adalah:
 - a. Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan potensi adalah potensi fisik dan nonfisik yang mendukung pengembangan pelabuhan dan kegiatan pariwisata di Kawasan Tanah Ampo. Potensi fisik alami meliputi kondisi gelombang, pantai, pemandangan alam, serta potensi fisik buatan yang meliputi fasilitas terbangun yang ada di Pelabuhan Tanah Ampo. Sedangkan potensi nonfisik meliputi budaya petani, budaya nelayan, kegiatan keagamaan dan keramah tamahan masyarakat.
 - b. Sedangkan yang dimaksud dengan studi pengembangan dalam penelitian ini adalah komponen-komponen terkait pengembangan Pelabuhan Tanah Ampo yang meliputi:
 - Kewenangan pengembangan pelabuhan

- Teknis Proyek dan Studi Pengembangan
 - Tahap operasional dan kondisi eksisting.
3. JENIS DAN SUMBER DATA, Jenis data dalam penelitian ini berupa data kualitatif dan kuantitatif Data Kualitatif adalah data yang berupa keterangan-keterangan, definisi dan gambaran dari objek penelitian yang disusun dalam bentuk kalimat – kalimat deskriptif untuk melengkapi bahasan penelitian. Data kualitatif dalam penelitian ini merupakan data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan narasumber. Data Kuantitatif berupa data yang berbentuk angka sebagai hasil dari pengukuran dan perhitungan yang digunakan dalam melengkapi bahasan ini, meliputi data kunjungan wisatawan, dan data kunjungan kapal pesiar .

Sedangkan sumber data terdiri dari data primer yang diperoleh langsung dalam penelitian dilapangan sebagai hasil dari observasi langsung dilapangan serta melalui wawancara dengan narasumber. Data sekunder merupakan data yang diperoleh diluar dari data primer. Data skunder dalam penelitian ini meliputi data kunjungan wisatawan, data daya tarik wisata, dan profil Pelabuhan Tanah Ampo.

4. TEKNIK PENGUMPULAN DATA, dalam penelitian ini teknik pengumpulan data meliputi wawancara mendalam (*deep interview*) berupa wawancara langsung

dengan narasumber, observasi langsung, studi kepustakaan dan studi dokumentasi.

5. TEKNIK PENENTUAN INFORMAN, dalam penelitian ini teknik penentuan informan dilakukan secara *purposive*. Yaitu dengan mendatangi salah satu kepala lembaga masyarakat yaitu kepala banjar dinas yang berperan selaku informan pangkal yang selanjutnya menunjukkan informan berikutnya.
6. TEKNIK ANALISIS DATA, dalam penelitian ini Teknik analisis data berupa analisis deskriptif kualitatif yang terdiri dari beberapa tahapan yang meliputi: 1) *Kategorisasi dan kodifikasi*, (2) *Reduksi data*, (3) *Penyajian dan klasifikasi data* (4) *verifikasi data dan penarikan kesimpulan*, (Lincoln dan Guba dalam Moleong 2002)

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Lokasi

Pelabuhan Tanah Ampo terletak di Banjar Dinas Tanah Ampo, Desa Ulakan, Kecamatan Manggis, Kabupaten Karangasem, Provinsi Bali. Adapun batas-batas wilayah Banjar Dinas Tanah Ampo adalah Banjar Dinas Tegeh (barat), Teluk Labuhan Amuk (utara), Banjar Dinas Manggis (timur), Banjar Dinas Yeh Dah (selatan).

Lokasi Pelabuhan *Cruise* Tanah Ampo berjarak sekitar 65 km dari Bandar Udara Ngurah Rai dengan waktu tempuh sekitar 1,5 jam dan berada sekitar 1,5 km dari jalan Nasional Denpasar–Karangasem.

Selain itu Pelabuhan Tanah Ampo juga berjarak sekitar 1,5 km dengan Pelabuhan Padang Bai. Lokasi Pelabuhan Tanah Ampo sangat strategis karena berada dikawasan lingkaran pelayaran nasional dan dilewati oleh lingkaran jalan Bali.

2. Potensi Yang Dimiliki Tanah Ampo

Sebelum dikembangkan menjadi sebuah pelabuhan *cruise*, Kawasan Tanah Ampo tentu memiliki potensi yang sangat mendukung sebagai sebuah pelabuhan wisata. Selain kondisi geografis yang sesuai untuk sebuah pelabuhan, potensi yang mendukung kepariwisataan juga harus diperhatikan karena hal ini akan terkait dengan kegiatan wisata pada saat sebuah pelabuhan wisata beroperasi. Potensi yang ada di Kawasan Tanah Ampo terbagi kedalam potensi fisik dan nonfisik. Potensi fisik terkait dengan segala hal yang berbentuk fisik yang dapat dilihat secara langsung yang ditemui di Kawasan Pelabuhan *Cruise* Tanah Ampo. Sedangkan potensi non fisik berupa segala kekayaan sumber daya budaya yang ada didalam masyarakat yang mendukung kegiatan kepariwisataan pada saat Pelabuhan Tanah Ampo beroperasi sebagai pelabuhan wisata.

Sebagai pendukung pengembangan dan kegiatan pariwisata potensi fisik yang dimiliki oleh Kawasan Tanah Ampo meliputi potensi fisik dasar dan buatan. Kawasan Tanah Ampo sangat kaya dengan potensi fisik terutama yang menunjang

pembangunan sebuah pelabuhan bersekala internasional dan tentunya sangat mendukung dari segi pengembangan pariwisata. Selain itu Kabupaten Karangasem dengan sebutan *Pearl from East Bali* merupakan daerah tujuan yang sangat favorit bagi kapal wisata *cruise* sejak tahun 1990-an. Dan sejak tahun 2007-2012 terdapat sekitar 53 kapal wisata asing yang transit dan bersandar di Perairan Karangasem khususnya Kawasan Tanah Ampo (Disbudpar Kab. Karangasem, 2012).

Penjelasan diatas menunjukkan bahwa perairan Karangasem khususnya Teluk Labuhan Amuk, Tanah Ampo sudah sangat mendukung secara fisik. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya kunjungan kapal wisata asing bahkan sejak dari Pelabuhan *Cruise* Tanah Ampo belum didirikan. Sebagai tempat menurunkan jangkar kapal besar tentunya kawasan ini memiliki kedalaman bibir laut yang memadai sehingga potensi ini sangat mendukung bagi pengembangan pelabuhan *cruise*. Selain itu, Labuhan Amuk merupakan sebuah teluk yang diapit perbukitan sehingga gelombang lautnya tidak terlalu besar dan kapal yang bersandar tidak diterpa angin kencang.

Potensi fisik dasar selain diatas yang dimiliki Kawasan Tanah Ampo diantaranya:

- 1) Panorama perbukitan yang mengapit Teluk Labuhan Amuk, sehingga menjadi panorama yang sangat menarik pada saat

kapal wisata mulai merapat ke Pelabuhan Tanah Ampo.

- 2) Panorama Persawahan, dibelakang bangunan pelabuhan terdapat persawahan yang terhampar luas yang menjadi daya tarik sangat unik bagi para wisatawan yang transit di Pelabuhan Tanah Ampo.
- 3) Pantai dan Perahu Nelayan yang berada disekitar pelabuhan, disepanjang pelabuhan dapat dilihat deretan perahu-perahu tradisional yang mungkin menjadi daya tarik tersendiri bagi wisatawan.

Selanjutnya potensi fisik buatan yang terdapat di Kawasan Pelabuhan Tanah Ampo meliputi:

- 1) Akses jalan dengan aspal hotmik melingkar sebagai pintu masuk dan keluar yang menghubungkan dengan jalan utama Denpasar-Karangasem dengan panjang $\pm 1,8$ km.
- 2) Dermaga pelabuhan dengan panjang 154 m, lebar 12 m.
- 3) Fasilitas-fasilitas pelabuhan yang dibangun pada lahan seluas 1,5 hektar yang terdiri dari Terminal Penumpang seluas 1350 m² dengan fasilitas bangunan penunjang dan area komersial, Generator listrik, Fasilitas parker, Business center, Imigrasi, karantina dan Apdel Pos Satpam dan Toilet umum.

Potensi nonfisik yang dimiliki oleh Tanah Ampo terkait dengan kegiatan pariwisata berupa kegiatan sosial budaya yang ada

didalam masyarakatnya. Potensi tersebut meliputi:

- 1) Budaya petani yang merupakan sebuah budaya agraris maritim dimana lahan pertanian masyarakat berada ditepi Pantai Labuhan Amuk. Banyak hal yang dapat dijadikan sebagai daya tarik terkait dengan budaya petani di Kawasan Tanah Ampo. Kegiatan bercocok tanam yang masih menggunakan sistem tradisional dan menganut sistem gotong royong serta proses dari mulai penanaman, pemeliharaan dan panen yang masih menggunakan tenaga manusia. Hal yang juga menjadi keindahan adalah terasering lahan persawahan yang pengairannya menggunakan sistem subak.
- 2) Kegiatan nelayan tradisional juga menjadi daya tarik tersendiri bagi wisatawan karena di tempat ini sistem menangkap ikan masih menggunakan perahu tradisional serta menggunakan peralatan tradisional. Selain itu disini terdapat sistem menangkap ikan secara bergotong royong dengan menggunakan jaring besar yang disebut dengan kegiatan 'metokal'.
- 3) Masyarakat Bali terkenal dengan karakteristiknya yang ramah tamah, begitu juga masyarakat di Tanah Ampo yang masih menjunjung tinggi nilai kebersamaan dan menunjukkan sifat yang senantiasa ramah tamah terhadap semua orang. Hospitality yang dibentuk dari

hasil interaksi antar sesama masyarakat akan selalu diaplikasikan untuk semua orang begitu juga bagi wisatawan. Sehingga sikap yang ramah tamah ini akan memberikan kekuatan kesan dalam kegiatan pariwisata di Tanah Ampo.

Potensi yang dimiliki oleh Kawasan Tanah Ampo tentu akan berpengaruh terhadap kegiatan kepariwisataan, karena dalam sebuah daya tarik atau kawasan suatu potensi menjadi sebuah aset yang menentukan keberlanjutan dari sebuah kegiatan pariwisata. Tanpa adanya suatu potensi maka sangat tidak memungkinkan suatu wilayah akan mampu dikembangkan sebagai sebuah daya tarik atau destinasi wisata yang memiliki nilai jual. Selain itu segala potensi wisata akan menjadi komponen penting terutama dalam memenuhi persyaratan sebuah destinasi seperti yang dijelaskan oleh A. Yoety, 1997 (dalam Muljadi, 2012) yang meliputi: *Something to see* (sesuatu yang dapat dilihat), *Something to do* (sesuatu yang dapat dilakukan) dan *Something to buy* (sesuatu yang dapat dibeli).

Dengan adanya potensi baik yang bersifat fisik maupun non fisik di Kawasan Pelabuhan Tanah Ampo, sepertinya akan menjadi peluang besar bagi kawasan ini untuk dikelola dan dikembangkan sebagai sebuah daya tarik wisata yang mampu menyediakan segala kebutuhan wisatawan. Sehingga tidak hanya berperan sebagai

tempat persinggahan bagi *cruise* tetapi juga menjadi tujuan bagi wisatawan. Jika hal ini dapat diimbangi oleh SDM masyarakat lokal maka sebagai *host* masyarakat setempat akan mampu mengelola sendiri potensi yang ada disekitarnya serta menyediakan kebutuhan wisatawan pada saat transit sehingga aktivitas yang ada dipelabuhan juga memberikan dampak positif dari segi ekonomi. Dengan demikian Pelabuhan Tanah Ampo akan mampu menjadi *Port of Call* atau pelabuhan singgah yang mampu menyediakan atraksi wisata yang dibutuhkan oleh wisatawan pada saat melakukan transit sehingga syarat *3S* (*something to see, Something to do, Something to buy*) dapat terpenuhi.

3. Studi Pengembangan Pelabuhan Cruise Tanah Ampo Sebagai Gerbang Pariwisata Karangasem.

Pengembangan Pelabuhan Tanah Ampo terselenggara melalui beberapa tahapan serta berdasarkan atas beberapa keputusan pemerintah serta peraturan-peraturan dari pemerintah pusat maupun daerah. Keputusan dan dasar hukum terkait regulasi pengembangan Pelabuhan *Cruise* Tanah Ampo meliputi:

- 1) Peraturan Bupati Karangasem Nomor 34 Tahun 2006 tentang Penetapan Lokasi Kawasan Pelabuhan Pariwisata di Tanah Ampo Kabupaten Karangasem dan telah menetapkan lokasi kawasan pelabuhan pariwisata di Tanah Ampo sebagai

wilayah otorita pelabuhan dengan segala kegiatan kepelabuhanan (bongkar muat dan aktivitas lainnya) dan wilayah lainnya dalam kawasan dengan sarana dan prasarana dan kegiatan pendukung pelabuhan untuk keperluan menunjang kegiatan pariwisata.

- 2) Rencana Tata Ruang Kabupaten Karangasem (RTRW Kab.)
- 3) Tatanan Transportasi Lokal Kabupaten Karangasem (Tatralok).
- 4) Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Bali (RTRW Prov).
- 5) Tatanan Transportasi Wilayah Provinsi Bali (Tatrawil).

Selain itu ada beberapa dasar hukum lain untuk menyelenggarakan dan pelaksanaan pembangunan Pelabuhan Tanah Ampo yang meliputi:

- 1) Keppres 46 tahun 1988 "Menetapkan Pelabuhan-pelabuhan Laut Belawan, Batu Ampat dan Sekupang di Pulau Batam, Tanjung Priok, Tanjung Mas, Tanjung Pinang, Benoa, Padang Bai, Ambon, dan Bitung sebagai pintu masuk kapal-kapal pesiar bagi wisatawan rombongan ("Cruise") dari luar Negeri."
- 2) Kebijakan dan Peraturan Otonomi Daerah. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Pusat memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk menjalankan otonomi daerah seluas-luasnya untuk

mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonom dan tugas pembantuan.

- 3) Kebijakan dan Regulasi Sektor Pelabuhan Dengan dikeluarkannya Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang baru, telah merubah rezim pengelolaan pelabuhan di Indonesia secara mendasar. Tidak ada lagi hak monopoli yang diberikan kepada BUMN Pelindo untuk secara eksklusif mengelola pelabuhan dan diberikan kesempatan secara luas bagi sektor swasta untuk berpartisipasi secara langsung dalam bisnis pengelolaan terminal dalam suatu wilayah pelabuhan tertentu. Undang undang 17 Tahun 2008 dipertegas dengan Peraturan Pemerintah No: 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhan.

Berdasarkan UU no 17 tahun 2008, daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan dikuasai oleh negara dan diatur oleh penyelenggara pelabuhan yang terdiri atas otoritas pelabuhan dan unit penyelenggara pelabuhan. Dengan mempertimbangkan bahwa terminal kapal pesiar Tanah Ampo akan melayani angkutan laut internasional dan domestik, maka status pelabuhannya merupakan pelabuhan utama. UU Pelayaran No 17 Tahun 2008 mengatur bahwa terhadap pelabuhan utama, diperlukan hal-hal sebagai berikut:

- 1) Penetapan rencana induk pelabuhan oleh Menteri Perhubungan setelah mendapat rekomendasi dari gubernur dan bupati/walikota akan kesesuaian dengan tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota.
- 2) Izin pembangunan oleh Menteri Perhubungan; dan
- 3) Izin pengoperasian oleh Menteri Perhubungan.

Serta diperlukan 3 Rekomendasi terkait dalam penetapan Rencana Induk Pelabuhan yaitu:

- 1) Rekomendasi dari Kanpel Terdekat dalam hal ini Kanpel Nusa Penida, Rekomendasi RIP, nomor: UK.III/2/16/Kpl.Npa-09
- 2) Rekomendasi dari Bupati Karangasem, dengan Nomor: 050/174/26/PM/Bappeda.
- 3) Rekomendasi dari Gubernur, dengan Nomor: 552.3 / 573 / Bappeda, tanggal 16 Pebruari 2009.

Setelah rangkaian peraturan untuk pengembangan pelabuhan telah dipenuhi maka tahap selanjutnya adalah tahap proyek pembangunan, dimana Pelabuhan Tanah Ampo dibangun pada area laut seluas 98.89 hektar dengan kedalaman minimum 7,9 meter. Panjang dermaga dibangun sepanjang 154 meter dengan lebar 12 meter. Dermaga ini bisa diperpanjang sesuai dengan tuntutan pasar sampai mencapai panjang 350 m. Fasilitas laut sebagai penunjang pelabuhan

meliputi: Areal tempat labuh (46,20 hektar), Areal tempat sandar (2,54 hektar), Kolam putar (27,45 hektar), Areal keperluan darurat (23,10 hektar). Dengan terpenuhinya seluruh ketentuan baik yang berupa peraturan hukum maupun proyek pelaksanaan pembangunan sehingga dengan demikian kegiatan wisata *cruise* di Pelabuhan Tanah Ampo sudah dapat dilaksanakan.

Pada tahap awal pengoperasian di tahun 2010, dengan metode *growth trend model* diproyeksikan jumlah kapal yang berlabuh di Tanah Ampo sebanyak 42 kapal dengan jumlah penumpang 12,500 per tahun. Selanjutnya diperkirakan penambahan jumlah kedatangan kapal dengan *trend* yang terus naik. Pada tahun ke 25, diproyeksikan jumlah kedatangan kapal akan kembali ke level 60 kapal pesiar per tahun (15,700 penumpang), yaitu jumlah kedatangan kapal pesiar tertinggi per tahun yang pernah singgah di Padangbai, (Profil Pelabuhan Tanah Ampo, 2010).

Selama mulai tahap operasional sampai dengan tahun 2012 minat kunjungan kapal wisata asing ke Pelabuhan Tanah Ampo cukup baik walaupun belum mencapai target yang diinginkan yaitu baru mencapai 10 kunjungan kapal pesiar. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti perpanjangan dermaga sepanjang 200m dengan lebar 20m belum selesai, belum ada yang mengelola karena stelah pengelolaan diserahkan oleh

PT. Pelindo Bali proses pengalihan kontrak masih berlangsung sampai saat ini, kerusakan Ponton untuk turunnya penumpang pada akhir tahun 2012 sampai pertengahan tahun 2013 proses perbaikan belum selesai serta belum terbangunnya beberapa fasilitas terutama fasilitas darat.

Hal diatas menunjukkan bahwa Pelabuhan Tanah Ampo untuk saat ini belum mampu beroperasi secara penuh, serta membutuhkan beberapa pembangunan sarana dan prasarana yang belum tersedia, terutama perpanjangan dermaga labuh. Untuk mampu menjadi pelabuhan *cruise* yang dapat bersaing di industri *cruise* maka Pelabuhan Tanah Ampo harus mampu memenuhi tuntutan pasar pariwisata *cruise*. Kondisi dermaga dan fasilitas pendukung sangat menentukan pangsa pasar pelabuhan, karena berdasarkan survey yang dilakukan Wild dan Dearing (2008, dalam Budiarta, 2011), lebih dari 50% kapal-kapal *cruise* yang berlayar dewasa ini mempunyai panjang lebih dari 290m LOA dan hampir 30 % mempunyai panjang lebih dari 300m LOA. Bahkan sekarang ini 20 dari 42 kapal-kapal *cruise* yang sedang dibangun memiliki panjang lebih dari 300m LOA, dengan lebih dari 5.000 penumpang, seperti kapal *cruise* "Oasis of The Seas" yang memiliki 16 deck, dengan kapasitas 220.000 GT, serta mengangkut 2.700 crew dan 5.400 penumpang. Mulai tahun 2011 hampir 78 % wisatawan *cruise* yang akan berlayar

menggunakan kapal-kapal yang mempunyai panjang lebih dari 250m, yang terdiri dari 57% dengan ukuran > 275m serta 21% > 300m.

Jika ditinjau berdasarkan hasil survey tersebut maka Pelabuhan Tanah Ampo yang baru memiliki panjang dermaga tempat berlabuh 154 m, hanya memiliki kesempatan pasar sekitar 20%, karena saat ini hampir 80% kapal *cruise* yang memiliki panjang diatas 250 m LOA. Dengan panjang dermaga yang masih dibawah standar kapal *cruise* berkapasitas besar, maka kegiatan berlabuh tidak akan optimal, sehingga proyek perpanjangan dermaga perlu direalisasi dengan cepat jika pelabuhan ini diharapkan untuk mampu beroperasi secara penuh dan bersaing dalam pasar internasional. Jika tidak dilakukan perpanjangan dermaga maka Pelabuhan Tanah Ampo dimungkinkan tidak akan memiliki pangsa pasar.

Jika perpanjangan dermaga secepatnya terealisasi maka sebagai pelabuhan yang khusus melayani kapal *cruise* satu-satunya di Bali kedepannya Pelabuhan Tanah Ampo akan memiliki daya saing yang kuat terutama karena *image* pariwisata Bali yang sangat terkenal di dunia international. Selain itu sebagai pelabuhan internasional dalam tatanan transportasi Pelabuhan Tanah Ampo menjadi area penarik wisatawan yang berpotensi besar sehingga mampu menggerakkan wisatawan dan biro

perjalanan kapal *cruise* untuk datang ke Bali. Sehingga dengan adanya kunjungan kapal *cruise* ke Pelabuhan Tanah Ampo akan memberi peluang bagi kawasan ini untuk menjadi tempat transit sekaligus destinasi bagi wisatawan. Sesuai dengan teori sistem pariwisata Leiper (1990) dan Cooper, et al.,(1999), bahwa suatu daerah transit memiliki peluang untuk menjadi destinasi bagi wisatawan. Dengan demikian Pelabuhan Tanah Ampo tidak hanya berperan sebagai tempat transit bagi kapal pesiar, tetapi dalam kegiatan perjalanan menggunakan kapal wisata pelabuhan ini akan berfungsi sebagai gerbang masuk, sedangkan daerah sekitarnya adalah sebagai destinasi yang akan dikunjungi oleh para penumpang atau wisatawan. Jika wisatawan dapat merasakan pengalaman yang sangat menarik dan lebih berkesan dari tempat transit sebelumnya maka akan memungkinkan bagi Tanah Ampo atau destinasi Bali sebagai tujuan terakhir dalam kegiatan perjalanan wisatawan. Selain itu jika minat wisatawan sangat tinggi terhadap tempat transit ini dan mereka memberi kesan positif maka biro perjalanan kapal *cruise* memungkinkan untuk memperpanjang waktu transit serta memperbanyak rute perjalanan ke Bali khususnya Tanah Ampo. Oleh karena itu tidak hanya kualitas pelabuhan yang harus utama, tetapi dukungan daya tarik yang ada disekitarnya juga sangat penting.

PENUTUP

Kesimpulan

Pengembangan Pelabuhan Tanah Ampo dilaksanakan di Teluk Labuhan Amuk yang merupakan salah satu perairan yang sejak tahun 1990 telah menjadi lokasi strategis penurunan jangkar kapal-kapal wisata. Selain itu sebagai lokasi pelabuhan wisata, Kawasan Tanah Ampo memiliki banyak potensi wisata yang dapat dikembangkan sebagai pendukung aktivitas wisata di pelabuhan yang meliputi potensi fisik yang terdiri dari fisik alamiah seperti kondisi gelombangnya, kedalaman bibir pantai serta pemandangan alam dan potensi fisik buatan yang berupa fasilitas terbangun yang ada di tanah amp, selanjutnya potensi nonfisik meliputi seluruh unsur sosial budaya yang ada di Tanah Ampo. Jika potensi tersebut dapat diimbangi oleh SDM masyarakat serta dikembangkan dan dikelola oleh masyarakat lokal untuk menunjang kepariwisataan yang ada di pelabuhan, maka masyarakat akan mampu mendapatkan keuntungan dari segi sosial ekonomi.

Sebagai kawasan otorita Pelabuhan Tanah Ampo dijadikan sebagai gerbang atau pintu masuk untuk memasuki Bali melalui jalur laut. Proyek pengembangannya didasarkan atas keputusan pemerintah dan peraturan perundang-undangan yang berlaku sehingga Pelabuhan Tanah Ampo dapat dikembangkan sebagai pelabuhan *cruise* bersekala internasional. Pada tahap

operasional sampai dengan tahun 2012 jumlah kapal yang transit baru mencapai 10 kapal atau hanya sekitar 24% dari jumlah yang diproyeksikan sebanyak yaitu 42 kapal dengan jumlah penumpang 12,500 per tahun. Hal ini dikarenakan beberapa faktor seperti perpanjangan dermaga yang belum terealisasi serta belum terbangunnya beberapa fasilitas penunjang lainnya sehingga Pelabuhan Tanah Ampo belum dapat beroperasi secara optimal dan belum sesuai dengan tuntutan pasar *cruise* yang rata-rata membutuhkan dermaga dengan panjang minimal 250m - 300m.

Saran

Sebagai salah satu pelabuhan *cruise* berskala internasional maka Pelabuhan Tanah Ampo harus mampu menyesuaikan kebutuhan pasar terutama memperhatikan perkembangan ukuran kapal *cruise* yang semakin bertambah. Dengan panjang dermaga pada saat ini maka pihak pemerintah maupun pengelola harus melakukan evaluasi kembali dan segera melakukan perpanjangan dermaga. Selain itu sebagai pelabuhan khusus kapal *cruise* pertama yang ada di Indonesia tentu harus banyak mengambil contoh dari *marine resort* dinegara-negara yang sudah maju, sehingga Pelabuhan Tanah Ampo memiliki daya saing dalam biro perjalanan *cruise*. Selain itu penataan wajah pelabuhan sebaiknya diupayakan untuk menggunakan arsitektur Bali, sehingga memiliki ciri khas

arsitektur yang dapat menjadi kekuatan bagi Pelabuhan *Cruise* Tanah Ampo.

DAFTAR PUSTAKA

- Budiartha, nyoman. 2011. *Ekonomi Transportasi, Model Penentuan Lokasi Pelabuhan Berbasis Sektor Pariwisata*. Udayana University Press: Denpasar.
- Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Karangasem. 2012. *Profil Kepariwisata Kabupaten Karangasem*.
- Dinas Perhubungan Provinsi Bali. 2010. *Profil Pelabuhan Tanah Ampo*.
- Moleong, J Lexi.1988. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Pendit, Nyoman S. 2006. *Ilmu Pariwisata : Sebuah Pengantar Perdana*. Jakarta: PT. Pradnya Paramita.
- Pitana I Gede dan I Ketut Surya Diarta. 2009. *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Andi: Bandung.
- Suwantoro, Gamal. 1997. *Dasar-dasar Pariwisata*. Andi:Yogyakarta.
- UU Republik Indonesia no 10 tahun 2009.
- Yoeti, Oka A. 2000. *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Bandung : PT. Angkasa Bandung.