

Peningkatan Infrastruktur Transportasi dalam Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Pulau Rupat

Improving Transportation Infrastructure in Supporting The National Tourism Strategic Area Rupat Island

Mohammad Rafli ^{a,1*}, Meisye Yulianty ^{b,2}

^{ab} Bappedalitbang Provinsi Riau, Pekanbaru, Indonesia

^{1*} raflifadh@gmail.com, ² meisye82@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

Transportation is a very important component in supporting the development of tourism areas, especially in providing accessibility. Rupat Island, Bengkalis Regency has been designated as a National Tourism Strategic Area based on Government Regulation Number 50 of 2011 concerning the National Tourism Development Master Plan for 2020 – 2025. In reality, Rupat Island is not yet supported by adequate modes of transportation and does not have good connectivity. This research aims to describe the transportation conditions of Rupat Island and the expected infrastructure needs so that it can increase the economic growth of the Rupat Island area. The analysis was carried out using a qualitative descriptive method approach resulting from primary and secondary data processing. Data collection through field observations, interviews and literature review. The research show that the condition of the Rupat Island ferry port is not in good condition, as the infrastructure is inadequate and the pier has a high level of corrosion. The condition of ferries is old and unfit. As well as the condition of the road network on Rupat Island, some of it is still dirt roads and heavily damaged. This requires policy steps in the form of building a new pier, replacing ferries, renovating the terminal building and its facilities to ensure the reliability and durability of the terminal and be able to handle potential future traffic. Apart from that, it is necessary to improve the road network from the port to the North Rupat tourist area as a tourist destination.

Keywords : *transportation infrastructure, port facilities, access road, strategic area, national tourism*

ABSTRAK

Transportasi merupakan komponen yang sangat penting dalam mendukung pengembangan kawasan pariwisata terutama dalam penyediaan aksesibilitas. Pulau Rupat, Kabupaten Bengkalis telah ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Pariwisata Nasional Tahun 2020 – 2025. Kenyataannya, Pulau Rupat belum didukung oleh moda transportasi yang memadai dan belum memiliki konektivitas yang baik. Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan kondisi transportasi Pulau Rupat dan kebutuhan infrastruktur yang diharapkan sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi kawasan Pulau Rupat. Analisis dilakukan dengan pendekatan metode deskriptif kualitatif hasil pengolahan data primer dan sekunder. Pengumpulan data melalui pengamatan lapangan, wawancara, dan kajian pustaka. Hasil

penelitian menunjukkan bahwa kondisi pelabuhan penyeberangan Pulau Rupert tidak dalam kondisi baik seperti sarana prasarana kurang memadai dan dermaga yang memiliki tingkat korosi tinggi. Kondisi kapal feri yang tersedia sudah tua dan tidak layak. Serta kondisi jaringan jalan di Pulau Rupert sebagian masih jalan tanah dan rusak berat. Hal ini perlu dilakukan langkah kebijakan berupa pembangunan dermaga baru, penggantian kapal feri, renovasi bangunan gedung terminal beserta fasilitasnya untuk memastikan keandalan dan daya tahan terminal dan mampu mengatasi potensi trafik masa depan. Selain itu, diperlukan peningkatan jaringan jalan dari pelabuhan menuju kawasan wisata Rupert Utara sebagai destinasi wisata.

Kata kunci : infrastruktur transportasi, fasilitas pelabuhan, jalan akses, kawasan strategis, pariwisata nasional

A. Pendahuluan

Transportasi berperan penting dalam pergerakan orang dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan yang timbul akibat adanya kegiatan di suatu wilayah (Pradana, Budiman, & Sunarya 2019). Kegiatan ekonomi merupakan salah satu kegiatan yang menimbulkan pergerakan orang dan barang dalam kaitannya dengan pemanfaatan sumber daya alam. Oleh karena itu, transportasi dan kegiatan ekonomi memiliki kaitan yang erat dan saling mempengaruhi dalam menjalankan fungsinya sebagai penopang kehidupan manusia. Transportasi diperlukan untuk perekonomian terutama dalam meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas kebutuhan dasar hidup, pembangunan sosial, pemasaran produksi komoditas pertanian, pengembangan industri dan pariwisata, pelabuhan dan kemudahan akses program kesehatan dan pendidikan (Aderamo & Magaji 2010). Pariwisata termasuk salah satu kegiatan ekonomi yang membutuhkan transportasi khususnya dalam pengembangan destinasi wisata, akomodasi, daya tarik, dan distribusi logistik (Khadaroo & Seetanah 2007). Selain itu, pertimbangan wisatawan dalam memilih destinasi atau wilayah adalah kemudahan akses dan banyaknya pilihan moda transportasi yang digunakan.

Sarana dan prasarana transportasi yang paling krusial dan diperlukan untuk mendukung pergerakan dan mobilitas masyarakat adalah jalan. Adanya pembangunan dan perbaikan prasarana jalan yang baik, maka mobilitas

masyarakat akan meningkat, waktu tempuh dan biaya transportasi dari dan menuju destinasi wisata akan menurun, dan memudahkan distribusi logistik. Selain jalan, moda transportasi lainnya pendukung pergerakan adalah angkutan. Angkutan dibutuhkan terutama untuk memindahkan orang dan barang dari tempat asal ke tujuan dalam rangka mendukung kegiatan pariwisata. Terutama di daerah kepulauan, moda transportasi yang diperlukan yaitu angkutan laut maupun penyeberangan guna melayani dari satu pulau dengan pulau lainnya. Sarana dan prasarana transportasi tersebut sangat dibutuhkan masyarakat dalam menunjang pengembangan wilayah khususnya wilayah yang menjadi pilihan destinasi wisata. Ketersediaan moda transportasi menjadi syarat yang harus dipenuhi baik dari jaringan jalannya maupun moda transportasi. Sebab, pertumbuhan kawasan pariwisata sangat dipengaruhi oleh ketersediaan moda transportasi dan upaya pengelolaan potensi pariwisata di wilayah tersebut (Wibowo & Ma'rif 2014).

Pulau Rupert adalah pulau kecil yang berada di Kabupaten Bengkalis, Provinsi Riau, sebelah utara dan barat berbatasan dengan Selat Malaka dan Malaysia, sebelah timur dan selatan berbatasan dengan Kota Dumai. Pulau Rupert terdiri dari dua kecamatan yaitu Kecamatan Rupert dan Rupert Utara (Ghofur 2014). Pulau Rupert mempunyai luas daratan dua kali luas Singapura dengan jumlah penduduknya berada di kisaran 50.000 jiwa. Pulau Rupert ditetapkan sebagai salah satu Kawasan Strategis Pariwisata Nasional

(KSPN) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Pariwisata Nasional Tahun 2020-2025 (PP RI, 2011). Melalui kebijakan ini, Pulau Rupat diharapkan menjadi destinasi wisata unggulan di Provinsi Riau untuk dikunjungi oleh wisatawan baik mancanegara maupun domestik. Namun pada kenyataannya, KSPN Pulau Rupat tidak didukung oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Wisatawan terkesan tidak betah berlama-lama di Pulau Rupat karena harapan mereka terhadap layanan pariwisata seperti moda transportasi dan aksesibilitas tidak terwujud. Padahal pengalaman wisatawan yang positif menjadi ukuran keberhasilan pengelolaan pariwisata (Sharpley 2002).

Saat ini, konektivitas menuju kawasan pariwisata Pulau Rupat melalui penyeberangan Pelabuhan Dumai – Pelabuhan Tanjung Kapal, Rupat. Layanan penyeberangan melalui kapal *speed boat* dan tiga kapal feri *Roll-On/Roll-Off* (RORO) yang dioperasikan oleh PT. Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP) di pelabuhan Dumai dan pelabuhan Tanjung Kapal, Rupat. Kemudian dihubungkan dengan jalan akses lingkar Rupat sepanjang 97,56 Km menuju kawasan pariwisata Rupat Utara. Kondisi yang ada, kapal feri yang disediakan untuk melayani angkutan penyeberangan dari Dumai menuju Pulau Rupat sudah tua dan tidak layak serta membutuhkan strategi penggantian/peremajaan. Selain itu, usia dermaga penyeberangan sudah mencapai 15 tahun dengan tingkat korosi (karat) yang tinggi dan kekuatan dermaga dan *trestel* hanya mampu mendukung beban sebesar 9 ton sedangkan muatan 12 ton lebih. Keluhan pelayanan terutama lamanya truk maupun kendaraan pribadi harus menunggu untuk menyeberang. Sehingga pelayanan yang ada saat ini belum memadai bagi penumpang dan barang. Masalah lainnya, jaringan jalan yang berfungsi memudahkan mobilitas pergerakan dan aksesibilitas di Pulau Rupat, kondisinya sebagian masih jalan tanah dan rusak berat. Hal ini menyebabkan penurunan tingkat layanan, keandalan, dan keamanan

konektivitas. Selain itu, distribusi logistik mengalami penundaan sehingga menambah biaya logistik dan pemasaran hasil komoditas menjadi terhambat.

Di Indonesia, penelitian yang mengaitkan kebutuhan peningkatan transportasi dengan pengembangan pariwisata masih terbatas. Sementara kebutuhan masyarakat akan transportasi sebagai penggerak destinasi wisata menjadi keharusan. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kondisi faktual transportasi yang ada di KSPN Pulau Rupat dan menganalisis kebutuhan peningkatan transportasi Pulau Rupat serta langkah-langkah strategis untuk pengembangan kawasan strategis pariwisata nasional. Penelitian ini penting dilakukan agar permasalahan aksesibilitas dan konektivitas di KSPN Pulau Rupat dapat diselesaikan. Harapannya dapat memberikan masukan kepada pembuat kebijakan (*decision maker*) dalam merencanakan peningkatan infrastruktur di KSPN Pulau Rupat yang pada akhirnya pertumbuhan ekonomi bagi kawasan Pulau Rupat dan sekitarnya dapat terwujud.

Beberapa penelitian sebelumnya yang menggambarkan pentingnya peningkatan transportasi kepulauan dapat diuraikan sebagai berikut. (Ghifari & Ahyudanari 2021) melakukan penelitian untuk menganalisis transportasi *seaplane* dalam upaya meningkatkan konektivitas antar pulau. Penelitian ini menggunakan analisis pemodelan transportasi pembandingan antara angkutan kapal dan *seaplane* dalam bepergian antar pulau. Penelitian ini menganalisis apakah adanya transportasi jenis baru yaitu *seaplane* di Kabupaten Halmahera Selatan dapat meningkatkan konektivitas antar pulau demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitarnya. Analisis yang dilakukan dengan membandingkan jarak tempuh dan *travel time* antar pulau menggunakan kapal dan *seaplane*. Dari hasil analisis konektivitas, *travel time*, *travel cost* dan kapasitas, dapat disimpulkan bahwa konektivitas antar pulau di Kabupaten Halmahera Selatan dengan adanya moda transportasi baru yaitu *seaplane* dapat

memudahkan wisatawan atau masyarakat sekitarnya dalam bepergian secara singkat dibandingkan dengan menggunakan kapal. Penelitian ini memberikan masukan bahwa dalam meningkatkan transportasi di suatu wilayah, faktor efisien jarak tempuh menjadi penting agar mobilitas dan pergerakan orang dan barang dapat terlayani dan mudah.

Puriningsih (2022) melakukan penelitian untuk menggambarkan kondisi infrastruktur pelabuhan yang ada saat ini dan kebutuhan infrastruktur yang diharapkan di Pelabuhan Sorong. Metode penelitian yang digunakan dengan cara melakukan wawancara, observasi dan telaah data dan informasi terkait dengan aspek ekonomi, fasilitas pelabuhan, sarana prasarana penunjang dan komoditas khusus. Penelitian ini mendeskripsikan ketersediaan fasilitas Pelabuhan Sorong, kualitas SDM, apakah perlu ditingkatkan dan perlu dilengkapi. Selain itu, hal yang dianalisis adalah transformasi Pelabuhan Sorong dalam rangka peningkatan kinerja dan optimalisasi pelabuhan. Pembenahan infrastruktur juga menjadi penekanan analisis pada penelitian ini.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa fasilitas pelabuhan perlu ditingkatkan dan meningkatkan kualitas SDM yang dinilai masih rendah. Infrastruktur pelabuhan yang perlu ditingkatkan yaitu fasilitas perbaikan dan pemeliharaan kapal, optimalisasi pengawasan pelabuhan, kelengkapan peralatan bongkar muat, pelayanan kegiatan peti kemas, penetapan alur lalu lintas, dan penataan dermaga. Penelitian ini memberikan masukan bahwa peningkatan infrastruktur pelabuhan khususnya penataan dermaga dan penggantian kapal menjadi penting dalam upaya meningkatkan fungsi layanan kepelabuhan. Dengan demikian, fungsi angkutan laut sebagai moda transportasi dapat diandalkan dan memberikan rasa nyaman bagi pengguna.

Junaid (2019) melakukan penelitian untuk mengidentifikasi daya dukung moda transportasi di Morotai dan merekomendasikan langkah-langkah strategis dalam

mengembangkan pariwisata dalam perspektif moda transportasi lokal. Metode penelitian dilakukan secara deskriptif kualitatif melalui wawancara dan observasi partisipatif dengan metode penentuan sampel menggunakan teknik *purposive sampling*. Hasil penelitian diperoleh bahwa daya dukung transportasi daerah sudah cukup untuk melayani wisatawan asing dan domestik. Namun, dilihat dari eksklusivitas dan pemenuhan harapan wisatawan, moda transportasi yang ada di Morotai harus benar-benar dapat dipenuhi dengan ketersediaan kendaraan. Penelitian ini memberikan masukan bahwa identifikasi daya dukung moda transportasi di kawasan pariwisata harus mempertimbangkan moda transportasi yang nyaman dan aman bagi wisatawan. Selain itu, peningkatan transportasi juga mempertimbangkan aksesibilitas dan konektivitas mulai dari tempat asal menuju kawasan pariwisata.

Upaya peningkatan transportasi dalam mendukung kawasan strategis pariwisata juga dilakukan oleh Budi dan Christina Sitorus. Kedua peneliti tersebut mencoba untuk mengidentifikasi dan menganalisis permasalahan pembangunan kawasan Danau Toba. Pendekatan analisis yang dilakukan menggunakan metode deskriptif kualitatif melalui studi pustaka, literatur, *benchmarking* dan observasi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dukungan transportasi dalam menunjang kawasan pariwisata Danau Toba belum optimal. Hal ini perlu perhatian dan keseriusan baik pemerintah, swasta dan masyarakat.

Peningkatan transportasi tersebut meliputi pembenahan aksesibilitas dan konektivitas dari dan menuju obyek wisata. Selain itu, tata kelola pemerintahan untuk koordinasi antar kementerian/lembaga perlu terus ditingkatkan (Sitorus & Sitorus 2017). Penelitian ini memberikan masukan bahwa perlunya perhatian dan keseriusan para *stakeholder* atau pembuat kebijakan dalam pengembangan transportasi untuk mendukung kawasan pariwisata. Transportasi yang ada dan akan direncanakan harus sesuai dengan

kebutuhan dan memberikan keandalan baik sistem maupun tata kelolanya.

B. Metode Penelitian

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan observasi dan melakukan wawancara kepada beberapa instansi yang berkaitan dengan aktivitas di Pelabuhan Dumai dan Pelabuhan Tanjung Kapal, Rupat seperti Dinas Perhubungan Provinsi Riau dan UPT. Pengelolaan Perhubungan Wilayah I; Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis; PT. Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP) Persero; Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah II Riau; Dinas Pariwisata Provinsi Riau dan Dinas Pariwisata Kabupaten Bengkalis; serta Dinas PUPR Kabupaten Bengkalis dengan jumlah informan yang terlibat sebanyak sepuluh orang. Penentuan narasumber menggunakan teknik *purposive sampling*. Teknik penentuan sampel tersebut menjelaskan pemilihan narasumber berdasarkan pertimbangan atau kriteria tertentu yang telah ditentukan. Kedudukan dan latar belakang seperti pendidikan dan jabatan narasumber merupakan pertimbangan yang dirumuskan oleh peneliti. Selain itu, pertimbangan ketersediaan narasumber menjadi penentu dalam pengambilan sampel. Obyek narasumber lainnya yaitu masyarakat setempat yang tinggal dan berdiam di Pulau Rupat karena mereka memahami kondisi aktual di daerah, khususnya yang berkaitan dengan transportasi di Pulau Rupat. Jumlah narasumber yang mewakili masyarakat setempat berjumlah 10 (sepuluh) orang. Peneliti juga melakukan kajian pustaka terhadap beberapa jurnal/hasil penelitian sebelumnya. Data dan informasi hasil dari wawancara dicatat dan dirangkum secara cermat berbentuk catatan pembahasan oleh peneliti selama penelitian.

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode analisis deskriptif kualitatif berdasarkan hasil observasi atau pengamatan lapangan dan hasil wawancara dengan beberapa narasumber.

Metode ini menggambarkan kondisi faktual yang ada di lapangan dan menjelaskannya sesuai dengan hasil pengamatan dan hasil pembahasan wawancara dengan narasumber (Fu 2011). Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini menempatkan peneliti menjadi pengamat terhadap kejadian yang ada dengan pendekatan secara alamiah dan interpretatif/taksiran (Ritchie, J., & Lewis 2003). Pengalaman dan informasi dari narasumber dan hasil observasi menjadi hal yang sangat penting dalam pendekatan kualitatif (Boog 2005).

C. Hasil dan Pembahasan

Konektivitas menuju kawasan pariwisata Pulau Rupat dipenuhi melalui penyeberangan Pelabuhan Dumai – Pelabuhan Tanjung Kapal, Rupat. Layanan penyeberangan menggunakan kapal *speed boat* dan kapal feri *Roll-On/Roll-Off* (RORO) yang dioperasikan oleh PT. Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP) di pelabuhan Dumai dan pelabuhan Tanjung Kapal, Rupat. Panjang lintasan penyeberangan Dumai – Rupat sejauh 5,6 Km dapat ditempuh dengan waktu 30-40 menit. Kemudian dihubungkan dengan jalan akses lingkaran Rupat sepanjang 97,56 Km menuju kawasan pariwisata Rupat Utara.

1. Kapal Feri RORO yang menyediakan layanan Penyeberangan Dumai – Pulau Rupat

Masyarakat menggunakan kapal RORO untuk menyeberang dari Dumai ke Pulau Rupat dan sebaliknya untuk bekerja, berbelanja, aktifitas sosial, maupun untuk tujuan wisata. Pada waktu tertentu seperti pagi hari dan sore hari, penumpang kapal lebih banyak yang pergi bekerja dengan kapal RORO. Pada saat libur Hari Raya Idul Fitri, Natal, dan Tahun Baru, penggunaan layanan kapal feri meningkat pesat karena banyak masyarakat yang pergi ke Pulau Rupat untuk berwisata. Ada tiga kapal feri yang melayani penyeberangan Dumai – Rupat, yaitu Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Swarna Bengawan, KMP Muria, dan KMP Kakap. KMP Swarna Bengawan

merupakan kapal feri berujung ganda yang ditujukan untuk penggunaan dengan dek kendaraan yang tertutup sebagian. KMP Muria merupakan kapal feri berujung ganda dengan dek kendaraan tertutup dan ruang penumpang yang besar. KMP Kakap merupakan kapal dengan dek tunggal yang sebagian besar terbuka. Informasi spesifikasi dasar kapal feri

tersebut disajikan pada Tabel 1 dan Gambar 1. Analisis pemanfaatannya berdasarkan pemantauan *Automatic Identification System (AIS)* – *Marine Traffic.com* disajikan pada Tabel 2.

Kondisi kapal diinformasikan, beberapa diantaranya sudah berumur dan memerlukan peremajaan. Tindakan pembaharuan kapal

Tabel 1 Kapal Feri yang Beroperasi Menghubungkan Dumai dan Pulau Rupat

Nama	Panjang (m)	Lebar (m)	GT	DWT	Tinggi (m)	Dibuat
KMP Swarna Bengawan	45,0	11,0	213	89	3.00	1997
KMP Muria	39.0	12,0	419	221	3.00	1996
KMP Kakap	28,6	9,5	235	< 100	2.74	1981

Sumber: PT. Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP), 2022



Gambar 1 Kapal Feri yang Melayani Penyeberangan Dumai – Rupat

Tabel 2 Penilaian Pemanfaatan Kapal Feri Dari Dumai ke Pulau Rupat

	KMP Swarna Bengawan	KMP Muria	KMP Kakap
Total jarak yang ditempuh	5.981 nm	7.095 nm	6.102 nm
Mempertahankan kecepatan dalam transit	2,3 knots	3,2 knots	1,9 knots
Analisis Pemanfaatan			
Sedang berlangsung	30%	25%	38%
Menunggu (<i>waiting</i>)	4%	9%	4%
Menganggur (<i>idle time</i>)	28%	29%	29%
Di Pelabuhan	37%	36%	29%

Sumber: *Automatic Identification System (AIS)* - *Marine Traffic.com*, 2024

sangat penting guna memastikan keselamatan dalam pelayaran serta meningkatkan kualitas pelayanan. Di dalam kapal terdapat beberapa pedagang dan pengamen. Izin yang diperlukan bagi mereka hanya diperoleh dari kapten kapal. Tidak ada biaya yang harus dibayarkan untuk berdagang di dalam kapal, namun para pedagang diwajibkan menjaga kebersihan, dan mereka tidak akan mendapatkan asuransi dalam hal terjadi kecelakaan. Feri-feri tersebut sudah tua dengan usia paling muda 26 tahun dan tertua 42 tahun. Usia bukanlah satu-satunya indikator dalam menilai kemampuan dan keberlanjutan sebuah kapal feri. Pengamatan awal kondisi kapal feri ini menunjukkan bahwa feri tersebut dioperasikan dengan standar yang wajar. Namun, kapal feri tersebut sangat membutuhkan penggantian.

Sampai saat ini pemeliharaan dan perbaikan kapal seperti yang dilaporkan oleh operator pelabuhan telah dikurangi hingga sebanyak satu sampai dua kali setiap tahun untuk setiap kapal. Kerusakan kapal yang menyebabkan diperlukannya perbaikan dapat mengganggu layanan penyeberangan. Area labuh pada kedua terminal memiliki desain serupa dan keduanya memiliki kerentanan mekanis dan struktural yang besar (hidrolik dan jembatan penghubung yang dapat diubah-ubah). Biaya menjadi permasalahan utama, namun perencanaan dan desain yang lebih baik

dapat menghilangkan kerentanan ini. Salah satu mitigasi terpenting, yaitu penambahan area labuh pada kedua terminal, akan secara signifikan meningkatkan ketahanan layanan dan secara efektif mengatasi permasalahan inspeksi, pemeliharaan, dan perbaikan di terminal.

2. Kapal Speedboat Milik Swasta

Konektivitas dari Dumai ke Pulau Rupat juga melalui kapal *speedboat* yang melayani penumpang yang dioperasikan oleh perusahaan swasta dan angkutan perorangan (perahu motor) pada Gambar 2 adalah contoh kapal feri penumpang milik swasta. Penumpang yang diangkut oleh perahu-perahu motor ini tidak dihitung dalam jumlah yang disajikan pada Gambar 2. Keamanan dan kondisi kapal-kapal feri swasta ini diatur oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.

3. Jaringan Jalan sebagai Akses di Pulau Rupat

Akses yang menghubungkan Pelabuhan Tanjung Kapal, Rupat menuju kawasan pariwisata Rupat Utara melalui jalan lingkar Rupat sepanjang 97,56 Km. Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber Dinas PUPR Kabupaten Bengkalis, jalan ini memberikan manfaat untuk jalan akses ke seluruh bagian



Gambar 2 Kapal *Speedboat* Penumpang Milik Swasta yang Melayani Penyeberangan Dumai – Rupat

Pulau Rupat termasuk kawasan pariwisata di Rupat Utara. Berikut kutipan wawancara dengan Bapak Rahmad Zulfan (Dinas PUPR Kabupaten Bengkalis):

Pertanyaan:

“Apa manfaat jaringan jalan akses terhadap pengembangan pariwisata Pulau Rupat?”

Jawab:

“...jaringan jalan akses berfungsi memudahkan mobilitas pergerakan dan aksesibilitas di Pulau Rupat...”

Pertanyaan:

“Bagaimana kondisi jaringan jalan di Pulau Rupat?”

Jawab:

“...kondisinya sebagian masih jalan tanah dan rusak berat yang menyebabkan penurunan tingkat layanan, keandalan, dan keamanan konektivitas. Sehingga berdampak pada terhambatnya pemasaran hasil komoditas di Pulau Rupat...”

Jalan akses tersebut memiliki panjang 90,16 Km yang terdiri dari 3 (tiga) ruas yaitu ruas Batu Panjang - Pangkalan Nyirih panjang 52,39 Km, ruas Pangkalan Nyirih - Tanjung Medang panjang 22,58 Km, dan ruas Teluk Kador - Tanjung Medang panjang 15,19 Km. Kondisi Ruas Batu Panjang - Pangkalan Nyirih sebagian besar merupakan perkerasan rigid beton dan kerikil, tetapi sepanjang $\pm$ 14 Km dalam kondisi rusak, pada musim penghujan ruas jalan ini menjadi tergenang air. Ruas Pangkalan Nyirih - Tanjung Medang merupakan jalan menuju kawasan wisata

Pantai Pesona Teluk Rhu dimana sebagian besar merupakan perkerasan rigid beton dan kerikil, jalan ini mengalami kerusakan sepanjang $\pm$ 6,25 Km. Ruas Teluk Kador - Tanjung Medang merupakan jalan menuju kawasan wisata Pantai Tanjung Lapin dan Pantai Pesona Teluk Rhu berupa rigid beton dan tanah, dimana sepanjang $\pm$ 5 Km mengalami kerusakan. Dari tiga ruas jalan akses tersebut kondisi tidak mantap atau rusak berat sepanjang 25,25 Km. Kondisi jalan yang rusak tersebut akan menjadi penghambat dalam mendukung aktivitas ekonomi di sektor pariwisata dan perikanan. Jarak tempuh dari Pelabuhan Tanjung Kapal menuju kawasan wisata Rupat Utara dalam waktu normal ditempuh selama satu jam. Namun, karena kondisi jalan yang rusak dan tidak mantap menyebabkan jarak tempuh menjadi 2,5 jam. Kondisi inilah yang membuat wisatawan berpikir dua kali untuk mengunjungi destinasi wisata di Pulau Rupat. Hal ini juga menjadi penghambat masuknya investasi ke Pulau Rupat sehingga potensi besar yang ada tidak tergarap secara optimal.

4. Kondisi Terminal Feri RORO di Pelabuhan Dumai dan Tanjung Kapal, Rupat

Terminal feri RORO di Dumai dioperasikan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau. Terminal ini memungkinkan layanan antara Dumai dan Pulau Rupat



Gambar 3 Akses Jalan yang menghubungkan Pelabuhan Tanjung Kapal, Rupat menuju kawasan pariwisata Rupat Utara

beroperasi secara terus-menerus. Terminal ini juga memungkinkan layanan penyeberangan dari Dumai ke daerah lain seperti Alai Insit (Pulau Tebingtinggi, Kabupaten Kepulauan Meranti, Provinsi Riau) yang beroperasi dua kali seminggu. Fasilitas utama yang ada saat ini terdiri atas fasilitas berlabuh, jalan akses bagi penumpang dan kendaraan untuk menaiki kapal, fasilitas air, listrik dan telekomunikasi, jembatan timbang, pos jaga dan area parkir kendaraan. Dermaga ini sebagai tempat bersandarnya kapal memiliki tambatan dengan fender, dolphin (baik yang breasting maupun mooring) serta jembatan penghubung yang dapat digerakkan. Struktur dan jembatan membutuhkan pemeliharaan secara rutin yang mengarah pada program perpanjangan usia atau program penggantian. Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber Dinas Perhubungan Provinsi Riau, berikut kutipan wawancara dengan Bapak Riki Arianda (Unit Pelaksana Teknis Pengelolaan Perhubungan Wilayah I Dinas Perhubungan Provinsi Riau):

Pertanyaan:

“Bagaimana kondisi infrastruktur pelabuhan penyeberangan di Dumai?”

Jawab:

“...Secara keseluruhan pelabuhan tidak dalam kondisi baik. Pengerasan jalan, drainase, area penampungan dan manajemen lalu lintas perlu ditingkatkan. Selain itu, kondisi dermaga memiliki tingkat korosi yang tinggi ...”

Pertanyaan:

“Apa saja yang harus dilakukan agar pelabuhan penyeberangan Dumai dapat melayani dengan baik?”

Jawab:

“...yang harus dilakukan yaitu dengan melakukan pembangunan dermaga baru dan penggantian kapal. Selain itu, melakukan renovasi secara menyeluruh terhadap sarana dan prasarana pelabuhan...”

Sementara kondisi yang ada pada terminal feri RORO di Tanjung Kapal Pulau Rupat, lokasi Pelabuhan untuk sisi darat berada di lahan milik Pemerintah Kabupaten Bengkalis, untuk sisi laut berada di lahan milik Pemerintah Provinsi Riau, sedangkan untuk lahan pengembangannya seluas ±4,2 Ha berada di lahan milik Pemerintah Kabupaten Bengkalis. Fasilitas utama yang ada saat ini terdiri atas fasilitas berlabuh, jalan akses bagi penumpang dan kendaraan untuk menaiki kapal, fasilitas air, listrik dan telekomunikasi, pos jaga, terminal penumpang, gedung perkantoran, dan area parkir kendaraan. Fasilitas umum yang ada saat ini terdiri atas fasilitas pengelolaan sampah berupa tempat sampah dan sarana usaha untuk menunjang pelayanan Pelabuhan. Terkait sarana usaha, para pedagang yang menggunakan sarana usaha tidak dikenakan retribusi melainkan hanya perlu mendapatkan izin dari Kepala UPT Pelabuhan Ro-Ro Tanjung Kapal. Desain tambatan dermaga sangat mirip dengan yang ada di Terminal Dumai. Secara keseluruhan



Gambar 4 Kondisi Terminal Feri di Pelabuhan Dumai, Hasil dokumentasi (2023)



Gambar 5 Kondisi Terminal Feri di Pelabuhan Tanjung Kapal Rupert, Hasil dokumentasi (2023)

terminal tidak dalam kondisi baik. Pengerasan jalan, drainase, area penampungan dan manajemen lalu lintas perlu ditingkatkan, dapat dilihat pada Gambar 5. Penumpang yang akan menaiki kapal memiliki kebiasaan untuk menunggu di dalam kendaraannya saat mengantre dan tidak menggunakan ruang tunggu. Pada saat proses penumpang keluar dan masuk kapal, tidak ada pembatas antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, situasi ini cukup berbahaya dan rawan terjadi kecelakaan sehingga perlu dilakukan antisipasi dan pengelolaan.

Pada Gambar 4 menunjukkan bahwa kondisi infrastruktur pelabuhan penyeberangan di Dumai tidak dalam kondisi yang baik. Hasil assesment Dinas Perhubungan Provinsi Riau (2019), kekuatan dermaga dan trestel sebesar 9ton (sedangkan muatan 12ton lebih),

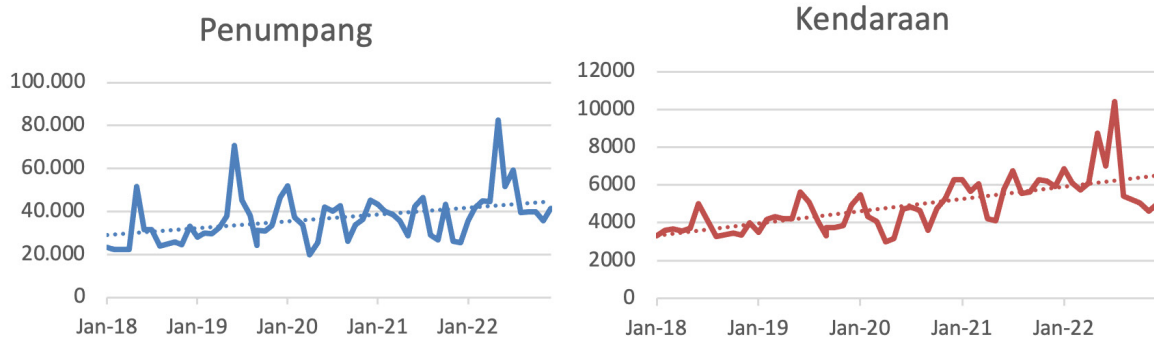
usia dermaga sudah mencapai 15 tahun dan tingkat korosi (karat) yang tinggi. Selain itu, sarana prasarana pelabuhan membutuhkan peningkatan dan pemeliharaan seperti fasilitas berlabuh, jalan akses bagi penumpang dan kendaraan untuk menaiki kapal, fasilitas air, listrik dan telekomunikasi, jembatan timbang, pos jaga dan area parkir kendaraan.

Kondisi hampir sama juga terlihat di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kapal Rupert (Gambar 5), dimana Secara keseluruhan terminal tidak dalam kondisi baik. Pengerasan jalan, drainase, area penampungan dan manajemen lalu lintas perlu ditingkatkan. Pelabuhan penyeberangan tidak memiliki pembatas antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, situasi ini cukup berbahaya dan rawan terjadi kecelakaan.

Tabel 3 Frekuensi Layanan Kapal dan Volume Lalu Lintas Feri RORO
Penyeberangan Dumai ke Pulau Rupert

Tahun	Penumpang	Kendaraan Kecil	Kendaraan Besar/Truk	Tingkat Pertumbuhan		
2018	335.572	44.339	23.031	n/a	n/a	n/a
2019	453.506	51.454	27.041	35,1%	16,0%	17,4%
2020	434.120	54.089	29.531	-4,3%	5,1%	9,2%
2021	425.805	68.361	38.248	-1,9%	26,4%	29,5%
2022	556.018	76.220	32.745	30,6%	11,5%	-14,4%
			Rerata	14,9%	14,8%	10,4%

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Riau, 2023



Sumber : DPPR (2023)

Gambar 6 Volume Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Dumai dan Tanjung Kapal

5. Frekuensi Layanan Kapal dan Volume Lalu Lintas Feri RORO Penyeberangan Dumai ke Pulau Rupat

Tabel 3 menyajikan frekuensi layanan kapal feri RORO tahunan penumpang dan kargo serta tingkat pertumbuhannya. Pada Tabel 3 tersebut menunjukkan bahwa frekuensi layanan kapal feri RORO penyeberangan Dumai ke Pulau Rupat mengalami pertumbuhan yang stabil selama lima tahun terakhir dengan rata-rata tingkat pertumbuhan 10% sampai dengan 15%. Gambar 6 menampilkan total volume yang diangkut dan dikonfirmasi menunjukkan pertumbuhan ini berdampak pada semua bentuk lalu lintas kapal feri. Pertumbuhan dari bulan Januari 2018 sampai bulan November 2022 tercatat sebesar 10,74% pertahun untuk penumpang dan 5,8% pertahun untuk kendaraan. Pertumbuhan ini jauh lebih besar dari

pertumbuhan penduduk yang sebesar 4,6%. Ini artinya pertumbuhan demand penumpang dan kendaraan yang menggunakan RORO tumbuh secara signifikan sebesar 65%. Pada Gambar 6 tersebut menunjukkan variabilitas volume penumpang sepanjang tahun. Dilihat dari grafik pada gambar tersebut, tampak di Bulan Mei di beberapa tahun terakhir (bertepatan dengan Hari Raya Idul Fitri) yang mengakibatkan tingginya volume lalu lintas kapal feri.

Feri penyeberangan Dumai – Rupat merupakan infrastruktur penting, dan volume kargo dan penumpang terus meningkat. Akan tetapi, investasi pemeliharaan pada layanan atau infrastruktur pendukung belum memadai. Belum terdapat investasi untuk kapasitas baru. Kurangnya investasi tampaknya menyebabkan penurunan tingkat layanan, keandalan, dan keamanan konektivitas. Keluhan terlihat jelas



Gambar 7 Volume Antrian Kendaraan di Pelabuhan Dumai dan Tanjung Kapal, Rupat

Tabel 4 Kapasitas Muatan dan Penumpang Kapal Feri RORO
Penyeberangan Dumai ke Pulau Rupat

Nama Kapal Feri	Panjang (meter)	Lebar (meter)	Lane Dek Utama	Panjang Dek Utama	Est. Lane Meter Dek Utama	Penumpang
KMP Swarna Bengawan	45,0	16,0	5,0	41,0	205,0	175
KMP Muria	39,0	12,0	4,0	36,0	144,0	300
KMP Kakap	28,6	9,5	3,0	26,0	78,0	85
TOTAL					427,0	560

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Riau, 2023

terkait tingkat pelayanan, terutama lamanya truk harus menunggu untuk menyeberang selama tiga jam (waktu libur hari sabtu dan minggu) dan 6-8 jam (saat libur Hari Raya Idul Fitri, Natal, dan Tahun Baru). Antrian kendaraan mencapai ± 1 Km jika pada hari libur terlihat jelas di terminal Tanjung Kapal di Pulau Rupat, lihat Gambar 7.

Pada tahun 2023 kebutuhan pengangkutan muatan yang melintasi Dumai ke Pulau Rupat dipenuhi oleh tiga kapal feri RORO yang dioperasikan PT ASDP. Ketiga kapal feri dalam beroperasi secara kemampuan kurang memenuhi permintaan saat ini dan di masa depan. Pada Tabel 4, layanan Kapal Feri RORO Penyeberangan Dumai ke Pulau Rupat memiliki total kapasitas lane meter sepanjang 427 *lane meter* dan kapasitas penumpang sebanyak 560 orang. Dari data ini, kapasitas rute dapat ditentukan dari banyaknya pelayanan yang dapat dioperasikan setiap hari oleh kapal feri tersebut.

Dari kunjungan lapangan diketahui bahwa sebanyak 8 (delapan) layanan dalam satu hari dioperasikan oleh setiap feri pada siang hari. Jarak penyeberangan yang pendek, perairan yang terlindungi dan fokus pada angkutan barang menunjukkan bahwa peningkatan kapasitas secara signifikan dapat dilakukan dengan menambahkan pengoperasian layanan di malam hari. Namun, keselamatan menjadi perhatian dalam layanan tersebut terutama ketika rute tersebut melintasi area pelabuhan yang sibuk.

Kapasitas penumpang harian sebanyak 4.480 orang saat ketiga feri beroperasi. Jumlah

ini sudah cukup untuk menampung seluruh penumpang yang ingin menyeberang kapan saja. Permasalahan kapasitas dapat muncul ketika feri mengalami kerusakan dan harus dilakukan pemeliharaan atau perbaikan.

Untuk kargo, dengan asumsi delapan perjalanan per hari untuk semua kapal feri, kapasitas pelayanannya adalah sebesar 3.416 lane meter per hari. Pengurangan jumlah kapal feri ketika dilakukan perbaikan atau pemeliharaan dapat mengurangi kapasitas harian menjadi 2.792, 2.264, atau 1.776 *lane meter* per hari. Berdasarkan hasil analisis ini, pada beberapa periode dalam setahun, waktu tunggu antrean akan melebihi satu hari.

Kapal pada umumnya membutuhkan lebih banyak perawatan seiring dengan bertambahnya usia kapal. Lamanya waktu kapal tidak beroperasi untuk kepentingan pemeliharaan juga bertambah. Usia feri-feri ini cukup tua, sehingga suku cadangnya semakin sulit diperoleh, hal ini menyebabkan lama waktu untuk perbaikan semakin sulit diprediksi. Jika volume lalu lintas tetap sama, periode dimana terjadi keterlambatan/penundaan dan lamanya keterlambatan/penundaan akan bertambah dalam beberapa tahun ke depan.

Kondisi tersebut menyebabkan pelayanan yang ada saat ini, nampaknya belum memadai bagi penumpang dan pengguna kargo. Selain itu, karena kargo mengalami penundaan yang signifikan sehingga menambah biaya logistik dan membuat akses ke pasar menjadi kurang dapat diandalkan; layanan tersebut tidak memadai untuk mendukung pertumbuhan

ekonomi di Pulau Rupat.

Berikut kutipan wawancara dengan Bapak Riki Arianda (Unit Pelaksana Teknis Pengelolaan Perhubungan Wilayah I Dinas Perhubungan Provinsi Riau) dan Bapak Joni (PT. Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP) Persero):

Pertanyaan:

“Apakah kapasitas dermaga dan kapal RORO penyeberangan di Pelabuhan Dumai ke Rupat mampu melayani penumpang dan barang?”

Jawab:

“...kondisi saat ini baik pelabuhan penyeberangan dan jumlah kapal belum mampu melayani penumpang dan barang dari Dumai menuju Rupat...”

Hasil wawancara dengan UPT. Pengelolaan Perhubungan Wilayah I Dinas Perhubungan Provinsi Riau dan PT. Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP) Persero, antrean dapat terjadi di terminal (dan di luar terminal pada jalan penghubung) karena lebih banyak penumpang dan kendaraan yang ingin menyeberang dari Dumai dan Pulau Rupat (atau sebaliknya) dibandingkan dengan kapasitas kapal feri untuk mengangkut penumpang dan kendaraan tersebut. Keberadaan antrean menegaskan bahwa volume dibatasi oleh kapasitas layanan yang tersedia, ada lebih banyak penumpang dan kendaraan yang ingin menggunakan feri namun tidak terlayani atau tertunda. Mungkin jumlah wisatawan akan lebih besar yang ingin mendatangi Pulau Rupat untuk berakhir pekan jika terdapat layanan yang lebih dapat diandalkan.

Kapasitas layanan bergantung pada faktor ukuran kapal feri yang menyediakan layanan dan jumlah penyeberangan yang dilakukan setiap hari, minggu atau bulan oleh kapal feri yang menyediakan layanan. Selain itu, kapal feri beroperasi dan berhenti dari layanan karena memerlukan perbaikan dan pemeliharaan. Jika layanan dikurangi menjadi dua kapal feri karena dilakukannya inspeksi, pemeliharaan atau perbaikan, kelebihan permintaan terhadap pasokan yang menyebabkan antrean dapat terjadi. Tanpa

penambahan kapasitas, antrean akan terus ada dan akan terus berlanjut bahkan dengan tanpa adanya pertumbuhan volume penumpang dan kendaraan.

6. Langkah Strategis dalam Peningkatan Transportasi di Pulau Rupat

Antrean panjang kendaraan pribadi dan berbagai jenis truk untuk masuk ke dalam kapal feri yang berangkat dari dan menuju Pulau Rupat disebabkan oleh permintaan (demand) yang bervariasi sepanjang tahunnya akibat peristiwa musiman seperti hari raya keagamaan, dan liburan sekolah. Hasil observasi di lapangan dan berdasarkan data survei lalu lintas harian di pelabuhan, menginformasikan pada jam sibuk, kapasitas kapal feri tidak mencukupi untuk mengangkut penumpang dan kendaraan dari dan menuju Pulau Rupat sehingga harus menunggu jadwal keberangkatan kapal feri selanjutnya. Kapal-kapal feri yang digunakan saat ini berusia lebih tua dari rata-rata, bahkan mendekati usia maksimum desain kapal. Usia kapal feri yang cukup tua ini membuat suku cadangnya semakin sulit ditemukan sehingga semakin lama waktu untuk perbaikan. Di sisi lain, Ketika salah satu kapal feri sedang dalam masa pemeliharaan, kapal feri yang tersisa untuk beroperasi tidak memiliki kapasitas yang cukup untuk mengangkut penumpang dan kendaraan dari/ke Kota Dumai dan Pulau Rupat.

Akses jalan penghubung dari pelabuhan menuju destinasi wisata Rupat Utara yaitu jalan lingkar Rupat kondisinya saat ini rusak berat berupa kerikil dan tanah. Hal ini mengakibatkan jarak tempuh dari Pelabuhan Tanjung Kapal menuju kawasan wisata Rupat Utara dalam menjadi 2,5 jam (waktu normal dapat ditempuh 1 jam). Berdasarkan info narasumber dari Dinas pariwisata Kabupaten Bengkalis, kondisi tersebut menjadi salah satu alasan wisatawan enggan berkunjung ke Pulau Rupat karena lamanya perjalanan dan cenderung membosankan.

Kondisi faktual tersebut memerlukan langkah antisipatif bagi pembuat kebijakan (*stakeholders*) dalam peningkatan transportasi di Pulau Rupert yaitu (1.) menyediakan kapal feri yang cukup dengan kemampuan yang ditingkatkan dan memastikan kapal feri dioperasikan dengan andal, aman, dan efektif; (2.) memastikan terminal kapal feri memiliki ruang tunggu yang memadai untuk kendaraan pribadi, truk, bus dan penumpang. Hal ini dapat mengurangi potensi keterlambatan atau penundaan yang terjadi akibat lamanya kegiatan bongkar muat; (3.) memastikan jumlah tempat berlabuh kapal feri sesuai dengan jumlah kapal feri dan dapat diandalkan untuk memastikan layanan kapal feri tidak pernah tertunda atau terganggu; (4.) memastikan antrean dan akses ke terminal kapal feri tidak pernah mengalami kemacetan, mendorong pengembangan jalan lingkar Pulau Rupert dan persimpangan untuk menyediakan akses menuju terminal dan memaksimalkan penggunaan kapasitas dan kemampuan feri sebaik-baiknya.

D. Simpulan

Pulau Rupert yang telah ditetapkan sebagai kawasan strategis pariwisata nasional memerlukan peningkatan infrastruktur transportasi. Pertumbuhan pengguna jasa transportasi, baik penumpang maupun kendaraan yang menggunakan jasa penyeberangan RORO Dumai - Rupert sebesar 10,74% pertahun untuk penumpang dan 5,8% pertahun untuk kendaraan, lebih besar dari pertumbuhan penduduk Pulau Rupert sendiri. Ini berarti kebutuhan (*demand*) yang tinggi terhadap layanan transportasi menjadi sebesar 65%. Transportasi menjadi unsur yang harus menjadi perhatian bagi pemangku kepentingan dalam pengembangan pariwisata di Pulau Rupert.

Kondisi yang ada saat ini, menunjukkan Pulau Rupert membutuhkan upaya secara optimal dalam peningkatan transportasi yaitu pembenahan moda angkutan penyeberangan, pembenahan sarana dan prasarana pelabuhan,

dan peningkatan jalan akses. Konektivitas kawasan wisata Pulau Rupert masih bergantung pada angkutan penyeberangan. Moda transportasi yang ada masih mengandalkan layanan kapal feri. Sehingga penelitian ini merekomendasikan langkah-langkah strategis berupa peningkatan layanan melalui pembangunan dermaga baru di Dumai dan Tanjung Kapal, Rupert, penggantian kapal feri, renovasi bangunan gedung terminal beserta fasilitasnya untuk memastikan keandalan dan daya tahan terminal dan mampu mengatasi potensi trafik masa depan. Selain itu, perlu peningkatan jalan akses dari pelabuhan menuju kawasan wisata Rupert Utara yang menjadi destinasi wisata.

Langkah-langkah strategis dilakukan dalam rangka penguatan Pulau Rupert sebagai kawasan strategis pariwisata nasional. Tindak lanjut hasil penelitian tersebut diharapkan pembuat kebijakan (*stakeholders*) perlu bersinergi dalam merencanakan program dan kegiatan pembangunan infrastruktur di Pulau Rupert. Perencanaan program dan kegiatan dapat diperkuat dengan melakukan analisis kebutuhan (*demand analysis*) bagi wisatawan dan masyarakat sekitar yang dapat diwujudkan dalam pengelolaan transportasi pariwisata. Sebab, daya dukung transportasi di suatu wilayah akan berpengaruh terhadap keamanan dan kenyamanan wisatawan, serta lama tinggal bagi wisatawan yang datang ke Pulau Rupert. Dengan kata lain, eksistensi moda transportasi sebagai bagian dari konektivitas menjadi penting dalam pengembangan pariwisata.

E. Daftar Pustaka

- Aderamo, A. J., & S. A. Magaji. (2010). "Rural Transportation and the Distribution of Public Facilities in Nigeria: A Case of Edu Local Government Area of Kwara State." *Journal of Human Ecology* 29(3), 171–79.
- Boog, B (2005). "Qualitative Research Practice." *Journal of Social Intervention: Theory and Practice* 14(2), 47.

- DPPR (2023) Dinas Perhubungan Provinsi Riau.
- Fu, (2011). "Designing Qualitative Research." *Organization Management Journal* 8(3), 193–95.
- Ghifari, R,A & Ahyudanari, E (2021). "Analisis Transportasi Seaplane Terhadap Konektivitas Antar Pulau Di Kabupaten Halmahera Selatan." *Jurnal Teknik ITS* 10(2).
- Ghofur, A. (2014). "Problematika Pembangunan Pulau Terluar dan Pemberdayaan Masyarakat di Kecamatan Rupa Utara. Kabupaten Bengkalis. Toleransi: Media Komunikasi Umat Beragama" 6(1), 59–80.
- Junaid, I. (2019). "Penguatan Moda Transportasi Lokal Dalam Mendukung Kabupaten Pulau Morotai Sebagai Destinasi Wisata Unggulan." *Jurnal Wilayah dan Lingkungan* 7(1), 14.
- Khadaroo, J, & Seetanah, B (2007). "Transport Infrastructure and Tourism Development." *Annals of Tourism Research* 34(4), 1021–32.
- PPRI (2011) Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Pariwisata Nasional Tahun 2020-2025.
- Pradana, Budiman, A, & Sunarya, B. (2019). "Pemodelan Bangkitan Pergerakan Transportasi Kota Cilegon." *Jurnal Fondasi* 8(2), 142–50.
- Puriningsih, (2022). "Kebutuhan Infrastruktur Pelabuhan Sorong Untuk Mendukung Poros Maritim Dunia." *Warta Penelitian Perhubungan* 34(1), 45–52.
- Ritchie, J., Ormston, R., Mc Naughton Nicholis C., & Lewis, J. (2003). "Qualitative Research Practice: A Guide for Social Science Students and Researchers . Sage Publications, London
- Sharpley, (2002). "Rural Tourism and the Challenge of Tourism Diversification: The Case of Cyprus." *Tourism Management* 23(3), 233–44.
- Sitorus, C N, & Sitorus. (2017) "Peran Transportasi Dalam Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba." *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik* 4(1), 9.
- Wibowo, S, Adi, P, & Ma'rif, S (2014). "Alternatif Strategi Pengembangan Desa Rahtawu Sebagai Daya Tarik Wisata di Kabupaten Kudus." *Jurnal Wilayah dan Lingkungan* 2(3), 245.

