

STRATEGI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI BERBASIS KOLABORASI STAKEHOLDER UNTUK PENGEMBANGAN EKONOMI PARIWISATA MANADO–LIKUPANG

Natalia K. D. Watulingas¹, Vecky A. J. Masinambow², Ita Pingkan F. Rorong³

^{1,2,3}Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Sam Ratulangi, Manado 95115, Indonesia

E-mail : nataliawatulingas8588@gmail.com

ABSTRAK

Pengembangan pariwisata di kawasan Manado–Likupang sebagai Destinasi Pariwisata Super Prioritas dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) memerlukan infrastruktur transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan. Penelitian ini bertujuan menganalisis kolaborasi stakeholder dalam pembangunan infrastruktur transportasi serta merumuskan strategi pengembangan ekonomi pariwisata. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, serta dianalisis menggunakan analisis tematik dan SWOT. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jaringan transportasi meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas menuju destinasi wisata dan KEK Likupang, namun efektivitasnya masih terkendala oleh koordinasi antarlembaga yang belum optimal. Strategi pembangunan berbasis kolaborasi stakeholder yang didukung integrasi KATEP dan KEK mampu memperkuat daya saing pariwisata dan mendorong pemerataan manfaat ekonomi secara berkelanjutan.

Kata Kunci: kolaborasi stakeholder, infrastruktur transportasi, pariwisata, KEK Likupang.

ABSTRACT

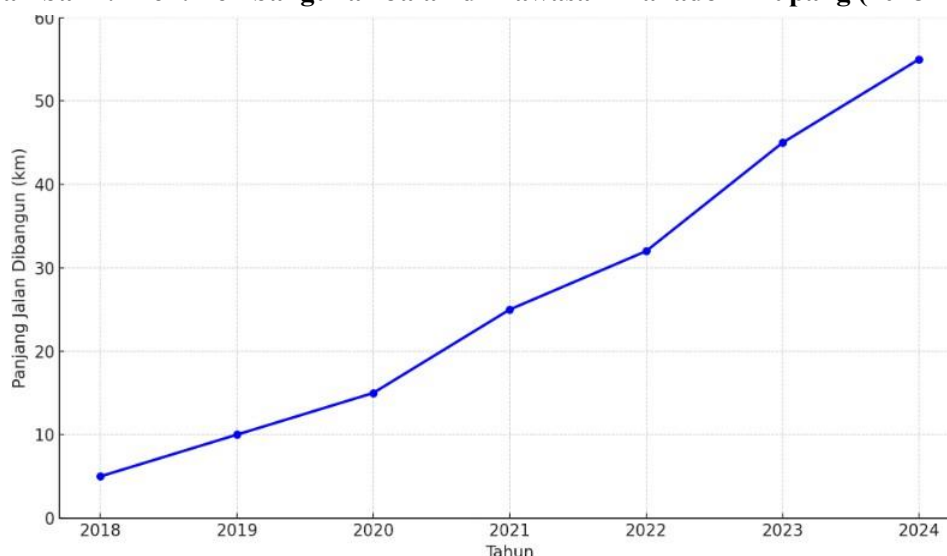
Tourism development in the Manado–Likupang area as a Super Priority Tourism Destination and Special Economic Zone (SEZ) requires integrated and sustainable transportation infrastructure. This study analyzes stakeholder collaboration in transportation infrastructure development and formulates strategies to support tourism economic growth. Using a qualitative case study approach with interviews, observations, and documentation, the data were analyzed through thematic and SWOT analysis. The results show that transportation infrastructure development improves accessibility and connectivity to tourism destinations and the Likupang SEZ, although its effectiveness is limited by suboptimal inter-institutional coordination. Collaborative stakeholder-based strategies supported by the integration of KATEP and the SEZ strengthen tourism competitiveness and promote sustainable and equitable economic benefits.

Keywords: stakeholder collaboration, transportation infrastructure, tourism, Likupang SEZ

1. PENDAHULUAN

Penerapan ilmu ekonomi pembangunan menekankan pentingnya intervensi terencana untuk meningkatkan kesejahteraan melalui pertumbuhan ekonomi yang inklusif, berkelanjutan, dan berkeadilan. Salah satu instrumen strategis dalam pendekatan ini adalah penyediaan infrastruktur dasar, khususnya transportasi, yang berperan dalam mendorong produktivitas wilayah, mempercepat transformasi struktural ekonomi, serta membuka aksesibilitas kawasan wisata. Dalam konteks pembangunan wilayah Manado–Likupang yang ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) prioritas, infrastruktur transportasi menjadi penggerak utama pengembangan pariwisata dan distribusi manfaat pembangunan secara lebih merata. Namun, keberhasilan pembangunan tersebut sangat ditentukan oleh kualitas kolaborasi antar-stakeholder, meliputi pemerintah pusat dan daerah, sektor swasta, masyarakat lokal, dan lembaga non-pemerintah, guna menciptakan tata kelola yang partisipatif dan adaptif terhadap tantangan sosial, ekonomi, dan lingkungan.

Kawasan Manado–Likupang di Sulawesi Utara juga telah ditetapkan sebagai Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) serta bagian dari Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Likupang, dengan proyeksi investasi mencapai Rp5 triliun dan potensi penyerapan tenaga kerja hingga 65.300 orang sampai tahun 2040. Meskipun memiliki potensi besar, pengembangan pariwisata di wilayah ini masih menghadapi kendala infrastruktur transportasi yang belum optimal, sehingga membatasi akses wisatawan ke destinasi unggulan seperti Pantai Pulisan, Pantai Kinunang, dan Pantai Paal di Kecamatan Likupang Timur. Pemerintah telah melakukan berbagai upaya, termasuk pembangunan Jalan Tol Manado–Bitung sepanjang 40 km dan peningkatan jalan akses menuju KEK Likupang sepanjang 31,5 km (Mirah, R. E., Rondonuwu, D. M., & Siregar, F. O. P., 2024), sebagai bagian dari strategi percepatan pengembangan kawasan.

Gambar 1. Tren: Pembangunan Jalan di Kawasan Manado-Likupang (2018- 2024)

Sumber: Kementerian PUPR (2020–2024) dan Statistik Transportasi BPS Sulut (2023)

Gambar 1. menampilkan tren pembangunan jalan di kawasan Manado–Likupang selama periode 2018 hingga 2024 yang menunjukkan peningkatan signifikan dari tahun ke tahun. Panjang jalan yang dibangun tercatat sekitar 5 km pada tahun 2018, meningkat menjadi 10 km pada 2019, 15 km pada 2020, kemudian melonjak menjadi 25 km pada 2021, dan terus bertambah menjadi 32 km pada 2022, 45 km pada 2023, hingga mencapai sekitar 55 km pada 2024. Peningkatan yang konsisten ini mencerminkan komitmen dan intervensi serius pemerintah dalam menyediakan infrastruktur pendukung pariwisata, yang tidak hanya bertujuan meningkatkan mobilitas wisatawan dan distribusi logistik, tetapi juga membuka akses menuju destinasi-destinasi terpencil dengan potensi wisata alam dan budaya.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Pembangunan Ekonomi

Teori pembangunan ekonomi menjelaskan proses transformasi sosial dan ekonomi yang mengarah pada peningkatan kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh. Menurut Todaro dan Smith (2020), pembangunan ekonomi mencakup pertumbuhan pendapatan, pemerataan, serta perbaikan kualitas hidup melalui investasi dalam infrastruktur dasar seperti transportasi. Infrastruktur transportasi menjadi pilar penting dalam mendorong konektivitas wilayah dan membuka akses ekonomi baru.

2.2 Teori Ekonomi Transportasi

Teori ekonomi transportasi berfokus pada hubungan antara sistem transportasi, efisiensi ekonomi, dan distribusi spasial aktivitas. Button (2010) menjelaskan bahwa transportasi yang efisien dapat menurunkan biaya perjalanan, memperluas pasar, dan meningkatkan produktivitas wilayah. Dalam konteks pengembangan destinasi wisata seperti Manado–Likupang, teori ini menjelaskan bagaimana aksesibilitas memengaruhi jumlah kunjungan dan kelancaran logistik pariwisata.

2.3 Teori Pengembangan Pariwisata

Teori pengembangan pariwisata membahas aspek perencanaan, pertumbuhan, dan keberlanjutan destinasi wisata. Butler (2006) melalui teori Tourism Area Life Cycle (TALC) menjelaskan bahwa destinasi wisata berkembang melalui fase eksplorasi, pengembangan, konsolidasi, stagnasi, hingga pembaruan atau penurunan. Infrastruktur dan aksesibilitas merupakan faktor penentu dalam keberhasilan setiap fase perkembangan ini.

2.4 Penelitian Terdahulu

Tumangkeng (2025) dalam kajiannya mengulas peran Bappeda dalam pelaksanaan RPJMD infrastruktur. Ia menemukan bahwa tantangan utama adalah lemahnya koordinasi lintas sektor yang menyebabkan tumpang tindih kebijakan dan pelaksanaan program. Hal ini senada dengan temuan Walewangko (2023), yang menyoroti pengaruh sektor pariwisata terhadap PDRB. Walaupun kontribusinya signifikan, pertumbuhan tersebut dinilai belum optimal akibat keterbatasan infrastruktur dasar yang mendukung konektivitas kawasan wisata.

Penelitian oleh Tarumingkeng (2024) menunjukkan bahwa daya saing ekspor daerah sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur, menegaskan bahwa pembangunan ekonomi daerah perlu didukung oleh sarana transportasi yang memadai. Lintang et al. (2025) meneliti efisiensi UMKM pariwisata melalui pemanfaatan QRIS, namun menggarisbawahi keterbatasan infrastruktur digital di

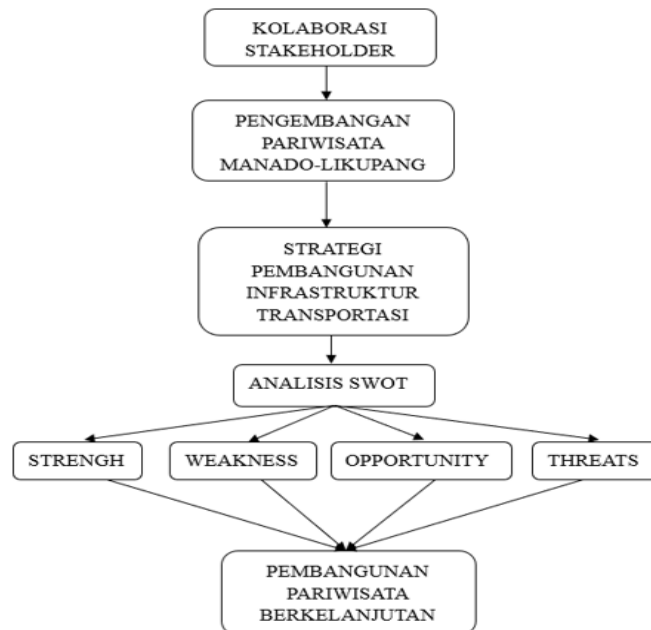
daerah sebagai penghambat.

Sondakh (2022) mengevaluasi tata kelola kolaboratif pengembangan pariwisata di Likupang. Ia menegaskan pentingnya pelibatan stakeholder secara aktif untuk menghindari konflik kepentingan dan mendorong keberlanjutan pembangunan. Ivon (2017) menyoroti perlunya perencanaan transportasi terintegrasi, khususnya dalam pembangunan kota yang berorientasi pada wisata.

2.5 Kerangka Pemikiran Teoritis

Kerangka berpikir dalam penelitian ini disusun untuk memberikan gambaran konseptual mengenai hubungan antar variabel yang diteliti, dengan fokus pada pengembangan strategi pembangunan infrastruktur transportasi dalam mendukung pariwisata berkelanjutan di kawasan Manado–Likupang.

Gambar 2. Skema Kerangka Berpikir Ilmiah



2.6 Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Diduga pembangunan infrastruktur transportasi di kawasan Manado–Likupang belum terkoordinasi secara optimal karena lemahnya sinergi antar lembaga dan stakeholder, sehingga menimbulkan tumpang tindih kebijakan dan ketidakefisienan dalam pelaksanaan program pembangunan.
2. Diduga tingkat partisipasi masyarakat lokal dalam proses perencanaan dan pelaksanaan pembangunan masih rendah, yang menyebabkan hasil pembangunan kurang mencerminkan kebutuhan dan aspirasi lokal serta menurunkan keberlanjutan dan rasa memiliki dari masyarakat
3. Diduga kolaborasi stakeholder yang dilandasi prinsip kesetaraan, keterbukaan informasi, dan kejelasan peran dapat menghasilkan strategi pembangunan infrastruktur transportasi yang lebih adaptif dan berkelanjutan, karena melibatkan berbagai perspektif dan sumber daya yang saling melengkapi.
4. Diduga belum tersedianya forum atau platform kolaboratif antar stakeholder menjadi kendala utama dalam penyusunan strategi pembangunan yang terintegrasi dan responsif terhadap kebutuhan kawasan, sehingga dibutuhkan mekanisme komunikasi dan koordinasi yang lebih sistematis.
5. Diduga strategi pembangunan infrastruktur transportasi yang dirancang melalui pendekatan kolaboratif mampu meningkatkan aksesibilitas wilayah, mempercepat pertumbuhan ekonomi lokal, serta memperkuat daya tarik dan daya saing pariwisata Manado–Likupang secara berkelanjutan.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi kasus eksploratif. Pendekatan ini dipilih karena bertujuan untuk memahami secara mendalam fenomena pembangunan infrastruktur transportasi berbasis kolaborasi stakeholder dalam konteks pengembangan pariwisata di kawasan Manado–Likupang. Fokus penelitian tidak terletak pada generalisasi statistik, melainkan pada penggalian makna, pemahaman konteks sosial, serta dinamika interaksi antarpemangku kepentingan yang terlibat dalam proses perencanaan dan implementasi pembangunan.

3.1 Pendekatan Metode Kualitatif

Metode kualitatif cocok digunakan untuk mengeksplorasi fenomena kompleks seperti kolaborasi multipihak dalam perencanaan pembangunan infrastruktur. Dalam konteks ini, strategi pembangunan tidak hanya ditentukan oleh kebijakan formal, tetapi juga oleh dinamika sosial-politik, hubungan antar aktor, serta persepsi terhadap keberlanjutan dan manfaat pariwisata. Karena itulah, metode ini memberikan fleksibilitas dalam mengungkap dinamika tersebut secara kontekstual.

3.2 Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan subjek atau unit yang memiliki karakteristik tertentu dan menjadi sasaran generalisasi dari hasil penelitian. Menurut Sugiyono (2018), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini mencakup seluruh aktor yang terlibat atau memiliki pengaruh dalam proses pembangunan infrastruktur transportasi dan pengembangan pariwisata di kawasan Manado–Likupang. Ini termasuk pemerintah pusat dan daerah, pelaku usaha pariwisata, organisasi masyarakat sipil, komunitas lokal, akademisi, dan lembaga keuangan atau investor. Mengingat penelitian ini menggunakan data primer yang bersifat cross-sectional, maka data dikumpulkan dari berbagai aktor dan institusi pada satu titik waktu yang sama, guna memperoleh gambaran situasional secara komprehensif.

3.3 Ukuran Sampel dan Metode Pengambilan Sampel

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi kasus eksploratif, sehingga penentuan ukuran sampel tidak didasarkan pada jumlah secara statistik, tetapi pada kedalaman informasi (information-rich cases) yang dapat diperoleh dari responden. Ukuran sampel dalam penelitian ini bersifat non- probabilistik, yaitu ditentukan berdasarkan pertimbangan relevansi dan keterlibatan aktor (stakeholder) dalam pembangunan infrastruktur transportasi dan pengembangan ekonomi pariwisata di kawasan Manado–Likupang. Metode pengambilan sampel yang digunakan adalah purposive sampling, yaitu teknik penentuan informan secara sengaja dengan pertimbangan bahwa mereka memahami secara mendalam permasalahan dan strategi kolaborasi pembangunan infrastruktur di wilayah penelitian. Dalam konteks ini, informan dipilih dari berbagai kelompok stakeholder yang memiliki peran strategis. Jumlah informan dalam penelitian ini diperkirakan sekitar 30 orang, sesuai dengan prinsip saturasi data (data saturation), yaitu pengumpulan data dihentikan ketika tidak ditemukan lagi informasi baru yang signifikan. Data yang diperoleh dari wawancara mendalam akan digunakan sebagai dasar untuk melakukan analisis SWOT, guna mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman dalam strategi pembangunan infrastruktur transportasi berbasis kolaborasi stakeholder.

3.4 Jenis Data dan Sumber Data

Jenis data dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang mempelajari fenomena dengan menggunakan pendekatan deskriptif. Deskriptif kualitatif ialah rumusan masalah yang memandu suatu penelitian untuk mempelajari atau melihat situasi sosial yang diteliti secara keseluruhan dan secara mendalam. Sumber data merupakan segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian yang terkait. Jenis data dalam penelitian ini meliputi:

1. Data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari informan melalui wawancara mendalam dan observasi lapangan. Informan dipilih berdasarkan keterlibatan dan relevansi mereka terhadap isu pembangunan infrastruktur dan pengembangan pariwisata, seperti pejabat instansi pemerintah (Dinas PUPR, Dinas Pariwisata, Bappeda), tokoh masyarakat, pelaku usaha pariwisata, serta perwakilan komunitas lokal.
2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari dokumen resmi, laporan kebijakan, perencanaan pembangunan, hasil musrenbang, publikasi pemerintah, berita, serta literatur akademik yang mendukung analisis. Data sekunder ini digunakan untuk memperkuat pemahaman terhadap konteks pembangunan dan untuk melakukan triangulasi informasi dari data primer.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Tiga metode utama digunakan dalam pengumpulan data:

1. Wawancara mendalam (in-depth interview): dilakukan dengan informan kunci dari dinas perhubungan, dinas pariwisata, Bappeda, pelaku industri pariwisata, tokoh masyarakat, akademisi, serta perwakilan sektor swasta.
2. Observasi lapangan: pengamatan terhadap kondisi infrastruktur, aktivitas wisatawan, serta keterlibatan masyarakat dalam pembangunan.
3. Studi dokumentasi: analisis terhadap dokumen perencanaan, laporan evaluasi proyek, serta kebijakan strategis pemerintah dan non-pemerintah.

3.6 Metode Analisis Data

Penelitian ini menggunakan Analisis tematik dan SWOT, Analisis kualitatif tematik adalah metode analisis data yang digunakan untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan menginterpretasi pola-pola tema yang muncul dari data kualitatif, seperti hasil wawancara, observasi, atau dokumen. Analisis kualitatif tematik digunakan untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan menginterpretasi pola-pola tema yang muncul dari data wawancara, observasi, dan dokumentasi. Proses analisis ini dilakukan melalui langkah-langkah: (1) transkripsi data mentah; (2) pembacaan dan penandaan data penting; (3) pengkodean terbuka dan pengelompokan kode ke dalam tema-tema utama; (4) pengkajian ulang tema agar sesuai dengan fokus penelitian; dan (5) penulisan naratif tematik yang menggambarkan perspektif para stakeholder. Metode ini membantu peneliti menangkap secara sistematis makna yang terkandung dalam narasi kolaboratif dan permasalahan lapangan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis SWOT

Analisis SWOT digunakan untuk mengukur dan menganalisis kondisi strategis pembangunan infrastruktur transportasi berbasis kolaborasi stakeholder dalam pengembangan ekonomi pariwisata di kawasan Manado–Likupang. Pengukuran dilakukan dengan cara mengidentifikasi dan mengevaluasi faktor internal dan eksternal yang memengaruhi strategi pembangunan infrastruktur transportasi.

Tabel 1 Matriks IFE (*Internal Factor Evaluation*)

NO	Kekuatan (<i>Strengths</i>)	Bobot	Rating	Skor
1	Infrastruktur jalan Manado–Likupang sangat baik mendukung akses ke destinasi wisata dan KEK Likupang.	0.15	4	0.60
2	Dukungan dari pemerintah Pusat dan Daerah kuat dalam pembangunan infrastruktur transportasi secara kolaboratif	0.15	4	0.60
3	Status KEK Likupang dan Destinasi Super Prioritas (DSP) meningkatkan prioritas pembangunan.	0.10	4	0.40
4	KATEP memperkuat konektivitas menuju destinasi wisata dan kawasan KEK Likupang.	0.10	3	0.30
5	Komitmen stakeholder tinggi dalam pembangunan transportasi pariwisata	0.05	3	0.15
	Kelemahan (<i>Weaknesses</i>)			
6	Komitmen stakeholder tinggi dalam pembangunan transportasi pariwisata	0.15	2	0.30
7	Integrasi antarmoda transportasi belum optimal.	0.10	2	0.20
8	Kapasitas SDM lokal pengelola transportasi masih rendah.	0.10	2	0.20
9	Sarana pendukung transportasi wisata masih terbatas.	0.05	2	0.10
10	Koordinasi operasional antarinstansi belum terintegrasi.	0.05	2	0.10
	TOTAL	1.00	-	2.95

Sumber: data diolah (2025)

Tabel 2 Matriks EFE (*External Factor Evaluation*)

NO	Peluang (<i>Opportunities</i>)	Bobot	Rating	Skor
1	Penetapan Likupang sebagai KEK pariwisata membuka peluang investasi infrastruktur.	0.15	4	0.60
2	Pengembangan KATEP membuka peluang peningkatan akses transportasi terintegrasi.	0.15	4	0.60
3	Minat wisata bahari dan UMKM terus meningkat.	0.10	3	0.30
4	Dukungan KSPN dan Destinasi Super Prioritas memperkuat anggaran pembangunan.	0.10	4	0.40
5	Teknologi digital membuka peluang promosi destinasi lebih luas.	0.05	3	0.15
Ancaman (<i>Threats</i>)				
6	Peningkatan wisatawan berisiko menekan daya dukung lingkungan.	0.15	2	0.30
7	Ketergantungan pada anggaran pemerintah dapat menghambat pembangunan.	0.10	2	0.20
8	Persaingan antar destinasi wisata semakin ketat.	0.10	2	0.20
9	Potensi konflik kepentingan antarstakeholder.	0.05	2	0.10
10	Risiko bencana alam di wilayah pesisir.	0.05	2	0.10
TOTAL		1.00	-	2.95

Sumber: data diolah(2025)

Berdasarkan hasil analisis IFAS dan EFAS dengan total skor masing- masing **2,95**, dapat disimpulkan bahwa kawasan Manado–Likupang berada pada posisi strategis yang menguntungkan untuk dikembangkan. Skor IFAS menunjukkan bahwa kekuatan internal, terutama kualitas infrastruktur jalan yang baik, dukungan pemerintah yang kuat, status KEK Likupang, serta keberadaan KATEP sebagai sistem konektivitas wilayah, lebih dominan dibandingkan faktor kelemahannya. Sementara itu, skor EFAS mengindikasikan bahwa lingkungan eksternal menyediakan peluang besar melalui penetapan Likupang sebagai KEK pariwisata, pengembangan KATEP sebagai koridor aksesibilitas, serta dukungan kebijakan nasional terhadap Destinasi Super Prioritas, yang lebih kuat dibandingkan ancaman yang ada. Kombinasi kedua skor tersebut menempatkan kawasan Manado–Likupang pada Kuadran I (strategi SO), yang berarti pengembangan kawasan sebaiknya difokuskan pada optimalisasi kekuatan internal untuk menangkap peluang eksternal secara maksimal, khususnya melalui penguatan jaringan transportasi dalam koridor KATEP guna mendukung fungsi KEK Likupang sebagai pusat pertumbuhan pariwisata berkelanjutan.

Tabel 3 Diagram Matriks SWOT

IFAS	S (<i>Strengths</i>)		W (<i>Weaknesses</i>)	
	1. Infrastruktur jalan dan aksesibilitas menuju destinasi wisata dan KEK Likupang sangat baik. 2. Dukungan pemerintah pusat dan daerah kuat dalam pembangunan transportasi pariwisata. 3. Status KEK Likupang dan KSPN meningkatkan prioritas pembangunan. 4. KATEP memperkuat konektivitas menuju destinasi wisata dan kawasan KEK Likupang. 5. Kolaborasi stakeholder dalam pembangunan pariwisata terus berkembang.		1. Kapasitas SDM pariwisata masih terbatas. 2. Ketergantungan pada kebijakan dan anggaran pemerintah. 3. Fasilitas pendukung wisata belum merata. 4. Koordinasi antarstakeholder belum optimal. 5. Inovasi transportasi wisata masih minim.	
EFAS				

O (Opportunities)	Strategi SO	Strategi WO
1. Minat wisata bahari dan ekowisata terus meningkat. 2. Investasi pariwisata melalui KEK Likupang semakin terbuka. 3. Dukungan kebijakan nasional terhadap Destinasi Super Prioritas. 4. Pertumbuhan UMKM pariwisata lokal. 5. Pengembangan KATEP membuka peluang konektivitas transportasi terintegrasi.	1. Mengoptimalkan infrastruktur jalan untuk meningkatkan akses menuju destinasi wisata dan KEK Likupang. 2. Memanfaatkan dukungan pemerintah untuk percepatan pembangunan transportasi pariwisata. 3. Memanfaatkan status KEK Likupang untuk menarik investasi infrastruktur wisata. 4. Mengembangkan jaringan transportasi dalam koridor KATEP guna memperkuat konektivitas destinasi. 5. Memperkuat kolaborasi stakeholder untuk mendorong pertumbuhan pariwisata berkelanjutan.	1. Meningkatkan kapasitas SDM pariwisata lokal. 2. Mendorong pemerataan fasilitas pendukung wisata. 3. Mengoptimalkan koordinasi antarstakeholder. 4. Mengembangkan transportasi wisata ramah lingkungan. 5. Memperkuat promosi destinasi berbasis digital.
T (Threats)	Strategi ST	Strategi WT
1. Ancaman terhadap kelestarian lingkungan pesisir. 2. Persaingan antar destinasi wisata semakin kuat. 3. Ketidakstabilan kondisi ekonomi nasional dan global. 4. Fluktuasi jumlah kunjungan wisatawan. 5. Potensi konflik kepentingan antarstakeholder.	1. Memanfaatkan infrastruktur transportasi untuk mengendalikan tekanan lingkungan. 2. Mengoptimalkan dukungan pemerintah bagi keberlanjutan pembangunan transportasi. 3. Memperkuat regulasi pengelolaan kawasan KEK Likupang. 4. Mengembangkan sistem transportasi terintegrasi berbasis KATEP. 5. Meningkatkan koordinasi stakeholder guna mencegah konflik kepentingan.	1. Memperkuat kelembagaan masyarakat lokal. 2. Meningkatkan standar kebersihan destinasi. 3. Mendorong diversifikasi ekonomi masyarakat. 4. Menerapkan SOP kolaboratif antarstakeholder. 5. Mengembangkan inovasi transportasi wisata.

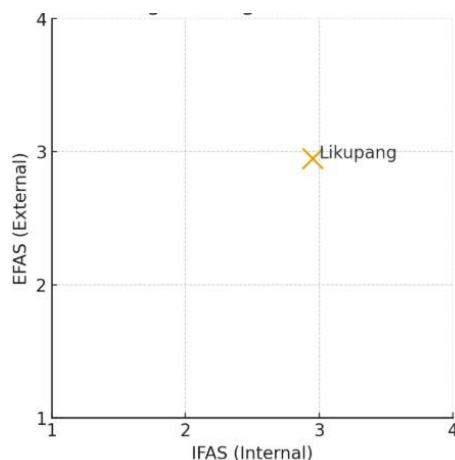
Sumber: data diolah (2025)

Berdasarkan pemetaan faktor internal dan eksternal dalam Diagram Matriks SWOT (Tabel 4), dirumuskan empat alternatif strategi pengembangan infrastruktur transportasi berbasis kolaborasi stakeholder untuk mendukung pariwisata Manado–Likupang, yaitu strategi SO, WO, ST, dan WT yang merupakan kombinasi faktor IFAS dan EFAS. Strategi SO menekankan pemanfaatan kekuatan internal—seperti kualitas infrastruktur jalan, dukungan pemerintah, status KEK Likupang, dan konektivitas KATEP—untuk menangkap peluang eksternal berupa dukungan kebijakan nasional, peningkatan minat wisata bahari, dan investasi pariwisata, sehingga pembangunan jaringan transportasi dan fasilitas destinasi dapat dioptimalkan. Strategi WO berfokus pada pengurangan kelemahan, seperti keterbatasan SDM, belum meratanya fasilitas, lemahnya koordinasi, dan minimnya inovasi transportasi, dengan memanfaatkan peluang investasi KEK dan pengembangan KATEP melalui peningkatan kapasitas SDM, penguatan koordinasi lintas lembaga, pemerataan fasilitas, serta pemanfaatan teknologi digital dan transportasi ramah lingkungan.

Sementara itu, strategi ST diarahkan pada pemanfaatan kekuatan internal untuk menghadapi ancaman eksternal seperti tekanan lingkungan pesisir, persaingan destinasi, dan potensi konflik kepentingan, melalui penguatan regulasi pengelolaan KEK, pengembangan transportasi terintegrasi berbasis KATEP, serta koordinasi antarstakeholder yang lebih solid. Adapun strategi WT bersifat defensif, dengan tujuan meminimalkan kelemahan internal dan menghindari dampak ancaman melalui penguatan kelembagaan masyarakat, penerapan standar kebersihan dan perlindungan lingkungan, diversifikasi

ekonomi lokal, penyusunan SOP kolaboratif, serta inovasi transportasi wisata. Secara keseluruhan, keempat strategi tersebut memastikan pembangunan infrastruktur transportasi dan pariwisata berjalan terarah, kolaboratif, dan tetap selaras dengan daya dukung lingkungan serta kondisi sosial masyarakat.

Gambar 3. Matriks IE



Sumber: data diolah (2025)

Hasil analisis SWOT yang dipetakan ke dalam Matriks IE menunjukkan bahwa kawasan Manado–Likupang berada pada Sel V (*Grow and Build*), yang menandakan kekuatan internal dan kemampuan merespons faktor eksternal sama-sama berada pada tingkat kuat, sehingga kawasan ini memiliki fondasi potensial untuk dikembangkan sebagai destinasi pariwisata unggulan nasional melalui pembangunan infrastruktur transportasi yang terintegrasi. Posisi ini mengarahkan pada penerapan strategi agresif yang mengoptimalkan kekuatan—seperti kualitas infrastruktur jalan, dukungan pemerintah pusat–provinsi–daerah, status KEK dan KSPN Super Prioritas, potensi wisata bahari, serta kolaborasi stakeholder—dengan tetap meminimalkan kelemahan berupa keterbatasan SDM, koordinasi, dan inovasi transportasi. Kombinasi strategi S–O, W–O, S–T, dan W–T diarahkan untuk mempercepat pertumbuhan kawasan melalui penguatan akses transportasi darat, laut, dan udara, peningkatan kapasitas SDM pariwisata, penguatan koordinasi multipihak, pengembangan transportasi wisata yang inovatif dan ramah lingkungan, serta diversifikasi produk wisata berbasis bahari, budaya, dan komunitas. Dengan strategi tersebut, Manado–Likupang diharapkan mampu mempertahankan posisinya sebagai destinasi prioritas nasional sekaligus meningkatkan daya saingnya secara berkelanjutan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi pariwisata Sulawesi Utara.

4.2 Dampak Sosial Ekonomi dan Partisipasi Masyarakat

Pembangunan infrastruktur transportasi berbasis kolaborasi stakeholder di kawasan Manado–Likupang memberikan dampak ekonomi yang signifikan terhadap pertumbuhan lokal. Peningkatan kualitas jalan, konektivitas pelabuhan wisata, dan akses bandara mempermudah mobilitas wisatawan serta distribusi barang, sehingga mendorong peningkatan kunjungan dan aktivitas ekonomi. Kondisi ini memacu berkembangnya UMKM seperti *homestay*, kuliner, transportasi lokal, penyewaan peralatan wisata, dan kerajinan tangan yang berdampak pada peningkatan pendapatan masyarakat serta penciptaan lapangan kerja di sektor formal dan informal. Status Likupang sebagai Kawasan Ekonomi Khusus dan Destinasi Pariwisata Super Prioritas juga menarik investasi swasta yang menimbulkan efek pengganda bagi sektor penunjang serta berkontribusi terhadap peningkatan perputaran ekonomi daerah, penyerapan tenaga kerja, dan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Namun, manfaat ekonomi belum sepenuhnya merata akibat keterbatasan kapasitas SDM lokal dan dominasi investor eksternal, sehingga diperlukan penguatan ekonomi berbasis masyarakat melalui pelatihan, pendampingan, inovasi usaha, dan akses permodalan agar masyarakat menjadi pelaku utama pembangunan pariwisata.

Dari sisi sosial, pengembangan infrastruktur dan pariwisata turut membawa perubahan positif berupa meningkatnya interaksi masyarakat dengan wisatawan, terbukanya wawasan, serta berkembangnya budaya pelayanan dan keterampilan komunikasi. Program pelatihan dan pemberdayaan dari pemerintah dan stakeholder meningkatkan kesadaran akan pentingnya kualitas layanan dan kelestarian lingkungan sebagai bagian dari daya tarik destinasi. Meski demikian, dinamika sosial yang muncul perlu dikelola secara bijaksana karena partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan pengambilan keputusan masih perlu diperkuat agar manfaat sosial lebih merata. Tanpa pengelolaan yang baik, potensi kesenjangan ekonomi, perubahan nilai budaya, dan konflik kepentingan dapat terjadi, sehingga peningkatan kapasitas masyarakat, penguatan kelembagaan lokal, dan pendekatan kolaboratif

menjadi langkah penting untuk memastikan pembangunan pariwisata berlangsung inklusif dan berkelanjutan.

5. KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi berbasis kolaborasi stakeholder memiliki peran sentral dalam mendukung pengembangan pariwisata kawasan Manado–Likupang, khususnya dalam meningkatkan aksesibilitas, memperkuat konektivitas wilayah, dan mendorong pertumbuhan ekonomi pariwisata. Sebagai Destinasi Super Prioritas dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Likupang memiliki posisi strategis dalam agenda pembangunan nasional, didukung oleh kondisi infrastruktur jalan yang baik dan terus meningkat serta integrasi Kawasan Aksesibilitas Transportasi Ekonomi Pariwisata (KATEP) sebagai sistem konektivitas menuju pusat-pusat destinasi dan zona inti KEK. Hasil analisis IFAS dan EFAS menunjukkan bahwa kekuatan internal dan peluang eksternal kawasan lebih dominan dibandingkan kelemahan dan ancaman, sehingga menempatkan Manado–Likupang pada Kuadran I Matriks SWOT dengan strategi utama SO (pertumbuhan agresif), yaitu mengoptimalkan kualitas infrastruktur, dukungan pemerintah, status KEK dan KSPN, serta kolaborasi multipihak untuk menarik investasi, memperkuat jaringan transportasi, dan meningkatkan daya saing destinasi. Secara keseluruhan, integrasi infrastruktur transportasi, penguatan tata kelola kolaboratif, dan pemanfaatan peluang strategis menjadikan Manado–Likupang berpotensi berkembang sebagai destinasi pariwisata unggulan yang inklusif dan berkelanjutan di tingkat nasional maupun internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Butler, R. W. (2006). *The Tourism Area Life Cycle Vol. 1: Applications and Modifications*. Channel View Publications.
- Ivon, M. (2017). Strategi pengembangan sistem jaringan transportasi di Kota Manado. *Jurnal Ilmu Sosial Ekonomi Pertanian*, 11(1), 1–10.
- Kementerian PUPR. (2024). Kementerian PUPR bangun infrastruktur terintegrasi untuk dukung DPSP Likupang. <https://pu.go.id/berita/kementerian-pupr-bangun-infrastruktur-terintegrasi-untuk-dukung-dpsp-likupang>
- Mirah, R. E., Rondonuwu, D. M., & Siregar, F. O. P. (2024). Analisis pengembangan infrastruktur pariwisata di Kecamatan Likupang Timur Kabupaten Minahasa Utara. *Mediamatrasain*, 21(2), 1–10.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2020). *Economic development (13th ed.)*. Pearson Education.
- Tumangkeng, L. (2025). Peranan Instansi Bappeda dalam Menentukan Program RPJMD Infrastruktur di Provinsi Sulawesi Utara. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 25(1)
- Walewangko, E. N. (2023). Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi dan Indeks Pembangunan Manusia terhadap Ketimpangan Distribusi Pendapatan di Kabupaten Minahasa. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 23(7)
- Tarumingkeng, M. (2024). Analisis Daya Saing Ekspor Tekstil dan Produk Tekstil Indonesia ke Negara Tujuan Amerika Serikat Tahun 2018–2022. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 24(1)
- Sondakh, R. (2022). Tata Kelola Kolaboratif Pengembangan Pariwisata Likupang, Kabupaten Minahasa Utara. *Jurnal Kepariwisata Indonesia*
- Sugiyono. (2018). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Alfabeta.
- Walewangko, E. N. (2023). Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi dan Indeks Pembangunan Manusia terhadap Ketimpangan Distribusi Pendapatan di Kabupaten Minahasa. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 23(7)