

Dukungan Bandar Udara Abdul Rachman Saleh terhadap Pengembangan Pariwisata Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru

Abdul Rachman Saleh Airport Support for Tourism Development of Bromo-Tengger-Semeru National Park

Dedes Kusumawati ^{1,*}, Zulaichah ²

Puslitbang Transportasi Udara, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jl. Merdeka Timur Nomor 5, Jakarta Pusat 10110
E-mail: *dedeskusumawati@yahoo.com

Diterima : 2 Maret 2017, revisi 1: 15 Maret 2017, revisi 2: 17 Mei 2017, disetujui: 14 Juni 2017

Abstract

Tourism will give impact to the economic growth of an area or a country. The government in some countries, including Indonesia, implement a policy in pushing travelers growth. In 2016, The President of Indonesia issued the regulation no. Three of the implementation acceleration of national strategic projects that assigned ten domestic tourism vital regions, including Bromo-Tengger-Semeru as a tourism destination. One of the strategies is to provide sufficient transportation for tourism. The purpose of this study is to optimize the role of the airport to support the accessibility of Bromo-Tengger-Semeru. This study uses stakeholder analysis to understand the social and institutional context of the development of Bromo-Tengger-Semeru. The output of this study is to give some strategies for different stakeholders, for example, airport manager can provide tourism information and public transportation to the object destination.

Keywords: *Accessibility, airport, tourism, stakeholder analysis.*

Abstrak

Pariwisata akan berdampak kepada peningkatan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah bahkan negara. Pemerintah di berbagai negara menerapkan kebijakan untuk mendorong peningkatan jumlah wisatawan tidak terkecuali di Indonesia. Pada tahun 2016, Presiden mengeluarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional yang didalamnya menetapkan 10 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) termasuk obyek wisata Bromo-Tengger-Semeru. Salah satu strategi dalam peraturan tersebut untuk pengembangan pariwisata adalah penyediaan transportasi yang memadai. Tujuan dari studi ini mengoptimalkan peran bandar udara untuk mendukung aksesibilitas obyek wisata Bromo-Tengger-Semeru. Studi ini menggunakan analisis pemangku kepentingan (*stakeholder analysis*) untuk memahami konteks sosial dan kelembagaan dari kegiatan pengembangan obyek wisata Bromo-Tengger-Semeru. Hasil dari studi ini adalah strategi yang dapat dilaksanakan oleh berbagai *stakeholders* untuk dapat berperan dalam mengembangkan obyek wisata Bromo-Tengger-Semeru, seperti pengelola bandar udara dapat menyediakan informasi wisata maupun transportasi umum lanjutan menuju obyek wisata.

Kata kunci: Aksesibilitas, analisis pemangku kepentingan, bandar udara, pariwisata.

Pendahuluan

Sektor pariwisata memberikan kontribusi penting kepada Produk Nasional Bruto suatu negara bahkan sudah menjadi industri terbesar di dunia [1]. Pariwisata akan berdampak kepada peningkatan pertumbuhan ekonomi di suatu kota bahkan negara. The UNWTO *World Tourism Barometer* menyatakan bahwa jumlah wisatawan internasional mencapai 898 juta pada tahun 2007 dan diprediksi akan terus meningkat menjadi 1,6 milyar sampai dengan tahun 2020 [2]. Kenaikan jumlah wisatawan sangat terlihat di kota-kota tujuan wisata dunia pada beberapa dekade terakhir ini. Misalnya, jumlah kunjungan wisatawan di Kota Barcelona yang meningkat dari 3,8 juta wisatawan (tahun 2003) menjadi 7,1 juta wisatawan (tahun 2007) atau di Kota Berlin yang meningkat dari 5,0 juta wisatawan (tahun 2003) menjadi 7,6 juta wisatawan (tahun 2007) [2].

Pertumbuhan sektor pariwisata sangat tergantung kepada beberapa komponen, yaitu potensi sumber daya alam, infrastruktur dan lingkungan terbangun di sekitarnya, transportasi, serta budaya dan keramahan masyarakat [3]. Sistem transportasi menjadi faktor kunci dalam pengembangan tujuan wisata [4]. Cakupan dari suplai transportasi sangat luas, mulai dari infrastruktur yang besar seperti bandar udara hingga ke sistem jaringan bus di dalam kota [5]. Ketersediaan transportasi sangat mempengaruhi minat wisatawan untuk mengunjungi suatu lokasi tertentu karena selain terkait dengan konektivitas antar wilayah, juga terkait dengan mobilitas dari wisatawan.

Salah satu dukungan dari sektor transportasi adalah pertumbuhan transportasi udara yang menawarkan tiket murah dan rute yang menarik dengan frekuensi jadwal yang tinggi sehingga meningkatkan mobilitas wisatawan lokal maupun mancanegara, bahkan lintas benua [6]. Oleh karena itu, penyediaan sistem transportasi khususnya transportasi udara yang memadai sangat diperlukan untuk mendukung pertumbuhan pariwisata. Pemerintah sebaiknya tidak hanya fokus kepada penyediaan jasa transportasi kepada masyarakat lokal tetapi juga memberikan perhatian kepada transportasi untuk wisatawan [7].

Studi ini akan meneliti dukungan sektor transportasi khususnya transportasi udara dalam mendukung

pembangunan pariwisata nasional, dengan mengambil studi kasus wisata Bromo-Tengger-Semeru dan sekitarnya. Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, Bromo-Tengger-Semeru dan sekitarnya termasuk kedalam 10 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) yang memerlukan dukungan percepatan infrastruktur transportasi [8]. Studi ini akan fokus kepada pengembangan fasilitas transportasi yaitu aksesibilitas baik dari sarana, prasarana, maupun system transportasi sesuai dengan arahan Pendekatan Pengembangan Destinasi Pariwisata Tahun 2015-2019 [9]. Studi ini meliputi pendahuluan, tinjauan pustaka, metode penelitian, hasil dan pembahasan, serta kesimpulan.

Transportasi memiliki peran yang penting dalam pengembangan pariwisata bahkan terdapat saling ketergantungan antara keduanya [10]. Cakupan dari suplai transportasi sangat luas, mulai dari infrastruktur yang besar seperti bandar udara hingga ke sistem jaringan bus di dalam kota. Karakteristik yang saling berkesesuaian antara transportasi dan pariwisata [7], antara lain:

1. Sinergi kebijakan. Kedua sektor bertujuan memberikan kontribusi terhadap ekonomi, lingkungan, dan keselamatan. Adanya kebijakan penyediaan fasilitas transportasi yang memadai misalnya pembukaan rute pesawat baru dengan tarif yang murah dan frekuensi jadwal yang banyak ke destinasi wisata akan mendorong wisatawan untuk mengunjungi destinasi wisata tersebut. Sebaliknya, adanya potensi wisata akan mendorong dibuatnya fasilitas transportasi menuju dan dari lokasi wisata.
2. Fungsi sasaran. Pariwisata dan transportasi selalu terkait dengan mobilitas individu. Pariwisata memberikan pengalaman yang berbeda dan kesan kepada wisatawan secara menyeluruh. Salah satunya didapat dari penggunaan moda transportasi yang berbeda. Perbedaan struktur biaya moda transportasi yang menawarkan fasilitas berbeda yang ditawarkan oleh moda transportasi tersebut diharapkan dapat memenuhi harapan dari segmen masyarakat yang beraneka ragam.

3. Penekanan kepada aspek keberlanjutan (*sustainability*). Strategi transportasi dan pariwisata dilaksanakan dengan prinsip ramah lingkungan serta diupayakan mengurangi emisi dan eksekusi negatif.

Wisatawan yang tiba di suatu bandar udara internasional membutuhkan mobilitas untuk menuju lokasi wisata, baik menggunakan transportasi umum ataupun dengan menyewa kendaraan. Oleh sebab itu, pemerintah harus memperhatikan transportasi umum tidak hanya untuk masyarakat lokal tetapi juga untuk memenuhi kebutuhan wisatawan [2]. Terdapat tiga strategi yang dibutuhkan untuk mendukung pertumbuhan pariwisata [3], antara lain:

1. Pendidikan. Pendidikan kepada masyarakat diperlukan untuk mendukung strategi transportasi yang berkelanjutan serta kesadaran masyarakat akan pentingnya transportasi.
2. Marketing yang luas. Penggunaan media internasional diperlukan untuk promosi dan informasi kepada masyarakat. Selain itu, juga diperlukan pengembangan fasilitas transportasi, seperti penyediaan bandar udara internasional di wilayah lokasi destinasi pariwisata.
3. Faktor eksternal. Pemerintah harus mempertimbangkan faktor lain yang mendukung pertumbuhan pariwisata yaitu inflasi, keselamatan, lingkungan, teknologi, dan trend politik.

Berdasarkan beberapa hal-hal tersebut, transportasi dan pariwisata merupakan suatu simbiosis yang saling mempengaruhi. Keduanya harus saling bersinergi untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan pariwisata dan transportasi yang selamat, nyaman, dan ramah lingkungan. Hal ini membutuhkan adanya suatu koordinasi dari beberapa unsur terkait seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata, Pemerintah Daerah, dan swasta. Kementerian Pariwisata menyatakan bahwa peran sektor transportasi dalam pengembangan destinasi pariwisata adalah menyediakan aksesibilitas yang meliputi prasarana transportasi (bandar udara, stasiun, pelabuhan, terminal), sarana transportasi (moda transportasi), dan sistem transportasi (informasi rute dan jadwal, ICT (Teknologi Informasi dan Komunikasi), kemudahan reservasi moda) [9]. Lebih lanjut, terdapat empat peran dari fungsi suplai transportasi

untuk pariwisata [10], yaitu:

1. Menghubungkan asal wisatawan dengan negara atau provinsi tujuan wisata;
2. Menyediakan akses dan mobilitas pada wilayah yang lebih luas;
3. Mendukung akses dan mobilitas kepada obyek wisata;
4. Menyediakan transportasi antar rute obyek wisata.

Metodologi

Pendekatan analisis bersifat kualitatif, yang digunakan untuk menggambarkan obyek penelitian secara mendalam berdasarkan observasi langsung dan data sekunder yang diperoleh. Studi ini mengumpulkan data primer dari wawancara mendalam (*in-depth interview*) kepada beberapa stakeholder terkait yang kemudian dipetakan menggunakan analisis pemangku kepentingan (*stakeholder analysis*).

Analisis pemangku kepentingan merupakan suatu instrumen yang sangat penting untuk memahami konteks sosial dan kelembagaan dari satu kegiatan program/ proyek [11]. Dalam hal ini, kegiatan program yang dilaksanakan adalah pengembangan destinasi pariwisata Bromo-Tengger-Semeru. *Stakeholder* adalah orang-orang, atau kelompok-kelompok, atau lembaga-lembaga yang kemungkinan besar akan terkena pengaruh dari satu kegiatan program baik pengaruh itu positif maupun negatif, atau sebaliknya yang mungkin memberikan pengaruh terhadap hasil keluaran program. Dalam daftar *stakeholder*, terdapat suatu penilaian atas *stakeholder* yang terkait dengan program.

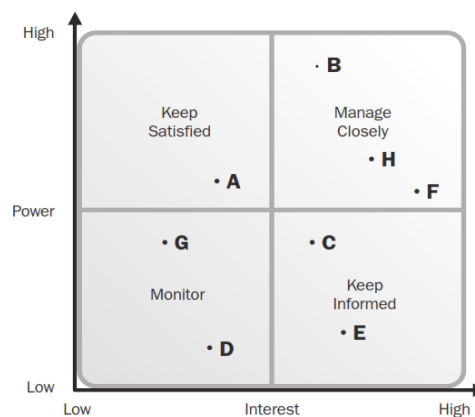


Figure 13-4. Example Power/Interest Grid with Stakeholders

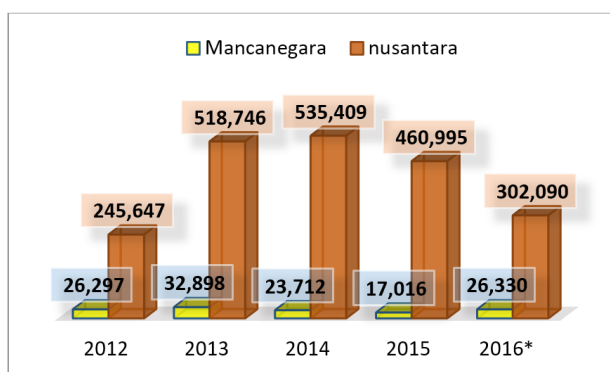
Sumber: [12]

Gambar 1. Contoh Analisis *Stakeholder*

Gambaran Umum Obyek Wisata Bromo-Tengger-Semeru

Kawasan Bromo-Tengger-Semeru merupakan taman nasional yang ditetapkan melalui Surat Pernyataan Menteri Pertanian No. 736/Mentan/X/82 tanggal 14 Oktober 1982. Taman Nasional Bromo Tengger Semeru (TNBTS) terletak di Provinsi Jawa Timur dan terbentang di 4 kabupaten yaitu Kab. Pasuruan, Kab. Probolinggo, Kab. Lumajang dan Kab. Malang. TNBTS dikelola oleh Balai Besar Taman Nasional Bromo Tengger Semeru (BBTNBTS) dan memiliki lahan seluas 50.276,3 ha.

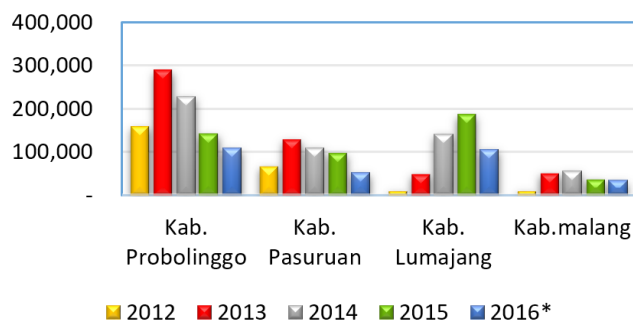
Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru banyak dikunjungi oleh wisatawan domestik maupun internasional, meskipun 90% wisatawan masih didominasi oleh wisatawan domestik. Jumlah pengunjung cukup fluktuatif dari tahun ke tahun. Berikut ini adalah statistik pengunjung Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru tahun 2011 – 2016.



Sumber: [13]

Gambar 3. Jumlah Pengunjung Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru

Balai Besar Taman Nasional Bromo - Tengger - Semeru membuka 4 (empat) jalur untuk aksesibilitas menuju TNBTS. Jalur tersebut antara lain pintu masuk Cemorolawang di Desa Ngadisari Kabupaten Probolinggo, pintu masuk Wonokitri di Desa Wonokitri Kabupaten Pasuruan, pintu masuk Coban Trisula di Desa Ngadas Kabupaten Malang, dan pintu masuk Ranupani di Desa Ranupani Kabupaten Lumajang. Dari keseluruhan wisatawan, mayoritas menggunakan jalur pintu masuk Cemorolawang di Kabupaten Probolinggo untuk menuju TNBTS. Jumlah wisatawan yang mengakses TNBTS melalui pintu masuk Coban Trisula di Kabupaten Malang lebih sedikit dibandingkan dengan pintu masuk yang lain.



Sumber: [13]

Gambar 4. Statistik Pengunjung Berdasarkan Lokasi Pintu Masuk TNTBTS

Selain itu, dalam rangka meningkatkan potensi wisata di TNBTS, Dinas Pariwisata Kabupaten Malang telah melaksanakan kebijakan – kebijakan antara lain:

- Mengembangkan desa wisata di Desa Gubug Klakah, Kecamatan Poncokusumo. Dinas Pariwisata melakukan pembinaan kepada masyarakat di desa tersebut untuk bisa melayani wisatawan langsung dengan menyediakan *homestay* yang layak huni dan bersih. Pembinaan berupa sosialisasi langsung kepada masyarakat dan penyelenggaraan lomba sanitasi terbaik di Kecamatan Poncokusumo.
- Mempromosikan potensi wisata lain di sekitar TNBTS agar wisatawan tidak hanya terkonsentrasi di gunung Bromo dan Gunung Semeru tetapi juga dapat menikmati potensi wisata lain di Kecamatan Poncokusumo seperti Perkemahan Ledok Ombo Desa Poncokusumo, air terjun Coban Pelangi dan arung jeram di Desa Gubug Klakah, air terjun Coban Trisula dan wisata budaya Tengger di Desa Ngadas, wisata religius pertapaan Karmel di desa Ngadireso, dan pemandian Sumber Agung di Desa Argosuko.

Tabel 1. Perkembangan Angkutan Udara Bandar Udara Abdul Rachman Saleh Malang Tahun 2011-2015

Tahun	Pesawat	Penumpang	Bagasi (kg)	Cargo (kg)
2011	4.567	463.225	3.306.223	1.127.528
2012	4.764	509.495	3.688.134	1.541.934
2013	4.812	526.038	3.851.294	1.685.417
2014	5.336	626.638	2.346.313	2.184.654
2015	5.724	424.211	4.989.218	1.919.906

Sumber: [14]

Tabel 2. Rute di Bandar Udara Abdul Rachman Saleh-Malang

No	Tujuan Dari	Maskapai	Jenis Pesawat	Frekuensi / Minggu	Kapasitas/ Minggu
Jakarta					
1	Cengkareng	Garuda Indonesia	738	14	4536
		Sriwijaya	739	21	9240
2	Halim	Batik	739	14	5040
		Citilink	320	14	5040
Kapasitas per Tahun					1.145.088
Bali					
3	Denpasar	Wings Air	ATR	7	1008
Kapasitas per Tahun					48.384

Sumber:[15]

Gambaran Umum Bandar Udara Abdul Rachman Saleh-Malang

Bandara Abdul Rachman Saleh terletak di Pakis, Kabupaten Malang, Jawa Timur. Bandar Udara Abdul Rachman Saleh termasuk bandar udara *enclave* sipil, yaitu bandar udara militer yang juga digunakan untuk penerbangan sipil. Bandara Abdul Rahman Saleh memiliki dua landasan pacu yang pertama untuk pesawat-pesawat kecil seperti Hercules C-130 dengan panjang 1.500 m, dan yang kedua untuk jenis pesawat besar seperti Boeing 737 dengan panjang 1.980 m. Pergerakan pesawat maupun penumpang terus mengalami peningkatan dengan melayani rute Jakarta (Halim Perdanakusuma dan Cengkareng) serta Denpasar-Bali.

Pada tahun 2016, kapasitas pesawat udara dari Kota Jakarta menuju Bandar Udara Abdul Rachman Saleh di Kabupaten Malang bisa mencapai 1.145.088 jiwa/tahun. Kapasitas pesawat udara dari Kota Denpasar menuju Bandar Udara Abdul Rachman Saleh di Kabupaten Malang bisa mencapai 48.384 jiwa/tahun. Di tahun yang sama, jumlah kunjungan wisatawan baik nasional maupun internasional ke Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru yaitu 328.420 jiwa. Jika dibandingkan antara kapasitas pesawat udara/tahun dengan jumlah kunjungan wisatawan/tahun ke Taman Nasional Bromo Tengger Semeru maka penyediaan transportasi udara masih sangat mencukupi.

Aksesibilitas Menuju Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru

Menurut [10], fungsi suplai transportasi untuk pariwisata adalah yaitu menghubungkan

daerah asal wisatawan dengan negara atau hub internasional yang terdekat dengan tujuan wisata; menyediakan akses dan mobilitas ke wilayah tujuan wisata seperti wilayah provinsi atau kota tujuan wisata; mendukung akses dan mobilitas menuju obyek wisata; dan menyediakan transportasi antar rute obyek wisata. Suplai transportasi menuju Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru pun harus mempertimbangkan kebutuhan tidak hanya wisatawan lokal tetapi juga wisatawan internasional. Menurut Ketua Komunitas Paguyuban Jeep Malang, mayoritas wisatawan mancanegara memilih menggunakan jalur transportasi darat sebagai bagian dari rangkaian perjalanan mereka, biasanya rute yang dipilih yaitu Yogyakarta-Surabaya/Malang-Bromo Tengger Semeru.

Wisatan internasional misalnya dapat menuju ke Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru menggunakan moda transportasi udara melalui Bandar Udara Juanda di Surabaya. Kemudian wisatawan dari Bandar Udara Juanda dapat melanjutkan ke taman rekreasi dengan menggunakan moda kendaraan roda empat yang disediakan oleh *travel agent* atau menggunakan kereta api ke Kota Malang yang kemudian dilanjutkan dengan menggunakan moda kendaraan roda empat yang disediakan oleh *travel agent*. Begitu pula jika wisatawan datang melalui Bandar Udara Soekarno Hatta di Banten dapat melanjutkan dengan menggunakan pesawat lagi menuju Bandar Udara Abdul Rachman Saleh di Malang ataupun menggunakan kereta api dari Jakarta menuju Kota Malang.

Pilihan lain bagi wisatawan yang menggunakan transportasi udara untuk menuju Kota Malang maka dapat memilih berangkat dari Bandar Udara Soekarno Hatta di Banten, Bandar Udara Halim Perdanakusuma di Jakarta, dan Bandar Udara Ngurah Rai di Denpasar. Dari bandar udara wisatawan dapat menggunakan taksi menuju daerah Pasar Tumpang tepatnya di De Forest sebagai titik kumpul *Jeep* menuju obyek wisata atau wisatawan dapat langsung menghubungi *travel* untuk dapat dijemput di bandar udara menggunakan Jeep atau kendaraan *travel* langsung menuju obyek wisata. Jarak dari bandar udara menuju pasar tumpang cukup dekat yaitu sekitar 12 Km yang dapat ditempuh sekitar 30 menit

menggunakan kendaraan roda empat.

Untuk mendukung kelestarian Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru maka dipertahankan adanya kebijakan penggunaan hanya mobil *Jeep* yang dapat digunakan oleh wisatawan menuju Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru dari titik poin *Jeep* yaitu di De Forest atau di *Rest Area*

Tabel 4. Analisis Stakeholder Pengembangan Taman Nasional Bromo Tengger Semeru

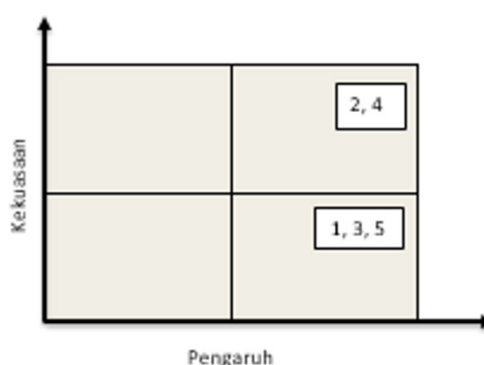
No	Stakeholder	Kekuasaan/ Power	Pengaruh/ Influence
1	Pengelola Bandar Udara Abdul Rachman Saleh-Malang	Terbatas, hanya kepada penyediaan aksesibilitas transportasi udara menuju Kota Malang	Tinggi dalam mengakomodasi wisatawan menggunakan pesawat udara menuju Kota/Kabupaten Malang
2	Dinas Pariwisata Kabupaten Malang	Tinggi, dapat memutuskan kebijakan terkait promosi wisata dan kebijakan pengembangan kompetensi <i>stakeholder</i> terkait seperti komunitas <i>Jeep</i> .	Tinggi, mempengaruhi strategi yang diambil oleh para <i>stakeholder</i> terkait seperti paguyuban <i>Jeep</i> dan para instansi lain yang terlibat dalam pengembangan Bromo-Tengger Semeru
3	Dinas Perhubungan Kabupaten Malang	Rendah, tidak dapat memutuskan kebijakan sendiri tetapi tergantung kepada instansi lainnya seperti Dinas Perhubungan Kota Malang, Bappeda Kabupaten Malang, dan lainnya, misalnya jalur menuju TNBTS.	Tinggi, karena sangat terkait dengan kebijakan suplai transportasi yang dibutuhkan oleh wisatawan menuju TNBTS.
4	Balai Besar Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru Kementerian Kehutanan	Tinggi, pengembangan wisata Bromo-Tengger-Semeru harus sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan oleh Balai Besar Taman Nasional seperti zonasi ruang yang telah ditetapkan.	Tinggi, kebijakan di dalam zona Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru harus diikuti oleh seluruh <i>stakeholder</i> termasuk pengembangan pariwisatanya harus sejalan dengan pelestarian taman nasional.
5	Ketua Komunitas Paguyuban Kendaraan Jeep Bromo-Tengger-Semeru Trans	Rendah, belum adanya payung hukum dan tidak dapat memutuskan suatu kebijakan dalam meningkatkan pengembangan taman nasional	Tinggi, mobilitas wisatawan menuju TNBTS sangat bergantung dengan keberadaan penyedia transportasi <i>Jeep</i> , harus menggunakan <i>Jeep</i> untuk mendukung pelestarian TNBTS

Poncokusumo, Desa Gubuk Klakah. Wisatawan yang menuju ke Semeru difokuskan untuk diberangkatkan naik *Jeep* menuju Taman Nasional dari De Forest, sedangkan wisatawan yang menuju ke Bromo difokuskan di Rest Area Poncokusumo. De Forest merupakan rest area atau titik poin *Jeep* yang dibangun dan dikelola oleh PT. Perhutani. Rest area Poncokusumo merupakan rest area atau titik poin *Jeep* yang dibangun oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Malang dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Malang.

Meskipun terdapat beberapa pilihan obyek pendakian yaitu Bromo ataupun Semeru, tetapi jalur yang digunakan untuk keduanya berbeda sehingga wisatawan akan memilih salah satunya. Jika ingin melanjutkan ke obyek yang kedua maka wisatawan harus kembali ke titik poin yang telah ditetapkan di awal. Mobilitas wisatawan antar obyek wisata di Bromo-Tengger-Semeru dilakukan dengan menggunakan kendaraan *Jeep*.

Dukungan Terhadap Pengembangan Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru

Stakeholders yang diwawancara dalam kajian ini yaitu Pengelola Bandar Udara Abdul Rachman Saleh-Malang, Dinas Pariwisata Kabupaten Malang, Dinas Perhubungan Kabupaten Malang, Balai Besar Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru, dan Ketua Komunitas Paguyuban *Jeep* Bromo-Tengger-Semeru Trans.



Gambar 5. Analisis *Stakeholder* Pengembangan Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru

Berdasarkan Gambar 5, dapat dilihat bahwa Dinas Pariwisata Kabupaten Malang dan Balai Besar Taman Nasional Bromo Tengger Semeru memiliki peranan yang tinggi dalam kekuasaan maupun pengaruh untuk mengembangkan pariwisata di Taman Nasional Bromo Tengger Semeru. Dinas

Pariwisata dapat mempromosikan keunggulan obyek wisata Taman Nasional Bromo Tengger Semeru di lokasi-lokasi yang strategis seperti bandar udara. Balai Besar Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru dapat bekerja sama dengan Dinas Pariwisata Kabupaten Malang untuk dapat menciptakan beberapa daya tarik wisata lain di zona aman terutama jika gunung sedang berada pada status siaga atau wasapada yang menyebabkan wisatawan tidak dapat mendaki gunung tersebut. Dengan adanya daya tarik lainnya di beberapa zona aman sekitar Taman Nasional Bromo Tengger Semeru, wisatawan tetap dapat menikmati wisata pegunungan atau alam lainnya.

Stakeholders lainnya tetap harus berkoordinasi dalam mengembangkan suatu kebijakan. Misalnya, Dinas Pariwisata Kabupaten Malang dan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang dapat bekerja sama memberikan pelatihan kepada Pengelola Kendaraan Mobil *Jeep* dalam memberikan pelayanan kepada wisatawan, selain dengan tetap memprioritaskan aspek keselamatan dalam berkendara. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Kabupaten Malang sebaiknya melaksanakan pengawasan rutin terhadap standar kendaraan mobil jeep yang digunakan termasuk kedisiplinan supir kendaraan *jeep* tersebut.

Pengelola Bandar Udara Abdul Rachman Saleh-Malang tidak memiliki kekuasaan langsung dalam mengembangkan pariwisata Taman Nasional Bromo Tengger Semeru, tetapi pengaruhnya sangat kuat dalam mendukung aksesibilitas menuju lokasi wisata. Untuk mempengaruhi ketertarikan masyarakat untuk berkunjung ke Taman Nasional Bromo Tengger Semeru, Pemerintah Daerah Kabupaten Malang dapat bekerja sama dengan Pengelola Bandar Udara Abdul Rachman Saleh dalam hal penyediaan informasi yang menarik dan mudah terlihat oleh wisatawan terkait pesona Taman Nasional Bromo Tengger Semeru. Selain itu, dapat juga disediakan transportasi umum seperti medium *shuttle bus* menuju titik point kendaraan *jeep* dengan biaya yang cukup terjangkau serta jadwal bus yang cukup sering dan rutin. Pengembangan tidak hanya di Bandar Udara Abdul Rachman Saleh tetapi juga di bandar udara sekitarnya seperti Bandar Udara Juanda di Surabaya karena wisatawan yang datang ke Taman Nasional Bromo Tengger Semeru dapat

menggunakan beberapa alternatif moda seperti kendaraan darat dan taksi dan melalui kota mana saja seperti Kota Surabaya, Kota Pasuruan, dan Kota Probolinggo. Jarak antara Bandar Udara Juanda dengan pintu masuk Taman Nasional Bromo Tengger Semeru adalah 110 Km.

Kesimpulan

Beberapa kesimpulan berdasarkan analisis yang telah dilaksanakan, antara lain:

Pemenuhan permintaan angkutan udara di wilayah Kabupaten Malang dan sekitarnya termasuk untuk kegiatan pariwisata di Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru masih tercukupi melalui pelayanan Bandar Udara Abdul Rachman Saleh di Kabupaten Malang untuk rute Jakarta dan Denpasar, untuk rute lainnya baik domestik maupun internasional dapat diakomodir melalui bandar udara terdekat lainnya yaitu dan Bandar Udara Juanda di Surabaya.

Permasalahan utama di Bandar Udara Abdul Rachman Saleh dalam pengembangan obyek wisata Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru adalah kurang adanya integrasi dengan transportasi lanjutan menuju obyek wisata Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru serta integrasi informasi pariwisata bagi wisatawan di bandar udara. Transportasi lanjutan yang disediakan hanya taksi bandara.

Informasi jasa transportasi khususnya yang secara resmi dibina oleh Pemerintah Daerah masih terbatas menyebabkan wisatawan mencari informasi secara mandiri melalui internet terkait dengan moda transportasi untuk menuju Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru. Wisatawan biasanya menggunakan sewa kendaraan dari travel agent maupun kendaraan hotel.

Meskipun pengembangan Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru melibatkan banyak *stakeholders* seperti Pengelola Bandar Udara, Balai Besar Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru Kemenhut, Dinas Pariwisata Kabupaten Malang, Dinas Perhubungan Kabupaten Malang, dan Komunitas Kendaraan Roda Empat Jeep Bromo-Tengger-Semeru Trans namun kebijakan antar *stakeholder* tersebut masih kurang terintegrasi dan dapat menimbulkan konflik di kemudian hari.

Rekomendasi

Terdapat beberapa rekomendasi untuk pengembangan Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru, antara lain:

Penyediaan transportasi umum lanjutan yang memadai terutama aksesibilitas khusus menuju obyek wisata Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru dari Bandar Udara Abdul Rachman Saleh.

Perlu peningkatan promosi dalam penyampaian informasi resmi terkait kemudahan aksesibilitas menuju Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru yang dapat diakses dan dilihat dengan mudah oleh wisatawan.

Badan Otoritas Wisata Bromo-Tengger-Semeru sebagai koordinator antar instansi terkait perlu segera menyusun kebijakan pengembangan wisata yang mengakomodir masukan-masukan dari seluruh instansi terkait.

Ucapan Terima Kasih

Penelitian ini telah dilakukan dengan baik atas bantuan dan dukungan pihak seperti Kepala UPBU Abdul Rachman Saleh-Malang, Kepala Dinas Pariwisata Kabupaten Malang, Kepala Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Malang, Ketua Komunitas Paguyuban Kendaraan *Jeep* Bromo-Tengger-Semeru Trans, Kapuslitbang Transportasi Udara dan rekan-rekan seprofesi di Badan Litbang Perhubungan. Oleh karena itu, kami menyampaikan ucapan terima kasih atas bantuan dan dukungannya.

Daftar Pustaka

- [1] Begum, Halima. (2014). Tourist's perceptions toward the role of stakeholders in sustainable tourism. *Social and Behavioral Sciences*, 144, 313-321.
- [2] Albalade, Daniel and Bel, Germa. (2010). Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*, 31, 425-433.
- [3] Kia Pipike, Joycelyn. (2012). Comparative study between Fiji and Papua New Guinea tourism development: Lessons to learn from Fiji. *Social and Behavioral Sciences*, 65, 192-198.
- [4] Kaul, R. (1985). *Dynamics of tourism: A trilogy*, 111. New Delhi: Transportation and Marketing.
- [5] Brida, Juan Gabriel and Deidda, Manuela and Pulina, Manuela. (2014). Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol. *Journal of Transport Geography*, 36, 1-11.
- [6] Bel, G. (2009). How to compete for a place in the World with a hand tied behind your back: the case of air transport services in Girona. *Tourism Management*, 30(4), 522-529.
- [7] Lohmann, Gui and Timothy Duval, David. (2014). Destination morphology: A new framework to understand tourism-transport issues? *Journal of Destination Marketing and Management*, 3, 133-136.
- [8] Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.
- [9] Ratman, Dadang Rizki. (2016). *Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas 2016-2019*. Paparan Rapat Koordinasi Nasional Kementerian Pariwisata.
- [10] Hall, D. (1999). Conceptualising tourism transport: Inequality and externality issues. *Journal of Transport Geography*, 7, 181-188.
- [11] Rietbergen-McCracken, J.; Narayan, D.; World Bank (Editor) (1998). *Participation And Social Assessment: Tools And Techniques*. Washington: World Bank.
- [12] Project Management Institute. (2013). *A Guide to The Project Management Body of Knowledge*. Fifth Edition. Project Management Institute Inc: Pennsylvania.
- [13] Dinas Pariwisata Kabupaten Malang. (2016). Data Statistik Pariwisata Kabupaten Malang.
- [14] UPTD Bandara Abdul Rachman Saleh, 2016. Perkembangan Angkutan Udara Bandar Udara Abdul Rachman Saleh Malang Tahun 2011-2015.
- [15] Direktorat Angkutan Udara. (2016). Rute di Bandar Udara Abdul Rachman Saleh-Malang.

Lampiran



1. Alun-alun Kota Malang-Coban Trisula = 31 km; 1 jam 2 menit.
2. Alun-alun Kota Pasuruan-Wonokitri = 45 km; 1 jam 30 menit.
3. Alun-alun Kota Probolinggo-Cemorolawang = 44 km; 1 jam 25 menit.
4. Alun-alun Kota Lumajang-Coban Trisula = 121 km, 3 jam 45 menit.

Gambar L1. Lokasi Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru

Tabel L1. Aksesibilitas Menuju Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru

Akses Wisatawan Internasional ke Indonesia	Akses Wisatawan ke wilayah atau provinsi tujuan wisata	Akses dan mobilitas ke lokasi obyek wisata (Pintu Masuk Bromo Tengger Semeru)	Akses dan mobilitas antar obyek wisata di dalam kawasan Bromo Tengger Semeru
Wisatawan internasional dari negara asalnya dapat menggunakan bandara udara internasional berikut untuk menuju Kota Malang : 1. Dari Bandar Udara Juanda-Surabaya dilanjutkan menggunakan jalur darat atau kereta. 2. Dari Bandar Udara Soekarno Hatta-Banten dilanjutkan menggunakan pesawat ke Bandar Udara Abdul Rachman Saleh-Malang. 3. Bandar Udara Ngurah Rai-Denpasar dilanjutkan menggunakan pesawat ke Bandar Udara Abdul Rachman Saleh-Malang.	Wisatawan dapat menuju Provinsi Jawa Timur dengan langsung menuju Kota Malang ataupun via Kota Surabaya, sebagai berikut: 1. Dari Bandar Udara Juanda-Surabaya menggunakan sewa mobil/paket travel melalui jalur Kabupaten Pasuruan atau Kabupaten Probolinggo. 2. Dari Bandar Udara Abdul Rachman Saleh-Malang (wisatawan asal Jakarta dan Bali) menggunakan sewa mobil/paket travel melalui jalur Kabupaten Malang. 3. Wisatawan dari kota sekitarnya di Pulau Jawa dapat menggunakan kereta api menuju Kota Malang lalu lanjut menggunakan sewa mobil/paket travel melalui jalur Kabupaten Malang.	1. Dari Bandar Udara Abdul Rachman Saleh biasanya wisatawan akan menginap di Kota Malang. Wisatawan akan menggunakan paket travel yang sudah dipesan sebelumnya secara online atau melalui hotel. Wisatawan akan diantar ke titik kumpul Jeep. Kondisi prasarana jalan menuju TNBTS sudah baik, tetapi belum ada sistem informasi wisata yang terintegrasi untuk mendapatkan sarana transportasi menuju TNBTS maupun tarif resmi dan jadwal yang ditawarkan. Selain itu kurang adanya simbol/informasi sepanjang jalan untuk menuju TNBTS. 2. Dari Kota Surabaya biasanya wisatawan akan lebih memilih jalur Kabupaten Probolinggo karena prasarana jalan yang bagus (jalan nasional).	Wisatawan tidak dapat melakukan perjalanan antar obyek wisata sekaligus dalam waktu yang sama karena berbeda jalur yang ditempuh. Sarana transportasi untuk mobilitas antar obyek wisata adalah kendaraan mobil tipe jeep.

Halaman ini sengaja dikosongkan