

File: Paris-mars untuk ke Padang Juli 18-22 2001.

Perjalanan wisata dan masalah transportasi.

Boedhihartono, D-3 Pariwisata UI.

Introduksi

Masalah transportasi ini merupakan masalah yang khusus disamping pelbagai masalah lain yang menjadi kendala kemajuan pengembangan pariwisata di Indonesia.

Objek wisata saja tidak cukup untuk mendukung perkembangan pariwisata seperti kita harapkan. Infrastruktur seperti keberadaan jaringan listrik dan media telekomunikasi (telepon, warnet, kantor pos, sumber air, keberadaan jalan atau media transportasi, hotel-hotel, tempat hiburan dan fasilitas hiburan, atau bahkan juga pendukung informasi (tourist guidance) dan guide yang profesional menjadi sarana dasar yang harus dikembangkan.

Informasi yang jelas mengenai kondisi suatu daerah tujuan wisata merupakan aspek lain yang harus dibangun sebagai data base oleh departemen Pariwisata atau sekolah-sekolah tinggi Pariwisata. Sehingga wisatawan luar sebelum memasuki suatu daerah tidak kemudian mengeluh dan memaki-maki bahwa Indonesia merupakan daerah tujuan wisata yang jelek. Informasi ini harus lebih dulu ada sebelum seluruh infrastruktur di butuhkan bisa dibangun memenuhi tuntutan standar wisata Internasional. Juga hendaknya di jelaskan dengan terbuka bahwa istilah ketepatan waktu untuk trayek perjalanan di pelbagai daerah tidak sama dengan perjalanan di Eropa atau Amerika dan Jepang. Kenyataan dilapangan seperti yang penulis alami selama mengunjungi berbagai daerah perlu mendapat perhatian sebagai catatan.

Perjalanan darat.

Perjalanan darat di Jawa relatif cukup memadai dan mungkin merupakan pilihan yang utama kalau tidak terikat dengan waktu, sekalipun belum sebaik kita harapkan. Setidak-tidaknya ada beberapa alternatif untuk berwisata di Jawa yang bisa ditempuh.

Kereta api.

Tanpa mengabaikan kenyataan bahwa kereta api kelas ekonomi di Jawa memang sangat jelek. Kadang jendela dilempari batu oleh anggota masyarakat tak bertanggung jawab, jendela menganga terbuka sampai cukup lama tidak diperbaiki, sehingga kalau ada penumpang dibagian depan meludah atau membuang kotoran, bisa memabokan penumpang dibelakangnya.

Tetapi beberapa kereta api kelas utama di Jawa dari Jakarta ke Solo, atau ke Surabaya misalnya, jelas secara fisik lebih baik dari kereta api terbaik di Spanyol yang namanya Talgo. Tanpa mengabaikan bahwa lebar rel kereta api masih terlalu kecil sehingga dalam tahun 2000 lebih dari 200 kecelakaan terjadi di Jawa: beberapa diantara jelas karena lepas dari rel dan kebanyakan karena kelalaian manusia : tabrakan antar kereta dan dengan mobil. Lebih memprihatinkan karena sering jendela kereta di lempar oleh orang-orang tak bertanggung jawab dari luar, sehingga pernah penumpang di buat luka oleh serpihan kaca yang pecah berhamburan karena lemparan batu. Kalau kita lihat

tarif perjalanan di Indonesia sebenarnya jauh dibawah harga yang harus di bayar kalau kita menumpang kereta yang sama di luar negeri. Untuk tahun ini, perjalanan Jakarta Jogja 150 000 sebenarnya hanya berarti 15 dollar atau kurang dari 170 franc, jumlah yang relatif murah sekali. Karena di Perancis untuk perjalanan sekitar 300 kilometer setidak-tidaknya kita harus membayar 300 franc sekali jalan.

Lebih-lebih kalau kita berbicara mengenai perjalanan di kereta api kelas ekonomi, sekalipun tarifnya jauh lebih murah, jaminan kenyamanan dan keamanan relatif masih sangat kurang. Berdesak-desak, engap, panas dan penuh asap rokok, pencopet dan setiap stasiun berhenti dan penjaja makanan naik.

Penulis pernah naik kereta ekonomi dari Bandung ke Jogja, tetapi tiba di Tasikmalaya penulis terpaksa turun karena jendela yang terbuka sering memasukkan cairan yang dibuang dari depan. Sehingga muka dan baju basah kuyup.

Penulis prihatin sekali dengan seringnya tangan jahil di pinggir jalan kereta api yang masih sering melempari kereta dengan batu, sehingga kaca jendela pada pecah. Bahkan tidak jarang melukai penumpang didalamnya.

Berbagai bentuk pencolengan bergerak diatas kereta api. Pencopetan, perampokan atau penukaran koper sering terjadi dan dikeluhkan oleh para penumpang. Bahkan pembunuhan pernah terjadi pada ayah seorang atlet pesenam kita. Praktek penjajaan makanan atau minuman kadang sangat jauh dari persyaratan hygiene. Tidak jarang penjaja kopi, mengumpulkan sisa-sisa kopi dari penumpang dan disatukan kemudian untung-untungan di jual lagi. Memang kalau kita melihat stewardess di kereta utama kita kadang merasa kasihan, kerja siang malam dan tidak terbayang berapa di peroleh perbulan. Belum berbicara mengenai fasilitas MCK di kereta maupun di stasiun yang jauh dari higienik. Perawatan kurang mendapat perhatian dari pihak pengelola, disamping bahwa warga masyarakat kita memang masih menganggap bahwa MCK harus kotor dan jorok.

Kekesalan sering juga muncul kalau kita di sebuah stasiun, karcis tidak lagi tersedia di loket, tetapi calo kemudian menawarkan dengan harga yang menyakitkan. Semoga kinerja pelayanan jasa *ticketing* menjadi lebih baik, percaloan semoga makin hilang. Sekalipun saat ini kita kadang bingung untuk pemesanan ticket yang harus jalan jauh diluar stasiun (ke kantor didepan Istiqlal).

Namun demikian kadang masalah premanisme di stasiun yang berkaitan dengan pejemputan sering dialami oleh pendatang yang asing dengan Jakarta. Taksi gelap sering memanfaatkan pendatang yang terbingong-bengong. Sering mengesalkan juga keberadaan premanisme di pelataran parkir yang agaknya sudah tak dapat dihindari lagi, sehingga karcis parkir Rp 1000,- masih harus ditambah uang preman.

Ticketing cara Eropa memang masih belum dapat di kembangkan di negeri ini. Dimana semua serba computerized dan digital. Di Paris misalnya seseorang bisa membeli ticket hanya dengan menyentuh-sentuh monitor komputer, di negeri ini kalau hal demikian di praktikan agaknya banyak warga yang akan menjadi hama dan akibatnya suatu perawatan beaya tinggi.

Masalah lain dengan kereta api kita yakni bahwa kereta juga sering datang terlambat, hal ini tentunya membingungkan para penjemput.

Bus antar kota.

Di Jawa juga ada bis dengan AC yang jalannya laju dan relatif nyaman. Hanya masalah utama, sopir bus umum sering tidak menyadari fungsi sebagai tenaga pelayan masyarakat. Didalam bus AC, mereka seenaknya merokok sehingga banyak penumpang yang tidak tahan bau rokok dibuat menderita. Memang mereka bisa mengatakan bahwa masih untung mereka sampai dengan selamat ditujuan. Padahal harga tiket sebenarnya memang masih sangat rendah.

Perjalanan darat di pulau-pulau lain sering lebih memprihatinkan karena keberadaan orang asing masih dianggap langka dan pelayanan terhadap wisman tidak ada pengecualian.

Di Sulawesi misalnya, angkutan umum yang namanya pete-pete, juga semrawut dan penumpang terpaksa berdesakan dengan penumpang lain. Karena prinsipnya semua sampai ditujuan, sehingga tak peduli ada perokok atau tidak, sepanjang perjalanan mobil lebih sering penuh kepulan asap rokok. Sehingga turun pete-pete, kadang baju menjadi sangat berbau.

Angkutan antar kota sering membuat wisatawan mabok berat, karena sekalipun di nyatakan bahwa kijang di charter ber AC, nanti kenyataannya AC memang ada hanya tidak jalan. Maklum pelayanan pada wisatawan luar hanya kadang-kadang, sedangkan pengguna domestik tidak memerlukan AC. Kalau bisa tepat waktu sudah baik. Padahal sebenarnya pelayanan yang baik, akan mendukung wisatawan untuk mengambil jalan darat misalnya dari Makassar ke Toraja, perjalanan yang 8 jam atau lebih itu membawa kita untuk meliuk-liuk menikmati pemandangan alam yang sangat khusus.

Di Kalimantan barat, kondisi jalan masih sangat memprihatinkan. Pernah pada tahun 1998 penulis dengan peneliti asing dan tamu Aborigin dari Australia mabok berat karena metro mini yang kita tumpangi dari Pontianak ke Putusibau berjalan super ngebut diatas jalan yang tidak rata. Berangkat jam 8 malam dan harus sampai di Putusibau jam 6 pagi, maka dapat dibayangkan semalaman badan dibanting kiri kanan karena jeleknya jalan. Di Kaltim, ada bagian jalan yang bagus tetapi banyak juga yang mulai rusak dan belum sempat di perbaiki. Perjalanan dari Samarinda atau Balikpapan ke Kotabangun (Kutei) cukup menarik, hanya sayang banyak hutan ditebangi sehingga gundul dan konon di transformasi jadi kebun kelapa sawit. Perjalanan melalui sungai Mahakam dengan kapal relatif membosankan karena selain kapalnya kurang terawat, relatif pemandangan di pinggir kali relatif monoton..

Namun perjalanan dari Balikpapan ke selatan (kearah Waru, Pasir blengkong dan ke Banjarmasin) sering agak menyiksa karena umumnya bis kecil-kecil dan tempat duduk sangat dempet, dan sopir atau kondektur bis cenderung mementingkan jumlah penumpang. Sehingga penumpang sulit bergerak dan kembali masalah kebiasaan perokok yang masa bodoh pada penumpang lain menjadi kendala.

Perjalanan di Sumatra khusus di Sumatra Barat dari Padang ke Bukit tinggi relatif cukup melegakan, karena banyak taksi dan jalannya juga masih cukup terawat. Namun kondisi agak lain kalau kita melakukan perjalanan di Sumbagsel (Sumatra bagian

selatan) dari sekitar Lubuk Linggau ke pelbagai tujuan. Beberapa jalan rusak berat dan lubang-lubang pada musim hujan penuh air mirip kubakan. Sedangkan pada musim kering, debu mengepul setelah sebuah kendaraan lewat. Mungkin jalan utama dari Lubuk Linggau ke Bengkulu atau ke Palembang saja yang cukup baik. Jalan-jalan samping banyak mengalami kerusakan.

Tetapi tujuan wisata alam, di pelbagai daerah dari Medan, Lampung, Riau, Bengkulu dan Palembang sangat memberikan masa depan. Kembali masalah jasa angkutan yang nyaman dan aman masih perlu dibenahi. Karena wisatawan sering kesal kalau harus menanti bus yang sebelum penuh sesak belum mau berangkat, sehingga penumpang sering harus menderita engap sebelum bus berangkat.

Perjalanan di Lampung sebenarnya sangat menarik, tetapi kalau kita melintas jalan darat dari Tangjung Karang ke Krui, maka sebagian besar hutan-hutan di daerah datar sudah habis sama sekali dan berganti dengan ladang ilalang atau kebun kopi, hanya di sekitar bukit Barisan hutan masih terlihat hijau. Sekalipun demikian di beberapa tempat di pasangi papan “awas lintasan Gajah”, agaknya banyak gajah merasa terusik karena habitatnya habis dibabad oleh penduduk. Kembali masalah ketidaknyamanan perjalanan darat di Sumatra karena bus di daerah ini relatif kecil-kecil dan tempat duduknya benar-benar klurang memenuhi syarat/prasyarat ergonomik.. Sehingga pengembangan masa depan untuk wisata perlu ada penataan mengenai bus dan pengaturan tata ruang atau tata penumpang.

Berbagai objek wisata di Sumatra sangat menarik dan perlu dikembangkan. Di Sumbagsel misalnya bukan hanya pemandangan yang indah di sepanjang Bukit Barisan, tetapi juga berbagai peninggalan megalithic di pelbagai daerah, keberadaan suku terasing, hewan-hewan langka (Way Kambas dan gunung Leuser misalnya), danau yang khusus seperti Maninjau dst.

Banyak peninggalan megalithic dan lukisan gua di sekitar Lahat Lubuk Linggau, yang warna warni pada sekian tahun yang lalu masih intact, utuh, tetapi saat ini semua sudah habis dan rusak.

Perjalanan laut

Perjalanan antar pulau yang paling murah tentunya adalah perjalanan laut. Pengalaman penulis dengan kapal besar dan kecil memberikan suatu gambaran bagaimana sebenarnya kondisi transportasi antar pulau dan kesiapan usaha wisata bagi interinsuler dinegeri ini.

Wisata laut pada masa depan akan menempati tempat penting dan hendaknya dicatat bahwa sebelum dan sesudah krisis moneter, wisata pantai dan wisata petualangan (adventure) termasuk penting yang sangat penting dan tidak menghentikan keinginan anak-anak muda untuk memperoleh pengalaman yang lain dari yang lain. Bahkan wisata pantai (dan mungkin wisata bahari umumnya) menempati urutan kedua sebelum krisis dan menempati urutan pertama sesudah krisis moneter. Wisata eko, petualangan atau penjelajahan (sport, cruise and adventure tourisms) seolah tidak tergeser oleh krisis moneter. Bahkan kalau di telusuri dari sisi motivasi liburan, mencari pengalaman/berpetualangan (experience and adventure) menempati urutan teratas (baca Analisis pasar wisata mancanegara 1999, Direktorat Jenderal Pariwisata, hal 32).

Kapal-kapal besar biasanya hanya menghubungkan pulau-pulau besar dengan pelabuhan yang memadai. Memang kapal Lawit dari Pontianak misalnya biasa singgah di Biliton, tetapi dia labuh di tengah laut dan penumpang biasa diangkut dengan kapal peri ke pelabuhan. Beberapa pelabuhan di pulau kecil seperti misalnya saja di Banda dan Tual, kapal milik Pelni sebesar kapal Rinjani dapat sandar merapat.

Wisatawan biasanya sangat tertarik untuk memanfaatkan waktu sandar untuk melihat-lihat kampung atau lingkungan sekitar. Hanya kadang, waktu sandar untuk kapal besar yang menjalani route tertentu sangat terikat waktu. Sehingga begitu mereka mendengar peluit kapal berbunyi terpaksa lari-lari sebelum ada kesempatan membelanjakan uangnya.

Kalau wisatawan ingin berkesempatan tinggal lebih lama di suatu pulau mereka terpaksa menggagalkan perjalanan ke tujuan yang lebih jauh, misalnya saja mau tinggal di Bandaneira, terpaksa membatalkan perjalanan ke Fak-fak. Lebih susah juga untuk pulau-pulau yang jauh demikian transportasi kapal juga terbatas. Pemandangan laut di daerah laut Banda, Tual hingga ke Fak-fak sangat menarik.

Kapal kecil interinsuler.

Penyelenggaraan hubungan interinsuler dengan kapal besar tentunya harus mencakup daerah yang lebih luas dan jarak tempuh yang cukup besar agar tidak rugi. Bagaimana halnya dengan hubungan antar pulau yang relatif kecil, seperti misalnya antar pulau-pulau seperti Mentawai atau Nias yang relatif dekat dengan Sumatra.

Penyelenggaraan transportasi dengankapal sebesar lawit atau rinjani, tentunya tidak efisien. Karena relatif jumlah dan ragam penumpang terbatas. Maka biasanya untuk hubungan antar pulau seperti dari Padang ke kepulauan kecil Mentawai, atau dari Sibolga ke Nias, cukup dengan kapal-kapal yang relatif kecil .

Beaya transportasi dari Sumatra ke pulau-pulau kecil relatif murah tetapi sering menyengsarakan, kecuali bagi mereka yang punya uang dan mampu menyewa sejenis kapal cepat . Misalnya saja pada tahun 1999 beaya kapal Semangat baru ke Mentawai dari Padang hanya 28 ribu, menyewa kapal cepat berarti setidaknya 2.5 juta sekali jalan. Kalau ada lima orang, masing-masing masih harus membayar 500 000 rupiah . Jarak yang dengan kapal biasa harus ditempuh 11-12 jam dapat ditempuh hanya kurang dari 5 jam saja. Setelah kenaikan harga solar, penulis tidak dapat memberikan gambaran beaya transportasi antar pulau.

Kapal-penumpang umum sedemikian kondisinya, hingga sangat mengkhawatirkan, kapal berjalan dengan mengeluarkan bunyi kerekat kerekat, seolah kayu-kayu yang disambung sebagai badan kapal mau pecah. Kita duduk atau tidur ditempat yang engap, kalau ada ruang-ruang tidur, kasur yang menjadi landasan mungkin sudah setahun tidak pernah dicuci atau dibersihkan. Bahkan kadang bekas muntahan penumpang sebelumnya hanya di lap sehingga mengering. Baunya, jangan ditanya. Kondisi sanitasi dan hygiene dari kapal sangat menyedihkan . MCK-nya model di kampung cukup jongkok dan kalau ada barang dari kantung jatuh, relakan saja. Kamar tidur kecil-kecil dan ciut sekali, sehingga sulit bergerak. Untuk mereka yang tahan angin dapat duduk-duduk di dek belakang.

Kalau ada kebocoran biasanya pompa tersendat-sendat menyedot air keluar, hingga kadang kapal terpaksa pulang balik kepelabuhan embarkasi. Kalau kapal menghadapi

angin ribut, muatan pertama harus dikorbankan tentunya milik penumpang, semua harus dilempar kelaut untuk meringankan kapal.

Pernah penulis bersama seorang antropolog Universitas Andalas naik sebuah kapal barang. Kita masuk suatu ruangan yang hanya memberi peluang untuk duduk dan tidur. Ruangan sedemikian sempit dan semua ABK kebutulan perokok, sudah dapat dibayangkan bahwa turun kapal badan kita sudah seperti puntung rokok. Namun itu merupakan pengalaman yang dapat dikategorikan beruntung. Kebetulan kami memilih kapal mengangkut tong-tong kosong untuk dimuati dengan solar, olie dan bensin di Padang. Sehingga saat ombak besar dan angin, kapal kita tetap mengapung. Apa yang terjadi dengan dua kapal lain yang bersamaan berbaris menuju ke Padang saat itu ? Mereka memuat sagoo, sehingga karena air dan angin, mereka terpaksa harus membuang seluruh muatan untuk menjaga agar kapal jangan tenggelam.

Kapal besar

Bagaimana pengalaman perjalanan dengan kapal besar ? Penulis pernah menjadi touris ke fak-fak menggunakan kapal Rinjani yang cukup terkenal. Kebetulan penulis ada di kelas I, artinya satu kamar hanya diisi oleh dua orang. Lumayan, kamar cukup bersih, sekalipun kalau malam, kecoak kecil-kecil terlihat berkeliaran juga. Ada WC sendiri dan kamar juga ber Air Condition. Sprei kalau kurang bersih bisa minta ganti. Hanya gambaran kita kalau kita naik kapal-kapal orang asing, semua terlihat lebih bersih dan rapi. Disini masalah perawatan dan disiplin agaknya kurang mendapat perhatian. Di pintu keluar gang sering masih ada saja penumpang pada merokok seenaknya, walaupun ada ruang untuk perokok. Ada sejenis kantin untuk mereka yang terbiasa kelaparan, bisa beli mie *instant* atau biskuit dan kopi.

Untuk penumpang kelas , disediakan ruang makan yang memadai. Hanya makanan disajikan (pagi, siang dan malam) relatif terbatas. Makan standard adalah nasi, sayur bening, sambal dan sepotong lauk: ayam atau empal, kemudian ditambah buah (pisang). Kadang ada pemusik meramaikan ruang makan. Hanya pemainnya sangat norak. Mereka pakai jeans yang kadang sobek di lutut, memakai sandal jepit dan berambut kuncir. Mungkin Pelni mencari band yang relatif murah dan seolah “ pokoknya ada”.

Bagaimana dengan seandainya kita tidak di kamar kelas ?

Kelas Ekonomi di kapal Pelni

Pengalaman penulis terjadi saat itu dari Pontianak ke Jakarta menggunakan kapal Lawit.

Waktu penulis masuk ke ruang, benar-benar penulis merasa sesak karena manusia bertumpuk, bermacam jenis ada dalam ruang. Anak-anak, wanita dan lelaki, pedagang, pegawai atau entah kategori apa ada dalam satu ruang.

Jangan heran kalau kemudian ada yang batuk keras dengan mengeluarkan suara seolah mau muntah atau mengeluarkan reak dan kemudian disusul suara orang meludah seenaknya. Belum orang keluar angin besar, sehingga menumpang di kelas ekonomi benar-benar tidak beda dari sapi yang diangkut bersama. Paling sulit kalau kemudian kita mau buang air besar. Ruang MCKnya lebar tetapi tidak terurus, air ada di lantai mengalir kiri kanan karena goncangan ombak, sehingga jangan harap kaki atau sepatu tidak

terendam air kalau mau ke MCK. Sedihnya, kotoran manusia terapung-apung kian kemari sehingga memang jorok sekali. Kesan yang penulis peroleh yakni bahwa kita adalah bangsa yang bisa beli tetapi tidak mampu memelihara. Jadi jangan berbicara mengenai kebersihan.

Sehingga penulis selama 2 hari menahan diri tidak makan apa-apa kecuali minum, hal tersebut hanya mencegah jangan sampai penulis terpaksa masuk ke MCK yang tidak karuan tadi. Kita hanya berharap, semoga semua bisa berubah !!

Makanan yang disuguhkan mungkin sesuai dengan tarif yang dibayar, jadi memang sekedar tidak kelaparan.

Kalau di kapal jelas, makanan hanya nasi sejenis sayur dan daging, ikan atau ayam. Kadang di suguhkan sambal. Semua makan dipiring sekalipun antara penumpang kelas dan ekonomi berbeda.

Sangat memprihatinkan kalau kita kemudian memperhatikan kondisi kapal. Malam hari, ratusan kecoak atau kepinding merayap-rayap di dinding kapal dan tikus simpang siur seolah memang kita hidup dalam suatu kurungan yang diisi beragam kehidupan.

Keamanan di kapal juga sering menjadi tanda tanya. Karena bukan hanya kadang seseorang merasa kehilangan barang yang dibawanya, tetapi pada saat turun naik kapal, para pencopet sering juga memanfaatkan kesempatan untuk menguras kantong atau bawaan orang.

Bagaimana dengan kapal-kapal ferry antar pulau seperti dari Jawa ke Lampung atau dari Banyuwangi ke Gilimanuk, umumnya pelayanan kapal ferry yang hanya berlangsung beberapa jam cukup baik. Kekesalan sering timbul karena premanisme masih belum dapat diatasi sepenuhnya oleh departemen perhubungan.

Perjalanan udara

Perusahaan penerbangan di Indonesia saat ini mulai berkembang dan bermunculan beberapa perusahaan baru. Memang kita tak dapat berharap mereka memiliki pesawat-pesawat baru seperti misalnya yang dimiliki Air France untuk penerbangan antar negara di Eropa. Semua serba baru dengan interior yang cukup wangi. Memang pesawat-pesawat kita tidak bau curry seperti Air India, tetapi kebersihan MCK nya mungkin perlu mendapat perhatian. Setidaknya sabun dan eau de Cologne penting. Kalau saja pelayanan makanan baik, mungkin penumpang akan terhibur.

Di pesawat terbang, selama perjalanan penulis ke beberapa tempat di Indonesia, makanannya sama sekali membosankan dan tidak menarik. Memang untuk jarak perjalanan 1 a 2 jam saja sebenarnya cukup dengan makanan kecil, tetapi untuk jarak jauh tentunya perlu makanan routine. Di Perancis misalnya, kalau kita terbang dari Paris ke Toulouse, mungkin kita hanya diberi **coklat** atau sejenis kueh (gateau, cookies) dan minum yang cukup baik.

Di Indonesia, minuman sering tidak diperhatikan, pokoknya ada rasa manis, sirup asal saja. Dipikir bahwa semua penumpang menyukai manis-manis. Mungkin tak pernah terpikir inovasi minuman lokal seperti tuak atau legen.

Pengusaha penerbangan Indonesia kurang mempunyai minat memperkenalkan produk lokal yang potensial untuk dipasarkan. Apalagi menilai kueh yang disuguhkan, ini lebih merupakan perkosaan untuk cita rasa bangsa Indonesia. Kita di beri cookies atau roti seperti kalau kita jajan di warung dikampung-kampung. Kadang memang ada makanan sejenis roti yang cukup mahal, tetapi rasanya tidak karuan. Makanan disuguhkan cenderung mirip *junk food*, atau kueh-kueh yang terdapat ditoko roti. Padahal kita berharap, mungkin ada inovasi makanan Indonesia.

Mungkin perlu dipikirkan makanan natural seperti pisang rebus, singkong atau beberapa jenis makanan lokal yang di proses sedemikian dan bisa tahan lama dan bisa disuguhkan kepada siapa saja. Jangan sampai kita berkesan seolah kita tidak berpergian di Indonesia, tetapi di Eropa juga bukan.

Memang mungkin informasi bahwa perjalanan udara ada resiko perlu di berikan pada para penumpang. Demikian juga kondisi udara (turbulensi udara) atau perbedaan gravitasi dipelbagai bagian negeri kita yang tidak sama dan kadang mempengaruhi kenyamanan perjalanan.

Kesimpulan

Perjalanan wisata kepelbagai tujuan di Indonesia masih belum semua ditunjang fasilitas transportasi yang memadai. Beberapa daerah tujuan wisata seperti ke Bali relatif sudah cukup baik. Tetapi daerah lain yang juga potensial untuk dikembangkan masih menuntut pengembangan sarana transportasi secara fisik yang memadai. Di pihak lain tentunya ini juga menuntut pengembangan sumber daya manusia-nya, bukan dalam arti ketrampilannya saja, tetapi juga kemampuan anggauta masyarakat menanggapi kehadiran orang luar yang sangat beragam dan memiliki nilai acuan budaya yang berbeda. Banyak diantara anggauta masyarakat yang masih bersikap bahwa semua manusia itu sama saja. Sehingga membuang sampah dimana saja, merokok di ruang AC, tidak mengenal table manner, meniru yang diperlihatkan oleh fihak luar tanpa sikap kritis, etc. kalau kita amati orang Indonesia berada di luar Indonesia, mereka sebenarnya bisa patuh dan tertib terhadap peraturan, hanya kalau ada di negeri sendiri benar-benar seolah mereka “semau dewek”. Ungkapan bahwa kita perlu dijajah lagi mungkin benar.

Para pengusaha transportasi juga tidak dan belum berusaha misalnya: memperkenalkan makanan Indonesia sebagai bagian menu di pesawat terbang atau di hotel. Mungkin hal ini justru dilakukan di perjalanan darat melalui kereta api. Memang semua harus melalui uji coba, apakah suatu produk gastronomi dapat di apresiasi atau tidak oleh bermacam anggauta suku bangsa berbeda.

Banyak misalnya orang kita yang menumpang pesawat-pesawat luar, memanfaatkan kesempatan untuk meminta anggur. Mengapa di pesawat terbang kita tidak mencoba memperkenalkan misalnya produk miduman local seperti tuak atau balok.

Rencana membangun dua jalur kereta api Jakarta Bandung merupakan suatu terobosan yang sangat baik. Khususnya demi kelancaran hubungan Jakarta Bandung yang relatif memang padat. Tetapi hubungan antar pulau masih perlu ditingkatkan dan produk industri kapal dalam negeripun agaknya dapat dimanfaatkan untuk suplai kebutuhan transportasi interinsuler.

Jasa angkutan antar pulau sudah selayaknya mendapat perhatian yang memadai. Karena produksi kapal-kapal dalam negeri sebenarnya juga bias berkembang karena usaha demikian.