JURNAL PENDIDIKAN IPS
https://doi.org/10.37630/jpi.v16i5.5170
Vol.16 No.5, Tahun 2026 | ISSN: 2088-0308 | e-ISSN: 2685-0141

Analisis Deskriptif Daya Tarik Wisata Bahari di Gili Kondo sebagai Destinasi Pariwisata dan Implikasinya terhadap Pendapatan Pelaku Wisata

Mutia Sakhara Saummy[1),*], M. Marzuki[1)], Muhammad Ramli[1)]

[1)]Program Studi Pariwisata, Fakultas Bahasa Seni dan Humaniora, Universitas Hamzanwadi

*Correspondence: ramlihidir@hamzanwadi.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan daya tarik wisata bahari Gili Kondo, menganalisis tata kelola aksesibilitas dan pelayanan transportasi penyeberangan dari Sambelia, serta mengidentifikasi faktor yang berkaitan dengan pendapatan pelaku wisata lokal. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Data diperoleh melalui observasi lapangan dan wawancara mendalam terhadap 18 informan yang terdiri atas 15 pelaku jasa penyeberangan dan pengelola outlet, 2 pengurus Kelompok Sadar Wisata, serta 1 pejabat Dinas Pariwisata Kabupaten Lombok Timur. Analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Gili Kondo memiliki daya tarik alam yang kuat berupa terumbu karang, kejernihan perairan, pantai pasir putih, Gili Pasir, dan kawasan yang dimanfaatkan untuk aktivitas camping. Potensi tersebut belum didukung secara seimbang oleh aspek aksesibilitas, fasilitas penunjang, dan kelembagaan. Sistem penyeberangan masih dikelola secara konvensional melalui outlet perorangan tanpa sistem pelayanan satu pintu. Tarif penyeberangan berkisar Rp350.000–Rp500.000 per kapal pulang-pergi dan belum didukung standardisasi tarif yang ditemukan dalam penelitian. Ketersediaan life jacket, fasilitas sanitasi, pengelolaan sampah, serta pusat informasi juga masih terbatas. Pada aspek ekonomi, pendapatan boatman menunjukkan perbedaan antara hari biasa dan akhir pekan. Pendapatan bersih pada hari biasa berkisar Rp200.000–Rp300.000 per hari, sedangkan pada akhir pekan dapat mencapai Rp800.000–Rp1.200.000 per hari. Fluktuasi kunjungan, efisiensi penggunaan bahan bakar, kualitas komunikasi penjemputan, dan persaingan antar-outlet menjadi faktor yang berkaitan dengan kondisi pendapatan tersebut. Temuan penelitian menunjukkan pentingnya penguatan tata kelola destinasi, standardisasi pelayanan, dan integrasi kelembagaan untuk mendukung keberlanjutan ekonomi masyarakat lokal. Dalam perspektif Pendidikan IPS, temuan tersebut relevan sebagai konteks pembelajaran mengenai interaksi manusia dengan lingkungan, geografi pariwisata, serta aktivitas ekonomi masyarakat pesisir.

Kata Kunci: Pariwisata Bahari; Gili Kondo; Tata Kelola Destinasi; Komponen 4A; Pendapatan Pelaku Wisata

This is an open access article under the CC - BY license.

PENDAHULUAN

Pariwisata merupakan salah satu aktivitas ekonomi yang memiliki keterkaitan erat dengan pemanfaatan sumber daya wilayah dan kehidupan masyarakat lokal. Perkembangan kegiatan wisata tidak hanya berkaitan dengan peningkatan jumlah kunjungan, tetapi juga dengan kemampuan suatu destinasi dalam menyediakan pengalaman wisata, akses pelayanan, fasilitas pendukung, serta ruang ekonomi bagi masyarakat di sekitar destinasi. Aktivitas tersebut dapat memberikan dampak ekonomi melalui peningkatan permintaan terhadap jasa transportasi, akomodasi, konsumsi, dan berbagai layanan pendukung lainnya (Pajriah et al., 2025).

Konteks tersebut semakin penting pada pengembangan pariwisata bahari di Indonesia. Karakteristik geografis Indonesia yang memiliki wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil memberikan peluang pengembangan destinasi berbasis sumber daya kelautan. Provinsi Nusa Tenggara Barat merupakan salah satu wilayah yang memiliki potensi tersebut. Kabupaten Lombok Timur, khususnya Kecamatan Sambelia, memiliki sejumlah kawasan pulau kecil yang berkembang sebagai tujuan wisata bahari. Salah satu kawasan yang memiliki daya tarik tersebut adalah Gili Kondo (Dinas Pariwisata Nusa Tenggara Barat, 2024; Maharani, 2024).

Gili Kondo memiliki karakteristik destinasi yang bertumpu pada sumber daya alam pesisir. Terumbu karang, kejernihan perairan, pantai pasir putih, Gili Pasir, serta lingkungan yang mendukung aktivitas camping menjadi bagian dari daya tarik kawasan. Potensi tersebut menunjukkan bahwa sumber daya alam merupakan

ISSN: 2088-0308 | e-ISSN: 2685-0141
https://doi.org/10.37630/jpi.v16i5.5170

modal penting dalam pembentukan produk wisata bahari. Pengelolaan destinasi, bagaimanapun, tidak cukup hanya mengandalkan daya tarik alam. Cooper et al. (2005) menjelaskan bahwa suatu destinasi dapat dianalisis melalui keterkaitan empat komponen utama, yaitu attractions, accessibility, amenities, dan ancillary services. Keempat komponen tersebut membentuk kesatuan produk destinasi yang menentukan kemampuan suatu kawasan dalam memberikan pelayanan kepada wisatawan.

Dalam konteks Gili Kondo, komponen attractions relatif menonjol, sedangkan komponen pendukungnya masih menghadapi sejumlah persoalan. Akses menuju pulau sangat bergantung pada transportasi perahu motor yang beroperasi dari kawasan pesisir Sambelia. Permasalahan aksesibilitas bukan semata-mata berkaitan dengan jarak, tetapi juga dengan kepastian keberangkatan, mekanisme antrean, komunikasi penjemputan, dan pencatatan penumpang. Persoalan serupa ditemukan pada aspek amenities, terutama berkaitan dengan ketersediaan perlengkapan keselamatan, fasilitas sanitasi, pengelolaan sampah, dan penyediaan fasilitas rekreasi.

Aspek kelembagaan juga menjadi bagian penting dalam pengelolaan destinasi. Berdasarkan observasi awal, pelayanan penyeberangan masih tersebar pada sejumlah outlet yang dikelola secara individual. Kondisi tersebut menyebabkan proses pemesanan, penentuan tarif, komunikasi antara wisatawan dan boatman, serta pengaturan jadwal belum terintegrasi dalam satu sistem pelayanan. Tarif penyeberangan yang ditemukan dalam penelitian berada pada rentang Rp350.000–Rp500.000 per kapal pulang-pergi. Perbedaan tarif tersebut menunjukkan perlunya mekanisme informasi harga yang lebih transparan bagi wisatawan dan pelaku jasa.

Persoalan tata kelola tersebut memiliki keterkaitan dengan aktivitas ekonomi masyarakat lokal. Pariwisata dapat menghasilkan efek ekonomi melalui hubungan antara pengeluaran wisatawan dan kegiatan ekonomi masyarakat yang menyediakan jasa maupun produk wisata (Suharyanto et al., 2020; Pajriah et al., 2025). Pada destinasi yang bergantung pada transportasi penyeberangan, jumlah kunjungan, frekuensi perjalanan, biaya bahan bakar, serta kualitas koordinasi pelayanan menjadi bagian dari dinamika ekonomi pelaku jasa. Dengan demikian, kualitas pengelolaan destinasi tidak dapat dipisahkan dari keberlangsungan usaha masyarakat yang terlibat secara langsung dalam aktivitas pariwisata.

Penelitian terdahulu mengenai kawasan Lombok Timur telah mengkaji aspek ekologi, potensi wisata, dan pengembangan kawasan. Ariani et al. (2020), misalnya, mengkaji struktur komunitas makroalga sebagai indikator ekologi kawasan Gili Sulat, sedangkan Yusuf et al. (2024) membahas pemberdayaan masyarakat pesisir melalui rehabilitasi mangrove di Padak Guar. Kajian pemetaan potensi wisata desa juga telah dilakukan di wilayah Lombok Timur (Hadi et al., 2021; Hadi et al., 2022). Meskipun memberikan dasar penting tentang sumber daya dan pengembangan wilayah, kajian-kajian tersebut belum menguraikan secara terpadu bagaimana daya tarik alam Gili Kondo berhadapan dengan praktik tata kelola penyeberangan dan pengalaman ekonomi pelaku jasa. Kesenjangan yang diisi penelitian ini terletak pada pembacaan terpadu terhadap tiga aspek tersebut melalui perspektif komponen destinasi 4A, dengan perhatian khusus pada mekanisme pelayanan penyeberangan dan variasi pendapatan yang dituturkan pelaku usaha. Dengan demikian, kontribusi penelitian ini bukan menguji hubungan sebab-akibat, melainkan menyajikan gambaran kontekstual mengenai keterkaitan antara kondisi destinasi, pengelolaan layanan, dan dinamika ekonomi pelaku jasa di Gili Kondo.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk: (1) mendeskripsikan karakteristik dan potensi daya tarik wisata bahari Gili Kondo berdasarkan komponen destinasi 4A; (2) menganalisis tata kelola aksesibilitas dan pelayanan transportasi penyeberangan dari Sambelia menuju Gili Kondo; dan (3) mengidentifikasi faktor yang berkaitan dengan keberlangsungan usaha serta pendapatan pelaku jasa penyeberangan. Temuan penelitian selanjutnya dikaitkan dengan konteks Pendidikan IPS, terutama dalam pembelajaran geografi pariwisata dan aktivitas ekonomi masyarakat pesisir.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain deskriptif. Pendekatan tersebut digunakan untuk memperoleh gambaran mengenai kondisi aktual destinasi wisata bahari Gili Kondo, tata kelola transportasi penyeberangan, serta pengalaman ekonomi pelaku jasa wisata berdasarkan kondisi yang ditemukan di lapangan. Penelitian dilaksanakan pada kawasan pusat penyeberangan menuju Gili Kondo di Kecamatan Sambelia, Kabupaten Lombok Timur, dengan Gili Kondo sebagai lokasi utama pengamatan. Pengumpulan data lapangan dilaksanakan pada Juli–Agustus 2026.

Informan penelitian berjumlah 18 orang yang dipilih berdasarkan keterlibatan langsung dalam aktivitas

ISSN: 2088-0308 | e-ISSN: 2685-0141
https://doi.org/10.37630/jpi.v16i5.5170

pariwisata dan pengelolaan destinasi. Informan terdiri atas 15 pelaku jasa penyeberangan dan pengelola outlet, 2 pengurus Kelompok Sadar Wisata (Pokdarwis), dan 1 pejabat Dinas Pariwisata Kabupaten Lombok Timur. Informasi dari berbagai kelompok informan digunakan untuk memperoleh gambaran dari sisi pelaku jasa, kelembagaan masyarakat, dan pemerintah daerah. Informasi mengenai pendapatan diperoleh melalui wawancara dengan pelaku jasa yang membahas aktivitas operasional dan penerimaan usaha. Naskah dan catatan data yang tersedia belum merinci jumlah informan yang secara khusus menyampaikan angka pendapatan, belum menunjukkan pencatatan transaksi sebagai data pembanding, dan belum memerinci seluruh komponen biaya yang dikurangkan. Oleh karena itu, angka pendapatan dalam artikel diperlakukan sebagai kisaran yang dilaporkan informan, bukan sebagai rata-rata statistik yang telah diverifikasi secara independen. Keterbatasan ini dinyatakan agar angka tersebut tidak ditafsirkan melampaui dukungan data yang tersedia.

Data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi lapangan dan wawancara mendalam. Observasi diarahkan pada kondisi fasilitas penyeberangan, aktivitas kapal, mekanisme pelayanan, ketersediaan perlengkapan keselamatan, kondisi fasilitas wisata, serta pola interaksi antara pelaku jasa dan wisatawan. Wawancara digunakan untuk memperoleh informasi mengenai mekanisme penjualan tiket, penetapan tarif, sistem keberangkatan, komunikasi penjemputan, biaya operasional, frekuensi perjalanan, dan pendapatan pelaku jasa.

Data sekunder diperoleh melalui literatur ilmiah, dokumen pariwisata, informasi geografis wilayah, serta sumber kelembagaan yang relevan dengan pengembangan pariwisata bahari. Data sekunder digunakan untuk memperkuat interpretasi terhadap temuan lapangan. Instrumen pendukung yang digunakan berupa pedoman wawancara, lembar observasi, alat perekam suara, dan kamera dokumentasi. Penggunaan pedoman tersebut dimaksudkan untuk menjaga konsistensi pengumpulan informasi dari setiap kelompok informan.

Analisis data mengikuti model analisis interaktif Miles et al. (2014), yang meliputi reduksi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Pada tahap reduksi, hasil wawancara dan observasi dipilih berdasarkan keterkaitannya dengan fokus penelitian. Data kemudian dikelompokkan ke dalam tema attractions, accessibility, amenities, dan ancillary services, serta tema tata kelola transportasi dan pendapatan pelaku wisata. Pengelompokan 4A menggunakan komponen destinasi yang dikemukakan Cooper et al. (2005) sebagai kerangka analisis: attractions mencakup daya tarik alam dan aktivitas wisata; accessibility mencakup sarana serta pengaturan perjalanan menuju destinasi; amenities mencakup fasilitas dan perlengkapan pendukung; sedangkan ancillary services mencakup dukungan kelembagaan, informasi, dan pengaturan pelayanan. Indikator tersebut digunakan untuk mengorganisasi temuan observasi dan wawancara, bukan sebagai instrumen pengukuran kuantitatif.

Pada tahap penyajian data, hasil pengelompokan disusun dalam bentuk uraian naratif dan tabel matriks untuk memperlihatkan pola temuan lapangan. Tahap terakhir dilakukan melalui penarikan dan verifikasi kesimpulan dengan membandingkan temuan antar-informan dan hasil observasi. Analisis dilakukan secara deskriptif sehingga kesimpulan penelitian diarahkan pada pola dan kondisi yang ditemukan di lokasi penelitian, bukan pada pengujian hubungan sebab-akibat secara statistik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Daya Tarik Wisata Bahari Gili Kondo Berdasarkan Komponen 4A

Hasil observasi dan wawancara menunjukkan bahwa Gili Kondo memiliki sumber daya alam yang menjadi dasar utama daya tarik wisata bahari. Keberadaan terumbu karang, kejernihan perairan, pantai pasir putih, Gili Pasir, serta kawasan yang dimanfaatkan untuk *camping* memberikan variasi aktivitas wisata bagi pengunjung. Kondisi tersebut menempatkan komponen *attractions* sebagai unsur yang paling menonjol dalam struktur destinasi. Keindahan lingkungan pesisir memberikan pengalaman wisata yang berkaitan langsung dengan karakteristik pulau kecil. Aktivitas *snorkeling*, menikmati kawasan pantai, dan *camping* menjadi bentuk pemanfaatan ruang yang ditemukan di lokasi penelitian. Potensi tersebut sejalan dengan pandangan bahwa daya tarik alam merupakan salah satu fondasi dalam pembentukan produk wisata bahari (Cooper et al., 2005; Paramita et al., 2022).

Meskipun demikian, daya tarik alam tidak berdiri sendiri. Wisatawan membutuhkan akses yang dapat diandalkan, fasilitas yang memadai, serta kelembagaan yang mampu mengatur pelayanan. Hasil penelitian

ISSN: 2088-0308 | e-ISSN: 2685-0141
https://doi.org/10.37630/jpi.v16i5.5170

menunjukkan bahwa ketiga komponen tersebut belum berkembang pada tingkat yang sama dengan daya tarik alam Gili Kondo. Pada aspek *accessibility*, akses darat menuju kawasan penyeberangan Sambelia relatif dapat digunakan wisatawan. Persoalan lebih banyak ditemukan pada aksesibilitas maritim dari daratan menuju Gili Kondo. Penyeberangan masih mengandalkan perahu motor kayu dengan kapasitas sekitar 8–10 penumpang. Pengaturan keberangkatan belum sepenuhnya terintegrasi sehingga waktu keberangkatan dan penjemputan dapat berubah mengikuti kondisi operasional masing-masing pelaku jasa.

Pada aspek *amenities*, fasilitas pendukung masih terbatas. Penyewaan peralatan *snorkeling* tersedia melalui pengelola atau outlet tertentu, sedangkan fasilitas sanitasi, pengelolaan sampah, dan penataan area *camping* belum sepenuhnya terintegrasi. Dari sisi keselamatan, hasil observasi menunjukkan bahwa jumlah *life jacket* yang tersedia pada sejumlah perahu belum sebanding dengan kapasitas penumpang. Aspek *ancillary services* juga menunjukkan kebutuhan penguatan kelembagaan. Pokdarwis dan pemerintah daerah telah memiliki peran dalam pengembangan destinasi, tetapi pelayanan penyeberangan masih banyak berlangsung melalui outlet individual. Belum terdapat pusat pelayanan terpadu yang mengintegrasikan informasi, pemesanan, pencatatan penumpang, tarif, dan pengaturan keberangkatan.

Tabel 1. Analisis Kondisi Destinasi Gili Kondo Berdasarkan Kerangka 4A

Komponen	Indikator	Temuan Lapangan	Permasalahan
Attractions	Terumbu karang, pantai, kejernihan air, Gili Pasir, *camping*	Daya tarik alam menjadi unsur utama kunjungan	Pengelolaan sampah pada area *camping* belum terpadu
Accessibility	Kapal, dermaga, kepastian keberangkatan	Perahu motor tradisional tersedia setiap hari	Sistem keberangkatan dan penjemputan belum terintegrasi
Amenities	Sanitasi, alat rekreasi, keselamatan	Sewa *snorkeling* tersedia; fasilitas dasar tersedia	Ketersediaan *life jacket* dan fasilitas pendukung masih terbatas
Ancillary	Pokdarwis, informasi, regulasi, tiket	Pokdarwis dan pemerintah daerah terlibat	Belum tersedia sistem pelayanan satu pintu dan standardisasi tarif

Sumber: Data primer terolah dari wawancara, 2026.

Temuan pada Tabel 1 disusun dengan menggunakan kerangka 4A dari Cooper et al. (2005) dan dirangkum dari observasi lapangan serta wawancara dengan informan. Bukti yang disajikan dalam tabel berupa kondisi yang teramati dan keterangan operasional yang dilaporkan informan; penelitian ini tidak menggunakan pengukuran kuantitatif untuk memberi skor pada setiap komponen. Temuan tersebut memperlihatkan bahwa pengembangan Gili Kondo memerlukan pendekatan yang tidak hanya berorientasi pada peningkatan daya tarik alam. Keempat komponen destinasi perlu dikembangkan secara terpadu. Dalam perspektif pengelolaan destinasi, daya tarik merupakan alasan wisatawan berkunjung, sedangkan aksesibilitas, fasilitas, dan kelembagaan turut membentuk kondisi pelayanan yang aman dan nyaman.

Tata Kelola Transportasi Penyeberangan Sambelia–Gili Kondo

Wawancara terhadap 15 pelaku jasa penyeberangan dan pengelola outlet menunjukkan bahwa pelayanan transportasi masih berlangsung dengan mekanisme manual. Penjualan tiket dilakukan melalui outlet individual menggunakan nota atau kupon. Belum terdapat sistem pencatatan terpusat yang mengintegrasikan data keberangkatan, identitas penumpang, serta jadwal penjemputan. Kondisi tersebut menjadi lebih kompleks pada wisatawan yang melakukan *camping*. Komunikasi antara wisatawan dan *boatman* sering dilakukan menggunakan kontak pribadi. Keterbatasan jaringan komunikasi di kawasan pulau dapat menyebabkan perubahan informasi mengenai waktu penjemputan. Dalam kondisi tertentu, perubahan jadwal tersebut berdampak pada waktu kunjungan wisatawan dan menambah perjalanan kapal apabila komunikasi tidak berlangsung dengan baik. Dari sisi tarif, wawancara menunjukkan rentang harga Rp350.000–Rp500.000 per kapal pulang-pergi untuk kapasitas maksimal sekitar 10 orang. Variasi tarif terjadi melalui mekanisme negosiasi antara wisatawan dan pengelola jasa. Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa informasi harga belum disampaikan melalui satu mekanisme yang seragam.

ISSN: 2088-0308 | e-ISSN: 2685-0141
https://doi.org/10.37630/jpi.v16i5.5170

Tabel 2. Karakteristik Operasional Penyeberangan Sambelia–Gili Kondo

Variabel	Kondisi Lapangan	Implikasi
Sistem tiket	Manual melalui outlet individual	Data perjalanan belum terintegrasi
Tarif kapal PP	Rp350.000–Rp500.000	Wisatawan memperoleh harga melalui negosiasi
Keberangkatan	Antrean outlet dan pelayanan individual	Waktu keberangkatan belum sepenuhnya seragam
Komunikasi	Kontak pribadi/WhatsApp	Bergantung pada ketersediaan jaringan dan respons pelaku
Keselamatan	Ketersediaan *life jacket* terbatas pada sejumlah kapal	Memerlukan standardisasi perlengkapan keselamatan

Sumber: Data primer terolah, 2026.

Temuan tersebut memperlihatkan bahwa persoalan aksesibilitas Gili Kondo bukan hanya berkaitan dengan keberadaan moda transportasi. Moda transportasi memang tersedia, tetapi kualitas akses juga ditentukan oleh kepastian pelayanan, informasi, keselamatan, dan koordinasi. Narotama et al. (2023) menunjukkan bahwa aksesibilitas destinasi pulau kecil perlu dipahami secara lebih luas karena karakter geografis kepulauan membuat pelayanan transportasi dan informasi menjadi bagian penting dalam pengalaman wisata.

Dalam konteks tersebut, sistem pelayanan satu pintu dapat menjadi salah satu alternatif kelembagaan yang relevan untuk dipertimbangkan. Sistem tersebut dapat mengintegrasikan informasi tarif, pencatatan keberangkatan, pembagian antrean kapal, dan kontak penjemputan. Implementasinya tetap memerlukan kesepakatan antara pemerintah daerah, Pokdarwis, pengelola outlet, dan *boatman* sehingga pengaturan tidak hanya bersifat administratif, tetapi dapat diterapkan dalam praktik pelayanan sehari-hari.

Faktor yang Berkaitan dengan Pendapatan Pelaku Jasa Penyeberangan

Hasil wawancara menunjukkan bahwa pendapatan boatman yang dilaporkan informan bervariasi menurut tingkat kunjungan wisatawan. Pada hari biasa, informan menyebut sekitar satu perjalanan dengan pendapatan yang dilaporkan sebesar Rp200.000–Rp300.000 per hari setelah memperhitungkan biaya operasional bahan bakar. Pada akhir pekan dan periode kunjungan tinggi, frekuensi perjalanan dilaporkan meningkat menjadi sekitar tiga sampai empat perjalanan per hari, dengan pendapatan yang disebut dapat mencapai Rp800.000–Rp1.200.000 per hari. Rentang tersebut merupakan kisaran berdasarkan keterangan wawancara, bukan nilai rata-rata hasil penghitungan statistik. Data yang tersedia dalam naskah belum mengidentifikasi jumlah informan yang memberikan angka pendapatan secara khusus, rincian semua komponen biaya, atau bukti transaksi untuk verifikasi silang. Oleh sebab itu, interpretasi hasil dibatasi pada pola pendapatan yang dilaporkan informan.

Tabel 3. Faktor yang Berkaitan dengan Pendapatan Pelaku Wisata

Faktor	Temuan Lapangan	Keterkaitan dengan Pendapatan
Jumlah kunjungan	Hari biasa sekitar 1 perjalanan; akhir pekan 3–4 perjalanan	Menentukan frekuensi jasa yang dapat dilayani
Komunikasi penjemputan	Terdapat perubahan informasi pada beberapa perjalanan	Dapat menambah perjalanan tanpa penumpang
Biaya BBM	Biaya meningkat ketika terjadi perjalanan tambahan	Mengurangi pendapatan bersih
Persaingan outlet	Tarif dan pelanggan dikelola oleh outlet masing-masing	Mempengaruhi peluang memperoleh perjalanan

Perbedaan tersebut memperlihatkan keterkaitan pola kunjungan dengan aktivitas ekonomi pelaku jasa sebagaimana dijelaskan oleh informan. Kondisi ini sejalan dengan karakteristik ekonomi pariwisata yang bergantung pada arus wisatawan. Ketika jumlah wisatawan meningkat, permintaan terhadap jasa transportasi cenderung meningkat. Sebaliknya, ketika jumlah kunjungan rendah, kapasitas jasa yang tersedia tidak seluruhnya dapat dimanfaatkan. Biaya bahan bakar juga berkaitan dengan pendapatan bersih yang diterima pelaku jasa. Perjalanan tambahan akibat perubahan atau kegagalan komunikasi penjemputan dapat

ISSN: 2088-0308 | e-ISSN: 2685-0141
https://doi.org/10.37630/jpi.v16i5.5170

meningkatkan konsumsi bahan bakar tanpa selalu menghasilkan pendapatan tambahan. Dalam konteks usaha skala kecil, kondisi tersebut penting diperhatikan karena biaya operasional mengurangi penerimaan yang tersisa bagi pelaku jasa. Uraian ini menunjukkan pola keterkaitan berdasarkan wawancara dan observasi, sehingga tidak dimaksudkan sebagai bukti hubungan sebab-akibat yang telah diuji.

Pola tersebut memperlihatkan mekanisme sederhana dari *multiplier effect* pariwisata. Pengeluaran wisatawan pada jasa penyeberangan menjadi pendapatan langsung bagi pelaku transportasi dan selanjutnya berpotensi berputar pada aktivitas ekonomi lainnya. Suharyanto et al. (2020) menempatkan pulau-pulau kecil sebagai ruang yang memiliki peluang pengembangan ekonomi melalui pemanfaatan aktivitas ekonomi lokal, sedangkan Pajriah et al. (2025) menunjukkan bahwa aktivitas wisata dapat memberikan dampak berganda terhadap ekonomi masyarakat lokal.

Tata Kelola Destinasi dan Keberlanjutan Ekonomi Masyarakat Lokal

Temuan penelitian memperlihatkan bahwa persoalan Gili Kondo berada pada hubungan antara potensi sumber daya alam dan kemampuan sistem pengelolaan dalam menyediakan pelayanan. Daya tarik alam telah tersedia, tetapi keberlanjutan manfaat ekonomi bergantung pada kemampuan aktor lokal mengelola akses, fasilitas, informasi, dan hubungan kelembagaan.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pengembangan destinasi tidak dapat ditempatkan hanya sebagai kegiatan promosi. Peningkatan kunjungan perlu diikuti dengan peningkatan kapasitas pelayanan. Apabila jumlah wisatawan meningkat sementara sistem transportasi, keselamatan, informasi, dan pengelolaan lingkungan tidak berkembang secara seimbang, tekanan terhadap sistem destinasi juga meningkat.

Dalam konteks Gili Kondo, salah satu kebutuhan yang terlihat adalah penguatan koordinasi antara pelaku jasa dan kelembagaan destinasi. Sistem pelayanan yang lebih terintegrasi dapat digunakan untuk menyampaikan informasi tarif, mencatat keberangkatan, mengatur antrean, dan menyediakan saluran komunikasi ketika wisatawan membutuhkan penjemputan. Pengelolaan tersebut dapat dikembangkan melalui kelembagaan masyarakat yang telah tersedia dengan melibatkan pemerintah daerah.

Standardisasi keselamatan juga menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dari pengembangan transportasi wisata bahari. Ketersediaan *life jacket* perlu disesuaikan dengan jumlah penumpang dan kapasitas kapal. Selain itu, informasi mengenai jadwal, kondisi cuaca, dan prosedur penjemputan perlu disampaikan secara jelas kepada wisatawan.

Penguatan pengelolaan lingkungan juga diperlukan. Aktivitas *camping* meningkatkan interaksi wisatawan dengan ruang pesisir sehingga pengelolaan sampah dan fasilitas sanitasi menjadi bagian dari kualitas destinasi. Pengembangan pariwisata bahari yang berkelanjutan perlu mempertimbangkan keseimbangan antara pemanfaatan ekonomi dan keberlanjutan sumber daya pesisir (Airawati et al., 2023; Paramita et al., 2022).

Dengan demikian, peningkatan pendapatan pelaku wisata tidak hanya ditentukan oleh peningkatan jumlah wisatawan. Stabilitas pendapatan juga berkaitan dengan efisiensi operasional, kepastian pelayanan, pengurangan biaya yang tidak produktif, dan tata kelola yang mampu membagi peluang usaha secara lebih terorganisasi. Penguatan komponen 4A menjadi penting karena keempat komponen tersebut saling berkaitan dalam membentuk kualitas destinasi.

KESIMPULAN

Gili Kondo memiliki potensi kuat sebagai destinasi wisata bahari berdasarkan daya tarik alam berupa terumbu karang, kejernihan perairan, pantai pasir putih, Gili Pasir, dan kawasan camping. Komponen attractions menjadi kekuatan utama destinasi, sedangkan komponen accessibility, amenities, dan ancillary services masih memerlukan penguatan. Keterbatasan tersebut terlihat pada sistem transportasi penyeberangan yang masih konvensional, fasilitas keselamatan yang belum merata, pengelolaan sampah dan sanitasi yang belum optimal, serta belum terintegrasinya pelayanan dalam satu sistem kelembagaan.

Tata kelola penyeberangan Sambelia–Gili Kondo masih berlangsung melalui outlet individual dengan sistem tiket manual dan komunikasi yang banyak bergantung pada kontak pribadi. Tarif penyeberangan yang ditemukan berada pada rentang Rp350.000–Rp500.000 per kapal pulang-pergi. Kondisi tersebut menunjukkan kebutuhan terhadap informasi tarif yang lebih transparan, penguatan pencatatan perjalanan, standardisasi

ISSN: 2088-0308 | e-ISSN: 2685-0141
https://doi.org/10.37630/jpi.v16i5.5170

keselamatan, serta mekanisme komunikasi penjemputan yang lebih terstruktur.

Pendapatan pelaku jasa penyeberangan yang dilaporkan informan menunjukkan variasi menurut tingkat kunjungan wisatawan. Kisaran pendapatan yang disebutkan berada pada Rp200.000–Rp300.000 per hari pada hari biasa dan dapat mencapai Rp800.000–Rp1.200.000 per hari pada akhir pekan. Fluktuasi jumlah wisatawan, biaya bahan bakar, komunikasi penjemputan, dan pola persaingan antar-outlet merupakan faktor yang menurut keterangan informan berkaitan dengan kondisi pendapatan tersebut. **Karena data pendapatan berasal dari wawancara dan belum dilengkapi verifikasi transaksi atau rincian biaya menyeluruh, angka tersebut perlu dibaca sebagai kisaran yang dilaporkan informan.

Berdasarkan temuan penelitian, penguatan tata kelola destinasi perlu diarahkan pada integrasi pelayanan penyeberangan, transparansi tarif, peningkatan standar keselamatan, perbaikan sistem informasi, serta pengelolaan fasilitas dan lingkungan. Penguatan tersebut penting agar potensi alam Gili Kondo dapat memberikan manfaat ekonomi yang lebih stabil bagi masyarakat lokal. Dalam konteks Pendidikan IPS, Gili Kondo juga dapat dimanfaatkan sebagai sumber belajar kontekstual untuk memahami geografi pariwisata, interaksi manusia dengan lingkungan, kelembagaan masyarakat, dan aktivitas ekonomi masyarakat pesisir.

Daftar Pustaka

Airawati, M. N., Fauzi, I., & Putranto, A. (2023). Potensi penerapan ekonomi biru dalam mendukung pariwisata berkelanjutan di wilayah pesisir Daerah Istimewa Yogyakarta. *Buletin Ilmiah Marina Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan, 9*(2), 133–149. https://doi.org/10.15578/marina.v9i2.12723

Ariani, S., Idrus, A. A., Japa, L., & Santoso, D. (2020). Struktur komunitas makroalga sebagai indikator ekologi ekosistem perairan pada kawasan konservasi laut daerah di Gili Sulat Lombok Timur. *Jurnal Biologi Tropis, 20*(1), 132–138. https://doi.org/10.29303/jbt.v20i1.1690

Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D., & Wanhill, S. (2005). *Tourism: Principles and practice* (3rd ed.). Pearson Education.

Dinas Pariwisata Nusa Tenggara Barat. (2024). *Gili Kondo*. Lombok Sumbawa Tourism.

Hadi, M. J., Muslim, B., Widyaningrum, M., Suryati, D., & Thohri, M. (2021). Pemetaan potensi wisata Desa Gelanggang Kecamatan Sakra Timur Kabupaten Lombok Timur. *Jurnal Pengabdian Magister Pendidikan IPA, 5*(1), 25–29. https://doi.org/10.29303/jpmpi.v3i2.1216

Hadi, M. J., Lume, & Widyaningrum, M. (2022). Pemetaan potensi wisata, peluang dan tantangan pengembangan Desa Wisata Pengadangan Barat, Kabupaten Lombok Timur. *Journal of Tourism and Economic, 5*(1), 32–45. https://doi.org/10.36594/jtec/01a88690

Maharani, B. A. (2024). Eco-tourism resort dengan pendekatan green building di Lombok Timur. *Jurnal Poster Pirata Syandana, 5*(2).

Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publications.

Narotama, M. R., Saduddin, & Furjatullah, S. A. (2023). Strategi mengatasi aksesibilitas destinasi pulau kecil di Kepulauan Riau dengan penyesuaian segmentasi wisatawan. *Gadjah Mada Journal of Tourism Studies, 5*(1), 56–75. https://doi.org/10.22146/gamajts.v5i1.90293

Pajriah, P. N., Sulaksana, J., & Umyati, S. (2025). Dampak berganda (*multiplier effect*) objek wisata terhadap perekonomian masyarakat lokal. *MAHATANI, 8*(1), 203–212. https://doi.org/10.52434/mja.v8i1.42443

Paramita, E. M., S, D. A., Melenia, S. A. A., L. T. S., Naufal, F., & A. D. Z. (2022). Pengelolaan kawasan wisata pesisir berkelanjutan: Studi kawasan Taman Pendidikan Mangrove dan kawasan Taman Wisata Laut & Konservasi Terumbu Karang, Desa Labuhan, Kabupaten Bangkalan. *Jurnal Kepariwisataan: Destinasi, Hospitalitas dan Perjalanan, 6*(2), 241–252. https://doi.org/10.34013/jk.v6i02.755

Suharyanto, Zulham, A., Sidqi, M., Sudianto, A., Widianto, A., Suraji, & Prasetyio, D. E. (2020). Pulau-pulau kecil sebagai pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah perbatasan Indonesia: Review aspek teknis, sosial dan ekonomi. *Buletin Ilmiah Marina Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan, 6*(1), 73–84.

ISSN: 2088-0308 | e-ISSN: 2685-0141
https://doi.org/10.37630/jpi.v16i5.5170

https://doi.org/10.15578/marina.v6i1.8934

Yusuf, M., Asasandi, I. G. N. A., Amiruddin, & Supartiningsih, N. L. S. (2024). Pemberdayaan masyarakat pesisir melalui penanaman mangrove untuk pelestarian ekosistem dan mitigasi abrasi di Desa Padak Guar Kecamatan Sambalia, Kabupaten Lombok Timur, NTB. *Jurnal Pengabdian Magister Pendidikan IPA*, 7(4), 1703–1709. https://doi.org/10.29303/jpmpi.v7i4.9968