PLANO MADANI
VOLUME 15 NOMOR 1 – APRIL 2026
© 2026 P ISSN 2301-878X - E ISSN 2541-2973

PENINGKATAN DUKUNGAN INFRASTRUKTUR DALAM PENGEMBANGAN PARIWISATA DI LABUAN BAJO

Chairullah[1], **Achmad Djunaedi**[2]
[1,2] Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada
[1]Email : chairullah525589@mail.ugm.ac.id

Diterima (received): 27 November 2024 *Disetujui (accepted): 28 April 2026*

ABSTRAK

Pemerintah Pusat melalui beberapa Kementerian/Lembaga telah menyelesaikan pembangunan infrastruktur di Labuan Bajo dengan anggaran yang sangat besar. Permasalahan muncul setelah aset infrastruktur diserahkan kepada Pemerintah Daerah untuk dikelola. Hal ini diketahui dengan adanya beberapa fasilitas yang belum dimanfaatkan dengan baik padahal keberadaannya akan sangat berpengaruh pada kegiatan wisata dan peningkatan ekonomi masyarakat setempat maupun pendapatan daerah. Beberapa dari fasilitas yang ada bahkan telah mengalami kerusakan karena kurangnya pemeliharaan. Tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi sejauh mana dukungan infrastruktur terhadap kegiatan wisata di Labuan Bajo dan mengusulkan peningkatannya. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan melakukan observasi pada infrastruktur yang dibangun Pemerintah Pusat tahun 2020-2024 dan wawancara pada pengelola infrastruktur. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa seluruh aspek 6A pariwisata terpenuhi. Permasalahan hanya terjadi pada dukungan infrastruktur yang disebabkan oleh tiga faktor yaitu terbatasnya anggaran daerah untuk operasi dan pemeliharaan, terbatasnya kapasitas pengelola aset dan belum maksimalnya revenue dari pemanfaatan infrastruktur. Peningkatan dukungan infrastruktur dapat dilakukan dengan menunjuk BUMD dan BUMN untuk memaksimalkan revenue secara berkelanjutan dan Pemerintah Pusat harus melakukan pendampingan yang lebih progresif kepada pengelola aset di daerah sampai dukungan infrastruktur menjadi optimal.

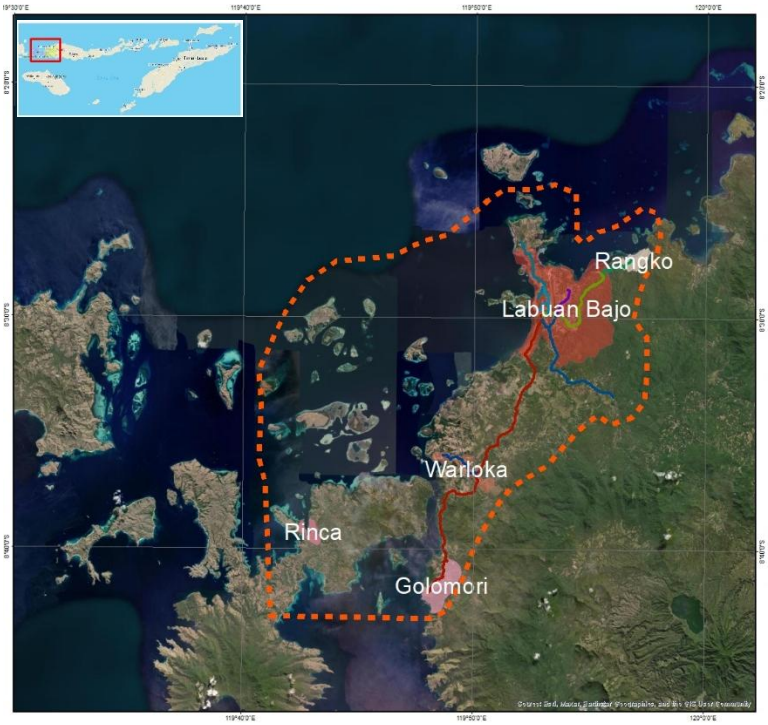
Kata Kunci : *Labuan Bajo, Pariwisata, Infrastruktur*

A. PENDAHULUAN

Labuan Bajo merupakan satu dari lima Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) yang dibangun infrastrukturnya secara masif dan menghabiskan anggaran yang besar. Pembangunan infrastruktur ini merupakan amanat dari Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 56 Tahun 2018 tentang perubahan kedua atas Perpres Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Terdapat sepuluh destinasi prioritas nasional yang didorong menjadi Bali baru, yaitu: Danau Toba, Borobudur-Yogyakarta-Prambanan, Lombok, Labuan Bajo, Manado-Likupang, Wakatobi, Raja Ampat, Bromo-Tengger-Semeru, Tanjung Kelayang dan Morotai. Sesuai arahan Presiden, prioritas penanganan dilakukan pada lima DPSP, yaitu: Danau Toba, Borobudur, Lombok, Labuan Bajo dan Manado.

Pada tahun 2019, Pemerintah mulai melakukan tahap perencanaan. Tahap pembangunan dimulai pada tahun 2020 secara *multiyears*. Pembangunan lima DPSP ini merupakan langkah Pemerintah dalam pemulihan ekonomi nasional yang terdampak pandemi *covid*-19. Selain itu, pembangunan infrastruktur dilakukan dalam rangka pelaksanaan *event-event* internasional seperti Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G20, moto GP di Mandalika Lombok, dan *Asean Summit* yang diselenggarakan di Labuan Bajo pada tahun 2023. Hal ini sekaligus menjadi ajang promosi destinasi wisata kepada dunia internasional.

Labuan Bajo menjadi destinasi yang terkenal karena satwa Komodo yang merupakan satu dari tujuh keajaiban dunia. Pembangunan infrastruktur di Labuan Bajo adalah langkah Pemerintah dalam melakukan *branding* Labuan Bajo menjadi destinasi premium. Pembangunan ini telah merubah wajah kawasan Labuan Bajo menjadi lebih cantik dari sebelumnya dan dibuktikan dengan peningkatan jumlah wisata dari 259.574 orang di tahun 2022 naik menjadi 355.836 orang di tahun 2023 (Provinsi NTT dalam Angka, 2024). Gambar berikut adalah delineasi penelitian di Labuan Bajo.



Gambar 1. Delineasi Wilayah Penelitian
Sumber: Olah data, 2024

Aset-aset infrastruktur selanjutnya dihibahkan dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah (Pemda) untuk dikelola. Permasalahan muncul setelah aset infrastruktur selesai dihibahkan. Beberapa fasilitas belum dimanfaatkan dengan baik padahal keberadaannya akan sangat berdampak pada kegiatan wisata dan peningkatan ekonomi masyarakat setempat. Beberapa dari fasilitas yang ada telah mengalami kerusakan karena kurangnya pemeliharaan. Hal ini berarti bahwa dukungan infrastruktur terhadap pariwisata belum optimal.

Penelitian sebelumnya menunjukkan masih terdapat tumpang tindih regulasi dan praktik ego sektoral yang menghambat kerjasama di Labuan Bajo (Widaningrum & Damanik, 2018). Kendala lainnya sebagai penghambat pengembangan pariwisata adalah minimnya anggaran Pemda, Sumber Daya Manusia (SDM) yang belum mumpuni dan ketidaksesuaian visi misi Pemerintah Pusat dengan Pemda (Sugiarto & Mahagangga, 2020). Penelitian lain juga menunjukkan bahwa masih terdapat hambatan dan tantangan dalam pengembangan SDM di Labuan Bajo (Bahri & Abdilah, 2022) serta perlu beberapa strategi dalam pengembangan SDM lokal melalui kolaborasi multi *stakeholder* (Erlandia et al., 2023).

Penelitian yang lain menemukan perlunya keseimbangan pertumbuhan pariwisata dan dampak pariwisata melalui aspek lingkungan, ekonomi, dan sosial serta bagaimana pengelolaan destinasi harus memastikan partisipasi multi-sektor (Fatina et al., 2023). Selain itu, ditemukan tingkatan prioritas kebijakan pariwisata dari aspek Aksesibilitas dengan tersedianya transportasi sebagai akses (laut, udara dan darat); Atraksi alam; Amenitas dengan tersedianya fasilitas perbankan, bank, *money changer*, ATM; *Awareness* dengan terciptanya pemberdayaan UMKM; dan Akomodasi dengan tersedianya tempat menginap yang layak, aman, nyaman dan bersih (Salukh et al., 2023). Dengan demikian, sudah banyak penelitian tentang pariwisata, namun belum ada penelitian tentang dukungan infrastruktur terhadap pariwisata di Labuan Bajo.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Model penelitian adalah deduktif. Menurut Burhan Bungin tahun 2011 (Sugiyono, 2016), model deduktif dilakukan dengan terlebih dahulu menggunakan teori sebagai alat, ukuran dan instrument untuk membangun hipotesa. Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan pengamatan pada 15 lokasi infrastruktur dan wawancara dengan 24 pihak yang terdiri dari pengelola, instansi, pelaku wisata dan pelaku Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM).

Aspek penting dalam pariwisata terdiri dari 5A, yaitu Atraksi, Aksesibilitas, Amenitas, *Awareness*, dan Akomodasi (Salukh et al., 2023). Aspek penting ini bisa berkembang juga menjadi 6A, yaitu Atraksi, Aksesibilitas, Amenitas, *Available Packages* atau paket yang tersedia, Aktivitas, dan *Ancillary Services* atau layanan tambahan (Lee et al., 2020). Akomodasi dapat menjadi bagian dari Amenitas dan Aktivitas menjadi bagian dari Atraksi. Oleh karena itu, aspek yang digunakan dalam penelitian ini adalah 6A yaitu Atraksi, Aksesibilitas, Amenitas, *Awareness, Available Packages* dan *Ancillary Services.*

Untuk mengevaluasi sejauh mana dukungan infrastruktur pada aktivitas wisata, maka penelitian ini menggunakan beberapa indikator dalam infrastruktur, yaitu:

1. terintegrasi dengan jaringan jalan, sistem air, limbah dan sampah;
2. kesesuaian pemanfaatan dengan yang direncanakan;
3. ketersediaan pengelola untuk operasi dan pemeliharaan (Mattingly, 1995);
4. ketersediaan anggaran operasi dan pemeliharaan (OP); dan
5. *revenue* atau pendapatan dari pemanfaatan infrastruktur.

Dukungan dikatakan optimal bila kelima indikator ini terpenuhi, cukup optimal bila 3-4 indikator terpenuhi dan kurang optimal bila hanya 1-2 indikator terpenuhi. Langkah selanjutnya adalah analisis *strenghts, weaknesses, opportunities, threats* (SWOT) sebagai salah satu teknik dalam pengambilan keputusan atau pemodelan analisis faktor dan relasi antarvariabel (Hamdi, 2014).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Dukungan infrastruktur pada Atraksi

Atraksi wisata di Labuan Bajo terdiri dari atraksi utama dan atraksi pendukung. Atraksi utama adalah pengamatan langsung hewan Komodo. Habitatnya adalah Taman Nasional Komodo (TNK) yang merupakan situs warisan dunia yang ditetapkan oleh *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO). TNK juga sebagai area konservasi yang dimiliki oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Komodo dapat ditemukan di dua pulau besar yaitu Pulau Komodo dan Rinca. Selain atraksi utama, Labuan Bajo juga memiliki atraksi wisata pendukung yaitu Gua Batu Cermin, Puncak Waringin, Gua Rangko, Golomori dan Parapuar. Infrastruktur yang dibangun oleh Pemerintah dalam mendukung atraksi wisata seperti pada tabel berikut.

Tabel 1. Dukungan Infrastruktur pada Atraksi

No	Infrastruktur	Fasilitas
1	Fasilitas Penunjang Wisata Pulau Rinca	▪ Pusat Informasi ▪ Penginapan *Ranger*, *Naturalis Guide* dan Peneliti ▪ Gazebo ▪ Pengaman Pantai ▪ *Ground Water Tank* ▪ *Elevated Deck* ▪ *Reservoir* 5000 liter
2	Pusat Informasi Gua Batu Cermin	▪ Pusat Informasi ▪ Kantor Pengelola ▪ Ruang Ganti ▪ Kafetaria ▪ *Amphiteater* ▪ Pos Jaga ▪ Parkir Bus, Mobil dan Motor
3	Pusat Cinderamata Puncak Waringin	▪ Bangunan Tenun ▪ Bangunan Suvenir ▪ *Amphiteater* ▪ Pos Jaga ▪ Parkir Mobil dan Motor ▪ Rumah *Travo*
4	Toilet Premium Rangko	▪ Toilet ▪ Sistem Air Bersih dan Sanitasi
5	Golomori	▪ *Convention Hall* ▪ *Beach Club* ▪ Gazebo ▪ Dermaga ▪ *Power House*
6	Parapuar	▪ Akses Masuk

Sumber: olah data, 2024

Rinca saat ini dikelola oleh Balai TNK bekerja sama dengan Koperasi Serba Usaha TNK. Fasilitas sudah dimanfaatkan dan anggaran OP disediakan oleh Balai TNK dan Koperasi. *Revenue* diperoleh dari tiket dan layanan pemandu wisata. Batu Cermin dikelola oleh Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perumda Bidadari. Puncak Waringin dikelola secara swakelola oleh Dinas Pariwisata termasuk toilet premium di Rangko namun *Creative Hub*-nya belum dimanfaatkan. Golomori menjadi kawasan eksklusif yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) *Indonesia Tourism Development Corporation* (ITDC). Parapuar dikelola oleh Badan Pelaksana Otorita Pariwisata Labuan Bajo Flores (BPOLBF) yang merupakan Satuan Kerja Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemenparekraf).



Gambar 2. *Creative Hub* belum dimanfaatkan
Sumber: observasi, 2024

2. Dukungan Infrastruktur pada Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan kemudahan akses bagi wisatawan untuk mencapai tempat wisata. Infrastruktur dibangun untuk mendukung akses masuk baik dari darat, laut maupun udara. Beberapa infrastruktur yang dibangun untuk mendukung aksesibilitas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2. Dukungan Infrastruktur pada Aksesibilitas

No	Infrastruktur	Fasilitas
1	Dermaga Wae Kelambu	▪ Kantor Pengelola ▪ Kantor Syahbandar ▪ *Power house* ▪ Gudang Peti Kemas ▪ Parkir Kendaraan ▪ *Trestal*
2	Dermaga *Waterfront*	▪ Peningkatan *Trestal* Pelabuhan Zona 3 ▪ Penataan Pelabuhan Ferry Zona 4
3	Bandara	▪ Perpanjangan Landas Pacu ▪ Pengembangan Terminal Penumpang

4	Jalan	▪ Ruas Jalan Dalam Kota ▪ Ruas Jalan Labuan Bajo ke Wae Kelambu ▪ Peningkatan Ruas Jalan Labuan Bajo ke Ruteng ▪ Ruas Jalan Labuan Bajo ke Golomori ▪ Akses Masuk ke Parapuar

Sumber: olah data, 2024

Dermaga Wae Kelambu dikelola oleh BUMN PT. Pelindo. Dermaga *Waterfront* dikelola oleh Syahbandar yang merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Bandara dikelola oleh UPT Bandara Komodo dan ruas jalan dikelola oleh Pemda. Ruas jalan di dalam kawasan Labuan Bajo dikelola oleh Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, Perumahan dan Kawasan Permukiman. Saat ini anggaran untuk pembiayaan lampu jalan masih terbatas.

3. Dukungan Infrastruktur pada Amenitas

Amenitas wisata merupakan sarana dan prasarana yang digunakan untuk mendukung aktivitas wisata. Beberapa sarana yang masuk dalam amenitas wisata seperti hotel atau penginapan, tempat makan atau restoran, tempat belanja, fasilitas perbankan, sarana kesehatan, tempat ibadah dan fasilitas penunjang lainnya. Beberapa infrastruktur yang dibangun untuk mendukung amenitas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3. Dukungan Infrastruktur pada Amenitas

No	Infrastruktur	Fasilitas
1	*Waterfront* Zona 1-2	▪ Promenade ▪ Tangga Bajo 1 dan 2 ▪ Dermaga Wisata Pink ▪ Dermaga Nelayan A dan B ▪ Dermaga Gertak ▪ Gazebo ▪ Dermaga Apung ▪ *Ground Water Tank* ▪ *Power House* ▪ Toilet ▪ Ruang Terbuka Hijau (RTH) ▪ Jalan Lingkungan
2	*Waterfront* Zona 3	▪ Plaza ▪ *Amphiteater* ▪ *Sclupture* Layar Terkembang ▪ Parkir Bus, Mobil dan Motor ▪ Tangga Bajo 4 (Kantor KSOP) ▪ Tangga Bajo 5 (Terminal Penumpang) ▪ *Power House* ▪ Gerbang Pelabuhan
3	*Waterfront* Zona 4	▪ Hotel Meruorah ▪ Pusat Perbelanjaan ▪ Terminal Penumpang ASDP ▪ *Power House*

4	*Waterfront* Zona 5	▪ Promenade ▪ Pusat Kuliner Malam ▪ Toilet ▪ *Ground Water Tank* ▪ Tangga Bajo 6
5	Sarana Hunian Pariwisata	▪ *Homestay* 38 unit ▪ Fungsi penunjang wisata lainnya (kios dan kafe)
6	Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM)	▪ SPAM Waemese 100liter/detik ▪ Kantor Pengelola ▪ Pos Jaga ▪ Jaringan Perpipaan

Sumber: olah data, 2024

Waterfront zona 1 dan 2 dikelola oleh Pemda. Lampu kawasan dinyalakan jam 6 sore hingga jam 12 malam karena keterbatasan anggaran. Hal ini mengakibatkan *waterfront* menjadi rawan di malam hari dan beberapa bagian dari fasilitas hilang karena dicuri. Zona 3 dikelola oleh Syahbandar. Zona 4 dikelola oleh BUMN PT. Indonesia Ferry Properti (IFPRO) bekerjasama dengan Hotel Indonesia Group (HIG). Zona 5 dikelola oleh Pemda. Kuliner malam sudah beroperasi namun belum ada pengelolanya dan belum ditarik retribusi.



Gambar 3. UMKM di Pusat Kuliner
Sumber: observasi, 2024

Waterfront dikembangkan dengan konsep kawasan ruang terbuka publik dan arsitektur dermaga nusantara tangga bajo yang memperkuat identitas karakter permukiman, lansekap dan budaya Manggarai Barat. Oleh karena itu peningkatan kualitas perumahan juga dilakukan. *Waterfront* juga dilengkapi dengan *amphiteater* sebagai tempat pertunjukan *event* budaya, konser skala besar dan *event* lainnya. Penyelenggaraan *event* nasional dan internasional berdampak pada peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada tahun 2022 dan 2023, sedangkan pada tahun 2024, *event* tidak banyak diselenggarakan yang berdampak pada menurunnya PAD.

4. Dukungan Infrastruktur pada *Awareness*

Awareness merupakan kepedulian wisata dari seluruh pelaku wisata, masyarakat, wisatawan dan Pemerintah. Contoh *awareness* adalah kepedulian terhadap lingkungan sekitar. Berkembangnya pariwisata akan menghasilkan dampak pada lingkungan seperti sampah dan limbah. Jika hal ini tidak dijaga maka akan mengakibatkan kerusakan lingkungan di masa mendatang. Apalagi TNK merupakan kawasan konservasi yang memiliki keanekaragaman hayati yang harus dilindungi. Beberapa infrastruktur yang dibangun oleh Pemerintah untuk mendukung kepedulian pada lingkungan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. Dukungan Infrastruktur pada *Awareness*

No	Infrastruktur	Fasilitas
1	Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) Zona 2	▪ Kantor Pengelola ▪ Toilet ▪ Rumah Pompa ▪ Bak Pengolahan Air Limbah
2	IPAL Kuliner	▪ *Biotank* 2 unit
3	TPA Warloka	▪ *Insenerator* ▪ Tempat Pembuangan Akhir ▪ Kantor Pengelola ▪ Rumah Pompa ▪ Sumur Bor
4	Lansekap	▪ Segmen 1 *Waterfront* ▪ Segmen 2 dalam kota
5	Kantor Penegakan Hukum (Gakkum) TNK	▪ Kantor ▪ Ruang Tahanan

Sumber: olah data 2024

IPAL Zona 2 dikelola oleh Pemda melalui Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, Perumahan dan Kawasan Permukiman secara swakelola dengan merekrut tenaga operasional. IPAL kuliner belum ada pengelolanya. TPA Warloka dikelola oleh Dinas Lingkungan Hidup dan Pertanahan secara swakelola. Total anggaran Pemda kurang lebih 14 Milyar rupiah untuk OP dan tentu sudah sangat maksimal karena mengurangi anggaran pembangunan di tempat lain. Lansekap saat ini dalam tahap serah terima ke Pemda dan Kantor Gakkum dikelola oleh Balai Gakkum TNK.

5. Dukungan Infrastruktur pada *Available Packages*

Available Packages adalah ketersediaan paket wisata yang dapat diambil oleh wisatawan dan dapat diinformasikan melalui agen-agen wisata. Paket wisata yang tersedia di Labuan Bajo antara lain paket *fullday*, *Two Days One Night* (2D1N), *Three Days Two Nights* (3D2N), *Four Days Three Nights* (4D3N), Paket Waerebo 2D1N dan paket minat khusus. Untuk memberikan informasi yang seluas-luasnya terkait paket wisata yang ada di Labuan Bajo, Pemerintah membangun infrastuktur pendukung yaitu pusat informasi wisata di *Waterfront*. Pusat informasi ini dikelola oleh Syahbandar namun pemanfaatannya belum dilakukan. Infrastruktur yang dibangun pada aspek *Available Packages* dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. Dukungan Infrastruktur pada *Available Packages*

No	Infrastruktur	Fasilitas
1	Pusat Informasi *Waterfront*	▪ *Hall* ▪ Retail ▪ Menara Pandang ▪ Ruang Kantor ▪ Ruang Rapat ▪ Toilet ▪ Musholla

Sumber: olah data, 2024

6. Dukungan Infrastruktur pada *Ancillary Services*

Ancillary Services merupakan layanan tambahan dalam wisata. Beberapa layanan tambahan yang mendukung antara lain layanan kemanan tempat wisata, layanan keamanan dan keselamatan maritim, layanan keamanan fisik, serta layanan keamanan dan keselamatan bencana alam. Untuk mendukung layanan tambahan ini, Pemerintah membangun beberapa infrastruktur seperti pada tabel berikut.

Tabel 6. Dukungan Infrastruktur pada *Ancillary Services*

No	Infrastruktur	Fasilitas
1	Kantor Satuan Pengamanan Objek Vital (Satpamobvit), Satuan Reserse Narkoba, dan Satuan Polisi Air	▪ Kantor ▪ *Command Center* ▪ Ruang Tahanan ▪ Rumah *Travo* ▪ Ruang Pompa
2	Kantor Kesehatan Pelabuhan	▪ Kantor eksisting
3	Tanggap Bencana Tsunami	▪ Sirine Tsunami
4	Tanggap Bencana Kebakaran	▪ *Hydran Waterfront* ▪ Tangki Kebakaran ▪ Pompa Kebakaran
5	Posko *Search and Rescue* (SAR)	▪ Ruang Petugas SAR

Sumber: olah data, 2024

Kantor Satpamobvit dikelola oleh Polisi Resor Manggarai Barat. Kantor ini dilengkapi dengan ruang *Command Center*, namun hingga saat ini ruang itu belum dimanfaatkan. Pelayanan kesehatan di *Waterfront* dilakukan oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan. Pengelolaan Sirine Tsunami dilakukan oleh Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika. Tanggap darurat kebakaran dikelola oleh Bidang Pemadam Kebakaran Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) namun prosedur layanan belum terhubung dengan sarana pemadam kebakaran yang ada di *Waterfront*. Badan SAR bersiaga di *Waterfront* dengan sarana kapal cepat bersama dengan tim terkait lainnya.

7. Evaluasi Dukungan Infrastruktur berdasar Indikator

Berdasarkan pada deskripsi dukungan infrastruktur diatas, dapat dilihat bahwa infrastruktur yang dibangun sudah lengkap dan terintegrasi pada semua aspek 6A. Indikator pertama terpenuhi dan mendukung seluruh siklus kegiatan wisata mulai saat datang, tinggal dan kembali pulang. Hal yang terpenting adalah semua fasilitas

telah dilengkapi dengan jalan berkualitas baik, terjangkau oleh sistem air minum, layanan sampah dan sanitasi yang baik. Evaluasi dukungan infrastruktur dilakukan untuk menemukan faktor permasalahan berdasar pada indikator-indikator. Hasilnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 7. Penilaian dukungan infrastruktur berdasar indikator

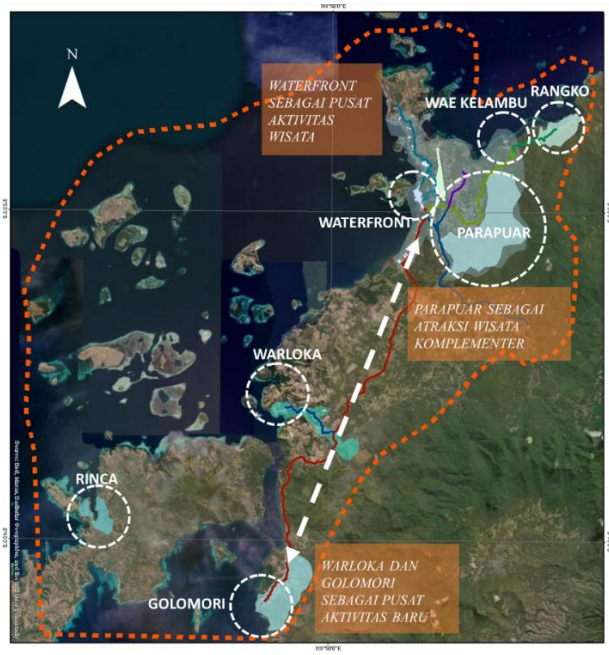
Aspek 6A	Hasil Penilaian
Atraksi	▪ Dukungan infrastruktur di Rinca sudah optimal. Seluruh indikator terpenuhi. ▪ Dukungan infrastruktur di Batu Cermin cukup optimal. 4 indikator terpenuhi. Kekurangan ada pada SDM pemandu wisata. ▪ Dukungan infrastruktur di Puncak Waringin kurang optimal. 2 indikator terpenuhi. Masih ada kekurangan pada pengelola yang belum ditunjuk, pemanfaatan *creative hub* belum dilakukan, dan *revenue* belum maksimal. ▪ Dukungan infrastruktur di Rangko kurang optimal. 2 indikator terpenuhi. Kekurangan pada belum adanya pengelola dan anggaran OP terbatas. ▪ Dukungan infrastruktur di Golomori sudah optimal. Semua indikator terpenuhi.
Aksesibilitas	▪ Dukungan infrastruktur di Wae Kelambu sudah optimal. Seluruh indikator terpenuhi. ▪ Dukungan infrastruktur di Dermaga *Waterfront* sudah optimal. Seluruh indikator terpenuhi. ▪ Dukungan infrastruktur di Bandara sudah optimal. Seluruh indikator terpenuhi. ▪ Dukungan infrastruktur pada ruas jalan cukup optimal. 3 indikator terpenuhi. Kekurangan pada pengelola yang belum ditunjuk dan ketersediaan anggaran OP terbatas.
Amenitas	▪ Dukungan infrastruktur di *Waterfront* Zona 1 dan 2 kurang optimal. 2 indikator terpenuhi. Kekurangan pada pengelola yang belum ditunjuk, keterbatasan anggaran OP dan *revenue* tidak maksimal. ▪ Dukungan infrastruktur di *Waterfront* Zona 3 cukup optimal. 4 indikator terpenuhi. Kekurangan pada keterbatasan petugas taman, kebersihan dan pengaturan sektor informal. ▪ Dukungan infrastruktur di *Waterfront* Zona 4 sudah optimal. 5 indikator terpenuhi. ▪ Dukungan infrastruktur di *Waterfront* Zona 5 kurang optimal. 2 indikator terpenuhi. Kekurangan pada pengelola yang belum ditunjuk, anggaran operasi pemeliharaan terbatas dan *revenue* tidak maksimal. ▪ Dukungan infrastruktur sarana hunian pariwisata cukup optimal. 4 indikator terpenuhi. Kekurangan pada kapasitas SDM yang mengelola. ▪ Dukungan infrastruktur air minum cukup optimal. 4 indikator terpenuhi. Kekurangan pada pemanfaatan layanan masih 73%.
Awareness	▪ Dukungan infrastruktur berupa IPAL cukup optimal. 4 indikator terpenuhi. Kekurangan pada *revenue*. ▪ Dukungan infrastruktur berupa IPAL kuliner kurang optimal. 2 indikator terpenuhi. Kekurangan pada pengelola yang belum ditujuk, anggaran OP terbatas dan *revenue* tidak ada.

	▪ Dukungan infrastruktur berupa TPA cukup optimal. 3 indikator terpenuhi. Kekurangan pada ketersediaan anggaran OP yang terbatas dan *revenue* kurang maksimal. ▪ Dukungan infrastruktur berupa Lansekap kurang optimal. 2 faktor terpenuhi. Kekurangan pada belum adanya pengelola teknis, anggaran OP terbatas dan tidak ada *revenue*.
Available Packages	▪ Dukungan infrastruktur berupa Pusat Informasi kurang optimal. 2 indikator terpenuhi. Kekurangannya yaitu fasilitas belum dimanfaatkan, belum ada pengelola, dan *revenue* belum ada.
Ancillary Services	▪ Dukungan infrastruktur berupa *Command Center* Polres kurang optimal. 2 indikator terpenuhi. Kekurangan pada pemanfaatan, pengelola dan keterbatasan anggaran. ▪ Dukungan infrastruktur untuk Keamanan dan Keselamatan maritim sudah optimal. ▪ Dukungan infrastruktur untuk Keamanan dan Keselamatan bencana alam cukup optimal. Kekurangannya ada pada pengelola pemadam kebakaran.

Sumber: olah data, 2024

8. Analisis SWOT

Pembangunan infrastruktur juga memberi dampak pada perubahan struktur ruang. Semula *Waterfront* menjadi pusat aktivitas wisata, namun kini muncul pusat aktivitas baru yaitu Warloka dan Golomori. Parapuar menjadi pelengkap dari Labuan Bajo karena berjarak tidak begitu jauh dari pusat kota. Golomori menjadi kutub baru yang menguntungkan bagi lahan sekitarnya. Masyarakatpun diuntungkan karena semula menempati area yang terisolir, kini sudah dapat mengakses ke pusat kota dengan mudah. Dampak infrastruktur pada struktur ruang dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. Dampak dukungan infrastruktur pada struktur ruang
Sumber: olah data, 2024

Berdasarkan penilaian dukungan dan dampak infrastruktur pada struktur ruang maka analisis SWOT menjadi sebagai berikut.

Tabel 8. Analisis SWOT

Aspek 6A	Gap/Permasalahan
Strengths **/Kekuatan**	▪ Infrastruktur lengkap dan terintegrasi pada seluruh aspek 6A. ▪ Ketersediaan *Stakeholder* penentu (Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN, BUMD dan Swasta). ▪ Ketersediaan SDM. Peran masyarakat Labuan Bajo sebagai SDM utama dalam memanfaatkan infrastruktur untuk mendukung aktivitas wisata antara lain sebagai pemilik *homestay*, kafe, toko, pemilik kapal, kapten dan kru kapal wisata, sebagai agen wisata, *tour guide* lokal, driver, sebagai pelaku UMKM di kuliner, warung makan, oleh-oleh, dan sebagai nelayan yang menyuplai kebutuhan ikan di kuliner dan tempat pelelangan ikan. ▪ Transformasi Digital. *E-Ticketing* merupakan transformasi digital yang terbukti memberi perubahan pelayanan yang signifikan menjadi lebih baik dan efektif dalam pengurusan izin berlayar, pengawasan *manifest* penumpang dan penarikan retribusi. Penyeberangan wisata menjadi satu pintu di Dermaga Zona 3 Labuan Bajo. ▪ BPOLBF memiliki lahan yang bagus sebagai daya tarik tambahan. ▪ Wilayah pantai yang luas menyediakan lokasi alternatif perubahan jalur kapal Pelni dan Ferry. ▪ Muncul paket wisata baru di Warloka dan Golomori. ▪ Muncul paket baru di parapuar untuk menambah waktu kunjungan di Labuan Bajo.
Weaknesses **/Kelemahan**	▪ Pengelolaan infrastruktur masih berjalan sendiri-sendiri. ▪ Pemda masih melakukan pengelolaan secara swakelola. ▪ Ketersediaan anggaran OP Pemerintah Daerah terbatas. ▪ Kepadatan *Waterfront* Tinggi. ▪ Kesadaran masyarakat dan pelaku wisata kurang. ▪ Ketersediaan petugas terlatih sesuai bidang layanan dan resiko kurang. ▪ Pengawasan terhadap keamanan kurang. ▪ Muncul protes dari pelaku wisata dan masyarakat Warloka dan Golomori bila akses wisata dihentikan karena menjadi mata pencaharian tambahan selain menjadi nelayan. ▪ Resiko kebakaran di kawasan *Waterfront* masih tinggi. ▪ *Creative Hub* Puncak Waringin belum dimanfaatkan.
Opportunities **/Peluang**	▪ Penerbangan internasional memungkinkan UMKM melakukan pemasaran hingga ke luar negeri.
Threats **Ancaman**	▪ Daya saing dengan Bali dan Lombok. ▪ Keterbatasan Investor akibat lemahnya pengelolaan aset. ▪ Pengusaha asing yang bekerja di sektor bisnis Labuan Bajo.

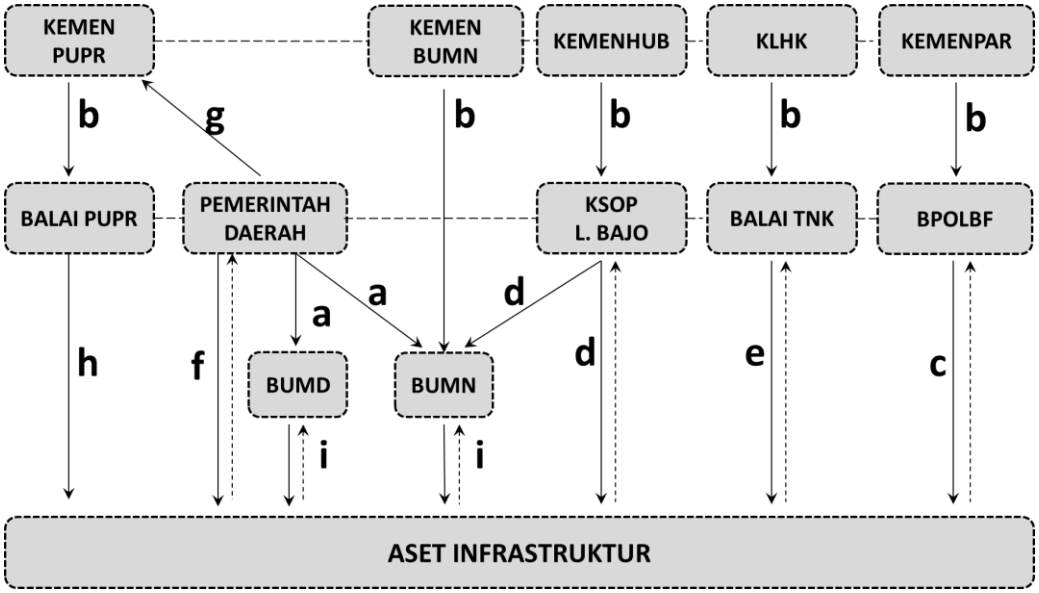
Sumber : analisis, 2024

9. Usulan Peningkatan

Berdasarkan analisis di atas, maka peningkatan dukungan infrastruktur dapat dilakukan melalui beberapa usulan secara multilevel. Level pertama yaitu menunjuk BUMD Perumda Bidadari dan BUMN PT. IFPRO untuk meningkatkan

revenue dari pemanfaatan aset secara berkelanjutan dengan mekanisme perjanjian Kerja Sama Pemanfaatan (KSP). Level kedua yaitu Pemerintah Pusat tetap melakukan pendampingan yang lebih progresif kepada pengelola aset di daerah sampai dukungan infrastruktur menjadi optimal. Kedua level ini membentuk suatu model atau skema kerja sama pengelolaan aset yang melibatkan banyak *stakeholder* penentu baik pemerintah di daerah maupun pusat.

> Model ini menunjukkan terjadinya *policentric governance* dimana tata kelola dilakukan oleh banyak otorita pengambil keputusan. Usulan peningkatan ini tergambar dalam model berikut.



Gambar 5. Model Kerjasama Pemanfaatan Aset KSPN Labuan Bajo
Sumber: Penulis (2024)

Keterangan:

a. Pemerintah Daerah menunjuk BUMD (Perumda Bidadari) dan BUMN (PT. IFPRO) untuk meningkatkan *revenue* dari pemanfaatan aset secara berkelanjutan dengan mekanisme perjanjian KSP. Kegiatan pemanfaatan yang dapat diserahkan kepada BUMD dan BUMN adalah *Cretive Hub* di Puncak Waringin, kuliner, parkir kampung ujung, pusat informasi dan penyelenggaraan *event* di *Waterfront*.
b. Pemerintah Pusat melakukan pendampingan yang lebih progresif kepada pengelola aset di daerah sampai dukungan infrastruktur menjadi optimal. Pemerintah Pusat tetap mengalokasikan anggaran pemeliharaan bangunan gedung negara sesuai standar biaya masukan setiap tahunnya.
c. BPOLBF tetap menjalankan fungsi koordinasi lintas *stakeholder* di daerah. BPOLBF terus menangkap isu terkait dukungan infrastruktur terhadap kegiatan wisata. Isu-isu yang berkembang dikoordinasikan ke tingkat pusat dan daerah untuk ditindaklanjuti.
d. KSOP dapat melakukan perjanjian KSP *waterfront* dengan BUMN atau swasta sesuai mekanisme yang ada. Pemanfaatan aset menghasilkan *revenue*.

e. Balai TNK dapat melakukan perjanjian KSP pengelolaan aset di TNK. Pemanfaatan aset menghasilkan *revenue.*
f. Pemda dapat membentuk UPT untuk OP infrastruktur seperti air limbah, kebersihan, pertamanan, dan *insenerator*. Pembentukan UPT masih memungkinkan karena berada di bawah dinas. Pemda tetap melakukan optimalisasi dengan menganggarkan pemeliharaan setiap tahunnya pada aset yang telah menjadi milik daerah.
g. Pemda dapat mengajukan optimalisasi kepada Kementerian PUPR sesuai mekanisme yang ada.
h. Balai PUPR melakukan monitoring pemanfaatan infrastruktur untuk evaluasi dan dapat melakukan optimaliasasi aset bekerja sama dengan Pemda. Balai PUPR bukanlah lembaga pengelola sehingga tidak dapat menarik *revenue*.
i. BUMD dan BUMN berkolaborasi dengan Swasta dan Masyarakat untuk memanfaatkan infrastruktur. *Revenue* yang diperoleh BUMD dan BUMN merupakan keuntungan badan usaha dan dapat dialokasikan sesuai kebutuhan untuk pemeliharaan aset yang ada.

Selain mengusulkan peningkatan pada level pengelolaan aset, penelitian ini juga mengusulkan peningkatan untuk tahap perencanaan selanjutnya. Analisis menunjukkan masih adanya kelemahan pada sistem perencanaan secara *top down* pada KSPN Labuan Bajo. Perencanaan fokus pada pembangunan infrastruktur yang masif tapi belum melihat kepada siapa yang akan mengelola setelah infrastruktur dibangun. Perencanaan juga belum sampai melakukan simulasi pengelolaan baik itu terkait besaran biaya OP maupun kebutuhan SDM pengelolanya. Tidak terjadi proses negosiasi di awal terkait kesanggupan mengelola berdasarkan hitung-hitungan yang matang dan dapat diimplementasikan. Perencanaan kedepan perlu mengutamakan aspek efisiensi menyesuaikan dengan kesiapan Pemda untuk mengelola. Dengan demikian, dukungan infrastruktur akan menjadi sangat optimal dalam pengembangan pariwisata seluruh KSPN di Indonesia.

D. KESIMPULAN

Dukungan infrastruktur dalam pengembangan pariwisata di Labuan Bajo belum optimal dan ada kemungkinan KSPN lain mengalami hal serupa seperti yang terjadi di Labuan Bajo. KSPN lain dapat menarik pelajaran dengan menerapkan model kerja sama yang diusulkan dalam penelitian ini. Berdasarkan permasalahan yang ditemukan, desentralisasi atau menyerahkan seluruh tanggung jawab pengelolaan aset kepada Pemda belum sepenuhnya dapat dilakukan sehingga perlu pendampingan dari Pemerintah Pusat yang lebih progresif terhadap pengelola aset di daerah agar dukungan infrastruktur menjadi optimal sesuai tujuan pembangunan nasional.

DAFTAR PUSTAKA

Bahri, A. S., & Abdilah, F. (2022). Potensi Sumber Daya Manusia Bidang Pariwisata di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur. *Destinesia : Jurnal Hospitaliti Dan Pariwisata*, *3*(2), 84–92. https://doi.org/10.31334/jd.v3i2.2221

Erlandia, D. R., Suryana, A., Novianti, E., & Kheokao, J. (2023). Multi-stakeholder Collaboration In Improving the Quality of Local Human Resources in Super-Priority Tourism Destination Labuan Bajo Manggarai Regency. In *Journal of Law and Sustainable Development* (Vol. 11, Issue 12). https://doi.org/10.55908/sdgs.v11i12.2133

Fatina, S., Edhi, T., Soesilo, B., & Tambunan, R. P. (2023). *Collaborative-Integrated-Sustainable-Tourism-Management-Model-Using-System-Dynamics-A-Case-of-Labuan-Bajo-Indonesia_2023_Multidisciplinary-Digital-Publishing-Institute-MDPI.pdf*.

Hamdi, M. (2014). *Kebijakan Publik Proses, Analisis, dan Partisipasi*. Ghalia Indonesia.

Lee, P., Hunter, W. C., & Chung, N. (2020). Smart tourism city: Developments and transformations. *Sustainability (Switzerland)*, *12*(10). https://doi.org/10.3390/SU12103958

Mattingly, M. (1995). *Urban management in less developed countries. Working paper DPU*. *72*.

Salukh, J. Y., Pandie, D. B. W., & Fanggidae, A. H. J. (2023). Analisis Evaluasi Kebijakan Pengembangan Pariwisata Super Prioritas Berkelanjutan di Labuan Bajo Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Ilmiah Multidisipline*, *1*(7), 191–214. https://doi.org/10.5281/zenodo.8205683

Sugiarto, A., & Mahagangga, I. G. A. O. (2020). Kendala Pengembangan Pariwisata di Destinasi Pariwisata Labuan Bajo Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Destinasi Pariwisata*, *8*(1), 18. https://doi.org/10.24843/jdepar.2020.v08.i01.p03

Sugiyono. (2016). Penerbit Pustaka Ramadhan, Bandung. *Analisis Data Kualitatif*, 180. https://core.ac.uk/download/pdf/228075212.pdf

Widaningrum, A., & Damanik, J. (2018). *Stakeholder Governance Network In Tourist Destination: Case Of Komodo National Park And Labuan Bajo City, Indonesia*. *191*(Aapa), 452–464. https://doi.org/10.2991/aapa-18.2018.42