

# Strategi Mengatasi Aksesibilitas Destinasi Pulau Kecil di Kepulauan Riau dengan Penyesuaian Segmentasi Wisatawan

Mohammad Rachmadian Narotama<sup>1\*</sup>, Saduddin<sup>2</sup>, Sarah Auliya Furjatullah<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Pariwisata Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada

<sup>2</sup>Pusat Studi Transportasi dan Logistik, Universitas Gadjah Mada

<sup>3</sup>Magister Sistem Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada

m.r.narotama@ugm.ac.id

## Abstract

*A prevalent challenge encountered by small islands pertains to accessibility. Nevertheless, numerous ostensibly isolated islands attract a substantial number of tourists. This article examines the relationship between accessibility and tourism development on small islands to understand the two better. Qualitative data collection methods were utilized for this study, including in-depth interviews, the collection of pertinent secondary data, and field observations. Following analysis, the collected data were presented in a comparative descriptive fashion. A discussion of the island approach (islands and archipelagos) is undertaken to comprehend the interconnections between minor islands and other locations within the larger region. Field research indicates that despite possessing the aesthetic appeal of beaches and sea, many small islands still need to exploit their tourism potential fully. This is primarily due to the exorbitant transportation expenses for domestic visitors and the need for adequate tourism infrastructure, including resorts and hotels of international caliber catering to affluent-class tourists (middle and above). Conversely, despite being classified as remote islands, the Riau Archipelago maintains strong diplomatic relations with neighboring nations. It can attract international visitors for cultural tourism, beach activities, and scuba diving. Small islands may benefit from a strategy targeting affluent classes and foreign tourists. In order to develop the tourist experience on small islands by expectations, it is necessary to enhance tourism infrastructure and services for tourists and tourism investors as a result of targeting the tourist segment.*

**Keywords:** Accessibility, small islands, tourism, Riau Island

## Pendahuluan

Sejak berkembangnya industri pariwisata dunia, wisata pulau kecil, terutama di iklim tropis, dengan cepatnya menjadi primadona dan menangkap imajinasi wisatawan, terutama bagi masyarakat Eropa dan Amerika Serikat (Deloughrey, 2013; Hall, 2015; Hampton & Jeyacheya, 2013, 2020; Maguigad et al., 2015; Pons et al., 2014; Reis, 2016). Fenomena ini lalu ditangkap sebagai peluang oleh agen wisata dan dipasarkan sebagai destinasi dalam paket kapal pesiar (Baldacchino, 2012c; Péron et al., 2004). Melalui dorongan pengaruh literatur dan kapitalisme pariwisata, pulau tropis makin menjadi surga tropis yang eksklusif (Baldacchino, 2012b, 2013; Reis, 2016; Stratford, 2010). Melihat kondisi ini, tidak heran banyak negara kepulauan atau *Small Island Developing States* (SIDS) mengandalkan pariwisata sebagai penggerak utama roda

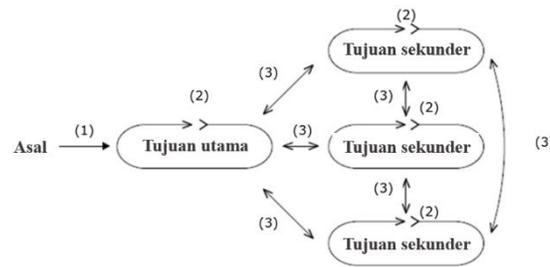
perekonomiannya. Ketergantungan ekonomi pulau kecil terhadap pariwisata bahkan telah dikenal dalam sebuah akronim SITE (*Small Island Tourism Economy*) (Bertram, 2006; Clark, 2013).

Di sisi lain, karakteristik geografis pulau kecil yang menjadikannya daya tarik wisata, sekaligus menjadi tantangan tersendiri dalam pengembangan pariwisata karena aksesibilitas yang cenderung lebih sulit dibandingkan destinasi wisata yang ada di daratan. Geografi pulau kecil juga rentan terhadap bencana alam dan kenaikan ketinggian air laut, serta memiliki ekosistem dan sistem sosial yang sensitif terhadap perubahan aktivitas fisik, sehingga perkembangan pariwisata perlu memperhatikan dampak lingkungan (Kurniawan et al., 2016; Veenendaal, 2020). Pada kondisi ini, diperlukan pemahaman yang lebih mendalam akan keterkaitan aksesibilitas dengan upaya mendorong pariwisata di pulau kecil, untuk mengoptimalkan perkembangan kegiatan pariwisata secara berkelanjutan. Selain aksesibilitas, kapasitas termasuk ke dalam upaya peningkatan pariwisata di pulau kecil (Özgit & Uludağ, 2022) Artikel ini memberikan pandangan dan pendekatan baru dalam melihat keterkaitan aksesibilitas pulau dan perkembangan pariwisata dari perspektif *island studies* (ilmu kepulauan), yang bermanfaat bagi perkembangan pariwisata pulau kecil.

## Kajian Literatur

### Aksesibilitas dan pariwisata pulau kecil

Aksesibilitas merupakan faktor penting yang menentukan daya tarik sebuah destinasi wisata. Secara umum, aksesibilitas dapat dilihat dari dua aspek; yang pertama adalah jarak. Pulau yang berdekatan dengan daratan utama, lebih mudah diakses dan menjadi hinterland bagi daratan tersebut (Hong, 2020). Contoh di Indonesia adalah posisi strategis Kepulauan Seribu terhadap Jakarta. Selain jarak pulau dari daratan utama, jarak terhadap pasar wisatawan juga perlu dipertimbangkan, termasuk waktu tempuh pesawat yang berpengaruh untuk wisatawan internasional. Sebagai contoh, pulau-pulau di Caribbean mengandalkan wisatawan US yang menganggap waktu tempuh menuju pulau-pulau tersebut dengan pesawat tidak terlalu jauh, sehingga memudahkan masuknya investasi dan perkembangan pariwisata (McElroy & Parry, 2010). Aspek kedua dari aksesibilitas terkait transportasi; (Rodrigue, 2020) berargumen bahwa perkembangan transportasi merupakan sebab sekaligus dampak dari pariwisata, namun karena pertimbangan efisiensi, transportasi dari pulau utama ke pulau-pulau sekitarnya tetap mengandalkan transportasi air. Pergerakan wisatawan dari daerah asal ke sebuah destinasi wisata dapat dilihat pada gambar di bawah (Gambar 1); intermodality atau kemudahan berpindah antar berbagai moda transportasi (udara, air, darat) menjadi aspek yang penting untuk aksesibilitas pariwisata.



Gambar 1. Diagram Pergerakan Wisatawan dari Tempat Asal ke Destinasi Wisata  
(Sumber: Lohmann & Duval, 2011)

Hasil dari berbagai penelitian sebelumnya memberi gambaran bahwa moda transportasi air di Indonesia belum memadai dalam mendukung pariwisata. (Mafrudoh et al., 2017) memberikan contoh tantangan transportasi ke Kepulauan Mentawai yang masih dianggap mahal oleh wisatawan domestik. Salah satu solusi dari mahalnya harga transportasi antar pulau adalah mengatur rute pelayaran antar pulau secara efisien sehingga mengurangi biaya. Contoh kerjasama dalam mengatur rute pelayaran dapat dilihat pada *Pacific Shipping Commission* yang melakukan koordinasi terkait pelayaran penumpang dan barang antara beberapa negara kepulauan Pasifik (Adeoti T et al., 2020). Pada beberapa studi kasus seperti Nusa Penida, Kepulauan Anambas, Pulau Abang, Wakatobi, dan Pantai Ora terdapat tantangan aksesibilitas diantaranya: kurangnya frekuensi layanan kapal, terminal/jetty untuk naik turun dari kapal yang tidak nyaman, serta standar keselamatan yang tidak dipenuhi (Abdinagoro & Hamsal, 2019; Trianasari et al., 2019). Terkait transportasi, perlu diketahui juga, bahwa sampai saat ini, belum ada pengganti bahan bakar pesawat dan kapal yang lebih ramah lingkungan (Castanho et al., 2020), sehingga keputusan meningkatkan konektivitas untuk pariwisata juga perlu mempertimbangkan faktor lingkungan.

Aksesibilitas juga tidak berdiri sendiri dalam mendukung pariwisata; kepuasan wisata dipengaruhi oleh berbagai hal, diantaranya *image* destinasi wisata, layanan wisata, dan infrastruktur penunjang pariwisata seperti listrik, telekomunikasi, dan hotel kelas internasional (Herstanti et al., 2014; Khadaroo & Seetanah, 2007).

Beberapa faktor eksternal juga mempengaruhi pariwisata seperti stabilitas politik, tingkat ekonomi destinasi maupun asal wisata, nilai tukar uang, bahasa, dan hubungan historis atau hubungan kolonial (Vítová et al., 2019). Sehingga diperlukan harmonisasi peningkatan aksesibilitas dengan berbagai aspek lain di atas untuk mengembangkan sebuah destinasi wisata yang menarik.

#### Pendekatan Nissologi dalam memahami aksesibilitas pulau kecil

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), sebuah pulau dapat didefinisikan sebagai tanah (daratan) yang dikelilingi air (di laut, di sungai, atau di danau), sedangkan definisi formal pulau kecil menurut UU No.27 Tahun 2007 adalah pulau yang memiliki luas sama dengan atau

kurang dari 2.000km<sup>2</sup>. Apabila dilihat dalam prakteknya, istilah ‘pulau’ itu sendiri sebenarnya sangat tergantung konteks; dalam konteks pariwisata dan aksesibilitas, tentunya ada faktor lain yang membuat suatu pulau terasa sebagai sebuah pulau wisata seperti yang dibayangkan wisatawan, sehingga perlu lebih dalam memahami sifat kualitatif sebuah pulau.

Apabila ingin memahami geografi kepulauan secara kualitatif, terdapat beberapa konsep yang kerap digunakan dan didiskusikan dalam *Island Studies*; utamanya adalah sifat kepulauan (*islandness*), keterkaitan antar pulau (*archipelagoness*), dan keterkaitan masyarakat pulau dengan air di sekitarnya (*aquapelago*). *Islandness* menggambarkan sifat khas dari sebuah pulau yang tergambar dalam imajinasi dan ekspektasi seseorang terhadap sebuah pulau, yang secara langsung maupun tidak langsung dipengaruhi oleh kondisi geografis sebuah pulau (Conkling, 2007; Grydehøj, 2018; Hall, 2015; Vannini & Taggart, 2013). Contoh dari fitur atau atribut *islandness* adalah kesan keterisoliran, keterpencilan, keterbatasan, atau terjebak dikelilingi air. *Islandness* juga menggambarkan ekspektasi seseorang yang mengunjungi pulau; pengalaman saat menaiki kapal ke sebuah tempat baru, perasaan terputus dengan dunia luar, perasaan dekat dengan alam dan menyendiri, bahkan perasaan negatif seperti kerentanan, kesempitan, dan perasaan lain yang dibayangkan seseorang yang akan mengunjungi sebuah pulau. Semakin kecil dan terpencil sebuah pulau, semakin besar ‘kesan pulau’ atau *islandness* yang dimiliki.

Memahami perspektif ini, wisata pulau kecil dapat memanfaatkan berbagai aspek dari karakter geografis sebuah pulau untuk meningkatkan atau mempertahankan kesan kepulauan tersebut. Melalui perspektif ini, kita juga dapat memahami bahwa peningkatan konektivitas secara signifikan, serta aktivitas di suatu pulau, semakin mengurangi kesan kepulauannya (*islandness*). Tentu penilaian baik buruknya tergantung konteks. Masyarakat umum, mungkin akan menginginkan pulaunya semakin terhubung dan modern, sedangkan wisatawan yang mencari tempat berlibur yang eksklusif dan eksotis untuk *escape* kemungkinan akan mencari pulau terpencil yang sesuai ekspektasinya.

*Archipelagoness* atau sifat kepulauan merupakan konsep yang menggambarkan bahwa tidak ada pulau yang berdiri sendiri, meskipun terlihat terpencil dan terisolir, sebenarnya sebuah pulau hampir selalu ada hubungan dengan pulau sekitarnya dan tempat lain; baik dalam jaringan ekologis, maupun jaringan sosial ekonomi (Jones & Denning, 2018; Pugh, 2013; Stratford, 2013; Thompson, 2017). Hubungan suatu pulau, tidak selalu mengikuti logika *hub and spoke* dalam teori transportasi; bisa jadi sebuah pulau memiliki hubungan yang kuat dengan tempat yang lebih jauh, daripada pulau atau daratan yang lebih dekat. *Archipelagoness* menggambarkan saling keterkaitan atau *interconnectiveness* pulau dalam berbagai konteks dan skala. Pada konteks jarak, interkoneksi antar pulau yang jaraknya berdekatan penting dilakukan. Langkah ini dilakukan bukan hanya untuk memenuhi kebutuhan pariwisata, namun untuk kohesi pada aspek ekonomi, sosial dan teritorial (Hatzioannidu & Polydoropoulou, 2022).

*Aquapelago* merupakan konsep yang memahami bahwa air merupakan elemen paling penting dari sebuah pulau, dan merupakan elemen inti yang membentuk *islandness* (Baldacchino, 2012a; Dawson, 2012; Hayward, 2012b, 2012a, 2015; Suwa, 2012). Masyarakat pulau dikatakan memiliki sifat *aquapelagic* yang tinggi bila mata pencaharian, mobilitas, dan budaya masyarakat setempat sangat dekat dengan air. Pada konteks aksesibilitas pariwisata, kesan *aquapelagic* menjadi bagian dari daya tarik wisata kepulauan. Kondisi ini juga memungkinkan masyarakat yang masih sangat tradisional dan dekat dengan laut, justru menolak pariwisata yang berlebihan karena mengganggu aktivitas dan pola hidup.

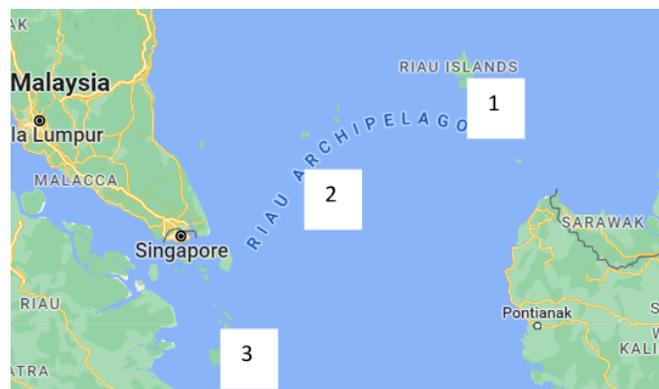
Sejalan dengan memahami berbagai konsep *Nissologi* di atas, keterkaitan aksesibilitas pulau kecil dan pariwisata dapat dipahami sebagai sesuatu yang kompleks. Beberapa contoh berikut memberikan gambaran lebih jelas bagaimana aspek kualitatif dapat mempengaruhi perkembangan sebuah pulau. Pada beberapa kasus, pembuatan *fixed link* atau akses yang permanen seperti jembatan dikritisi oleh penghuni pulau karena dikhawatirkan merubah kondisi sosial, ketakutan akan tertindas oleh derasnya mobilitas orang dari luar pulau dan kapitalisme (Anderson, 2020; Grydehøj & Casagrande, 2020; Hayward, 2018; Lee et al., 2017; Leung et al., 2017). Di Indonesia sendiri, contoh penolakan serupa dapat dilihat pada kasus Bali, dimana warga Bali banyak menolak pembangunan jembatan Jawa Bali. Terkait konsep *archipelagoness*, hubungan kepulauan sangat mungkin mengabaikan batasan-batasan administrasi wilayah bahkan negara; fenomena ini banyak ditemukan di pulau-pulau perbatasan. Contohnya Kuril *Islands* yang memiliki hubungan erat dengan Jepang, namun masih diklaim oleh Rusia, serta Falkland *Island* yang mengandalkan Argentina untuk kebutuhan logistik, namun masih diklaim sebagai wilayah kekuasaan United Kingdom (UK) (Mountz, 2015; Prinsen & Blaise, 2017; Richardson, 2016). Di Indonesia sendiri, Kepulauan Riau dahulunya merupakan pusat peradaban Melayu yang meliputi wilayah Sumatra, Malaysia dan Singapura, dan saat inipun masyarakatnya masih menjalin hubungan erat lintas batas negara. Kondisi ini menyebabkan, dalam memahami aksesibilitas pulau kecil untuk meningkatkan pariwisata perlu mempertimbangkan hubungan kepulauan dalam berbagai konteks, termasuk kondisi sosial dan kultural.

## Metode

Pendekatan yang digunakan pada artikel ini bersifat deskriptif, dimana fenomena atau keadaan dideskripsikan apa adanya secara luas (Doyle & Brady, 2019; Lambert & Lambert, 2013). Data didapatkan dari hasil observasi, wawancara secara mendalam (*in-depth interview*) dengan pemerintah daerah, tokoh masyarakat, dan sektor bisnis di pulau kecil, serta data sekunder pendukung. Jenis data yang dicari meliputi tantangan aksesibilitas, pandangan pelaku usaha dan pemerintah terkait hubungan aksesibilitas dengan pariwisata, serta segmen wisatawan yang berpeluang menjadi pasar wisatawan. Studi ini menampilkan rangkuman dari persepsi responden dan arahan pengembangan dari perspektif teoritis atau akademis.

Sehubungan dengan metode studi ini, *positionality* dari penulis pertama yang mencari data menjadi penting untuk disampaikan. Penulis merupakan laki-laki lulusan Universitas Gadjah Mada (UGM), Yogyakarta, yang saat survey sedang menyelesaikan studi doktoral di University of Birmingham, UK. Dengan profil tersebut, penulis mudah untuk diskusi secara mendalam dengan responden, terlebih lagi banyak responden, terutama di pemerintahan, yang pernah sekolah di Yogyakarta, sehingga memudahkan membangun *rapport*.

Pengambilan data diambil pada tahun 2018 saat penelitian doktoral penulis, dan data tambahan pada tahun 2021 dari penelitian Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM terkait sistem logistik wilayah kepulauan. Data sekunder yang diambil adalah sebelum tahun 2020 untuk mengetahui kondisi yang tidak terpengaruh oleh pandemi. Kasus studi yang diambil adalah Provinsi Kepulauan Riau yang secara definitif, seluruh pulaunya termasuk pulau kecil (<2.000km<sup>2</sup>). Secara umum pantai di Kepulauan Riau memiliki fitur geografis pantai pasir putih yang landai dan memiliki nilai keindahan tinggi (Mestanza-Ramón et al., 2020). Dalam artikel ini tiga wilayah kepulauan dibahas secara khusus untuk melihat beragam keterkaitan aksesibilitas pulau kecil dengan pariwisata; yaitu Kabupaten Natuna, Kepulauan Anambas, dan Lingga (lihat Gambar 2).



Gambar 2. Lokasi Penelitian Provinsi Kepulauan Riau (\*1.Natuna, 2.Kepulauan Anambas, 3.Lingga)

## Hasil dan Pembahasan

### Daya Tarik wisata dan tantangan aksesibilitas

Berhadapan dengan tantangan pembangunan daerah kepulauan, pariwisata bahari dan pantai diharapkan dapat menjadi salah satu penopang perekonomian. Meskipun memiliki potensi wisata pantai yang besar, sebagian besar pulau-pulau kecil di Provinsi Kepulauan Riau belum dikembangkan secara optimal untuk menjadi destinasi wisata yang dapat memberikan pemasukan daerah secara signifikan. Pada saat ini, pemasukan daerah dari sektor penyediaan akomodasi dan makan minum di Natuna, Kepulauan Anambas, dan Lingga kurang dari 5% dari PDRB. Terkait potensi wisata, di Pulau Bunguran, pulau utama Natuna, terdapat Pantai Tanjung yang merupakan pasir pantai putih sepanjang 2 km dan pantai-pantai lain di sisi timur Pulau Bunguran (pulau utama di Kabupaten Natuna). Beberapa Kawasan pantai turut dikembangkan menjadi *private beach* dan

*resort* seperti *Alif Stone*, *Natuna Dive Resort*, dan *Adiwana Jelita Sejuba*. Pantai yang dikembangkan dan dikelola masyarakat juga semakin banyak seperti Pantai Batu Kasah, Pantai Tanjung Semedang, dan Pantai Tanjung Sujung. Terletak 5 km dari Pulau Bunguran, Pulau Senoa juga memiliki keindahan alam berupa pantai pasir putih, sehingga dikembangkan menjadi destinasi wisata unggulan di Kabupaten Natuna. Berdasarkan data yang disajikan BPS 2021, terdapat 79 tempat wisata bahari di Natuna. Melihat kondisi jarak dan potensi pengembangan *resort* pada kawasan pantai ini, bukan tidak mungkin beberapa tahun mendatang pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) difokuskan untuk mengembangkan pariwisata pulau kecil yang membutuhkan *eco resort* untuk mencegah permasalahan lingkungan (Bachtiar, 2020).



Gambar 3. Pantai Tanjung, Natuna  
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2018)



Gambar 4. Pulau Senoa, Natuna  
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2018)

Wisawatan yang akan berkunjung, dilayani oleh penerbangan dan kapal *ferry* dari Batam dan Tanjungpinang, meski demikian jumlah wisatawan yang datang masih belum optimal. Tercatat jumlah kedatangan di bandar udara Ranai sebanyak 33.476 pada tahun 2018, dan yang datang melalui laut berkisar 33.000 pada tahun 2017; angka tersebut adalah total penumpang keseluruhan, bukan khusus wisatawan. Jumlah wisatawan mancanegara paling tinggi sebelum pandemi hanya sebesar 538 pada tahun 2017 dengan lama tinggal rata-rata 3 hari (BPS, 2021). Bandingkan dengan Pulau Boracay, Filipina yang menerima wisatawan lebih dari satu juta orang tiap tahunnya. Kebanyakan wisatawan yang datang adalah wisatawan domestik, dan menurut

wawancara dengan pemilik penginapan, kebanyakan yang datang ke Natuna bukan khusus untuk berwisata, namun sedang perjalanan dinas atau bisnis. Meningkatnya perjalanan dinas ke Natuna dipengaruhi oleh status Kabupaten Natuna sebagai pusat pertahanan pulau terluar dan beragam program pemerintah dalam mengembangkan wilayah terluar.

Terdapat beberapa tantangan perkembangan pariwisata di Natuna; yang utama terkait biaya transportasi, dengan biaya yang sama (berkisar Rp.1 juta sekali jalan dari Batam), wisatawan dari Batam atau Singapura dapat terbang ke Thailand dengan fasilitas wisata dan layanan wisata yang lebih baik. Indonesia dapat berkaca pada Republik Kroasia, negara kepulauan dengan suguhan pesona pantai yang eksotik. Negara ini menyediakan pelabuhan kecil di sepanjang pantai dengan integrasi transportasi darat yang optimal, kondisi ini dapat menekan biaya perjalanan (Stupalo et al., 2013). Aspek kedua yang berdampak negatif pada aksesibilitas terkait kemudahan dan keamanan transportasi antar pulau. Transportasi antar pulau saat ini belum mendukung untuk pariwisata; untuk menyeberang ke Pulau Senoa dari pulau utama tidak ada layanan rutin, umumnya kapal disewa untuk rombongan seharga Rp.500,000 (pada tahun 2018), itupun bukan kapal khusus penumpang, namun kapal ikan. Aspek keselamatanpun kurang diperhatikan; saat penulis mengunjungi Pulau Senoa mengikuti rombongan anak sekolah, tidak terdapat *life jacket* maupun fasilitas keselamatan lain, dan anak-anakpun duduk di tepi kapal. Keselamatan yang melibatkan aspek transportasi tidak hanya dilihat dari kendaraan yang digunakan sebagai akses menuju tempat wisata, namun juga kesiapan kendaraan untuk digunakan saat terjadi potensi bahaya (Lestari et al., 2023) di dalam pulau.



Gambar 5. Rombongan Anak Sekolah dari Pulau Bunguran Wisata ke Pulau Senoa Naik Kapal Ikan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2018)

Kepulauan Anambas memiliki tantangan aksesibilitas yang serupa dengan Natuna. Kepulauan Anambas pernah dinobatkan menjadi *spot diving* terbaik se-Asia dan memiliki konservasi laut seluas 1,2 juta Ha, serta Pantai Padang Melang di Pulau Jemaja yang merupakan salah satu pantai pasir putih terpanjang di Indonesia. Melihat kondisi tersebut, sangat disayangkan karena lama tamu menginap rata-rata hanya 1,7 hari dan tingkat hunian kamar 37% sebelum pandemi tahun 2018. Seperti halnya dengan Natuna, berdasarkan wawancara dengan perwakilan Asosiasi Hotel

Kepulauan Anambas, tamu hotel sebagian besar melakukan perjalanan dinas atau bisnis, bukan wisatawan. Harga tiket pesawat dari Batam dan Tanjungpinang berkisar Rp. 1 juta sekali jalan dan sekitar Rp.500.000 bila menggunakan *ferry* sekali jalan. Wisatawan domestik dari Batam dan Tanjungpinang beranggapan bahwa, harga tersebut termasuk cukup tinggi untuk perjalanan wisata. Menurut keterangan seorang manajer hotel di Tarempa, beberapa tamu menganggap transportasi antar pulau juga terlalu mahal karena pulau dengan pantai yang menarik berjarak jauh dari bandara dan pelabuhan utama, serta jarak antar satu pulau destinasi wisata dengan pulau lainnya cukup jauh dan harus menyewa kapal pompong (kapal tradisional bermotor) atau *speed boat*. Kepulauan Anambas juga memiliki tantangan aksesibilitas darat, dimana tidak semua destinasi wisata dapat diakses melalui jalan darat dan kendaraan roda empat juga sangat terbatas



Gambar 6. *Speed Boat* Di Kepulauan Anambas  
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2018)



Gambar 7. Pompong- Kapal Ikan Tradisional  
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2018)

Meskipun lebih dekat dengan pulau-pulau utama (Batam dan Bintan), Lingga juga belum mampu menarik wisatawan dari kedua pulau utama tersebut dalam jumlah yang optimal. Kabupaten Lingga lebih dekat dengan Provinsi Jambi, dan hanya 85 km dari Tanjungpinang. Tarif *Ferry* dari Batam dan Tanjungpinang berkisar Rp.200.000 dan terdapat layanan pesawat dari berbagai kota

besar seperti Tanjungpinang, Batam, dan Pekanbaru dengan tarif berkisar Rp.400.000. Lama tinggal wisatawan tercatat rata-rata 2,6 hari dan tingkat hunian rata-rata 27%. Meski tidak jauh dari Batam, tamu asing hanya 1% dari total wisatawan atau sebanyak 293 pada tahun 2017 sebelum pandemi. Pulau Singkep merupakan bekas daerah tambang timah sejak jaman kolonial Belanda, sehingga infrastruktur di Pulau Singkep secara umum lebih baik dibandingkan dengan Natuna dan Kepulauan Anambas. Pulau Singkep, Kabupaten Lingga memiliki berbagai pantai dengan daya tarik tinggi di sebelah timur pulau seperti Pantai Indah, Pantai Cemara, dan Pantai Batu Berdaun. Meski belum banyak, wisatawan asing yang pernah datang, sering datang kembali menikmati pantai di Pulau Singkep. Berdasarkan keterangan pelaku usaha pariwisata di Pulau Singkep, awalnya wisatawan mancanegara merupakan pilot-pilot pesawat yang *landing* di bandar udara Dabo, lalu informasi daya tarik pantai di Pulau Singkep menyebar dari mulut ke mulut di komunitas ekspatriat, terutama yang tinggal di Batam. Menurut wisatawan asing, pantai di Singkep merupakan *hidden gem* atau tempat indah yang belum banyak diketahui wisatawan. Kondisi ini sejalan dengan hasil studi yang dilakukan (Mazzola et al., 2022), hasil studi tersebut mengatakan bahwa kedatangan wisatawan lain yang merasa puas dengan destinasi wisata tersebut merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi peningkatan permintaan suatu destinasi wisata.

Selain Pulau Singkep, Pulau Lingga yang saat ini ditempati oleh pusat pemerintahan Kabupaten Lingga juga memiliki berbagai destinasi wisata, seperti Gunung Daik dan Air Terjun Resun. Pulau Lingga juga memiliki nilai historis yang tinggi bagi bangsa Melayu, bahkan disebut sebagai Tanah Bunda Melayu dan pernah menggelar event Tamadun Melayu Antar Bangsa yang dihadiri oleh masyarakat Melayu dari Malaysia, Singapura, Brunei Darussalam. Wisatawan dapat menuju Pulau Lingga dengan *ferry* langsung dari Batam dan Tanjungpinang, namun bagi yang datang via bandar udara Dabo, Singkep, dapat menyeberang dari Pulau Singkep ke Pulau Lingga dengan *ferry*, *roro*, atau *speed boat*. Kabupaten Lingga juga memiliki Pulau Benan yang merupakan pulau sangat kecil terletak di wilayah paling utara Kabupaten Lingga yang memiliki belasan *spot diving*. Sejak tahun 2012, Pemkab Lingga terus mengembangkan Pulau Benan sebagai destinasi bahari unggulan. Sebelum pandemi, pengunjung Pulau Benan mencapai 8.486 pada tahun 2017 (sebagian besar domestik). Meskipun tercatat cukup banyak wisatawan, angka ini masih jauh dibawah pulau wisata kelas internasional seperti Pulau Tioman, Malaysia, yang mencapai 276.232 wisatawan, termasuk 86.257 wisatawan asing. Kapal yang melayani rute Pulau Benan adalah kapal kecil dengan frekuensi yang tidak rutin. Fasilitas pada Pulau Benan juga masih belum lengkap, dimana belum ada *resort* standar internasional, dan peralatan menyelam yang belum memadai.



Gambar 8. Pantai Cemara, Lingga  
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2018)

Memiliki kedekatan geografis, Pulau Singkep memberikan kemudahan akses wisatawan domestik dari Jambi. Jumlah wisatawan pun meningkat setelah adanya layanan rutin kapal Roro dari Jambi ke Pelabuhan Jagoh Singkep yang memungkinkan wisatawan dari Jambi membawa sepeda motor ke Pulau Singkep untuk menjelajahi pantai lalu Kembali ke Jambi di hari yang sama. Pulau Berhala merupakan destinasi wisata yang cukup tinggi peminatnya untuk wisatawan domestik, meski masuk dalam administrasi Kabupaten Lingga, jaraknya yang lebih dekat dengan Jambi menyebabkan lebih banyak wisatawan dari Jambi yang mengunjungi pulau tersebut daripada dari Kabupaten Lingga sendiri. Sebagian besar dari wisatawan domestik tidak menginap, kondisi ini menyebabkan pemasukan dari sektor pariwisata belum seoptimal yang diharapkan.

Berbagai studi kasus di atas menunjukkan bahwa modal keindahan alam saja belum cukup untuk mengembangkan pariwisata agar menjadi sektor yang dapat mendukung perekonomian wilayah. Berdasarkan studi kasus pulau Lingga, dapat dilihat bahwa meski memiliki potensi destinasi wisata yang baik dan jarak yang relatif terjangkau dari Tanjungpinang dan Batam, sektor pariwisata belum terlalu berkembang dan masih belum memberikan pemasukan daerah yang berarti – dengan potensi alam dan aksesibilitas yang lebih baik pun rupanya belum cukup. Selanjutnya, untuk mendapatkan gambaran yang lebih lengkap, analisa di bawah memberikan pandangan baru dari sudut pandang *Nissologi* dalam melihat keterkaitan antara aksesibilitas dan pariwisata.

#### Pemilihan segmentasi dan asal wisatawan yang tepat untuk peningkatan wisata pulau kecil

Perbaikan layanan transportasi tentu menjadi solusi utama untuk meningkatkan aksesibilitas ke pulau-pulau kecil, namun sebagaimana telah disampaikan pada segmen artikel di atas, transportasi bukan satu-satunya aspek yang perlu diperhatikan dalam aksesibilitas, dan aksesibilitas juga tidak berdiri sendiri dalam pengembangan pariwisata. Apabila ingin mendapatkan persepektif yang lebih luas, diperlukan analisa mengenai hubungan internal dan eksternal kepulauan.

Meski secara umum biaya transportasi laut dan udara yang cukup tinggi untuk wisatawan domestik, segmentasi wisatawan yang dapat menjadi target pasar adalah kelas menengah ke atas

dan wisatawan asing yang datang via Batam. Lokasi Natuna dan Kepulauan Anambas masih dalam rangkaian titik selam di Laut Cina Selatan, dan berada di antara Malaysia bagian timur dan barat, sehingga berpotensi menarik wisatawan dari Malaysia langsung ke Natuna dan Kepulauan Anambas.



Gambar 9. Lokasi Natuna dan Kepulauan Anambas di Tengah-Tengah Rangkaian *Spot Diving* Malaysia

(Sumber: DIVE Magazine, 2018)

Wisatawan yang menggunakan kapal *yacht* juga menjadi pasar yang potensial, terutama mereka yang berangkat dari wilayah Asia Tenggara lain seperti Malaysia, Singapura, dan Thailand. Pada beberapa kesempatan sebelumnya telah dilakukan beberapa kali upaya penjajakan dengan mengundang wisatawan berlayar ke Natuna dan Kepulauan Anambas, seperti *event* “*Sail to Natuna*” 2017 dan 2019 serta “*Wonderful Sail Anambas*” 2022. Namun selama ini, karena masih bersifat sebagai promosi, kedatangan *yacht* belum begitu dikomersialisasi. Meskipun kedua kepulauan ini terkesan terpencil dari perspektif peta wilayah Indonesia, Natuna dan Kepulauan Anambas justru berada di pusat wilayah ‘*virtual*’ Selat Malaka. Menurut (Herschel, 2012) ‘*virtual region*’ adalah sebuah wilayah yang terbentuk dari interaksi antar beberapa tempat yang saling membutuhkan, dimana wilayah ini dapat terbentuk dari wilayah yang melintasi batasan-batasan administratif bahkan batas negara sekalipun. Dengan memanfaatkan lokasi Natuna dan Kepulauan Anambas yang dekat dengan pasar mancanegara, dan fokus pada pengembangan pariwisata untuk segmen wisatawan menengah ke atas (*affluent*) dan internasional, masalah aksesibilitas yang dikarenakan biaya tidak menjadi hambatan yang terlalu berarti. Wisatawan menengah ke atas cenderung tidak mempermasalahkan biaya aksesibilitas yang tinggi, tetapi memperhatikan kenyamanan dan keamanan saat melakukan perjalanan (Dumbaugh et al., 2022).

Konsekuensi dari pemilihan segmen menengah ke atas adalah perlunya memastikan semua infrastruktur, layanan dan *image* destinasi wisata sesuai yang diharapkan oleh wisatawan internasional. Menurut Chan et al. (2019), suatu destinasi *yacht* yang baik memerlukan alur administrasi seperti izin visa yang dipermudah. Hal ini juga memastikan tidak ada kesan negatif seperti pungutan liar oleh oknum petugas di laut, yang mana kasus ini masih kerap terjadi di Indonesia (Yunus, 2011). *Best practices* dari wisata pulau tropis unggulan seperti Maldives, dan pulau-pulau Caribbean dapat diadopsi terkait mendukung kemudahan investasi internasional pariwisata (Vítová et al., 2019). Pada sisi lain, Natuna dan Kepulauan Anambas juga merupakan

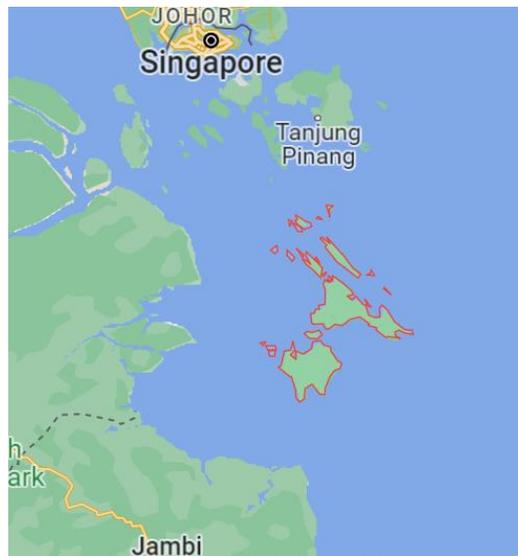
contoh pulau terluar yang dijaga ketat oleh militer Indonesia, sehingga pengembangan pariwisata juga perlu mempertimbangkan ketentuan tata ruang terkait pertahanan.



Gambar 10. Kapal *Yacht* Mendekat pada *Event Festival Padang Melang 2018*, Kepulauan Anambas

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2018)

Pada studi kasus Kabupaten Lingga, hubungan kepulauan cukup kompleks; Pulau Lingga dan Pulau Benan yang terletak di bagian utara lebih mengandalkan Batam dan Tanjungpinang sebagai *'mainland'*, namun Pulau Singkep dan Pulau Berhala memiliki hubungan kuat dengan Provinsi Jambi. Aksesibilitas pariwisata perlu ditinjau dari hubungan kepulauan Lingga dengan kedua *mainland* tersebut. Meski sudah dirintis pengembangan pariwisata untuk menarik wisatawan dari Batam dan Tanjungpinang, infrastruktur pariwisata Pulau Lingga dan Pulau Benan masih terbatas, belum ada hotel dan *resort* untuk kelas menengah ke atas dan standar internasional. Pada saat ini, kedua pulau masih didominasi wisata *day trip*. Meski bukan segmen wisata yang besar, Pulau Lingga juga berpotensi memanfaatkan statusnya sebagai Tanah Bunda Melayu untuk mengembangkan wisata sejarah bagi masyarakat Melayu dari sekitar wilayah Selat Melaka. Pada kondisi saat, pengembangan pariwisata Pulau Singkep, lebih siap untuk menerima wisatawan domestik maupun mancanegara, karena infrastruktur transportasi pelabuhan dan bandar udara yang paling lengkap, serta infrastruktur jalan, telekomunikasi, dan listrik yang paling memadai dibandingkan pulau lainnya. Kedekatan Pulau Singkep memiliki potensi bertambahnya wisatawan domestik, khususnya dari Jambi. Upaya menarik wisatawan domestik dari Batam dan Tanjungpinang ke Pulau Singkep, segmen yang disasar adalah menengah ke atas karena perjalanan lebih jauh dan mahal, konsekuensinya adalah diperlukan fasilitas wisata, terutama *resort* dan hotel sesuai yang diharapkan oleh segmen tersebut.



Gambar 11. Hubungan Kepulauan Lingga

Berdasarkan pembahasan kasus Natuna, Kepulauan Anambas, dan Lingga di atas, terlihat sebuah pola strategi pengembangan pariwisata pulau kecil, yaitu selain upaya perbaikan aksesibilitas (kemudahan transportasi dan *intermodality*), memanfaatkan hubungan kepulauan yang sudah terbentuk, dan fokus pada segmen wisatawan kelas menengah ke atas (*affluent*) dan wisatawan asing merupakan strategi untuk mengoptimalkan pendapatan daerah kepulauan dari pariwisata. Akses melalui kapal *yacht* dan pesawat merupakan pintu masuk wisatawan mancanegara dan kelas menengah ke atas, sehingga perencanaan pengembangan pariwisata perlu mempertimbangan pintu masuk wisatawan tersebut. Bagi segmentasi kelas *affluent*, harga tidak lagi menjadi persoalan selama kepuasan wisata yang didapatkan sesuai yang diharapkan (Cohen et al., 2022). Karena transportasi merupakan pendorong dan juga didorong oleh pariwisata; begitu sektor pariwisata bergerak, semakin banyak penyedia transportasi yang melayani perjalanan ke destinasi pulau kecil, akan membuat biaya transportasi menjadi semakin terjangkau.

Peran pemerintah untuk memudahkan investasi dan mendukung wisata cukup besar. Tidak hanya berperan sendiri, studi yang dilakukan (Liasidou et al., 2022) menyebutkan bahwa pendekatan sebagai solusi kebijakan dapat diadopsi dengan melibatkan *stakeholder* yang beragam, termasuk strategi yang dikeluarkan oleh pihak operator kendaraan yang digunakan untuk memenuhi aksesibilitas menuju kawasan wisata. Kondisi ini bertolak belakang dengan data RKPd yang memperlihatkan bahwa saat ini Dinas Pariwisata dan Dinas Perhubungan di ketiga studi kasus hanya mendapatkan porsi pendanaan program yang kecil (di bawah 5%).

Beberapa aspek lain yang mendukung aksesibilitas turut perlu diperhatikan pemerintah diantaranya transportasi barang karena mempengaruhi harga barang di destinasi wisata. Saat ini

ketiga studi kasus memiliki Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) termasuk paling tinggi di Indonesia (BPS, 2022); indeks tersebut memberikan gambaran mengenai ketimpangan harga barang antar wilayah. Menurut penelitian Pustral UGM tahun 2021, ketimpangan harga antar ketiga pulau utama Kabupaten Kepulauan Anambas sebesar 7%, dan terindikasi perbedaan harga dengan pulau-pulau kecil di sekitarnya semakin besar. Berbagai aspek birokrasi turut membuat pulau kecil semakin terpinggirkan karena mekanisme perencanaan pembangunan yang memprioritaskan pulau utama dengan banyak penduduk. Sistem administrasi dan pengadaan yang kaku juga mempersulit penyediaan layanan publik di pulau kecil (Narotama, 2021).

## Simpulan

Artikel ini telah memberikan pandangan baru terkait bagaimana aksesibilitas mempengaruhi pariwisata pulau kecil, mahalnya transportasi pulau kecil bukan hanya dilihat sebagai tantangan, namun menjadi dasar untuk penentuan segmen pasar yang dituju dan asal wisatawan. Aksesibilitas merupakan sebuah perbandingan geografis yang relatif terkait seberapa mudah atau sulitnya pencapaian sebuah destinasi. Karena kemahalan transportasi merupakan ukuran yang relatif, maka bila dilihat dari segi harga kemahalan bagi suatu segmen tidak berarti rendahnya aksesibilitas bagi segmen yang lain. Berbagai pulau di Samudra Pasifik dan Atlantis yang menjadi destinasi wisata dunia jauh lebih terpencil dan mahal dicapai, namun mendatangkan jutaan wisatawan tiap tahunnya. Lokasi Kepulauan Riau cukup strategis karena dari Malaysia dan Singapura, sangat mudah terjangkau dengan penerbangan jarak dekat. Sehingga memperkuat tarikan wisatawan dari segmen pasar yang lebih *affluent* atau kelas menengah ke atas dari wilayah di sekitar Selat Malaka sangat dimungkinkan, terlebih lagi masih memiliki kesamaan budaya dan Bahasa yang dapat membuat wisatawan lebih nyaman. Pengembangan wisata perlu pulau kecil di Provinsi Kepulauan Riau dapat memanfaatkan hubungan historis, sosial, budaya, dan ekonomi antara pulau kecil dengan berbagai mainland di sekitarnya.

Selain harga transportasi menuju bandar udara atau pelabuhan utama, tentunya kemudahan akses ditentukan juga oleh ketersediaan dan kelayakan transportasi di dalam pulau dan antar pulau juga penting untuk diperhatikan. Analisa di atas juga memberikan arahan bahwa aksesibilitas tidak berdiri sendiri untuk mendukung pariwisata, namun juga diperlukan infrastruktur dan layanan pariwisata yang memadai; bagi wisatawan mancanegara dan kelas *affluent*, infrastruktur pariwisata termasuk juga *resort* atau hotel standar internasional. Untuk mempersiapkan destinasi wisata yang layak dikunjungi, pemerintah memiliki peran besar untuk menarik investasi dan memberikan kemudahan administrasi untuk investor, sehingga dalam jangka panjang, pariwisata dapat memberikan kontribusi perekonomian bagi pemerintah daerah.

Terkait batasan penelitian, karena lebih fokus pada kedalaman pemahaman studi kasus, keterbatasan artikel kualitatif adalah pada jumlah sampel yang dianalisa, sehingga penelitian-penelitian selanjutnya dapat mengadopsi pendekatan kepulauan, seperti yang dilakukan di atas, pada kasus-kasus pulau kecil lain. Penelitian selanjutnya juga dapat lebih fokus pada persepsi

penghuni pulau kecil itu sendiri terhadap kegiatan dan pengembangan pariwisata. Penelitian kuantitatif juga dapat melengkapi pemahaman mengenai keterkaitan aksesibilitas pulau kecil dan pariwisata dengan cara melakukan analisa jaringan transportasi pariwisata dan survei tingkat kepuasan wisata.

## Daftar Pustaka

- Abdinagoro, S. B., & Hamsal, M. (2019). Challenges and Development of Small Islands Tourism in Indonesia: Study on Four Indonesia'S Island Destinations. *Core.Ac.Uk, August*, 7–9.
- Adeoti T, Fantini C, Morgan G, O', C. S., & Regan N. (2020). *Infrastructure for Small Island Developing States The role of infrastructure in enabling sustainable, resilient and inclusive development in SIDS*.
- Anderson, S. N. (2020). *The impact of fixed link projects to islands on accessibility and population development*. NTNU.
- Azzopardi, J. G. (2015). Solving problems, the island way: human resourcefulness in action among the islanders of Gozo. *Island Studies Journal*, 10(1), 71–90. <https://doi.org/10.24043/isj.321>
- Bachtiar, J. C. U. (2020). Ecotourism in Seafront Resorts for Future TOD Development in Small Island (Case Study: Gili Air, NTB). *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 532(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/532/1/012014>
- Baldacchino, G. (2012a). GETTING WET: A Response to Hayward's Concept of Aquapelagos. *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, 6(1), 22–26.
- Baldacchino, G. (2012b). Islands and despots. *Commonwealth and Comparative Politics*, 50(1), 103–120. <https://doi.org/10.1080/14662043.2012.642119>
- Baldacchino, G. (2012c). The Lure of the island: A spatial analysis of power relations. *Journal of Marine and Island Cultures*, 1(2), 55–62. <https://doi.org/10.1016/j.imic.2012.11.003>
- Baldacchino, G. (2013). Island landscapes and European culture: An 'island studies' perspective. *Journal of Marine and Island Cultures*, 2(1), 13–19. <https://doi.org/10.1016/j.imic.2013.04.001>
- Bertram, G. (2006). Introduction: The MIRAB model in the twenty-first century. *Asia Pacific Viewpoint*, 47(1), 1–13. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8373.2006.00296.x>
- BPS. (2021). *Natuna dalam angka 2021*.
- Castanho, R. A., Behradfar, A., Vulevic, A., & Naranjo Gómez, J. M. (2020). Analyzing Transportation Sustainability in the Canary Islands Archipelago. *Infrastructures*, 5(58). <https://doi.org/10.3390/infrastructures5070058>
- Clark, E. (2013). Financialization, sustainability and the right to the island: A critique of acronym models of island development. *Journal of Marine and Island Cultures*, 2(2), 128–136. <https://doi.org/10.1016/j.imic.2013.10.001>
- Conkling, P. (2007). On islanders and islandness. *Geographical Review*, 97(2), 191–201. <https://doi.org/10.1111/j.1931-0846.2007.tb00398.x>

- Dawson, H. (2012). Archaeology, Aquapelagos and Island Studies. *The International Journal of Research into Island Cultures*, 6(1), 17–21.
- Deloughrey, E. M. (2013). The myth of isolates: Ecosystem ecologies in the nuclear Pacific. *Cultural Geographies*, 20(2), 167–184. <https://doi.org/10.1177/1474474012463664>
- DIVE Magazine. (2018, June 25). *The best dives in Malaysia*. Dive Magazine. <https://divemagazine.com/scuba-diving-travel/best-dives-in-malaysia>
- Doyle, L., & Brady, A. (2019). An overview of the qualitative descriptive design within nursing research. *Journal of Research in Nursing*, 25(5), 443–455. <https://doi.org/10.1177/1744987119880234>
- Dumbaugh, E., Li, Y., Saha, D., & Marshall, W. (2022). Why do lower-income areas experience worse road safety outcomes? Examining the role of the built environment in Orange County, Florida. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 16. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100696>
- Grydehøj, A. (2018). Islands as legible geographies: Perceiving the islandness of Kalaallit Nunaat (Greenland). *Journal of Marine and Island Cultures*, 7(1), 1–11. <https://doi.org/10.21463/jmic.2018.07.1.01>
- Grydehøj, A., & Casagrande, M. (2020). Islands of connectivity: Archipelago relationality and transport infrastructure in Venice Lagoon. *Area*, 52(1), 56–64. <https://doi.org/10.1111/area.12529>
- Hall, C. M. (2015). Island, Islandness, Vulnerability and Resilience. *Tourism Recreation Research*. <https://doi.org/10.1080/02508281.2012.11081703>
- Hampton, M. P., & Jeyacheya, J. (2013). *Tourism and Inclusive Growth in Small Island Developing States*. Commonwealth Secretariat. <https://doi.org/10.14217/9781848591653-en>
- Hampton, M. P., & Jeyacheya, J. (2020). Tourism-Dependent Small Islands, Inclusive Growth, and the Blue Economy. *One Earth*, 2(1), 8–10. <https://doi.org/10.1016/J.ONEEAR.2019.12.017>
- Hatzioannidu, F., & Polydoropoulou, A. (2022). Identifying passenger preferences for alternative ferry transport hubs. *Research in Transportation Economics*, 96. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2022.101221>
- Hay, P. (2006). A Phenomenology of Islands The Ambiguous Construction of Islands: Towards a Coherent Nissology? In *Island Studies Journal* (Vol. 1, Issue 1).
- Hayward, P. (2012a). Aquapelagos and Aquapelagic Assemblages. *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, 6(1), 1–11.
- Hayward, P. (2012b). The Constitution of Assemblages and the Aquapelagality of Haida Gwaii. *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, 6(2), 1–14.
- Hayward, P. (2015). The Aquapelago and the Estuarine City: Reflections on Manhattan. *Urban Island Studies*, 1(2015), 81–95. <https://doi.org/10.20958/uis.2015.5>

- Hayward, P. (2018). Salt marsh synthesis: local politics, local identity perception and autonomy initiative on Canvey Island (Essex, UK). *Island Studies Journal*, 13(1), 223–234. <https://doi.org/10.24043/isj.22>
- Herschel, T. (2012). Regionalisation and Marginalisation: Bridging old and new divisions in regional governance. In M. Danson & P. De Souza (Eds.), *Regional development in Northern Europe: Peripherality, marginality and border issues*. Regional Studies Association.
- Herstanti, G., Suhud, U., & Wibowo, S. F. (2014). Three modified models to predict intention of Indonesian tourists to revisit Sydney. *European Journal of Business and Management*, 6(25), 2222–2839.
- Hong, G. (2020). Islands of enclavisation: Eco-cultural island tourism and the relational geographies of near-shore islands. In *Area* (Vol. 52, Issue 1, pp. 47–55). <https://doi.org/10.1111/area.12521>
- Jones, O., & Denning, L. (2018). Views over the Sound. Imagining (Northern) Isles as grounds for narratives of becoming non-modern. In *Visual culture in the Northern British archipelago: imagining islands*. Routledge.
- Khadaroo, A. J., & Seetanah, B. (2007). Research note: Does transport infrastructure matter in overall tourism development? Evidence from a sample of island economies. *Tourism Economics*, 13(4), 675–684.
- Kurniawan, F., Adrianto, L., Bengen, D. G., & Prasetyo, L. B. (2016). Vulnerability assessment of small islands to tourism: The case of the Marine Tourism Park of the Gili Matra Islands, Indonesia. *Global Ecology and Conservation*, 6, 308–326. <https://doi.org/10.1016/j.gecco.2016.04.001>
- Lambert, V. a., & Lambert, C. E. (2013). Qualitative Descriptive Research: An Acceptable Design. *Pacific Rim International Journal of Nursing Research*, 16(4), 255–256.
- Lee, S.-H. H., Huang, W.-H. H., & Grydehøj, A. (2017). Relational geography of a border island: local development and compensatory destruction on Lieyu, Taiwan. *Island Studies Journal*, 12(2), 97–112. <https://doi.org/10.24043/isj.33>
- Lestari, F., Kim, K., Adiwibowo, A., Octaviani, D. F., Fisher, M., & Yamashita, E. (2023). Improving Service Coverage and Response Times for Three-Wheeled Mobile Fire Units on Pari Island, Indonesia. In *Transportation Research Record* (Vol. 2677, Issue 1, pp. 682–693). SAGE Publications Ltd. <https://doi.org/10.1177/03611981221101031>
- Leung, A., Tanko, M., Burke, M., & Shui, C. S. (2017). Bridges, tunnels, and ferries: Connectivity, transport, and the future of Hong Kong's outlying islands. *Island Studies Journal*, 12(2). <https://doi.org/10.24043/isj.24>
- Liasidou, S., Garanti, Z., & Pipyros, K. (2022). Air transportation and tourism interactions and actions for competitive destinations: the case of Cyprus. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 14(5), 470–480. <https://doi.org/10.1108/WHATT-07-2022-0079>
- Lohmann, G., & Duval, D. T. (2011). Critical aspects of the tourism-transport relationship. In C. Cooper (Ed.), *Contemporary tourism review*. Goodgellow Publishers.

- Mafrudoh, L., Gultom, S., Pratiwi, S. W., & Widiyanto, P. (2017). The Accessibility of Transportation to Support Tourism in the Municipality of Mentawai Islands. *Advances in Engineering Research*, 17(Grost), 1–266.
- Maguigad, V., King, D., & Cottrell, A. (2015). Political Ecology, Island Tourism Planning, and Climate Change Adaptation on Boracay, Philippines. *Urban Island Studies*, 1(1), 152–179. <https://doi.org/10.20958/uis.2015.9>
- Mazzola, F., Cirà, A., Ruggieri, G., & Butler, R. (2022). Air transport and tourism flows to islands: A panel analysis for southern European countries. *International Journal of Tourism Research*, 24(5), 639–652. <https://doi.org/10.1002/jtr.2527>
- McCall, G. (1996). Clearing confusion in a disembedded world: The case for nissology. *Geographische Zeitschrift*, 84(2), 74–85.
- McElroy, J. L., & Parry, C. E. (2010). The Characteristics of Small Island Tourist Economies. *Tourism and Hospitality Research*, 10(4), 315–328. <https://doi.org/10.1057/thr.2010.11>
- Mestanza-Ramón, C., Anfuso, G., Chica-Ruiz, J. A., Mooser, A., Botero, C. M., & Pranzini, E. (2020). Coastal scenic evaluation of continental Ecuador and Galapagos Islands: Human impacts and management issues. *Journal of Marine Science and Engineering*, 8(6), 1–18. <https://doi.org/10.3390/JMSE8060468>
- Mountz, A. (2015). Political geography II: Islands and archipelagos. *Progress in Human Geography*, 39(5), 636–646. <https://doi.org/10.1177/0309132514560958>
- Narotama, M. R. (2021). Governing Archipelagos on Their Terms: a Case Study of the Riau Islands. *E3S Web of Conferences*, 324(Macific 2021). <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202132406002>
- Özgit, H., & Uludağ, O. (2022). A unique destination and transportation: current issues and possible solutions. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 14(4), 365–373. <https://doi.org/10.1108/WHATT-03-2022-0034>
- Péron, F., Peron, F., & Péron, F. (2004). THE CONTEMPORARY LURE OF THE ISLAND. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 95(3), 326–339. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2004.00311.x>
- Pons, A., Salamanca, O. R., & Murray, I. (2014). Tourism capitalism and island urbanization: Tourist accommodation diffusion in the Balearics, 1936-2010. *Island Studies Journal*, 9(2).
- Prinsen, G., & Blaise, S. (2017). An emerging 'Islandian' sovereignty of non-self-governing islands. *International Journal*, 72(1), 56–78. <https://doi.org/10.1177/0020702017693260>
- Pugh, J. (2013). Island movements: Thinking with the Archipelago. *Island Studies Journal*, 8(1).
- Reis, A. C. (2016). Island studies and tourism: Diversifying perspectives. *Tourism and Hospitality Research*, 16(1), 3–5. <https://doi.org/10.1177/1467358415615244>
- Richardson, P. B. (2016). Beyond the nation and into the state: identity, belonging, and the 'hyper-border'. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 41(2), 201–215. <https://doi.org/10.1111/tran.12116>

- Rodrigue, J.-P. (2020). The Geography of Transport Systems. *The Geography of Transport Systems*. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
- Stratford, E. (2010). Local Environment The International Journal of Justice and Sustainability Flows and boundaries: small island discourses and the challenge of sustainability, community and local environments. *Local Environment*, 8(5), 495–499. <https://doi.org/10.1080/1354983032000143653>
- Stratford, E. (2013). The Idea of the Archipelago: Contemplating Island Relations. In *Island Studies Journal* (Vol. 8, Issue 1).
- Stupalo, V., Joli, N., & Skoibui, M. (2013). Overview of Intermodal Liner Passenger Connections within Croatian Seaports. In *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation* (pp. 217–222). CRC Press. <https://doi.org/10.1201/b14960-38>
- Suwa, C. (2012). Shima and Aquapelagic Assemblages: A Commentary from Japan. In *The International Journal of Research into Island Cultures* (Vol. 6, Issue 1).
- Thompson, L. (2017). Heuristic geographies: territories and areas, islands and archipelagos. In *Archipelagic American Studies*.
- Trianasari, N., Andayani, N. L. H., & Nugraha, I. G. P. (2019). *Exploring The Transportation Service for Tourists: A Strategic Issue of Small Island Tourism in Nusa Penida*. 69(Teams 2018), 108–111. <https://doi.org/10.2991/teams-18.2019.19>
- Vannini, P., & Taggart, J. (2013). Doing islandness: a non-representational approach to an island's sense of place. *Cultural Geographies*, 20(2). <https://doi.org/10.1177/1474474011428098>
- Veenendaal, W. (2020). Islands of democracy. *Area*, 52(1), 30–37. <https://doi.org/10.1111/area.12462>
- Vítová, P., Harmáček, J., & Opršal, Z. (2019). Determinants of tourism flows in Small Island Developing States (SIDS). *Island Studies Journal*, 14(2), 3–22. <https://doi.org/10.24043/isj.90>