

Pengembangan Dermaga Pelabuhan Karimun Jawa Untuk Mendukung Kegiatan Pariwisata

Quay Developing Program in Karimun Jawa Port to Supporting Tourism Activities

Teguh Himawan dan Erna Mei Lestari

Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan Badan Litbang Perhubungan
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
email: t_himawan@yahoo.com

Naskah diterima 08 Agustus 2016, diedit 16 Oktober 2016, dan disetujui terbit 30 November 2016

ABSTRAK

Karimun Jawa memiliki luas 111.625 Ha meliputi 27 pulau, sejak tanggal 15 Maret 2001, Karimun Jawa ditetapkan oleh Pemerintah Jepara sebagai Taman Nasional. Berlayar menuju Karimun Jawa terkadang tertahan karena cuaca yang kadang tidak bersahabat, cuaca buruk, dan infrastruktur yang belum memadai menjadi kendala bagi wisatawan yang akan berkunjung. Sulitnya akses dan mahalnya ongkos ke Karimun Jawa juga menyebabkan tingkat kunjungan wisatawan belum optimal hingga saat ini, sehingga dibutuhkan penelitian pengembangan dermaga yang ideal dalam rangka upaya peningkatan pelayanan dan kegiatan pariwisata di Pelabuhan Karimun Jawa, data eksisting meliputi data dermaga Pelabuhan Karimun Jawa yang dianalisis dengan metode Berth Occupancy Ratio (BOR). Berdasarkan hasil perhitungan analisis Berth Occupancy Ratio (BOR) di Dermaga Legon Bajak sebesar 85,63%, artinya BOR diatas 70%, hal ini disebabkan berthing time-nya tinggi karena kapal harus menginap di dermaga untuk penyesuaian cuaca yang terkadang ombak mencapai 3 meter, dan pelabuhan pangkalan untuk juga berada di Karimun Jawa. Pengembangan Dermaga Legon Bajak dalam rencana jangka pendek belum diperlukan perluasan dermaga, namun diperlukan pengaturan sandar kapal. Berth Occupancy Ratio (BOR) di Dermaga Perintis sebesar 23,98%, artinya BOR dibawah 70%, sehingga tidak perlu perluasan dermaga, karena masih dibawah standar normal. Hal ini disebabkan masih sedikitnya volume kapal yang sandar di Dermaga Perintis.

Kata kunci: dermaga, pelabuhan, pariwisata, Karimun Jawa

ABSTRACT

Karimun Jawa is covering 111.625 ha area and consists of 27 islands. Since March, 15 2001, Jepara local government set Karimun Jawa as a national park. But there are obstacles when visitors want to visit Karimun Jawa, such as bad weather and lack of infrastructure. Besides that, hard access and expensive budgets are other obstacles. All the obstacles make Karimun Jawa has just visited by little amount of visitors until this day. To overcome these problems, it needs a study to developing an ideal quay in order to improving services and tourism activity in Karimun Jawa Port. Existing data of Karimun Jawa Port will be analyzed using Berth Occupancy Ratio (BOR) at Legon Bajak Quay and the score is 85, 63 %. If the BOR score is over 70 % means that the quay still has a high berthing time because a ship has to stay overnight in the quay to adjust with surrounding weather which sometimes 3 meters wave at the sea. This port should also have a terminal bay. In short term development plan, Legon Bajak Quay doesn't need a larger area, but it needs a good timing in landing a ship. In the other hands, Perintis Quay has 23, 98 % BOR score, it means that a quay with an under 70 % BOR score doesn't need a quay expansion, because it still below normal standard. This thing happens because Perintis Quay has a small amount of docking ships.

Keywords: quay, port, tourism, Karimun Jawa

PENDAHULUAN

Karimun Jawa, pulau yang memiliki julukan Pulau Liburan, The Paradise of Java, dan Caribbean van Java merupakan sebuah pulau yang eksotik dengan pesona wisata taman laut yang mulai banyak dikunjungi oleh wisatawan lokal dan mancanegara. Secara geografis, Karimun Jawa terletak di perairan Laut Jawa, utara Jepara, Jawa Tengah antara 5° 40' - 5° 57' LS dan 110° 4' - 110° 40' BT. Kepulauan ini terdiri dari 27 pulau yang termasuk dalam Kabupaten Jepara, Jawa Tengah. Luas daratan ±7.033 hektare dan perairan ±104.592 hektare yang jaraknya ±45 mil laut dari Kota Jepara atau ±60 mil laut dari Semarang, dengan jumlah penduduk lebih dari 9.106 jiwa di lima pulau yang berpenghuni. Ada tiga suku utama yang menghuni Karimun Jawa yaitu suku Jawa, Bugis, dan Madura. Mayoritas dari suku-suku tersebut sebagai nelayan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Kehutanan No. 123/Kpts-II/1986 tanggal 9 April 1986. Kemudian melalui Surat Menteri Kehutanan No.161/Menhut-II/1988 tanggal 23 Februari 1988, kawasan tersebut dinyatakan sebagai taman nasional. Kawasan Karimun Jawa pada awalnya merupakan kawasan Cagar Alam Laut Setelah itu, melalui SK Menteri Kehutanan No.78/Kpts-II/1999, tanggal 22 Februari 1999 ditetapkan sebagai taman nasional dengan nama Taman Nasional Karimun Jawa. Taman Nasional Karimun Jawa memiliki luas 111.625 Ha meliputi 27 pulau, dan sejak tanggal 15 Maret 2001, Karimun Jawa ditetapkan oleh

Pemerintah Jepara sebagai Taman Nasional. Yang menarik selain keindahan pulaunya, Karimun Jawa merupakan rumah bagi terumbu karang, hutan bakau, hutan pantai, serta hampir 400 spesies fauna laut, di antaranya 242 jenis ikan hias, dan fauna langka yang berhabitat disini adalah Elang Laut Dada Putih, penyu sisik, dan penyu hijau. Sedangkan tumbuhan yang menjadi ciri khas Taman Nasional Karimun Jawa yaitu dewa daru (*Crystocalyx macrophylla*) yang terdapat pada hutan hujan dataran rendah. Keindahan ini menjadikan Karimun Jawa sebagai salah satu destinasi pariwisata bagi wisatawan domestik dan mancanegara, ini bisa terlihat dari data kunjungan wisatawan domestik dan mancanegara dari tahun ke tahun meningkat, untuk kunjungan wisatawan nusantara tahun 2014 sebanyak 70.617, dan wisatawan mancanegara tahun 2014 sebanyak 8.669.

Menuju Karimun Jawa, bisa melalui jalan darat, laut, maupun udara. Titik start point jika ingin menggunakan transportasi laut bisa melalui Semarang, atau Jepara. Tersedia Kapal Motor Cepat

(KMC) Kartini 1, Kapal Motor Cepat (KMC) Express Bahari, dan Kapal Feri Siginjai. Kapal Feri Siginjai menyediakan ruang untuk mengangkut sepeda motor, mobil, dan truk. Untuk mencapai Karimun Jawa dibutuhkan waktu perjalanan sekitar 4,5 jam dari Pantai Kartini, Jepara.

Berlayar menuju Karimun Jawa terkadang tertahan karena cuaca yang kadang tidak bersahabat, cuaca buruk, dan infrastruktur yang belum memadai menjadi kendala bagi wisatawan yang akan berkunjung. Sulitnya akses dan mahalnya ongkos ke Karimun Jawa juga menyebabkan tingkat kunjungan wisatawan belum optimal hingga saat ini. Tetapi, belum lama ini Pemprov melalui Dinas Kebudayaan dan Pariwisata (Dinbudpar) Jateng mengusulkan untuk ada upaya perbaikan dermaga Karimun Jawa. Pada waktu tertentu, terutama memasuki musim barat, ombak di perairan Karimun Jawa bisa lebih dari dua meter. Sehingga, apabila dermaga diperdalam dan mampu disandari kapal besar tentu akan bisa meningkatkan jumlah wisatawan yang datang. Suratno menyampaikan, perbaikan dan pengembangan tidak cukup hanya pada persoalan infrastruktur semata. Untuk lebih banyak menarik wisatawan asing datang ke Karimun Jawa, ada sektor non fisik yang perlu digarap, yakni mengenai kebersihan lingkungan Karimun Jawa. Persoalan utama ketidakefektifan pariwisata Karimun Jawa karena penyediaan infrastruktur dasar tidak terpenuhi. Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo meminta Menteri Perhubungan Ignasius Jonan untuk lebih meningkatkan pembangunan infrastruktur perhubungan di wilayah Jawa Tengah. Jonan diminta untuk membangun sebuah pelabuhan besar untuk menampung wisatawan di Pulau Karimun Jawa, Kabupaten Jepara. Tujuan dari Penelitian ini adalah menganalisis mengenai pengembangan dermaga yang dalam rangka upaya peningkatan pelayanan dan kegiatan pariwisata di Pelabuhan Karimun Jawa.

METODE

Penelitian ini diawali dengan menginventarisasi pasal-pasal yang berkenaan dengan jaringan pelayanan, sarana dan prasarana transportasi laut sesuai Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Renstra Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif RI Peraturan Daerah dan Keputusan Menteri dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Berdasar pada Undang Undang No. 10/2009 tentang Pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, Pemerintah, dan Pemerintah Daerah.

Kepariwisataan adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha. Industri Pariwisata adalah kumpulan usaha pariwisata yang saling terkait dalam rangka menghasilkan barang dan/atau jasa bagi pemenuhan kebutuhan wisatawan dalam penyelenggaraan pariwisata.

Kawasan Strategis Pariwisata adalah kawasan yang memiliki fungsi utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata yang mempunyai pengaruh penting dalam satu atau lebih aspek, seperti pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, pemberdayaan sumber daya alam, daya dukung lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan. Penetapan kawasan strategis pariwisata dilakukan dengan memperhatikan aspek:

- Sumber daya pariwisata alam dan budaya yang potensial menjadi daya tarik pariwisata;
- Potensi pasar;
- Lokasi strategis yang berperan menjaga persatuan bangsa dan keutuhan wilayah;
- Perlindungan terhadap lokasi tertentu yang mempunyai peran strategis dalam menjaga fungsi dan daya dukung lingkungan hidup;
- Lokasi strategis yang mempunyai peran dalam usaha pelestarian dan pemanfaatan aset budaya;
- Kesiapan dan dukungan masyarakat; dan
- Kekhususan dari wilayah.

Dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan kepariwisataan Pemerintah melakukan koordinasi strategis lintas sektor pada tataran kebijakan, program, dan kegiatan kepariwisataan. Koordinasi strategis lintas sektor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- Bidang pelayanan kepabeanan, keimigrasian, dan karantina;
- Bidang keamanan dan ketertiban;
- Bidang prasarana umum yang mencakupi jalan, air bersih, listrik, telekomunikasi, dan kesehatan lingkungan;
- Bidang transportasi darat, laut, dan udara; dan
- Bidang promosi pariwisata dan kerja sama luar negeri.

Ketentuan mengenai koordinasi strategis bidang transportasi darat, laut, dan udara dilakukan dengan instansi pemerintah di bidang perhubungan dalam hal:

- Peningkatan jalur dan frekuensi penerbangan maskapai asing dan maskapai nasional dari

sumber utama pasar wisatawan mancanegara;

- Peningkatan kualitas sarana bandara, terminal bus, stasiun kereta api, dan pelabuhan laut yang memenuhi *International Ship and Port Security Code (ISPS Code)*;
- Peningkatan kenyamanan sarana transportasi;
- Keterpaduan moda transportasi;
- Ketersediaan pelayanan transportasi perintis; dan
- Ketersediaan rambu/petunjuk perjalanan menuju daya tarik wisata dan destinasi pariwisata.

Fokus pembangunan pariwisata Provinsi Jawa tengah diarahkan untuk pengembangan destinasi pariwisata, pemasaran pariwisata, industri pariwisata, dan kelembagaan kepariwisataan. Posisi Jawa Tengah dalam RIPPARNAS memiliki 4 destinasi pariwisata nasional yaitu:

- Destinasi Borobudur – Yogya dan sekitarnya;
- Destinasi Semarang – Karimun Jawa dan sekitarnya;
- Destinasi Solo – Sangiran dan sekitarnya;
- Destinasi Nusakambangan – Pangandaran dan sekitarnya.

Secara administrasi pemerintahan Karimun Jawa merupakan sebuah kecamatan dari Kabupaten Jepara yang terdiri dari tiga desa yaitu desa Karimun Jawa, Kemojan, dan Parang. Karimun Jawa memiliki spot lokasi wisata seperti Pulau Gosong, Pulau Tanjung Gelam, Spot Gosong Cemara, Pulau Kecil, Pulau Cemara Kecil, dan Pantai Tanjung Gelam. Aktivitas wisata di Karimun Jawa sangat beragam seperti diving, snorkeling, fishing, sunrise/sunset, berenang dengan hiu, barbecue, cycling, photography, outbond/games, entertainment, and relax.

Aksesibilitas dari dan ke Karimun Jawa dapat ditempuh dengan pelayaran, dan penerbangan. Pelayaran menggunakan KM. C. Kartini, KM. Bahari, Kapal Ferry Siginjau dan beberapa pelayaran lokal. Penerbangan menggunakan Susi Air dengan landasan pacu Bandara Dewadaru. Fasilitas penginapan di Karimun Jawa terdapat 27 penginapan terdiri dari hotel, resort, dan homestay. Kreativitas masyarakat Karimun Jawa seperti produk cinderamata seperti tasbih 3 warna (dewadaru, kalimasada, setigi), tongkat kepala naga, tongkat komando, dan keris, produk makanan seperti ikan asin kemasan dan biji mete, dan kesenian tradisional. Wisata religi dan budaya di Karimun Jawa seperti makam Sunan Nyamplungan (Syeh Amir Hasan) penyebar Islam pertama di Karimun Jawa, dipercaya sebagai putera Sunan Muria. Berdasarkan studi literatur atau studi pustaka dan wawancara, disusun suatu konsep jaringan pelayanan, sarana dan

prasarana transportasi laut dalam mendukung pengembangan pariwisata di wilayah Karimun Jawa. Yang kemudian, konsep tersebut akan disandingkan dengan kondisi faktual di lapangan untuk mendapatkan jaringan pelayanan, sarana dan prasarana transportasi laut yang ideal guna mendukung pengembangan pariwisata di Karimun Jawa. 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 Karimun Jawa mengenai jaringan pelayanan, sarana dan prasarana transportasi laut dalam menunjang kepariwisataan di Karimun Jawa. Informasi primer berkaitan secara langsung dengan kinerja jaringan pelayanan, sarana dan prasarana transportasi laut di Karimun Jawa dalam mendukung kegiatan kepariwisataan dan tingkat kepentingan suatu atribut yang mendorong responden dalam menggunakan moda transportasi laut. Sedangkan data sekunder mencakup informasi-informasi yang berkaitan dengan jaringan pelayanan, sarana dan prasarana transportasi laut dan kepariwisataan di Karimun Jawa, seperti:

- 1) Jaringan pelayanan, sarana dan prasarana transportasi laut yang ada di Karimun Jawa;
- 2) Daerah-daerah wisata yang menjadi tujuan kunjungan wisatawan di Karimun Jawa;
- 3) Jumlah kunjungan wisatawan di Karimun Jawa berdasarkan daerah tujuan wisata;
- 4) Jumlah kunjungan wisatawan di Karimun Jawa berdasarkan penggunaan moda transportasi;
- 5) Jumlah kunjungan kapal di Karimun Jawa;
- 6) Kebijakan pengembangan jaringan pelayanan, sarana dan prasarana transportasi laut;
- 7) Kebijakan pengembangan pariwisata di Karimun Jawa;
- 8) Kapasitas angkutan laut di Karimun Jawa.

Pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu penyebaran kuesioner dan studi kepustakaan atau literatur. Lokasi survei penelitian ini yaitu Pelabuhan Karimun Jawa, objek wisata, dan lokasi-lokasi outlet atau pintu masuk/keluar wisatawan melalui moda laut di Karimun Jawa.

Data dan informasi primer dianalisa dengan metode analisis *Berth Occupancy Ratio* (BOR). Metode ini bertujuan untuk menghitung jumlah kunjungan kapal dalam sehari, ukuran rata-rata kapal yang berlabuh, jumlah muatan kapal rata-rata yang beroperasi dan lama melakukan bongkar maupun muat barang dan orang. Rumus *Berth Occupancy Ratio* (BOR) adalah sebagai berikut:

$$BOR = \frac{\sum (L + 5) \times WT}{(d \times H)} \dots \dots \dots (1)$$

dimana:

L = Panjang kapal (m)

WT = Waktu tambat (Jam)

d = Panjang dermaga (m)

H = Jumlah hari yang tersedia

$$d = (n \times L) + ((n - 1) \times 15) + (2 \times 25) \dots \dots (2)$$

dimana:

d = Panjang dermaga (m)

L = Panjang kapal (m)

n = Jumlah kapal yang bertambat

Melihat kelayakan ukuran dermaga saat ini melalui tingkat pemanfaatan dermaga yang dilihat berdasarkan ukuran kapal dan jumlah kunjungan kapal dalam satu hari. Sedangkan untuk melihat kelayakan fasilitas-fasilitas darat pelabuhan berdasarkan parameter yang ada. Tingkat pemanfaatan dermaga dapat dilihat dari data jenis kapal dan jumlah kapal yang berkunjung, sehingga dapat ditentukan kelayakan ukuran dermaga Pelabuhan Karimun Jawa.

Dari data fasilitas darat pelabuhan dapat ditentukan daya tampung dan kapasitas orang maupun barang tiap bangunan. Untuk mengukur tingkat keberhasilan penyelenggaraan transportasi laut, sebagai instrumen perencanaan untuk menggambarkan kondisi yang dicapai dimasa datang serta sebagai instrumen pemantauan atau monitoring dan evaluasi pelayanan untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat orang/barang di Pelabuhan Karimun Jawa dengan melihat kinerja pelabuhan. Pengertian kinerja pelabuhan adalah hasil kerja terukur dari prestasi atau tingkat keberhasilan yang dicapai pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utilisasi pemakaian alat dalam periode waktu dengan satuan tertentu. Sedangkan Standar Kinerja Pelayanan Operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator Terminal/Pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhan termasuk dalam persediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.

Kinerja pelayanan operasional adalah hasil kerja terukur yang dicapai pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utilisasi fasilitas dan peralatan, dalam periode waktu dan satuan tertentu. Indikator Kinerja Pelayanan Operasional adalah variabel-variabel pelayanan, penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan. Waktu pelayanan di tambatan di Pelabuhan meliputi *Not Operation Time* (NOT) adalah waktu tidak kerja yang direncanakan selama kapal berada di tambatan termasuk waktu istirahat, waktu menunggu buruh dan waktu menunggu lepas tambat kapal, dinyatakan dengan jam; *Effective time* (ET)/*Operation Time* (OT) yaitu waktu real yang diergunakan untuk

melakukan kegiatan bongkar muat (jam); *Idle Time* (IT) yaitu jumlah jam kerja yang tidak terpakai selama bongkar muat di tambatan tidak termasuk waktu istirahat (jam); *Berth Working Time* (BWT) adalah jumlah jam kerja bongkar muat yang tersedia selama kapal di tambatan, tidak termasuk waktu istirahat; *Berth Time* (BT) adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak kapal ikat tali sampai lepas tali di tambatan; *Turn Round Time* (TRT) adalah jumlah jam selama kapal berada di pelabuhan yang terhitung sejak kapal tiba di lokasi lego jangkar (batas perairan pelabuhan).

Sedang Waktu pelayanan di perairan meliputi *Waiting Time* (WT) waktu tunggu karena pelayanan pelabuhan sejak kapal di perairan pelabuhan, WT disini adalah karena menunggu pelayanan tambatan, menunggu pelayanan pandu/tunda. *Approach Time* (AT) yaitu jumlah jam yang digunakan selama pelayanan pemanduan, sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali di tambatan dan sebaliknya. *Postpone Time* (PT) yaitu waktu tertunda yang tidak bermanfaat selama kapal berada di perairan pelabuhan antara lokasi lego jangkar sebelum/sesudah melakukan kegiatan. *Waiting Time Gross* (WTG) yaitu jumlah waktu pelayanan kapal di perairan pelabuhan sejak kapal memasuki perairan pelabuhan dan sebaliknya.

Untuk standar bongkar muat di pelabuhan menurut (Sk. Ditjen Perhubungan Laut UM.002/38/18/DJPL-2011 Standar Bongkar Muat di Pelabuhan

> General Cargo	= 30 Ton/Gang /Jam
> Bags Cargo	= 30 Ton/Gang/Jam
> Unitiset	= 45 Ton/Gang /Jam
> Curah cair	= 150.000 Ton/Jam
> Curah Kering	= 120.000 Ton/Jam
> Peti Kemas	= 20 B/C/J
> Reciving Menit	= 45 Ton
> Delivery Menit	= 60 Ton
> BOR	= 70%
> SOR	= 70%
> YOR	= 65%
> Kesiapan Operasional Peralatan	= 80%
> WT.	= 1.00 Jam
> AT	= 1,50 Jam

Hasil dari penelitian ini adalah suatu rekomendasi dalam penyusunan rekomendasi pengembangan dermaga dalam rangka menunjang program pemerintah pada sektor pariwisata di Karimun Jawa. Studi yang sudah dilaksanakan oleh Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2003 mengkaji rencana

pengembangan terminal petikemas untuk mengantisipasi peningkatan arus petikemas pada masa yang akan datang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, saat ini fasilitas yang dimiliki Terminal internasional adalah dermaga sepanjang 500 meter yang diasumsikan setara dengan 2 unit berth. Dukungan peralatan yang ada adalah 4 unit CC, 7 unit TT, dan 14 unit HT. Program kebutuhan penambahan 1 berth dengan panjang 200 meter untuk Terminal Internasional berdasarkan proyeksi bongkar muat petikemas moderat dijadwalkan pada tahun 2013 dimana *Berth Occupancy ratio* (BOR) sudah mencapai titik rawan lebih dari 50%.

Walaupun sebelumnya telah dilakukan upaya-upaya optimalisasi alat dengan komposisi CC:TT:HT sudah maksimal yaitu pada 1:3:5 namun hal ini hanya bertahan sampai dengan tahun 2012. Program kebutuhan penambahan CY untuk Terminal Internasional berdasarkan proyeksi bongkar muat petikemas moderat dengan lama penumpukan / *dwelling time* (DT) selama 5 hari baik program jangka pendek, menengah, dan panjang dirasakan masih cukup memadai memanfaatkan kapasitas CY tersedia saat ini yaitu 9,46 Ha. Evaluasi kelayakan pengadaan fasilitas dan peralatan yang terkait dengan wilayah pengembangan terminal petikemas Gabion serta dampaknya apabila mencaplok dermaga multipurpose sehingga dapat diketahui kebutuhan pengembangan fasilitas dan peralatan dengan biaya yang minimal.

Analisis kelayakan dalam pengembangan UTPK Gabion dilakukan juga dengan mempertimbangkan rencana peremajaan alat yang ada sekarang dan peralatan tambahan sebagai konsekuensi logis dari demand yang cenderung terus meningkat. Sedangkan Studi ini dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Batang pada tahun 2005. Tujuan dilaksanakan studi ini adalah: 1) Menganalisis produksi barang di wilayah Batang dan sekitarnya yang mempunyai potensi untuk melewati Kabupaten Batang; 2) Mengkaji arus barang yang melewati Kabupaten Batang; 3) Mensurvey industri di lingkungan Kabupaten Batang dan sekitarnya yang berpotensi menghasilkan barang ekspor, maupun kebutuhan akan barang impor yaitu material awal untuk bahan produksi industri tersebut; 4)

Untuk mengetahui kebutuhan sarana dan prasarana dalam pembangunan pelabuhan niaga. sebagai berikut: Lokasi calon Pelabuhan Niaga Batang direncanakan dengan melakukan reklamasi lahan, sehingga dampak negatif sosial yang dapat timbul akibat penolakan warga karena ketidak sesuaian ganti rugi relatif tidak ada/sangat kecil. Untuk kepentingan peningkatan jalan akses tetap

diperlukan pembebasan lahan, dimana di beberapa ruas terdapat pemukiman penduduk yang *Feasibility Study* Pengembangan Pelabuhan Niaga Kabupaten Batang 16 cukup padat, sehingga diperlukan sosialisasi dan pendekatan sejak dari awal untuk menghindari konflik/gesekan di masyarakat; e) Hasil analisa sedimentasi dengan menggunakan metode komputasi numerik dengan selang waktu selama 5 tahun, menunjukkan adanya pergerakan transport sedimen yang mengakibatkan garis pantai mengalami erosi dan sedimentasi sebagai berikut: Perubahan garis pantai bagian Barat Jetty, antara transport sedimen (akresi/sedimentasi) dan abrasi relatif seimbang. Perubahan garis pantai bagian Timur Jetty, didominasi dengan adanya transport sedimen yang meningkat terus (akresi/sedimentasi), terutama disekitar sisi jetty dan tetap terjadi abrasi dengan jumlah yang relatif lebih kecil. Perbedaan dengan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya peningkatan pelayanan dan kegiatan pariwisata di Pelabuhan Karimun Jawa dengan pengembangan dermaga yang ideal.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional, hierarki pelabuhan di Indonesia terdiri atas pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, pelabuhan pengumpan regional, dan pelabuhan pengumpan lokal. Untuk Pelabuhan Karimun Jawa termasuk pada pelabuhan pengumpan regional, dengan kriteria sebagai berikut:

- Berpedoman pada tata ruang wilayah provinsi dan pemerataan pembangunan antar provinsi;
- Berpedoman pada tata ruang wilayah kabupaten/kota serta pemerataan dan peningkatan pembangunan kabupaten/kota;
- Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi wilayah provinsi;
- Berperan sebagai pengumpan terhadap pelabuhan pengumpul dan pelabuhan utama;
- Berperan sebagai tempat alih muat penumpang

dan barang dari/ke pelabuhan pengumpul dan/atau pelabuhan pengumpan lainnya;

- Berperan melayani angkutan laut antar kabupaten/kota dalam propinsi;
- Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang;
- Melayani penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) provinsi;
- Berada dekat dengan jalur pelayaran antar pulau ± 25 mil;
- Kedalaman maksimal pelabuhan -7 m-lws;
- Memiliki dermaga dengan panjang maksimal 120 m;
- Memiliki jarak dengan pelabuhan pengumpan regional lainnya 20 – 50 mil.

Selanjutnya untuk hirarki pelabuhan Karimun Jawa dapat dilihat Pada tabel 1. Dalam menunjang tugas yang dilakukan Kantor Unit Pelaksana Pelabuhan (UPP) Karimunjawa memiliki beberapa fasilitas pokok dan penunjang Pelabuhan. Fasilitas pokok diantaranya Kantor Pelabuhan, Rumah jaga, areal parkir kendaraan dan ruang tunggu penumpang. Adapun fasilitas pendukung Pelabuhan diantaranya toilet dan kantin. Fasilitas-fasilitas tersebut masih dalam kondisi baik. Sedangkan untuk fasilitas penunjang Pelabuhan seperti fasilitas komunikasi yaitu stasion radio pantai PKR 27 Karimun Jawa, pesawat telepon 2 buah dan faximile. Selain itu UPP Karimunjawa memiliki 3 buah kapal patroli dan 3 set alat selam lengkap, tabung selam serta kompresornya. Spesifikasi dermaga yang ada di Karimun Jawa bisa dilihat di tabel 2.

Kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Karimun Jawa terdiri dari Kapal penyebrangan penumpang dan kapal-kapal nelayan sekitar yang mengangkut barang dan logistik. Untuk Kapal penyebrangan penumpang seperti KMP Siginjai milik PT. ASDP dan KM. Express Bahari 2C milik swasta setiap hari nya melakukan penyebrangan dari Pelabuhan Jepara ke Karimun Jawa serta KM. Kartini-1 milik Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah melakukan penyebrangan dari Semarang – Jepara – Karimun Jawa. Lebih jelas dapat dilihat jadwal kedatangan di tabel 3.

Tabel 1. Hierarki Pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional Tahun 2013

No.	Kabupaten/ Kota	Nama Pelabuhan	Hirarki Pelabuhan			
			2011	2015	2020	2030
1	Jepara	Karimun Jawa	Pengumpan Regional	Pengumpan Regional	Pengumpan Regional	Pengumpan Regional
2	Jepara	Jepara	Pengumpan Regional	Pengumpan Regional	Pengumpan Regional	Pengumpan Regional
3	Semarang	Tanjung Emas	Utama	Utama	Utama	Utama

Sumber: Rencana Induk Pelabuhan Karimunjawa Provinsi Jawa Tengah
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2014

Tabel 2. Spesifikasi Dermaga

No	Nama Dermaga	Rakyat	Perintis	Legon Bajak
1	Pemilik	UPP Karimunjawa	UPP Karimunjawa	UPP Karimunjawa
2	Operator	UPP Karimunjawa	UPP Karimunjawa	UPP Karimunjawa
3	Fungsi	Kegiatan Bongkar Muat Kapal Rakyat /Ikan	Kegiatan Bongkar Muat Kapal Rakyat / Ikan	Kegiatan Bongkar Muat Kapal Rakyat / Ikan
4	Konstruksi	Beton	Beton	Beton
5	Kekuatan	1000 T/m ²	500 DWT	700 DWT
6	Panjang dermaga	70 m	70 m	50 m
7	Lebar dermaga	8 m	6 m	8 m
8	Luas dermaga	560 m ²	420 m ²	400 m ²
9	Panjang Trestle	240 m	-	-
10	Lebar Trestle	6 m	-	-
11	Luas Trestle	1440 m ²	-	-
12	Kedalaman	7 LWS	7 LWS	5.0 LWS
13	Status	Penye. Tahap Akhir	Beroperasi	Beroperasi
14	Tahun Dibangun	2012	1990	2006
15	Tahun Selesai Dibangun	2014	1995	2011
16	Tahun Beroperasi	Rencana 2015	1995	2011
17	Tahun Operasi Ditutup	-	-	-
18	Kondisi	Baik	Baik	Baik

Sumber: UPP Karimun Jawa 2014

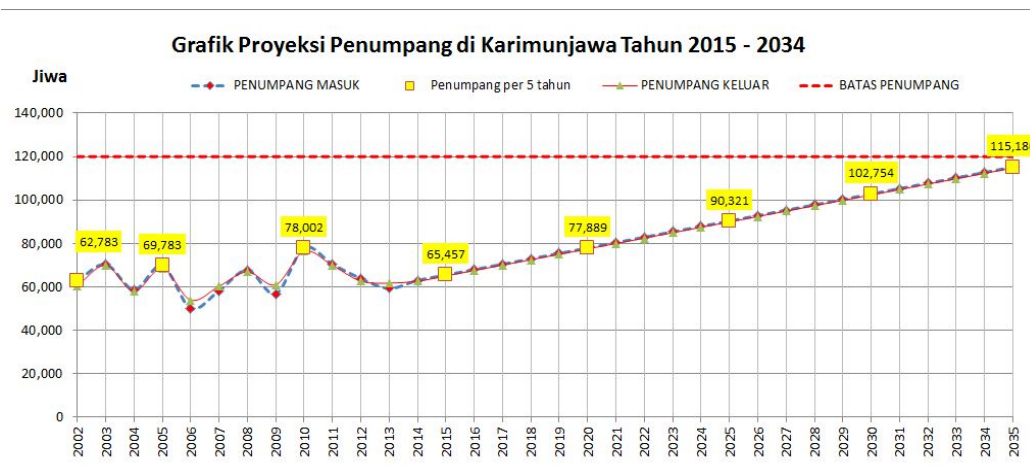
Tabel 3. Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kapal di Pelabuhan Karimun Jawa

Hari	Terminal Keberangkatan	Jam	Terminal Kedatangan	Jam
Senin	Pelabuhan Kartini Jepara	09.00 WIB	Karimun Jawa	11.00 WIB
	Dermaga Karimun Jawa	12.00 WIB	Jepara	14.00 WIB
Selasa	Pelabuhan Kartini Jepara	09.00 WIB	Karimun Jawa	11.00 WIB
Rabu	Karimun Jawa	11.00 WIB	Jepara	13.00 WIB
Kamis		Off		
Jum'at	Pelabuhan Kartini Jepara	09.00 WIB	Karimun Jawa	11.00 WIB
	Karimun Jawa	07.00 WIB	Jepara	09.00 WIB
Sabtu	Pelabuhan Kartini Jepara	10.00 WIB	Karimun Jawa	12.00 WIB
Minggu	Karimun Jawa	11.00 WIB	Jepara	13.00 WIB

Sumber: UPP Karimun Jawa 2014

Wilayah Karimun Jawa merupakan salah satu tujuan wisata bahari di Kabupaten Jepara, arus pergerakan penumpang dari dan ke Karimun Jawa didominasi oleh wisatawan lokal dan asing, yang berasal dari Jepara dan Semarang. Pergerakan

penumpang dari/ke Karimun Jawa didominasi oleh wisatawan lokal dan asing yang berasal dari Jepara dan Semarang. Pada tahun 2034 diperkirakan jumlah penumpang di Karimun Jawa sebanyak 115.186 orang.



Sumber: Rencana Induk Pelabuhan Karimun Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2014

Gambar 6. Grafik Proyeksi Penumpang di Karimun Jawa Tahun 2015 – 2034

Rencana spesifikasi kapal yang sandar di Pelabuhan Karimun Jawa berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Karimun Jawa untuk kapal wisata dengan ukuran 30 GT dan dimensi 12 x 2,5 m, serta kedalaman minimum 1,5 m.

Berdasarkan hasil perhitungan analisis *Berth Occupancy Ratio* (BOR) di Dermaga Legon Bajak sebesar 85,63%, artinya BOR diatas 70%, hal ini disebabkan *berthing time*-nya tinggi karena kapal harus menginap di dermaga untuk penyesuaian cuaca yang terkadang ombak mencapai 3 meter, dan kapal

Tabel 3. Rencana Spesifikasi Kapal di Pelabuhan Karimun Jawa

Dermaga	Berat	Dimensi	Kedalaman Minimum	Keterangan
Dermaga Perintis	100 GT	15 x 4 m	2 m	Panjang dermaga 75 m sudah tidak bisa dikembangkan karena keterbatasan lahan laut dan darat.
Dermaga Rakyat	Dibawah 30 GT	12 x 2.5 m	1.5 m	Kapal Nelayan atau Kapal Wisata. Lahan darat sudah tidak bisa dikembangkan karena sudah pada penduduk
Pelabuhan Legon Bajak	Maksimal 500 GT	44 x 9 m	3 m	Kapal Logistik

Sumber: Rencana Induk Pelabuhan Karimun Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2014

a. Analisis *Berth Occupancy Ratio* (BOR) Dermaga Legon Bajak

$$BOR = \frac{\sum (L + 5) \times WT}{(d \times H)}$$

$$BOR = \frac{((24+5) \times 1.284) + ((37,8+5) \times 3.536)}{(50 \times 8.760)}$$

$$BOR = 85,63\%$$

Dimana:

Panjang KMC. Kartini 1	= 24 m
Panjang KM. Ekspres Bahari 2C	= 37,5 m
Panjang Dermaga Legon Bajak	= 50 m
Faktor Koreksi	= 5
Waktu Tambat KM. Kartini 1	= 1.248 jam/tahun
Waktu Tambat Kapal Ekspres Bahari 2C	= 3.536 jam/tahun
Waktu Sedia	= 8.760 jam/tahun

b. Analisis *Berth Occupancy Ratio* (BOR) Dermaga Perintis

$$BOR = \frac{\sum (L + 5) \times WT}{(d \times H)}$$

$$BOR = \frac{(45,5+5) \times 3.120}{(75 \times 8.760)}$$

$$BOR = 23,98\%$$

Dimana:

Panjang KMP. Siginjai	= 45,5 m
Panjang Dermaga Perintis	= 75 m
Faktor Koreksi	= 5
Waktu Tambat KMP. Siginjai	= 3.120 jam/tahun
Waktu Sedia	= 8.760 jam/tahun

juga ber-home base di Karimun Jawa. Maka pengembangan Dermaga Legon Bajak dalam rencana jangka pendek tidak diperlukan perluasan dermaga, namun pembangunan dermaga yang tahan dengan gelombang 3 meter, serta pengaturan sandar kapal harus disesuaikan dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal.

Sedangkan *Berth Occupancy Ratio* (BOR) di Dermaga Perintis sebesar 23,98%, artinya BOR dibawah 70%, sehingga tidak perlu perluasan dermaga, karena masih dibawah standar normal. Hal ini disebabkan masih sedikitnya volume kapal yang sandar di Dermaga Perintis.

Menurut Rencana Induk Pelabuhan Dermaga Karimun Jawa, rencana pengembangan dermaga Pelabuhan Karimun Jawa disesuaikan dengan kebutuhan panjang dermaga. Panjang dermaga ditetapkan berdasarkan jenis kapal terbanyak yang tambat. Dalam Rencana Induk Pelabuhan Karimun Jawa 2014 pengembangan Dermaga Rakyat/Marina untuk jangka pendek periode 2015 – 2020 adalah 90 m x 5 m, jangka menengah periode 2015 – 2025 adalah 90 m x 5 m, sedangkan untuk jangka panjang periode 2015 – 2035 adalah 90 m x 5 m. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4. berikut ini.

Tabel 4. Rekapitulasi Tahapan Pengembangan Fasilitas Daratan

No	Uraian	Satuan	Eksiting	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang
			2014	(2015-2020)	(2015-2025)	(2015-2035)
Dermaga Rakyat / Marina						
1.	Dermaga penumpang	m	150x5	90x5	90x5	90x5
2.	Dermaga barang	m	10x7	10x7	10x7	10x7
3.	Dermaga apung	m	-	-	140x2	140x2
4.	Reklamasi lahan untuk fasilitas darat	m	-	-	100x100	100x100
5.	Pintu Gerbang dan Gapura	m	3,5	3,5	3,5	3,5
6.	Penataan Drainase	m	-	500	500	500
7.	Penataan Dermaga Marina	-	-	-	-	-
-	Pemasangan Lantai Kayu pada dermaga	m	-	290x5	290x5	290x5
-	Pembangunan Pagar	m	-	290x2 sisi	290x5	290x5
8.	Fasilitas Terminal dan Pendukung (Kantin, Mushola, dll)	-	-	-	-	70x100

Sumber: Rencana Induk Pelabuhan Karimun Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2014

Kecamatan Karimun Jawa yang terdiri dari Desa Karimun Jawa dan Desa Kemujan. Kecamatan Karimun Jawa dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Jepara memiliki fungsi sebagai:

- a. Pusat pemerintahan kecamatan;
- b. Pengembangan pelayanan sosial ekonomi dan jasa tingkat kecamatan;
- c. Pengembangan pariwisata;
- d. Pengembangan permukiman;
- e. Pengembangan transportasi;
- f. Pengembangan perikanan.

Dalam RTRW Jepara disebutkan Karimun Jawa sebagai salah satu fungsi dari salah satu pengembangan pariwisata. Pengembangan pariwisata sangat berpengaruh dari ketersediaan fasilitas pendukung yaitu akomodasi dan aksesibilitas. Akomodasi di Karimun Jawa sudah memadai, namun fasilitas penginapan yang berkualitas tinggi secara umum belum ada, kecuali di Pulau Menyawakan yang dikelola secara investasi oleh pihak swasta yaitu Kura Kura Resort. Fasilitas penginapan (*homestay*) yang tersedia saat ini adalah milik masyarakat sebanyak 16 unit, hotel Melati milik Pemda Propinsi Jawa Tengah. Restoran masih sangat minim, sehingga perlu diperhatikan pengembangan baik secara kuantitas maupun kualitasnya. Sedangkan untuk fasilitas transportasi, pihak UPTD Dinas Pariwisata Kabupaten Jepara menyatakan bahwa keadaan saat ini adalah yang terbaik yang bisa dilakukan di kawasan Taman Nasional Laut Karimun Jawa khususnya di Pulau Kemujan sebagai pulau terbesar di kepulauan ini. Aksesibilitas dari/ke Karimun Jawa dapat menggunakan transportasi laut yang terlayani sebanyak 4 kali dalam seminggu dari Pelabuhan Kartini di Jepara dengan rata-rata waktu tempuh selama 3 jam.

Berdasarkan survey di lapangan dan data dari UPP Karimun Jawa ditemukan hal-hal yang terkait dengan pengembangan pariwisata di Karimun Jawa antara lain: Belum adanya trayek angkutan laut ke tujuan wisata; Diperlukan sarana transportasi laut yang dapat beroperasi dengan ketinggian gelombang diatas 3 meter; dan Diperlukan kapal yang memiliki kapasitas penumpang lebih dari 500 penumpang. Sesuai dengan hal tersebut diatas maka penyusunan rencana pengembangan pariwisata Karimun Jawa antara lain: Pengembangan wisata bahari dengan menampilkan potensi hayati dan biota laut; Membuat wisata buatan di wilayah pantai dan laut; Pengembangan wisata darat dan wisata religi; dan Membuat paket-paket wisata alam, budaya, dan edukasi.

Pengemasan potensi wisata dan segmentasi pasar berdasarkan semua potensi wisata yang dapat ditemui di kawasan Taman Nasional Laut Karimun Jawa, maka untuk pemanfaatannya tidak dapat dilakukan dengan cara sekedarnya mengingat potensi wisata di Karimun Jawa sebesar 70% merupakan wisata bahari dengan keragaman kekayaan dan keindahan terumbu karang, biota laut, serta jenis ikan yang beragam. Artinya potensi-potensi wisata tersebut masih membutuhkan suatu kemasan supaya dapat dinikmati oleh wisatawan yang datang berkunjung baik wisatawan manca negara maupun wisatawan domestik.

Pengemasan potensi wisata untuk menciptakan suatu kondisi obyek wisata alam yang dapat dinikmati oleh wisatawan maka perlu dibuat kemasan-kemasan wisata yang di dalamnya tidak hanya menyediakan atraksi-atraksi wisata namun juga menyediakan fasilitas-fasilitas pendukungnya. Bisa dibuat suatu paket wisata terpadu di mana obyek-obyek wisata yang dikunjungi tidak hanya yang ada di daratan tetapi juga termasuk beberapa obyek wisata/spot-spot wisata laut beserta seluruh aktivitas yang mungkin dilakukan seperti snorkeling, diving, dan fishing. Selain paket wisata yang sifatnya kunjungan untuk bersenang-senang (*refreshment*) perlu pula disediakan kegiatan wisata yang bersifat pendidikan (*education*) baik berupa paket studi lingkungan alam bawah air, wisata keliling hutan lindung, maupun aktivitas-aktivitas wisata alam dengan memanfaatkan lingkungan yang lebih bersifat eksplorasi dan pelestarian alam (ekowisata). Bentuk kemasan paket wisata lain yang bisa dibuat adalah paket wisata budaya, dengan menyuguhkan atraksi-atraksi wisata budaya berupa upacara bersih desa, pembangunan rumah adat, serta segala aktivitas masyarakat seperti pengolahan ikan, pengolahan kelapa/kopra, dan penampilan kelompok-kelompok kesenian setempat.

KESIMPULAN

Hasil perhitungan analisis *Berth Occupancy Ratio* (BOR) di Dermaga Legon Bajak sebesar 85,63%, artinya BOR diatas 70%, hal ini disebabkan berthing time-nya tinggi karena kapal harus menginap di dermaga untuk penyesuaian cuaca yang terkadang ombak mencapai 3 meter, dan kapal juga ber-home base di Karimun Jawa. Maka pengembangan Dermaga Legon Bajak dalam rencana jangka pendek tidak diperlukan perluasan dermaga, namun pembangunan dermaga yang tahan dengan gelombang 3 meter, serta pengaturan sandar kapal harus disesuaikan dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal.

Hasil perhitungan analisis *Berth Occupancy Ratio* (BOR) di Dermaga Perintis sebesar 23,98%, artinya BOR dibawah 70%, sehingga tidak perlu perluasan dermaga, karena masih dibawah standar normal. Hal ini disebabkan masih sedikitnya volume kapal yang sandar di Dermaga Perintis.

Diperlukan trayek angkutan laut ke tujuan wisata, sarana transportasi laut yang dapat beroperasi dengan ketinggian gelombang diatas 3 meter, serta kapal yang memiliki kapasitas penumpang lebih dari 500 penumpang. Penyusunan rencana pengembangan pariwisata Karimun Jawa berupa pengembangan wisata bahari dengan menampilkan potensi hayati dan biota laut, membuat wisata buatan di wilayah pantai dan laut, pengembangan wisata darat dan wisata religi, dan membuat paket-paket wisata alam, budaya, dan edukasi.

Dari kesimpulan dapat di sarankan bahwa Pemerintah perlu membuat trayek khusus angkutan laut pariwisata di wilayah Jawa Tengah dari/ke Karimun Jawa; Geliat pariwisata perlu mendapat perhatian khusus dari pemerintah dengan membuat rencana pengembangan pariwisata yang melibatkan keikutsertaan peran masyarakat setempat.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyebrangan, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jateng, dan rekan rekan peneliti.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Aris,B.Heri. 2015. Dongkrak Wisatawan, Dermaga Karimunjawa Akan Dibenahi. <http://portal.radioidola.com/dongkrak-wisatawan-dermaga-karimunjawa-akan-dibenahi>.30 Oktober 2015.
- [2] Badan Litbang Perhubungan. 2003. Penelitian Optimalisasi dan Pengembangan Unit Terminal Petikemas Gabion Belawan. Jakarta
- [3] Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2014. Rencana Induk Pelabuhan Karimun Jawa Provinsi Jawa Tengah. Jakarta
- [4] Gunistiyo. 2005. Feasibility Study Pengembangan Pelabuhan Niaga Batang. Pemerintah Daerah Kabupaten Batang. Batang
- [5] Keputusan Menteri Republik Indonesia Nomor KM. 414 tahun 2013 Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional. Jakarta
- [6] Kepelabuhanan dan Fasilitasnya. <https://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan>. 17 November 2015.
- [7] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. 20 Oktober 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151. Jakarta
- [8] Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Republik Indonesia Nomor UM.002/38/18/DJPL-2011. Jakarta
- [9] Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Jepara Kabupaten Jepara Tahun 2011-2031. Jepara
- [10] Suraji, A. 2011. Pras. Transportasi: Pelabuhan. <http://widyagama.ac.id/ajisuraji/wp-content/uploads/2011/12/Prasarana-Transportasi-Pelabuhan.pdf>. page 11. 17 Desember 2014.
- [11] Triatmojo, B. 2010. Perencanaan Pelabuhan. Beta Offset. Yogyakarta.
- [12] Tribunjateng. 2015. <http://jateng.tribunnews.com/2015/09/24/ganjar-minta-ke-munhub-agar-bangun-pelabuhan-besar-di-karimunjawa>. 03 November 2015.
- [13] Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. 7 Mei 2008. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. Jakarta
- [14] Undang-undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata. 16 Januari 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 11. Jakarta

