

POTENSI PEMBANGUNAN PELABUHAN WISATA BAHARI DI KABUPATEN SORONG

POTENCY OF MARINE PORT DEVELOPMENT IN SORONG REGENCY

Dewi Indira Biasane

Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan

Badan Litbang Perhubungan

Jalan Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat 10110

[e-mail: dibiasane@gmail.com](mailto:dibiasane@gmail.com)

Abstrak

Pemanfaatan destinasi pariwisata bahari di Indonesia hingga saat ini masih rendah. Hal ini dikarenakan masih belum optimalnya penyediaan dan pengembangan sarana, prasarana dan sistem transportasi yang ada khususnya di Indonesia bagian timur. Seperti halnya di Kabupaten Sorong yang banyak memiliki destinasi wisata bahari yang cukup banyak. Selain dikenal sebagai pintu masuk ke destinasi wisata Raja Ampat, Sorong juga dikenal memiliki destinasi wisata bahari lain, seperti Pulau UM, Pantai Mailan Makbon, Pantai Tanjung Kasuari dan lain-lain. Keterbatasan dermaga dan kurangnya kapal yang melayani ke destinasi wisata bahari tersebut masih menjadi alasan utama. Metode analisis menggunakan analisis SWOT dan deskriptif. Pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa aktifitas kepelabuhanan di Sorong masih bergantung pada Pelabuhan Sorong dan belum ada pelabuhan/terminal/dermaga khusus yang melayani kegiatan wisata bahari. Oleh karena itu, dalam rangka pembangunan dan pengembangan pelabuhan untuk peruntukkan kegiatan wisata bahari dapat mempertimbangkan strategi yang telah dihasilkan menurut analisis SWOT diatas. Berdasarkan analisis SWOT, posisi pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari di Sorong menempati kuadran III, dengan arti bahwa pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari memiliki peluang yang sangat besar, tetapi di pihak lain memiliki kelemahan internal.

Kata Kunci: pelabuhan, wisata, bahari, analisis SWOT

Abstract

In order to improve the performance of marine tourism sector, five major component of side to procure must be integrated be strengthened and developed, so it is more attractive or at least equal offered by other countries. In addition , marine tourism sector must be supported by conducive politic-economy policy. But, we might still find it difficult to embodied in some marine tourism destinations in Indonesia, especially marine tourism destinations in the eastern of Indonesia. The exploitation of marine tourism in Indonesia is still low because the ineffective of provision and development facilities, infrastructure and transportation system especially in eastern of Indonesia. As is the case in Sorong Regency with many marine tourism destinations. Besides known as the entrance to Raja Ampat, Sorong also known with another marine tourism destinations, Um island, Mailan Makbon Beach, Tanjung Kasuari Beach and others. Limited wharves and lack of a ship serving to marine tourism destinations it is still the primary reason. The method of analysis using SWOT analysis and descriptive. Observation in the field show that port activity in Sorong Regency still relied on Port of Sorong and there is not yet port/terminal/dock specially serving marine tourism. Hence, order of port construction and development for marine tourism can consider strategy resulted according to SWOT analysis. Based on SWOT analysis, position construction and development port of maritime tourism in Sorong Regency occupy quadrant III means construction and development port of marine tourism have a very large chance, yet on the other hand have weaknesses internal.

Keywords: port, tourism, marine, SWOT analysis

PENDAHULUAN

Sebagai negara dengan komposisi perairan 2/3 dari seluruh wilayahnya, menjadikan Indonesia menjadi negara bahari yang besar. Indonesia pun diakui sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia melalui Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) tentang Hukum Laut atau *United Nations Convention on The Law of the Sea* (UNCLOS) Tahun 1982. Hal tersebut menganugerahkan Indonesia memiliki ratusan wisata bahari untuk dieksplorasi dan eksploitasi. Oleh karena itu, Pemerintah Republik Indonesia telah mengatur Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata. Undang-undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata tersebut memberikan dasar hukum terkait dengan wisata tirta, yang dikategorikan menjadi salah satu jenis usaha wisata. Mendukung Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata kemudian disusun Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional (RIPPARNAS) Tahun 2010 – 2025, yang mengatur perencanaan pembangunan kepariwisataan nasional untuk periode 15 (lima belas) tahun terhitung sejak tahun 2010 sampai dengan tahun 2025. Pembangunan kepariwisataan nasional meliputi destinasi pariwisata, pemasaran pariwisata, industri pariwisata dan kelembagaan pariwisata. Salah satu amanat dari RIPPARNAS adalah pembangunan aksesibilitas pariwisata. Pembangunan aksesibilitas pariwisata tersebut salah satunya meliputi penyediaan dan pengembangan sarana, prasarana dan sistem transportasi, baik angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara dan angkutan kereta api. Penyediaan dan pengembangan sarana, prasarana dan sistem transportasi tersebut dimaksudkan untuk kemudahan akses dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) dan pengembangan dan peningkatan kenyamanan dan keamanan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di DPN.

Menurut Dahuri (2009), diantara sepuluh ekosistem terumbu karang terindah dan terbaik di dunia, 6 (enam) berada di Indonesia, yaitu Raja Ampat, Wakatobi, Taka Bone Rate, Bunaken, Karimun

Jawa dan Pulau Weh. Selain itu, menurut Rokhmin Dahuri, jika kita mampu mengembangkan potensi bahari, maka nilai ekonomi berupa perolehan devisa, sumbangan terhadap PDB, peningkatan pendapatan masyarakat, penciptaan lapangan kerja dan sejumlah *multiplier effects* sangat besar. Sebagai perbandingan adalah Negara Bagian Queensland, Australia dengan panjang garis pantai hanya 2100 km dapat meraup devisa dari pariwisata bahari sebesar US\$ 2,1 miliar pada tahun 2003. Demikian juga halnya dengan Malaysia, Thailand, Maladewa, Mauritius, Jamaica, dan negara lainnya yang telah menikmati nilai ekonomi cukup besar dari pariwisata bahari. Sampai saat ini devisa dari sektor pariwisata bahari di Indonesia baru mencapai sekitar US 1 milyar per tahun. Untuk meningkatkan kinerja sektor pariwisata bahari, lima komponen utama dari sisi pengadaan (*supply side*) pariwisata bahari, yakni objek pariwisata bahari (*attractions*), transportasi, pelayanan, promosi, dan informasi, harus secara terpadu diperkuat dan dikembangkan, sehingga lebih atraktif atau minimal sama dengan yang ditawarkan oleh negara-negara lain. Selain itu, sektor pariwisata bahari harus didukung oleh kebijakan politik-ekonomi (keuangan, ketenagakerjaan, infrastruktur, keamanan dan kenyamanan, dan kebijakan pemerintah lainnya) yang kondusif.

Namun, hal tersebut kiranya masih sulit diwujudkan di beberapa destinasi wisata bahari yang ada di Indonesia, khususnya di destinasi wisata bahari yang berada di wilayah Indonesia bagian timur. Pemanfaatan destinasi pariwisata bahari di Indonesia hingga saat ini masih rendah. Hal ini dikarenakan masih belum optimalnya penyediaan dan pengembangan sarana, prasarana dan sistem transportasi yang ada khususnya di Indonesia bagian timur. Seperti halnya di Kabupaten Sorong yang banyak memiliki destinasi wisata bahari yang cukup banyak. Selain dikenal sebagai pintu masuk ke destinasi wisata Raja Ampat, Sorong juga dikenal memiliki destinasi wisata bahari lain, seperti Pulau UM, Pantai Mailan Makbon, Pantai Tanjung Kasuari dan lain-lain. Keterbatasan dermaga dan kurangnya kapal yang melayani ke destinasi wisata bahari tersebut masih menjadi alasan utama.

TINJAUAN PUSTAKA

a. Definisi dan Peranan Transportasi dalam Wisata

Definisi wisata bahari dapat ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata. Wisata bahari (wisata tirta) disinggung dalam Pasal 14 ayat (1), sebagai salah satu usaha pariwisata. Dalam Pasal 17 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025, diatur bahwa pembangunan aksesibilitas pariwisata meliputi:

- a. penyediaan dan pengembangan sarana transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara dan angkutan kereta api;
- b. penyediaan dan pengembangan prasarana transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara dan angkutan kereta api; dan
- c. penyediaan dan pengembangan sistem transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara dan angkutan kereta api.

Pasal 18 Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025 mengatur arah kebijakan penyediaan dan pengembangan sarana transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara dan angkutan kereta api meliputi:

- a. pengembangan dan peningkatan kemudahan akses dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di DPN; dan
- b. pengembangan dan peningkatan kenyamanan dan keamanan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di DPN.

Batasan pariwisata menurut Warpani dan P. Warpani (2007) sangat luas dan sesuai dengan maksud berwisata atau kegiatan yang dilakukan oleh wisatawan, maka pariwisata dikategorikan menjadi:

Tabel 1. Ragam Wisata

Ragam	Definisi
Wisata Agro	Ragam Pariwisata baru yang dikaitkan dengan kegiatan industri pertanian, misalnya wisata durian pada musim buah durian, atau wisata tani, yakni para wisatawan turut terjun aktif menanam padi dan memandikan kerbau di sungai.
Wisata Belanja	Pariwisata yang muncul karena kekhasan barang yang ditawarkan atau bagian dari jenis pariwisata lain, misalnya Bandung dengan Pusat di Jl. Cihampelas, Sidoarjo dengan pusat Tas di Tanggulangin.
Wisata Budaya	Wisata yang berkaitan dengan ritual budaya yang sudah menjadi tradisi, misalnya mudik lebaran setahun sekali. Atau ada pariwisata budaya yang digelar pada saat-saat tertentu, misalnya: Sekaten di Surakarta dan Yogyakarta, Ngaben di Bali, Labuhan di Cilacap, pemakam jenazah di Tanah Toraja. Tidak jarang wisatawan mempelajari budaya setempat, mengunjungi situs bersejarah, dan sebagainya

Sumber: Warpani, Suwardjoko P. dan Indira P. Warpani. 2007. Pariwisata dalam Tata Ruang Wilayah.

Sektor pariwisata membutuhkan sektor transportasi sebagai pendukung. Transportasi penting bagi wisatawan karena memfasilitasi pergerakan wisatawan antara asal hingga tujuan dan berperan sebagai dasar pertimbangan untuk menentukan pilihan lokasi yang akan dituju. Kaitan intrinsik antara transportasi dan pariwisata dapat dilihat dari 2 (dua) pendekatan utama, yaitu perspektif pariwisata dan perspektif transportasi. Selain menghubungkan asal ke tujuan, sarana transportasi juga diperlukan untuk memberikan aksesibilitas dalam tujuan tertentu (dari bandara ke hotel, dari hotel ke obyek wisata dan lain-lain). Selain itu, dalam kasus tujuan ganda perjalanan, untuk menghubungkan berbagai tujuan dalam perjalanan. Cara lain untuk memahami pentingnya transportasi terhadap pariwisata adalah dengan menganalisis bagaimana pengenalan teknologi transportasi baru akan berdampak pada pengembangan pariwisata. Dari perspektif aktifitas transportasi, pariwisata

merupakan bagian penting dari banyak penyedia layanan transportasi. Operasi transportasi juga menyediakan beberapa karakteristik dan atribut yang relevan dengan wisatawan dan kajian

pariwisata. Menurut Lohmann dan Dauval (2011), beberapa karakteristik tersebut disajikan dalam Tabel 2 dibawah ini.

Tabel 2. Karakteristik dan Atribut yang Relevan dengan Kajian Pariwisata

Kenyamanan	Diukur dengan banyak cara, termasuk kenyamanan kursi, kebisingan, kualitas ruang tunggu, dan sebagainya.
Confiability	Kemampuan untuk menyelesaikan kewajiban, misalnya ketepatan waktu
Domestik atau Internasional	Pada banyak kasus, perjalanan internasional memerlukan persiapan yang lebih kompleks untuk memenuhi prosedur pada negara yang berbeda, seperti urusan imigrasi dan peraturan terkait dengan penyediaan layanan transportasi (melalui perjanjian bilateral)
Unsur	Tenaga: menentukan moda transport dan kecepatan perjalanan Terminal: tempat berpindah dari satu moda ke moda lain Kendaraan: alat pengangkut manusia dan barang Jalan: dibagi atas alami (misalnya laut, udara), atau buatan (misalnya jalan rel dan jalan raya) dalam banyak kasus, kendaraan dikendalikan oleh manajemen lalu lintas
Tarif	Tarif transportasi yang dapat berupa tarif tetap (flat) untuk semua tempat duduk yang tersedia, atau berbeda melalui strategi penetapan tarif yang kompleks, misalnya pengaturan pendapatan pada moda angkutan udara pada kelas yang sama namun berbeda waktu pemesanan, kemudahan dalam membatalkan tiket dan waktu perjalanan yang akan dilakukan
Keterkaitan Moda	Kemampuan untuk Mengkaitkan dua atau lebih moda transportasi yang berbeda, melalui berbagai cara: • Fisik: ketika terminal mengintegrasikan dua atau lebih moda transportasi untuk melayani penumpang dengan teknologi terbaik untuk mengakses terminal dan mencapai tujuan akhir • Tarif: ketika satu tarif mencakup dua atau lebih moda transportasi • Operasional: ketika misalnya, jadwal dari dua moda transportasi yang berbeda dikoordinasikan untuk meminimalkan waktu keterhubungan • Kelembagaan: ketika organisasi yang sama mengoperasikan dua atau lebih moda transportasi yang terhubung
Moda	• Udara: adalah moda transportasi yang tercepat, menghubungkan wilayah terjauh di dunia • Rel: jalan khusus membuat moda ini layak dan aman, biasanya dengan tingkat kenyamanan yang tinggi. Kecepatan tinggi membuat kompetitif dengan angkutan udara, terutama untuk jarak dekat dan menengah (kurang dari 1000km) • Jalan: menyediakan kenyamanan transportasi pintu ke pintu • Air: merupakan moda yang paling lambat, namun dapat disediakan dengan tingkat kenyamanan yang tinggi dan fasilitas yang lengkap pada sarana ketika mengangkut penumpang dalam jumlah besar (misalnya kapal pesiar/cruise ship)
Umum atau pribadi	Transportasi umum adalah sistem transportasi yang dapat dioperasikan baik oleh operator swasta maupun pemerintah. Moda ini dapat dijangkau oleh anggota masyarakat, biasanya dengan membayar tarif. Sebagian besar transportasi umum dijalankan dengan jadwal yang tetap. Transportasi pribadi adalah sarana yang dapat dikontrol jadwal dan rutenya oleh supir atau penyewanya.
Terjadwal atau sewa	Transportasi terjadwal mengikuti jadwal untuk melayani penumpang. Angkutan sewa mengikuti keinginan penyewa, tanpa jadwal yang jelas.
Keamanan	Keamanan terkait dengan beberapa variabel, termasuk isu keselamatan (misalnya jumlah kecelakaan), tingkat pencurian dan sebagainya.
Kecepatan	Seberapa cepat moda transportasi tergantung pada teknologi yang digunakan

Sumber: Lohmann and Duval, 2011, *Critical Aspects of the Tourism-Transport Relationship*

Tantangan dari organisasi wisata adalah memasarkan tujuan wisata yang dikelolanya untuk menjadi bagian jadwal kunjungan kapal pesiar. Menurut Douglas and Douglas dalam Lohmann and Duval (2011), isu pertama untuk menjadi tujuan kunjungan adalah adanya detail

kondisi kelautan, termasuk:

- jarak antar pelabuhan;
- kecepatan perjalanan yang diperlukan oleh kapan untuk mengelola jadwal;
- kecepatan perjalanan yang diperlukan oleh kapan untuk mengelola jadwal;

d. variasi kondisi cuaca dan iklim.

Terdapat pertimbangan lain yang penting, selain kondisi kelautan, misalnya potensi besar, atraksi pantai dan sebagainya. Gibson dalam Lohmann and Duval (2011) meringkas beberapa faktor penarik bagi kedatangan kapal pesiar, sebagaimana Tabel 3 dibawah ini:

Tabel 3 Analisis Faktor yang Menjadi Daya Tarik untuk Tujuan Kapal Pesiar

Aspek yang Menarik
Pengalaman Unik
Rerata 35ft. (10.75 metres) kedalaman air pada waktu pasang surut
Dermaga dengan draft yang dalam
Pelabuhan utama dengan akses mudah ke tujuan
Pelabuhan sebagai daya tarik itu sendiri
Bebas pajak
Layak untuk home port, port of call atau repositioning cruise port
Layanan profesional
Pelabuhan pulau dengan daya tarik berbeda
Terminal kapal wisata dengan fasilitas yang bagus
Tur keliling/wisata pantai
Kehidupan malam yang menarik
Pusat dari lokasi kota
Berbelanja
Kapasitas untuk kapal pesiar besar
Kemudahan dan kenyamanan bongkar muat penumpang dan barang
Aman, efisien dan aman
Dual-ship terminal
Ruang pergudangan (daya tapung, penanganan yang baik)
Pemandangan indah
Dekat dengan pelabuhan udara International
Cuaca yang baik pada tempat tujuan, pada wilayah dengan cuaca hangat
Ada warisan budaya dan sejarah
Olahraga air dan darat

Sumber: Lohmann and Duval, 2011, *Critical Aspects of the Tourism-Transport Relationship*

b. Kondisi Eksisting Pelabuhan di Kabupaten Sorong

Rezim pelabuhan diatur secara umum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Peran pelabuhan sebagaimana tercantum dalam Pasal 68 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah sebagai simpul dalam jaringan transportasi, pintu gerbang kegiatan perkeonomian, tempat

kegiatan alih moda transportasi, penunjang kegiatan industri/perdagangan, tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang dan mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional, baik di Kota maupun Kabupaten Sorong terdapat 10 (sepuluh) pelabuhan atau terminal, baik yang menjadi pelabuhan pengumpul maupun pengumpan lokal, dengan rincian sebagai berikut:

- Pelabuhan/Terminal Makbon sebagai pelabuhan pengumpan lokal hingga tahun 2030;
- Pelabuhan/Terminal Mega sebagai pelabuhan pengumpan lokal hingga tahun 2030;
- Pelabuhan/Terminal Muarana sebagai pelabuhan pengumpan lokal hingga tahun 2030;
- Pelabuhan/Terminal Kasim sebagai pelabuhan pengumpan lokal hingga tahun 2030;
- Pelabuhan/Terminal Kiamano sebagai pelabuhan pengumpan lokal hingga tahun 2030;
- Pelabuhan/Terminal Salawati sebagai pelabuhan pengumpan lokal hingga tahun 2030;
- Pelabuhan/Terminal Seget sebagai pelabuhan pengumpan lokal hingga tahun 2030;
- Pelabuhan/Terminal Sele sebagai pelabuhan pengumpan lokal hingga tahun 2030;
- Pelabuhan Sorong sebagai pelabuhan utama hingga tahun 2030;
- Pelabuhan/Terminal Arar sebagai pelabuhan pengumpul hingga tahun 2030.

c. Potensi dan Arah Kebijakan Wisata Bahari Kabupaten Sorong

Kabupaten Sorong sebagai pintu masuk ke

wisata Raja Ampat. Selain Raja Ampat yang sudah terkenal, Kabupaten Sorong memiliki destinasi wisata bahari lain yang masih belum

dikenal oleh banyak pihak. Berikut disajikan destinasi wisata bahari di Kabupaten Sorong dalam Tabel 4.

Tabel 4. Destinasi Wisata di Sorong

No.	Destinasi Wisata	Lokasi	Keterangan
1.	Pulau Um	Kampung Malumkarta, Distrik Makbon	Pantai berpasir putih, panorama burung kelelawar di siang hari dan burung camar di malam hari.
2.	Pantai Mailan Makbon	Kampung Makbon Distrik Makbon	Wisata pantai
3.	Pantai Seget	Kampung Seget, Distrik Seget	Wisata bahari dengan panorama pantai yang indah

Sumber: Situs resmi Pemerintah Kabupaten Sorong <http://www.sorongkab.go.id/index.php/2015-02-02-05-30-33/sektor-pariwisata>

Sesuai dengan RIPPDA Provinsi Papua Barat 2007 – 2016 bahwa produk unggulan Provinsi Papua Barat adalah upacara adat dan tradisi lainnya serta taman nasional, namun destinasi wisata Raja Ampat merupakan tujuan utama bagi wisatawan mancanegara (sebagai *special*

interest) karena memiliki mutu serta daya tarik wisata bahari yang mengagumkan. Dalam Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Nasional (RIPPARNAS) 2010 – 2025, penjabaran komponen destinasi Raja Ampat disampaikan dalam Tabel 5 dibawah ini.

Tabel 5. Jabaran Komponen Destinasi di Sorong

No.	Cakupan Komponen Destinasi	Jabaran Komponen Destinasi	Tema Produk	
			Utama	Pendukung
1.	Kawasan Sorong	a. Daya tarik: Kota Sorong, Pantai Kasuari, Pulau Jefman, Semenanjung Kausari, Pulau Buaya, Pulau Kafiau, Pulau Matan, Mata Air Panas Klajili. b. Akses: Bandara Yefman, Sorong, Bandara Rendani, Manokwari, Bandara Fak-fak, Fak-fak, Pelabuhan Sorong. c. Fasilitas pariwisata: Sorong, Manokwari, Fak-fak.	Destinasi wisata kota	Destinasi wisata pulau kecil
2.	Kawasan Raja Ampat	a. Daya tarik: Taman Nasional Raja Ampat, Kepulauan Raja Ampat. b. Akses: Bandara Yefman, Sorong, Bandara Rendani, Manokwari, Bandara Fak-fak, Fak-fak, Pelabuhan Sorong. c. Fasilitas pariwisata: Sorong, Manokwari, Fak-fak.	Destinasi wisata bahari	Destinasi wisata pulau kecil
3.	Kawasan Waigeo	a. Daya tarik: Pulau Waigeo, Pulau Batanta, Pulau Salawati, Pusal Misool, dan lain-lain. b. Akses: Bandara Yefman, Sorong, Bandara Rendani, Manokwari, Bandara Fak-fak, Fak-fak, Pelabuhan Sorong. c. Fasilitas pariwisata: Sorong, Manokwari, Fak-fak.	Destinasi wisata pulau kecil	

Sumber: RIPPARNAS 2010 – 2025

METODE

Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan menggambarkan (*to description*) potensi yang dimiliki pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari dan strategi yang perlu dimiliki dalam pembangunan dan pengembangan tersebut. Menurut Silalahi (2009), penelitian deskriptif menyajikan satu gambar yang terperinci tentang satu situasi khusus, *setting* sosial atau hubungan. Menurut Neuman dalam Silalahi (2009), banyak temuan penelitian sosial dalam jurnal digunakan untuk membuat putusan

kebijakan adalah deskriptif. Kemudian menurut Vredendregt dalam Silalahi (2009), hasil penelitian deskriptif juga sangat penting sebagai sumber pembentukan teori dan hipotesis. Analisis SWOT adalah suatu analisis kualitatif yang digunakan dalam rangka mengidentifikasi berbagai faktor yang secara sistematis digunakan untuk memformulasikan strategi suatu kegiatan. Analisis SWOT adalah singkatan dari lingkungan internal *strengths* (kekuatan) dan *weakness* (kelemahan) serta lingkungan eksternal *opportunities* (peluang) dan *threats* (ancaman).

Analisis SWOT disebut juga dengan analisis situasi yang digolongkan ke dalam faktor internal (kekuatan dan kelemahan) atau dapat dikatakan memberikan dampak secara tidak langsung dan faktor eksternal (peluang dan ancaman) atau dapat digolongkan sebagai dampak secara langsung. Kedua faktor tersebut memberikan dampak positif yang berasal dari peluang dan kekuatan dan dampak negatif yang berasal dari ancaman dan kelemahan. Analisis SWOT menggunakan matriks dengan memberikan bobot dan skor dari pada parameter yang telah ditetapkan sehingga diperoleh nilai. Nilai ini akan memberikan kesimpulan tentang pengaruh kegiatan terhadap faktor pendorong dan faktor penghambat pada pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari. Analisis ini pada dasarnya bersumber pada logika berpikir tentang memaksimalkan kekuatan (*strengths*) dan peluang (*opportunities*) pada pelaksanaan kegiatan di pelabuhan dan secara bersamaan harus dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*). Menurut Marimin, proses pendekatan dalam analisis SWOT (Marimin 2004, Rangkuti 2004) dilakukan dengan berbagai tahapan analisis sebagai berikut: (1) identifikasi faktor-faktor pendorong dan penghambat; (2) menentukan atau memilih faktor-faktor kunci keberhasilan dan menentukan faktor internal (*strengths* dan *weaknesses*) serta faktor eksternal (*opportunities* dan *threats*); (3) menetapkan matriks urgensi faktor internal dan eksternal; (4) evaluasi faktor eksternal dan internal dan (5) menetapkan peta kekuatan dan menetapkan matriks strategi. Sesuai dengan analisis yang digunakan dalam kajian ini, responden dalam kajian ini adalah pengambil keputusan terkait dengan pelabuhan wisata bahari. Responden kajian ini adalah Kepala Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Sorong dan Kasubid Lalu Lintas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam proses analisis, akan diuraikan mengenai hasil analisis strategi pembangunan dan pengembangan

Tabel 6. Hasil Identifikasi Faktor Pendorong dan Penghambat dalam Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan Wisata Bahari

No.	Faktor Pendorong	No.	Faktor Penghambat
1.	Kebijakan Pemerintah Pusat di bidang kepariwisataan	1.	Sarana transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan ke sal wisatawan dan pelabuhan tujuan destinasi wisata

pelabuhan wisata bahari di Sorong melalui metode pendekatan SWOT. Analisis SWOT dimulai dari penentuan faktor-faktor dominan yang menjadi pendorong dan penghambat dalam perkembangan pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari. Dalam menentukan faktor-faktor dominan yang menjadi pendorong dan penghambat dalam implementasi program pengembangan pelabuhan dan menentukan indikator penting bagi peningkatan dan pengembangan pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari dibutuhkan inventarisasi faktor-faktor tersebut sebagai kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*) dan hambatan (*threats*), yang selanjutnya digunakan analisis SWOT untuk penyelesaiannya. Analisis ini akan memaparkan kondisi internal dan eksternal yang berpengaruh terhadap pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari di Sorong. Pada tahap awal melakukan identifikasi faktor pendorong dan penghambat dalam pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari di Sorong. Identifikasi ini diperoleh dengan cara penelusuran dari sumber terkait seperti literatur dan hasil penelitian terdahulu, yang pada akhirnya merumuskan sebanyak 20 faktor yang terdiri dari sepuluh faktor pendorong dan sepuluh faktor penghambat, sebagaimana disajikan dalam Tabel 6.

Data dalam Tabel 6 tersebut kemudian dilakukan penetapan kategori faktor internal dan faktor eksternal. Identifikasi ini dapat dilakukan dengan metode curah pendapat (*brainstorming*). Curah pendapat dilakukan untuk menentukan sejumlah kemampuan dan sumber daya internal yang dapat diandalkan dalam mencapai tujuan dan sasarannya. Selain itu dilakukan identifikasi dengan cara observasi atau telaahan dokumen dan catatan-catatan dalam lembar pemeriksaan. Hasil ini kemudian dikelompokkan ke dalam bagian kekuatan (*strengths*) dan kelemahan (*weaknesses*) dalam Tabel 6 dibawah ini.

2.	Keindahan alam yang ditawarkan wisata bahari	2.	Sarana transportasi penunjang yang menghubungkan pelabuhan dan destinasi wisata
3.	Kearifan lokal masyarakat setempat	3.	Fasilitas di pelabuhan/terminal yang melayani wisata bahari
4.	Kesadaran masyarakat mengenai pentingnya melestarikan wilayah laut	4.	Aktifitas di pelabuhan/terminal yang dapat mengganggu ekosistem laut dan pesisir
5.	Trend (minat) wisata dunia mengarah ke wisata bahari	5.	Akses jalan dari dan ke destinasi wisata bahari
6.	Informasi wisata bahari yang didapatkan melalui kemajuan teknologi	6.	Perizinan seputar usaha wisata bahari
7.	Moda transportasi udara semakin terjangkau oleh masyarakat Indonesia	7.	Perbedaan budaya antar wisatawan dengan masyarakat lokal
8.	Peran Pemerintah Daerah dalam mendukung kualitas pelayanan wisata bahari	8.	Kondisi perairan yang berat di Indonesia bagian timur

Sumber: Hasil analisis

Tahapan kemudian menentukan faktor eksternal dalam kategori sebagai peluang (*opportunities*) dan hambatan (*threats*). Kebutuhan, keinginan dan harapan merupakan masukan yang harus diolah dan mendatangkan manfaat yang besar pada masa mendatang dikategorikan sebagai peluang (*opportunities*). Sebaliknya suatu faktor eksternal yang tidak mendatangkan manfaat malahan mungkin

menghalangi pencapaian program atau misi dari pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari di Sorong dikategorikan sebagai ancaman (*threats*). Dari 8 (delapan) faktor pendorong dan 8 (delapan) faktor penghambat ditemukan 8 (delapan) faktor yang bersifat internal dan eksternal dan kemudian dirumuskan sebagaimana tertera dalam Tabel 7 dibawah ini.

Tabel 7. Identifikasi Faktor Internal dan Faktor Eksternal

FAKTOR INTERNAL			
S	STRENGTHS	W	WEAKNESSES
1.	Kebijakan Pemerintah Pusat di bidang kepariwisataan	1.	Sarana transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan asal wisatawan dan pelabuhan tujuan destinasi wisata
2.	Keindahan alam yang ditawarkan wisata bahari	2.	Sarana transportasi penunjang yang menghubungkan pelabuhan dan destinasi wisata
3.	Kearifan lokal masyarakat setempat	3.	Fasilitas di pelabuhan/terminal yang melayani wisata bahari
4.	Kesadaran masyarakat mengenai pentingnya melestarikan wilayah laut	4.	Aktifitas di pelabuhan/terminal yang dapat mengganggu ekosistem laut dan pesisir
FAKTOR EKSTERNAL			
O	OPPORTUNITIES	T	THREATS
1.	Trend (minat) wisata dunia mengarah ke wisata bahari	1.	Akses jalan dari dan ke destinasi wisata bahari
2.	Informasi wisata bahari yang didapatkan melalui kemajuan teknologi	2.	Perizinan seputar usaha wisata bahari
3.	Moda transportasi udara semakin terjangkau oleh masyarakat Indonesia	3.	Perbedaan budaya antar wisatawan dengan masyarakat lokal
4.	Peran Pemerintah Daerah dalam mendukung kualitas pelayanan wisata bahari	4.	Kondisi perairan yang berat di Indonesia bagian timur

Sumber: Hasil analisis

Untuk menentukan faktor yang menjadi kebutuhan pencapaian tujuan dan sasaran perlu mengkondisikan faktor-faktor terhadap setiap faktor yang teridentifikasi, suatu faktor disebut penting terhadap pencapaian tujuan apabila memiliki nilai lebih dari

faktor yang lain. Se jauh mana pentingnya faktor yang teridentifikasi secara internal dan eksternal dapat ditindaklanjuti dengan melakukan komparasi antar faktor, seperti yang disampaikan Tabel 8 dibawah ini.

Tabel 8. Komparasi Urgensi Faktor Internal dan Eksternal

No.	Faktor Internal	S1	S2	S3	S4	W1	W2	W3	W4	NF	BF
S1	Kebijakan Pemerintah Pusat di bidang kepariwisataan		S1	S1	S1	W1	W2	S1	S1	4,45	0,21
S2	Keindahan alam yang ditawarkan wisata bahari	S1		S2	S2	W1	S2	W3	S2	3,75	0,10
S3	Kearifan lokal masyarakat setempat	S1	S2		S4	W1	W2	S3	W4	3,70	0,05
S4	Kesadaran masyarakat mengenai pentingnya melestarikan wilayah laut	S1	S2	S4		W1	W1	W3	W4	3,90	0,03
W1	Sarana transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan asal wisatawan dan pelabuhan tujuan destinasi wisata	S1	W1	W1	W1		W1	W1	W1	3,95	0,34
W2	Sarana transportasi penunjang yang menghubungkan pelabuhan dan destinasi wisata	S1	W1	W2	W2	W1		W2	W2	3,80	0,35
W3	Fasilitas di pelabuhan/terminal yang melayani wisata bahari	S1	W3	W3	W3	W1	W2		W3	4,15	0,20
W4	Aktifitas di pelabuhan/terminal yang dapat mengganggu ekosistem laut dan pesisir	S1	S2	W4	W4	W1	W2		W3	3,90	0,06
										31,6	1,34
No.	Faktor Eksternal	O1	O2	O3	O4	T1	T2	T3	T4	NF	BF
O1	Trend (minat) wisata dunia mengarah ke wisata bahari		O2	O3	O4	O1	T1	O1	T4	4,10	0,05
O2	Informasi wisata bahari yang didapatkan melalui kemajuan teknologi	O2		O3	O4	O2	O2	O2	T4	4,15	0,12
O3	Moda transportasi udara semakin terjangkau oleh masyarakat Indonesia	O3	O2		O4	O3	O3	O3	T4	3,75	0,75
O4	Peran Pemerintah Daerah dalam mendukung kualitas pelayanan wisata bahari	O4	O2	O3		O4	O4	O4	T4	4,11	0,15
T1	Akses jalan dari dan ke destinasi wisata bahari	O1	O2	O3	O4		T2	T1	T4	3,80	0,15
T2	Perizinan seputar usaha wisata bahari	O1	O2	O3	O4	T2		T2	T4	3,75	0,07
T3	Perbedaan budaya antar wisatawan dengan masyarakat lokal	O1	O2	O3	O4	T1	T2		T4	3,75	0,05
T4	Kondisi perairan yang berat di Indonesia bagian timur	O1	O2	O3	O4	T4	T4	T4		3,65	0,07
	JUMLAH									31,06	1,41

Sumber: Hasil analisis

Komparasi antara faktor ini menunjukkan seberapa penting atau menjadi kebutuhan untuk pencapaian tujuan dan sasaran. Faktor yang telah dilakukan komparasi antara faktor mempunyai nilai tertinggi 4,45 (Nilai Faktor, NF = 4,45) sehingga dikatakan

bahwa faktor tersebut tinggi dalam mendukung pencapaian tujuan. Hasil Tabel 5.3. menunjukkan bahwa nilai faktor (NF) tertinggi adalah 4,45 dengan jumlah NF = 31,6, maka untuk persentase bobot faktor (BF%) dapat dihitung dengan rumus:

$$\frac{NF}{\sum NF} \times 100\% = BF\%$$

Bobot faktor (BF) merupakan hasil sebagai suatu kondisi yang menjadi kebutuhan, sedangkan nilai faktor (NF) dihitung seberapa banyak pentingnya suatu faktor terhadap faktor lainnya. Dalam tabel diatas terlihat bahwa faktor W2 yaitu sarana transportasi penunjang yang menghubungkan pelabuhan dan destinasi wisata lebih penting terhadap tiga faktor lainnya dari delapan faktor internal.

Tahapan berikutnya adalah menentukan nilai bobot keterkaitan (NBK) yang diperoleh dari $NBK = NRK \times BF$, yaitu nilai relatif keterkaitan (NRK) dikalikan dengan bobot faktor (BF). Dalam dimensi keterkaitan antara faktor internal dan eksternal suatu organisasi maka akan tercipta sinergi dalam mendukung misi organisasi. Oleh karena itu setiap pimpinan dan anggota organisasi perlu menentukan NRK tiap faktor dengan memakai skala 1 sampai 5.

Dalam analisis ini terdapat delapan faktor internal dan delapan faktor eksternal yang harus dinilai keterkaitannya, sehingga terdapat 16 (enam belas) faktor yang dinilai keterkaitannya. Tiap faktor diberi kode S untuk *strenghts* (S1, S2, S3 dan S4), kode W untuk *weaknesses* (W1, W2, W3 dan W4), kode O untuk *opportunities* (O1, O2, O3 dan O4), dan kode T untuk *threats* (T1, T2, T3 dan T4). Pertanyaan yang muncul adalah adakah keterkaitan antara faktor S1 (misalnya) dengan faktor S2 dalam mencapai misi organisasi. Kalau tidak ada maka nilai keterkaitan

(NK) adalah 0, sedangkan kalau ada maka NK berkisar antara 1 sampai 5. Dengan menggunakan pertanyaan seperti di atas dapat diperoleh NK faktor S1 dengan S2, S3, S4, W1, W2, W3, W4, O1, O2, O3, O4, T1, T2, T3 dan T4. Selanjutnya untuk menghitung nilai rata-rata keterkaitan (NRK) digunakan dengan rumus:

$$NRK = \frac{TNRK}{\sum N - 1}$$

Di mana NRK adalah nilai rata-rata keterkaitan, TNRK adalah total nilai keterkaitan faktor, misalnya untuk nilai S1 = 47, dan N adalah jumlah faktor eksternal dan internal yang dinilai yaitu $16 - 1 = 15$, maka diperoleh nilai NRK untuk S1 = 3,13. Selanjutnya perlu ditentukan nilai bobot keterkaitan (NBK) tiap faktor yang dihitung dengan rumus $NBK = NRK \times BF$. Dalam perhitungan untuk S1 diperoleh nilai bahwa $BF = 0,21$ dan nilai $NRK = 3,13$, maka nilai $NBK = 3,13 \times 0,21 = 0,66$. Nilai NBK faktor lain dihitung dengan rumus yang sama dan hasilnya dicatat pada kolom NBK.

Tabel 9 menunjukkan beberapa nilai yang terkait yaitu nilai urgensi (NF, BF), nilai dukungan (ND, NBD) dan nilai keterkaitan (NK, NRK, NBK) dan TNB tiap faktor-faktor telah teridentifikasi. Identifikasi tersebut dapat digunakan sebagai acuan atau dasar pengambilan serangkaian keputusan yakni penentuan atau pemilihan faktor kunci keberhasilan dan peta posisi kekuatan pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari serta strategi yang dapat dipilih dan diterapkan.

Tabel 9. Evaluasi Faktor Internal dan Eksternal

No.	Faktor Internal dan Eksternal	BF	ND	NBD	NRK	NBK	TNB
	Faktor Internal						
S1	Kebijakan Pemerintah Pusat di bidang kepariwisataan	0,21	4,45	0,93	3,13	0,66	1,59
S2	Keindahan alam yang ditawarkan wisata bahari	0,1	3,75	0,38	2,40	0,24	0,62
S3	Kearifan lokal masyarakat setempat Trend (minat) wisata dunia mengarah ke wisata bahari	0,05	3,7	0,19	1,73	0,09	0,27
S4	Kesadaran masyarakat mengenai pentingnya melestarikan wilayah laut	0,03	3,9	0,12	2,20	0,07	0,18
W1	Sarana transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan asal wisatawan dan pelabuhan tujuan destinasi wisata	0,34	3,95	1,34	3,67	1,25	2,59
W2	Sarana transportasi penunjang yang menghubungkan pelabuhan dan destinasi wisata Keindahan alam yang ditawarkan wisata bahari	0,35	3,8	1,33	3,47	1,21	2,54

W3	Facilities di pelabuhan/terminal yang melayani wisata bahari	0,2	4,15	0,83	3,33	0,67	1,50
W4	Aktivitas di pelabuhan/terminal yang dapat mengganggu ekosistem laut dan pesisir	0,06	3,9	0,23	3,00	0,18	0,41
O1	Trend (minat) wisata dunia mengarah ke wisata bahari	0,05	4,1	0,21	3,67	0,18	0,39
O2	Informasi wisata bahari yang didapatkan melalui kemajuan teknologi	0,12	4,15	0,50	2,00	0,24	0,74
O3	Moda transportasi udara semakin terjangkau oleh masyarakat Indonesia	0,75	3,75	2,81	2,93	2,20	5,01
O4	Peran Pemerintah Daerah dalam mendukung kualitas pelayanan wisata bahari	0,15	4,11	0,62	3,33	0,50	1,12
T1	Akses jalan dari dan ke destinasi wisata bahari	0,15	3,8	0,57	2,40	0,36	0,93
T2	Perizinan seputar usaha wisata bahari	0,07	3,75	0,26	2,33	0,16	0,43
T3	Perbedaan budaya antar wisatawan dengan masyarakat lokal	0,05	3,75	0,19	1,53	0,08	0,26
T4	Kondisi perairan yang berat di Indonesia bagian timur	0,07	3,65	0,26	2,20	0,15	0,41

Sumber: Hasil analisis

Dari Tabel 9 diketahui bahwa nilai TNB untuk S adalah 2,66, nilai TNB untuk W adalah 7,04, nilai TNB untuk O adalah 7,26 dan nilai TNB untuk T adalah 2,03. Nilai yang terbesar adalah *opportunities* kemudian menyusul *weaknesses*, *strengths* dan *threats* ditempat terakhir. Hal ini memberikan gambaran bahwa pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari masih memiliki kelemahan tetapi mempunyai peluang untuk dapat dikembangkan. Total skor pengurangan faktor *strengths* dengan faktor *weaknesses* adalah $(S) 2,66 - (W) 7,04 = -4,38$ sedangkan untuk *opportunities* dan *threats* = $(O) 7,26 - (T) 2,03 = 5,23$.

Setelah dilakukan analisis SWOT didapatkan nilai TNB untuk S adalah 2,66, nilai TNB untuk W adalah 7,04, nilai TNB untuk O adalah 7,26 dan nilai TNB untuk T adalah 2,03. Kemudian dimasukkan ke dalam formulasi dengan perhitungan sebagai berikut.

1. Bila $S(A) + O(C) > W(B) + T(D)$ maka faktor strategis Kekuatan dan Peluang mendukung tercapainya jalan ke luar dari pokok permasalahan yang ada, untuk mendapatkan rekomendasi yang diharapkan;
2. Bila $S(A) + O(C) < W(B) + T(D)$ maka pokok masalah adalah kenyataan sebenarnya terjadi, yang memiliki kelemahan besar di samping tantangan atau ancaman yang dihadapi sangat besar. Tindak lanjut yang dilakukan adalah mencari alternatif lain untuk memperkuat variabel pengamatan atau strategi lainnya.

Bila diterjemahkan kedalam perhitungan diatas,

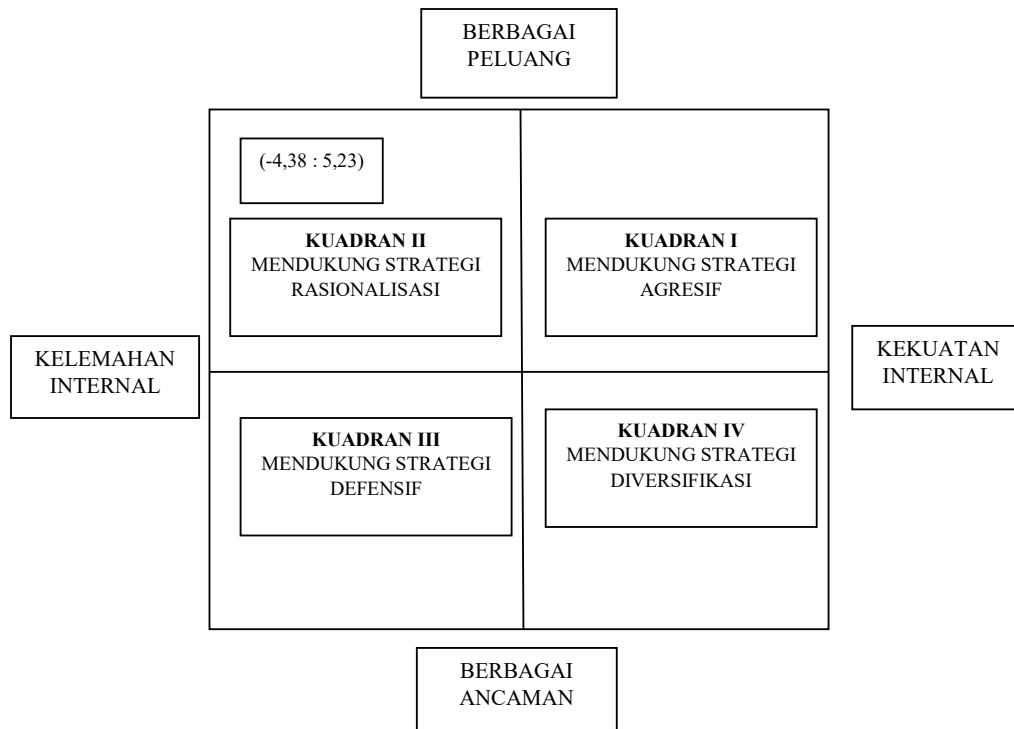
maka didapatkan bahwa $S2,66 + O7,26 = 9,92$ dan $W7,04 + T2,03 = 9,07$. Diketahui bahwa $S + O$ lebih besar dari $W + T$, sehingga dapat dikatakan bahwa faktor strategis Kekuatan dan Peluang mendukung tercapainya jalan ke luar dari pokok permasalahan yang ada, untuk mendapatkan rekomendasi yang diharapkan. Setelah diketahui nilai bobot untuk masing-masing faktor, maka kemudian akan dicari posisi pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari yang ditunjukkan oleh titik (x, y) pada kuadran SWOT. Untuk sumbu x didapatkan dari selisih total kekuatan – total kelemahan = $S - W = x$ sedangkan untuk sumbu y didapatkan dari selisih total peluang – total tantangan = $O - T = y$.

$$x = 2,66 - 7,04 = -4,38$$

$$y = 7,26 - 2,03 = 5,23$$

Dari nilai ini dapat diketahui bahwa posisi pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari berada pada kuadran II (-4,38;5,23), sebagaimana disajikan dalam Gambar 2.

Dengan demikian diketahui bahwa posisi pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari berada pada kuadran II yaitu menunjukkan bahwa pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari meskipun menghadapi berbagai ancaman, masih memiliki kekuatan dari segi internak. Strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang. Tahapan pengembangannya adalah sebagaimana disajikan dalam Gambar 2, yaitu: strategi WO.



Gambar 2. Posisi Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan Wisata Bahari

Selanjutnya dalam analisis SWOT akan dilakukan tahap pengambilan keputusan, matriks SWOT dirujuk kembali dan mengkaji posisi pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari saat ini. Jika melihat kuadran yang dihasilkan adalah kuadran II maka strategi yang dapat diterapkan dijelaskan dalam Tabel 7 dibawah ini.

Tabel 10. Matriks SWOT

	STRENGTH (S) • Kebijakan Pemerintah Pusat di bidang kepariwisataan • Keindahan alam yang ditawarkan wisata bahari • Kearifan lokal masyarakat setempat • Kesadaran masyarakat mengenai pentingnya melestarikan wilayah laut	WEAKNESS (W) • Sarana transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan asal wisatawan dan pelabuhan tujuan destinasi wisata • Sarana transportasi penunjang yang menghubungkan pelabuhan dan destinasi wisata • Fasilitas di pelabuhan/terminal yang melayani wisata bahari • Aktifitas di pelabuhan/terminal yang dapat mengganggu ekosistem laut dan pesisir
OPPORTUNITY (O) • Trend (minat) wisata dunia mengarah ke wisata bahari • Informasi wisata bahari yang didapatkan melalui kemajuan teknologi • Moda transportasi udara semakin terjangkau oleh masyarakat Indonesia • Peran Pemerintah Daerah dalam mendukung kualitas pelayanan wisata bahari	STRATEGIS-T • Mengeluarkan kebijakan yang mendukung pengembangan wisata bahari • Melakukan sosialisasi destinasi wisata kepada daerah yang ditetapkan sebagai destinasi wisata bahari	STRATEGIS-O • Mengimplementasikan kebijakan Pemerintah di bidang kepariwisataan yang telah disusun, yang tidak bertentangan dengan kebijakan Pemerintah Daerah • Memperkenalkan lebih luas mengenai keindahan alam wisata bahari dengan dukungan dari masyarakat daerah setempat

THREATS (T)	STRATEGI W-O	STRATEGI W-T
• Akses jalan dari dan ke destinasi wisata bahari • Perizinan seputar usaha wisata bahari • Perbedaan budaya antar wisatawan dengan masyarakat lokal • Kondisi perairan yang berat di Indonesia bagian timur	• Merevitalisasi sarana dan prasarana transportasi laut yang dirujukgunakan untuk mendukung wisata bahari • Meningkatkan koordinasi dengan moda transportasi lain yang menunjang wisata bahari	• Melibatkan masyarakat daerah dalam pengembangan dan pembangunan pelabuhan wisata bahari • Melakukan sosialisasi dan pembinaan terhadap masyarakat di sekitar daerah yang menjadi destinasi wisata bahari

Posisi strategis yang harus dilakukan oleh kelembagaan adalah strategi ST (*strengths – threats*) yaitu: (1) merealisasikan dan mengimplementasikan kebijakan Pemerintah di bidang kepariwisataan yang telah disusun menjadi aksi nyata dan (2) menata objek wisata bahari agar dapat menarik wisatawan lebih banyak lagi, dengan melibatkan keterlibatan warga sekitar destinasi wisata bahari. Strategi yang dapat diambil dibedakan kedalam 4 (empat) strategi sebagai berikut.

1. Strategi S-O

Strategi ini mengusulkan untuk melakukan implementasi kebijakan Pemerintah Pusat di bidang kepariwisataan yang telah disusun. Namun, tidak bertentangan dengan kebijakan yang telah dikeluarkan Pemerintah Daerah. Kebijakan yang dimaksud ini juga termasuk kebijakan transportasi laut yang mendukung pembangunan dan pengembangan wisata bahari. Selain itu, strategi berikutnya adalah memperkenalkan lebih luas mengenai keindahan alam wisata bahari, yang pastinya melalui media, serta dukungan dari masyarakat daerah setempat.

2. Strategi W-O

Strategi ini mengusulkan untuk merevitalisasi dan meningkatkan kinerja sarana dan prasarana transportasi laut yang digunakan untuk mendukung wisata bahari. Sarana dan prasarana yang telah ada ditingkatkan kinerjanya, namun sarana dan prasarana yang belum ada namun dibutuhkan, perlu segera ditindaklanjuti oleh pemerintah. Selain itu, strategi berikutnya adalah meningkatkan koordinasi dengan moda transportasi lain yang juga menunjang wisata bahari, seperti moda udara, darat, sungai danau dan penyeberangan.

3. Strategi S-T

Strategi ini mengusulkan untuk menerbitkan

kebijakan yang mendukung pengembangan wisata bahari, dapat bersifat *bottom-up* dimana dimulai dengan kebijakan yang dikeluarkan Pemerintah Pusat yang mendukung keterhubungan antara wisata bahari dan transportasi laut. Selain itu, strategi berikutnya perlu melakukan sosialisasi destinasi wisata kepada masyarakat daerah yang ditetapkan sebagai destinasi wisata bahari agar masyarakat dapat berperan serta mendukung pelaksanaan dan pengembangan wisata bahari, serta menjadi wilayah laut dan keindahannya.

4. Strategi W-T

Strategi ini mengusulkan untuk melibatkan masyarakat daerah dalam pengembangan dan pembangunan pelabuhan wisata bahari, dengan cara melakukan sosialisasi dan pembinaan terhadap masyarakat di sekitar daerah yang menjadi destinasi wisata bahari.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan dalam penelitian tentang analisis pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari di Kabupaten Sorong dapat dirumuskan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan analisis SWOT, posisi pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari di Sorong menempati kuadran II dengan arti bahwa pembangunan dan pengembangan pelabuhan wisata bahari memiliki peluang yang sangat besar, tetapi di pihak lain memiliki kelemahan internal.
2. Pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa aktifitas kepelabuhanan di Sorong masih bergantung pada Pelabuhan Sorong dan belum ada pelabuhan/terminal/dermaga khusus yang melayani kegiatan wisata bahari. Oleh karena itu, dalam rangka

pembangunan dan pengembangan pelabuhan untuk peruntukkan kegiatan wisata bahari dapat mempertimbangkan strategi yang telah dihasilkan menurut analisis SWOT diatas.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Kapuslitbang Perhubungan Laut, Ibu Wiwit Trisnawati, SH. dan Ibu Retno Istianti selaku surveyor yang melakukan pengumpulan data ke lapangan dan semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulis sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Dahuri, Rokhmin. *Pariwisata Bahari: Raksasa Ekonomi Indonesia yang Sedang Tidur* (Telah Terbit di Tabloid Maritim). 2009. <https://rokhmindahuri.wordpress.com/tag/pariwisata-bahari/>. Diunduh pada hari Sabtu, tanggal 23 Oktober 2015 pukul 14.50 WIB.
- Lohmann and Duval. *Critical Aspects of the Tourism-Transport Relationship*. 2011
- Marimin. *Teknik dan Aplikasi Pengambilan Keputusan Kriteria Majemuk*. Penerbit PT. Grasindo Jakarta. 2004.
- Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 414 Tahun 2015 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- RIPPDA Provinsi Papua Barat 2007 – 2016.
- Silalahi, Ulber. *Metode Penelitian Sosial*. PT. Refika Aditama, Bandung. 2009.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata.
- Warpani, Suwardjoko P. dan Indira P. Warpani. *Pariwisata dalam Tata Ruang Wilayah*. Penerbit ITB Bandung. 2007.
- <http://www.sorongkab.go.id/index.php/2015-02-02-05-30-33/sektor-pariwisata> Situs Remi Pemerintah Kabupaten Sorong.