

Penerbit

TOHAR MEDIA



INVESTASI PARIWISATA INDONESIA



Putu Ika Wahyuni . I Wayan Muliawan . Parea Rusan Rangan . Andi Arfan Sahabuddin
Gede Wikan Pradnya Dana. Miswar Tumpu . Didik Suryamiharja S Mabui . Mansyur
Ari Kusuma . Agus Kurniawan . I Nengah Sinarta

INVESTASI PARIWISATA INDONESIA

Penulis

Putu Ika Wahyuni, I Wayan Muliawan, Parea Rusan Rangan,
Andi Arfan Sahabuddin, Gde Wikan Pradnya Dana, Ir. Miswar
Tumpu, Didik Suryamiharja S Mabui, Mansyur, Ari Kusuma,
Agus Kurniawan, I Nengah Sinarta

Editor

Irianto

Penerbit

TOHAR MEDIA

Investasi Pariwisata Indonesia

Penulis :

Putu Ika Wahyuni, I Wayan Muliawan, Parea Rusan Rangan, Andi Arfan Sahabuddin, Gde Wikan Pradnya Dana, Ir. Miswar Tumpu, Didik Suryamiharja S Mabui, Mansyur, Ari Kusuma, Agus Kurniawan, I Nengah Sinarta

ISBN : 978-623-7485-76-6

Editor :

Sri Gusty, Adri Raidyarto, Masdiana

Desain Sampul dan Tata Letak

Ai Siti Khairunisa

Penerbit

CV. Tohar Media

Anggota IKAPI No. 022/SSL/2019

Redaksi :

JL. Rappocini Raya Lr 11 No 13 Makassar

JL. Hamzah dg. Tompo. Perumahan Nayla Regency Blok D No.25 Gowa

Telp. 0852-9999-3635/0852-4353-7215

Email : toharmedia@yahoo.com

Website : <https://toharmedia.co.id>

Cetakan Pertama November 2021

Hak Cipta dilindungi undang-undang. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apapun, baik secara elektronik maupun mekanik termasuk memfotocopy, merekam atau dengan menggunakan sistem penyimpanan lainnya, tanpa izin tertulis dari penerbit.

Undang-undang Nomor 19 Tahun 2002 Tentang Hak Cipta

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak mengumumkan atau memperbanyak suatu ciptaan atau memberi izin untuk itu, dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (Tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak **Rp. 5.000.000.000,00 (Lima Miliar Rupiah)**
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta atau hak terkait sebagaimana dimaksud pada ayat 1, dipidana paling lama 5 (**lima tahun**) dan/atau denda paling banyak **Rp. 500.000.000,00 (Lima Ratus Juta Rupiah)**

KATA PENGANTAR

Di tengah upaya penanganan Covid-19, pemerintah juga tengah fokus pada Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN), salah satu sektor andalan Indonesia khususnya pariwisata. Pemerintah melalui Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah memfokuskan pada pemulihan sektor pariwisata. Di tengah pandemi dengan kondisi perekonomian yang tengah melambat, maka Indonesia harus mampu meyakinkan investor untuk menanam modalnya di Indonesia. Adanya Undang-Undang Cipta Kerja (UUCK) yang memberikan kemudahan dalam proses perizinan berusaha, daya saing Indonesia dalam menarik investasi akan lebih tinggi. Investasi yang hadir di Indonesia pun akan lebih terasa manfaatnya, karena harus merangkul pengusaha nasional di daerah dan UMKM.

Disamping itu, pertumbuhan pariwisata di dunia cukup tinggi mencapai 7-7,5% per tahun. Hal tersebut dipengaruhi oleh pergeseran pengeluaran masyarakat ke arah sektor pariwisata. Sehingga arus modal ke ekonomi digital dan startup juga masih menjadi andalan Indonesia sebagai penyelamat FDI (foreign direct investment) yang lebih banyak lagi dibanding sektor-sektor lainnya.

Tim penulis berharap, semoga buku ini memberikan pandangan positif bagi investasi pariwisata Indonesia sehingga

perekonomian lebih membaik khususnya dibidang pariwisata. Kondisi tersebut akan membawa angin segar bagi tersedianya lapangan pekerjaan baru yang bermanfaat bagi kemajuan ekonomi Indonesia. Investasi pariwisata membutuhkan biaya yang sangat tinggi sehingga menjadi tantangan dan tanggung jawab besar dan harus digerakkan dengan strategi yang terstruktur, terukur, dan berkelanjutan.

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Depan _i

Halaman Penerbit _iii

Kata Pengantar _iv

Daftar Isi _v

Bab 1. Potensi Pariwisata Dan Perkembangan Investasi

Infrastruktur Kepariwisataaan _1

1.1. Pendahuluan _1

1.2. Pemetaan Potensi Investasi _2

1.3. Pembangunan Infrastruktur _8

1.4. Penutup _13

Bab 2. Investor Asing Di Industri Pariwisata _15

2.1. Pendahuluan _15

2.2. Dasar Hukum dan Syarat Investasi Di Indonsia _17

2.3. Dampak Positif Dan Negatif Investasi
Di Indonesia _19

2.4. Kendala Yang DiHadapi Berinvestasi
Di Indonesia _22

2.5. Investasi Kepariwisataaan Di Bali _23

2.6. Penutup _28

Bab 3. Investasi Domestik Dan Investasi Asing

Pada Sektor Pariwisata _29

3.1. Pendahuluan _29

3.2. Laju Pertumbuhan Ekonomi _30

3.3. Teori Investasi _32

3.4. Faktor Yang Mempengaruhi Daya Saing
Investasi _36

3.5. Penutup _41

**Bab 4. Perlindungan Hukum Investasi Asing Pada Sektor
Pariwisata Di Indonesia _43**

4.1. Pendahuluan _43

4.2. Dampak Pelaksanaan Perlindungan Hukum
Bagi Investor, Terhadap pertumbuhan Investasi
Pada Sektor Pariwisata Di Indonesia _45

4.3. Pengaturan Investasi Asing Pada Bidang Bisnis
Pariwisata Dalam Kerangka Hukum
Internasional Dan Hukum Nasional _47

4.4. Penutup _49

**Bab 5. Dampak Investasi Asing Bagi Pertumbuhan
Perekonomian Indonesia _51**

5.1. Pendahuluan _51

5.2. Pertumbuhan Ekonomi _52

5.3. Pertumbuhan Realisasi Investasi Langsung
Di Indonesia _57

5.4. Tantangan Investasi Indonesia _59

5.5. Penutup _61

Bab 6. Perkembangan Pariwisata Maritim Di Indonesia _63

6.1. Pendahuluan _63

6.2. Pariwisata _64

6.3. Potensi Maritim Indonesia _64

6.4. Pilar Utama Indonesia Sebagai Poros
Maritim Dunia _67

6.5. Penutup _67

Bab 7. Peranan Transportasi Dalam Mendukung

Pariwisata _71

7.1. Pendahuluan _71

7.2. Transportasi Dalam Dunia Pariwisata _72

7.3. Pengembangan Transportasi Dalam
Kepariwisataaan _74

7.4. Stakeholder Transportasi _77

7.5. Target Dan Tantangan Pariwisata _78

7.6. Penambahan Daya Dukung Transportasi _79

7.7. Penutup _80

Bab 8. Pariwisata Urban Di Indonesia _83

8.1. Pendahuluan _83

8.2. Urban _84

8.3. Macam-Macam Wisata Urban _85

8.4. Kota dan Sumber Daya _86

8.5. Penutup _89

Bab 9. Peranan Insfrastruktur Bagi Perkembangan

Pariwisata Di Indonesia _91

9.1. Pendahuluan _91

9.2. Peranan Insfrastruktur _93

9.3. Perkembangan Pariwisata Dalam Pemenuhan
Insfrastruktur _95

9.4. Peranan pariwisata Dalam Pembangunan _97

9.5. Pariwisata Di Indonesia _102

9.6 Penutup _105

Bab 10. Mitgasi Bencana Geologi Terhadap Investasi

Pariwisata Di Indonesia _107

10.1. Pendahuluan _107

10.2. Bencana Geologi _109

10.3. Mitigasi Bencana _110

10.4. Mitigasi Bencana Geologi _112

10.5. Penutup _117

Daftar Pustaka _121

Investasi Pariwisata Indonesia

Putu Ika Wahyuni, I Wayan Muliawan, Parea Rusan Rangan,
Andi Arfan Sahabuddin, Gde Wikan Pradnya Dana, Ir. Miswar
Tumpu, Didik Suryamiharja S Mabui, Mansyur, Ari Kusuma,
Agus Kurniawan, I Nengah Sinarta

Editor : Irianto

Potensi Pariwisata Dan Perkembangan Investasi Infrastruktur Kepariwisata

1.1 Pendahuluan

Diberlakukannya otonomi daerah menyebabkan Pemerintah Daerah memiliki kewenangan yang lebih luas dalam pengelolaan sumber-sumber pendapatan daerah. Pemerintah Daerah harus mampu mengurangi ketergantungan terhadap Pemerintah Pusat dalam hal keuangan, sehingga pemerintah daerah dapat lebih optimal dalam mengambil kebijakan terkait dengan penerimaan yang bersumber dari daerah dan sekaligus mengelolanya dengan lebih efisien. Terdapat banyak potensi sumberdaya lokal berupa aset yang dapat dioptimalkan untuk mendatangkan pendapatan bagi daerah, salah satunya adalah tanah. Tanah adalah salah satu bentuk aset yang dimiliki Pemerintah Daerah. Setiap daerah memiliki keunikan tersendiri, tanah milik Pemerintah Daerah ada yang digunakan untuk kepentingan umum, salah satunya dapat digunakan sebagai Destinasi Pariwisata dari daerah tersebut. Hal ini dilakukan untuk mengoptimalkan pengelolaan aset daerah (Ja & Tengah, 2019)

Pasal 33 UUD 1945 (Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia, 1945) tersebut telah secara jelas menyatakan cabang-cabang produksi yang penting, bumi, air dan kekayaan alam

yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara. Namun, pada masa pemerintahan Presiden Megawati tindakan privatisasi aset negara banyak dilakukan, baik terhadap Badan Usaha Milik Negara (BUMN) maupun perusahaan negara lainnya. Padahal tindakan tersebut tidak selamanya menguntungkan bagi pemerintah maupun rakyat Indonesia. Bahkan sebaliknya, dengan privatisasi aset negara oleh pribadi maupun asing ini dapat merugikan bangsa. Bila deviden yang dulunya dihasilkan BUMN sebagian besar langsung masuk kas negara, dengan beralihnya kepemilikan aset, secara otomatis pemerintah hanya akan mendapat pemasukan dari pajak. Padahal nilai nominal yang diperoleh dari pajak masih terlalu kecil, jika dibandingkan dengan pemasukan BUMN saat masih di bawah kendali pemerintah sendiri. Tindakan privatisasi aset negara ini masih banyak dilakukan hingga saat ini, karena longgarnya aturan di bidang tersebut. Pemilikan swasta atas aset negara tidak hanya dilakukan terhadap BUMN maupun perusahaan-perusahaan milik pemerintah melalui privatisasi, tetapi juga pemilikan oleh swasta terhadap aset negara oleh pejabat negara, melalui pengalihan aset negara menjadi milik pribadi oleh mantan pejabat maupun pihak ketiga. Kendala lain yang dihadapi kementerian dalam pengelolaan aset terkait kepemilikan antara lain masalah sertifikasi kepemilikan dan gugatan hukum atas aset

1.2 Pemetaan Potensi Investasi

Potensi pariwisata di Indonesia sangat besar mengingat Indonesia yang terdiri dari puluhan ribu pulau yang terpisah, memiliki keanekaragaman hayati yang berlimpah dan dikelilingi oleh dua benua menyebabkan pengaruh budaya yang cukup menambah kekayaan budaya nusantara disamping budaya asli dari penduduk yang tidak dipengaruhi oleh budaya luar. Kecenderungan pariwisata yang paling diminati oleh wisatawan

ke Indonesia adalah keindahan alam, keanekaragaman hayati dan keanekaragaman budaya Indonesia.

a. Potensi alam yang ada di Indonesia meliputi flora dan fauna yang sangat unik seperti Komodo, bunga bangkai, dan jenis lainnya seperti anggrek_____ yang sangat langka. Bentang alam di suatu daerah dapat dicari wisatawan seperti Raja Ampat, Bunaken, Pulau badar dan lainnya.

b. Investasi Asing dan Daya Saing Indonesia

- Pembinaan Institusi dan Infrastruktur

Indonesia dengan segala kekayaan alam dan keanekaragaman hayati didalamnya merupakan daya tarik investor yang ingin berinvestasi di Indonesia. Dalam buku Indonesia tahun 2030 FEB UI tahun 2021. Menyebutkan bahwa kegagalan korupsi dan etika buruk badan usaha merupakan citra buruk investasi di Indonesia. Kasus Pelabuhan Kalibaru (Pelindo II), dalam kerangka publik private parthership (PPP) memilih investor dan menjaga kepercayaan adalah hal terpenting dan badan usaha yang ditunjukkan harus menjalankan proses monitoring dan evaluasi yang ketat dan berskala. Syarat mempertahankan kredibilitas pada domain publik adalah transparansi dan akuntabilitas. Tanpa kedua hal tersebut, maka kredibilitas hanya akan menjadi formalitas tanpa bentuk yang jelas. Kegagalan Indonesia pada variabel – variabel penentu daya saing membuat perspektif jangka Panjang investor terhadap Indonesia menjadi lebih buruk, sesuatu yang tentunya tidak diharapkan.

- Pembinaan Institusi Ketenagakerjaan

Hasil analisis Bank Dunia dalam Laporan Ketenagakerjaan di Indonesia (Bank Dunia, 2010) memberikan berbagai dimensi permasalahan

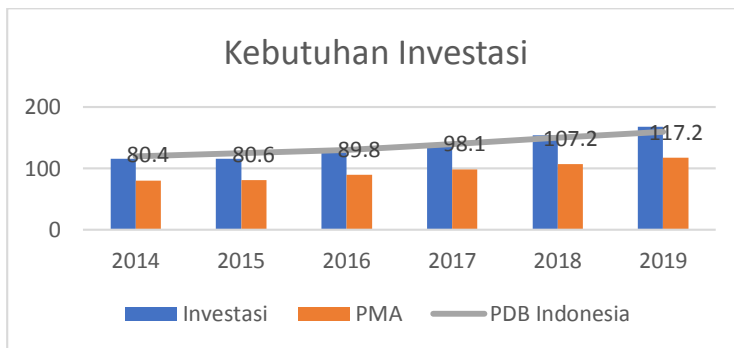
ketenagakerjaan di Indonesia, antara lain : (i) Indonesia belum menciptakan pekerjaan yang baik dalam jumlah yang memadai agar para pekerja dapat merasakan sepenuhnya manfaat pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, (ii) peraturan tenaga kerja yang kaku telah menghambat penciptaan lapangan kerja dan gagal memberikan perlindungan bagi pekerja yang paling rentan, (iii) upaya reformasi ketenagakerjaan telah menemui kebuntuan dan menghambat kemampuan Indonesia untuk mempersiapkan diri dalam menghadapi tantangan masa depan. Permasalahan ketenagakerjaan tersebut tentunya akan menyulitkan Indonesia untuk mencapai tujuan bersama di tingkat internasional yang telah disepakati dalam Deklarasi Millenium yang dikenal sebagai Sasaran Pembangunan Millenium (Millenium Development Goals/MDGs), yaitu menanggulangi kemiskinan dan kelaparan (Bappenas – UNDP, 2008).

- **Perkembangan dan Proyeksi Kebutuhan Investasi**

Dengan perkembangan perekonomian global yang semakin terbuka, kepuasan investasi, terutama terkait produksi barang dan jasa di suatu negara. Ditentukan salah satunya dari ketersediaan akses pasar terhadap produksi barang dan jasa tersebut. Dengan demikian, selain memperhatikan factor – factor penunjang investasi sebagaimana telah dibahas pada sub – sub sebelumnya, pemerintah juga perlu mengakselerasi perundingan Kerjasama Internasional. Kerjasama perdagangan memberi manfaat tidak hanya dari peningkatan kinerja ekspor namun juga dari peningkat investasi. LPEM FEB UI melakukan proyeksi kebutuhan investasi dengan menggunakan nilai ICOR sebesar 5. 12 (Bappenas, 2015). Kebutuhan investasi terus meningkat sejalan dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi. Peningkatan

tersebut diperkirakan hampir mencapai 170 juta USD pada tahun 2019 dari nilai investasi pada tahun 2014 sekitar 115,9 juta USD.

Sumber kebutuhan investasi terkait Kerjasama perdagangan di dominasi oleh investasi penanaman modal asing (PMA) (gambar tabel). Secara historis terdapat 4 sumber utama investasi PMA yang ke depan semakin penting dalam menentukan peta atau struktur perekonomian dan kerjasama perdagangan dunia, yaitu Jepang, China, Amerika Serikat (AS) dan Uni Eropa. Kebutuhan investasi dari negara – negara tersebut diproyeksikan semakin meningkat. Oleh sebab itu, peta Kerjasama perdagangan Indonesia ke depan utamanya akan terjalin antara negara – negara tersebut gambar 1.2.



Gambar 1.2. Kebutuhan Investasi

Sumber : Hasil Estinasi LPEM FEB UT. 2015)

- **Pemilihan Negara Non Tradisional**

Untuk mencapai target dan proyeksi investasi sebagaimana telah disampaikan sebelumnya, maka pemilihan negara mitra non tradisional menjadi penting untuk dilakukan. Pemetaan ini dilakukan dengan pendekatan gravity equation dengan memasukan variabel – variabel nilai PDB riil perkapita, populasi, dan market

potensial (yaitu, rasio antara PDB riil dengan geographic distance). Data GDP dan populasi diperoleh World Bank dengan mengambil periode tahun 2013 berdasarkan kelengkapan data. Sedangkan data distance diperoleh dari CEPII.

Selanjutnya adalah memilih negara mitra potensial dari masing – masing regional. Pembagian regional dilakukan berdasarkan klasifikasi International Telecommunication Union. Negara – negara dikelompokkan ke dalam 7 regional, yaitu Afrika, Timur Tengah, Asia dan Pasifik, CIS, Eropa, Amerika Utara, dan Amerika Selatan/Latin. Olehnya karena sedikitnya anggota regional Amerika Utara, maka regional Amerika Utara dan Selatan/Latin akan disatukan. Kemudian, dari masing – masing regional tersebut akan dipilih 5 negara mitra potensial. Hasil pemilihan 5 negara mitra potensial dari masing – masing regional disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 1.1.Negara Mitra Potensial Untuk Setiap Regional

No.	Regional					
	Afrika	Timur Tengah	Asia dan Pasifik	CIS	Eropa	Amerika Utara dan Selatan/Latin
1	Afrika Selatan	Arab Saudi	Australia	Kazakhstan	Jerman	Kanada
2	Nigeria	Uni Emirat Arab	Hongkong SAR, China	Belarus	Inggris	Meksiko
3	Angola	Qatar	Republik Islam Iran	Ukraina	Perancis	Chile
4	Kamerun	Kuwait	Salendia Baru	Azerbaijan	Itali	Argentina
5	Cote d'Ivoire	Aljazair	Macao SAR, China	Uzbekistan	Spanyol	Brazil

(Sumber : Hasil estimasi LPM FEB UI 2015)

Selain per regional, dipilih pula 10 negara dari seluruh dunia yang berpotensi menjadi negara mitra negara berdasarkan indikator yang sama. Negara yang terpilih adalah Jerman, Inggris, Perancis, Itali, Kanada, Spanyol, Australia, Rusia, Meksiko, dan Turki. Kebanyakan adalah negara yang berasal dari Eropa, khususnya yang termasuk dalam Uni Eropa.

Kerangka kebijakan yang solid merupakan hal yang sangat penting. Prinsip dalam penyusunan kerangka kebijakan pemerintah yang baik dan benar adalah kredibilitas, fleksibilitas dan legitimasi politik. Peraturan dapat memunculkan kredibilitas jika peraturan tersebut merupakan sebuah peraturan yang sudah dikenal luas dan dipahami oleh masyarakat. Adanya kredibilitas menyebabkan instrument kebijakan yang diperlukan oleh otoritas ekonomi dapat dengan mudah dilakukan untuk mengatasi gejolak ekonomi. Kredibilitas menjadi lebih baik dengan adanya kerangka kerja yang transparan dan accountable, yang pada akhirnya dapat memperkuat legitimasi politik.

Kebijakan yang baik dapat dihasilkan apabila pembuat kebijakan dan institusi pembuat kebijakan mempunyai kemampuan untuk secara cepat bereaksi terhadap gejolak yang tidak terduga. Kebijakan yang bersifat full discretionary berpotensi menyebabkan luntarnya kepercayaan publik terhadap pemerintah.

c. Investasi Kepariwisata

Investasi merupakan penanaman modal baik dari investor dalam negeri maupun luar negeri. Banyak faktor yang mempengaruhi perkembangan investasi keparawisataan antaralain :

1. Kebijakan investasi
2. Penyempurnaan peraturan – peraturan dan regulasi
3. Penyusunan masterplan investasi
4. Pengembangan sistem masterplan investasi
5. Pelayanan one – roof system dan on stop shop
6. Pengembangan partnership

Tujuan investasi adalah mendorong berkembangnya potensi – potensi pariwisata disuatu daerah, baik dari sisi infrastruktur atau fasilitas – fasilitas lainnya seperti sarana pariwisata dan destinasi wisata (Nurhayadi. 2014).

- d. Pengaruh COVID – 19 terhadap pariwisata dan investasi pariwisata

Dalam webinar outlook pariwisata 2021 Indonesia disebutkan bahwa sepanjang januari – September 2020 jumlah kunjungan wisman ke Indonesia hanya 3,56 juta dimana angka ini turun 70,57% dibandingkan sebelumnya COVID – 19 dan varian – varian yang mengancam seluruh negara didunia akan sangat menekan pertumbuhan pemulihan pariwisata di Indonesia. Dengan demikian sudah pasti investor akan lebih sulit berinvestasi mengingat wisatawan belum dapat hadir ke daerah tujuan wisata akibat pembatasan penerbangan dan prosedur PROKES yang berat/karantina. Investor hanya bergerak terbatas menyelamatkan aset – aset dan karyawan dengan melakukan perawatan seminimalnya dan discon bagi wisatawan lokal sebanyak – banyaknya

1.3 Pembangunan Infrastruktur

Infrastruktur adalah aspek penting untuk kemajuan pariwisata dan pencapaian pembangunan, baik dalam bidang sosial maupun dalam bidang ekonomi. Peranan infrastruktur dapat di katakan sebagai media antara lingkungan sebagai suatu elemen

dasar dengan sistem ekonomi dan sosial masyarakat. Selain 25 itu, peranan infrastruktur juga merupakan elemen pendukung kegiatan perkotaan, dan pada obyek wisata. Prasarana perlu disediakan dalam obyek wisata karena prasarana merupakan kebutuhan dasar (basic needs) dan prasarana dapat menggerakkan pertumbuhan ekonomi. Pengembangan sektor pariwisata sangat terkait dan bergantung pada perkembangan infrastruktur yang tersedia. Peran infrastruktur menjadi sangat penting karena dengan pengembangan infrastruktur dan sistem infrastruktur yang tersedia, akan dapat mendorong perkembangan sektor pariwisata. Suwanto (dalam Hamid dan Endang N,P. 2016: 3), berpendapat “sarana wisata merupakan kelengkapan daerah tujuan wisata yang diperlukan untuk melayani kebutuhan wisatawan dalam menikmati perjalanan wisatanya”. Sedangkan prasarana wisata adalah sumber daya alam dan sumber daya buatan manusia yang mutlak dibutuhkan oleh wisatawan dalam perjalanannya di daerah tujuan wisata, seperti jalan, listrik, air, telekomunikasi, terminal, jembatan, dan lain sebagainya”. J’afar M. (dalam Suryawardana dan Triyani, 2015: 84), “menyatakan bahwa, infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan jangka pendek menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi dan jangka menengah dan panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait”. Infrastruktur sepertinya menjadi jawaban dari kebutuhan negara- negara yang ingin mendorong pertumbuhan pariwisata, ekonomi, dengan membantu penanggulangan kemiskinan, meningkatkan kualitas hidup, 26 mendukung tumbuhnya pusat ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang dan jasa serta merendahkan biaya aktifitas investor dalam dan luarnegeri.

Ada empat alasan pokok yang dapat dikemukakan tentang pentingnya pembangunan infrastruktur. 1. Pembangunan infrastruktur mampu menyediakan lapangan pekerja. Hal ini

merupakan salah satu nilai penting dan langkah ke arah terciptanya rakyat dan negara adil dan makmur. 27 2. Pembangunan infrastruktur dasar, infrastruktur teknologi, dan infrastruktur sains secara langsung akan mempengaruhi iklim investasi. Pertumbuhan kapital dan aliran investasi sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur pendukung baik pada zona kapet, kawasan industri, pelabuhan. 3. Infrastruktur akan sangat mempengaruhi bahkan menentukan integrasi sosial-ekonomi rakyat satu daerah dengan daerah lainnya. 4. Pembangunan infrastruktur akan membuka isolasi fisik dan nonfisik di sejumlah wilayah. Menurut Vaughn and Pollard (dalam Suryawardana dan Triyani, 2015: 84), “menyatakan infrastruktur secara umum meliputi jalan, jembatan, air dan sistem pembuangan, bandar udara, pelabuhan, bangunan umum, dan juga termasuk sekolah-sekolah, fasilitas kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, kebakaran, tempat pembuangan sampah, dan telekomunikasi”

1.3.1. Infrastruktur Pendukung Kepariwisata

Infrastruktur jalan merupakan alat untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya di perkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan atau wilayahobyek wisata. Melalui proyek, sektor infrastruktur dapat menciptakan lapangan kerja yang menyerap banyak tenaga kerja. Selain itu, infrastruktur merupakan pilar menentukan kelancaran arus barang, jasa, manusia, uang dan informasi dari satu zona pasar ke zona pasar lainnya. Kondisi ini akan memungkinkan harga barang dan jasa akan lebih murah sehingga bisa dibeli oleh sebagian besar rakyat Indonesia yang penghasilannya masih rendah. Jadi, perputaran barang, jasa, manusia, uang dan informasi turut menentukan pergerakan harga di pasar, dengan kata lain, bahwa infrastruktur jalan menetralsir harga barang dan jasa antar daerah (antar kota dan kampungkampung)

Menurut Ikhsantono (dalam Suryawardana dan Triyani 2009: 88) "Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga menimbulkan adanya transaksi". Manfaat jalan terhadap transportasi menyediakan berbagai kemudahan, diantaranya: 1. Pelayanan untuk perorangan atau kelompok. 2. Pertukaran atau penyampaian informasi. 3. Perjalanan untuk bersantai. 28 4. Memendekkan jarak. 5. Memencarkan penduduk. Di samping itu ada manfaat lainnya yaitu manfaat politis yaitu: 1. Pengangkutan menciptakan persatuan dan kesatuan yang semakin kuat dan meniadakan isolasi. 2. Pengangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan merata pada setiap bagian wilayah suatu negara. 3. Keamanan negara terhadap serangan dari luar negeri yang tidak dikehendaki mungkin sekali tergantung pada pengangkutan yang efisien yang memudahkan mobilitas segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional, serta serta memungkinkan perpindahan pasukan-pasukan perang selama masa perang. 4. Sistem pengangkutan yang mungkin efisien memungkinkan negara memindahkan dan pengangkut penduduk dari daerah yang mengalami bencana ke tempat yang lebih aman. Dalam Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 (dalam Syumanjaya 2003:72) tentang jalan, dijelaskan bahwa peran infrastruktur jalan adalah sebagai bagian prasarana transportasi yang mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Selain itu, jalan sebagai prasarana bagi distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi bagi kehidupan masyarakat, bangsa, dan Negara

1.3.2 Infrastruktur Hotel

Hotel memiliki peranan penting bagi pembangunan Negara yakni meningkatkan ekonomi rakyat, menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat, membantu usaha pendidikan dan pelatihan, meningkatkan devisa negara, meningkatkan pendapatan daerah. Dalam mengembangkan industri pariwisata, hotel merupakan salah satu sarana pokok dalam menyediakan penginapan, hotel memiliki pengertian yang berbeda bagi setiap orang. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Mengemukakan bahwa hotel adalah bangunan berkamar banyak yang disewakan sebagai tempat menginap dan makan orang yang sedang dalam perjalanan. Menurut Wahab (2003), (dalam Windriyaningrum, 2013: 26) peran hotel dalam industri pariwisata adalah: 1. Seseorang yang sedang melakukan perjalanan atau sedang berwisata tidak akan lepas dari kebutuhan dalam hidup yang paling pokok, yaitu makan dan tidur. Hotel menyediakan jasa penginapan, makan, dan minum serta jasa lainnya yang dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan hidup para wisatawan. 2. Hotel menggantikan fungsi rumah "di luar rumah" (away home from home) bagi para wisatawan atau pelaku perjalanan, dengan usaha memberikan: a. Rasa aman (secure). b. Rasa kenyamanan yang menyenangkan (comfort). c. Kesendirian (privacy). 3. Hotel sebagaimana rumah adalah tempat awal atau basis seseorang dalam merencanakan dan melaksanakan kegiatan kehidupan sehari-hari, seperti bekerja, bersantai, hidup bermasyarakat, berolahraga dan kegiatan lain-lain. Untuk memenuhi kebutuhan ini hotel menyediakan fasilitas serta sarana yang diperlukan seperti televisi, telepon, lobby, aula, komputer, dan lain-lain. Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa di dalamnya terdapat beberapa unsur pokok yang terkandung dalam pengertian hotel sebagai akomodasi komersial yaitu: 1. Hotel merupakan suatu bangunan, lembaga, perusahaan, atau badan usaha akomodasi. 2.

Hotel menyediakan fasilitas pelayanan jasa berupa penginapan, pelayanan makanan, dan minuman serta jasa-jasa yang lain. 3. Hotel merupakan fasilitas pelayanan jasa yang terbuka untuk umum dalam melakukan perjalanan. 4. Suatu usaha yang dikelola secara komers. Hotel bukan merupakan suatu obyek pariwisata melainkan merupakan salah satu sarana dalam bidang kepariwisataan untuk menunjang obyek wisata, maka dalam hal ini hotel perlu mengadakan kegiatan bersama dengan tempat-tempat 31 rekreasi, hiburan, agen perjalanan dan lain-lain, untuk mempromosikan sesuatu yang unik dari objek wisata yang ada disuatu daerah. Jasa yang dapat ditawarkan oleh bidang perhotelan ini adalah: 1. Khusus dalam bidang perhotelan 2. (Safety box) untuk keamanan harta benda bawaan konsumen. 3. Urusan makanan, menyediakan kafetaria, restoran. 4. Bidang rekreasi, hiburan band, menjual karcis tempat rekreasi, buku petunjuk. 5. Bidang olahraga, kolam renang, ruang fitness. 6. Bidang komunikasi/bisnis :telepon, fax, foto copy

1.4. Penutup

Kurangnya infrastruktur yang layak di Indonesia adalah masalah yang berkelanjutan, bukan hanya karena hal ini sangat meningkatkan biaya-biaya logistik sehingga membuat iklim investasi kurang menarik namun juga mengurangi kelancaran perjalanan untuk pariwisata. Infrastruktur di Bali luar biasa dan di Jakarta cukup layak (kecuali untuk kemacetan lalu lintas yang sangat besar) namun di luar Bali dan Jakarta kebanyakan infrastruktur di negara ini kurang layak, terutama di wilayah Timur Indonesia karena kurangnya bandara, pelabuhan, jalan, dan hotel. Kurangnya konektivitas di dalam dan antar pulau berarti ada sejumlah besar wilayah di Indonesia dengan potensi pariwisata yang tidak bisa didatangi dengan mudah. Selain infrastruktur, pendidikan juga menjadi halangan. Meskipun di Pulau Bali dan hotel-hotel mewah di Jakarta kebanyakan penduduk asli yang bekerja di sektor pariwisata cukup fasih

berbahasa Inggris (dan bahkan bahasa-bahasa asing lainnya), di wilayah-wilayah yang lebih terpencil penduduk asli kesulitan untuk berkomunikasi dengan para turis. Oleh karena itu, fokus pada mempelajari Bahasa Inggris akan membantu mengatasi keadaan ini. Halangan bahasa ini adalah alasan mengapa sejumlah warga Singapura lebih memilih Malaysia ketimbang Indonesia sebagai tempat tujuan wisata mereka. Kebanyakan turis asing yang datang ke Indonesia berasal dari Singapura, diikuti oleh Malaysia dan Australia.

Investor Asing Di Industri Pariwisata

2.1. Pendahuluan

Dalam rangka untuk lebih mempercepat peningkatan dan perluasan kegiatan ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, maka diperlukan langkah-langkah untuk lebih mengembangkan iklim usaha yang semakin mantap agar lebih menjamin kelangsungan penanaman modal asing. Untuk memenuhi maksud tersebut, dipandang perlu diatur tentang ketentuan kepemilikan saham dalam perusahaan yang didirikan dalam rangka penanaman modal asing sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah yang berlaku saat itu.

Persetujuan penanaman modal asing diberikan dalam rangka mendirikan perusahaan penanaman modal asing yang berbentuk Perseroan Terbatas menurut Hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia. Penanaman modal asing dapat dilakukan dalam bentuk patungan antara modal asing dengan modal yang dimiliki warga negara Indonesia dan atau badan hukum Indonesia; atau langsung dalam arti seluruh modalnya dimiliki oleh warga negara dan/atau badan hukum asing. Sedangkan jumlah modal yang ditanamkan dalam rangka penanaman modal asing ditetapkan sesuai dengan kelayakan ekonomi kegiatan usahanya.

Perusahaan yang didirikan dalam rangka penanaman modal asing diberikan izin usaha untuk jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun terhitung sejak perusahaan berproduksi komersial.

Izin usaha dapat diperbarui oleh Menteri Negara Penggerak Dana Investasi/Ketua Badan Koordinasi Penanaman Modal, apabila masih tetap menjalankan usahanya yang bermanfaat bagi perekonomian dan pembangunan nasional.

Kegiatan usaha perusahaan dalam rangka penanaman modal asing dapat berlokasi di seluruh wilayah Republik Indonesia. Bagi daerah yang telah ada Kawasan Berikat atau Kawasan Industri, lokasi kegiatan perusahaan diutamakan berada di dalam kawasan tersebut. Perusahaan dapat melakukan kegiatan usaha yang tergolong penting bagi negara dan menguasai hajat hidup rakyat banyak yaitu pelabuhan, produksi dan transmisi serta distribusi tenaga listrik untuk umum, telekomunikasi, pelayaran, penerbangan, air minum, kereta api umum, pembangkitan tenaga atom dan mass media.

Saham peserta Indonesia dalam perusahaan yang didirikan sekurang-kurangnya 5% (lima perseratus) dari seluruh modal yang disetor perusahaan pada waktu pendirian. Penjualan saham perusahaan dapat dilakukan kepada warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia yang modal sahamnya dimiliki warga negara Indonesia melalui pemilikan langsung sesuai kesepakatan para pihak dan/atau pasar modal dalam negeri. Perusahaan yang didirikan dalam jangka waktu paling lama lima belas tahun sejak berproduksi komersial menjual sebagian sahamnya kepada warga negara Indonesia dan /atau badan hukum Indonesia melalui pemilikan langsung atau melalui pasar modal dalam negeri.

Disamping melakukan penambahan modal saham dalam perusahaan sendiri, Perusahaan yang didirikan dalam rangka penanaman modal asing yang telah berproduksi komersial dapat

pula mendirikan perusahaan baru dan/atau membeli saham perusahaan yang didirikan dalam rangka penanaman modal dalam negeri, dan/atau perusahaan yang didirikan bukan dalam rangka penanaman modal asing ataupun penanaman modal dalam negeri yang telah berdiri, baik yang telah atau belum memproduksi komersial melalui pasar modal dalam negeri. Saham dapat juga dibeli oleh perusahaan yang didirikan melalui pemilikan langsung sesuai kesepakatan para pihak. Pembelian saham perusahaan dapat dilakukan, sepanjang bidang usaha perusahaan tersebut tetap terbuka bagi penanaman modal asing. Pembelian saham tidak mengubah status Perusahaan.

Badan hukum asing dapat membeli saham perusahaan baik yang didirikan dalam rangka penanaman modal asing, yang didirikan dalam rangka penanaman modal dalam negeri, maupun perusahaan yang didirikan bukan dalam rangka penanaman modal asing ataupun penanaman modal dalam negeri yang belum atau telah memproduksi komersial. Pembelian saham perusahaan yang didirikan baik dalam rangka penanaman modal dalam negeri maupun bukan dalam rangka penanaman modal asing ataupun modal dalam negeri hanya dapat dilakukan apabila bidang usahanya pada saat pembelian saham tersebut bagi penanaman modal asing. Pembelian saham Perusahaan dilakukan melalui pemilikan langsung dan/atau pasar modal dalam negeri. Pemilikan langsung oleh badan hukum asing hanya dapat dilakukan dalam upaya penyelamatan dan penyehatan perusahaan. Pembelian saham tidak mengubah status perusahaan.

2.2. Dasar hukum dan Syarat Investasi di Indonesia

Terwujudnya masyarakat adil dan makmur yang berasaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 penting direalisasikannya pembangunan ekonomi nasional yang berkelanjutan sesuai demokrasi ekonomi dalam pencapaian tujuan bernegara. Tertuang pada Ketetapan

Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor XVI/MPR/1998 tentang Politik Ekonomi dalam rangka Demokrasi Ekonomi, kebijakan penanaman modal harusnya berdasar pada ekonomi kerakyatan dengan keterlibatan pengembangan bagi usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi.

Percepatan pembangunan ekonomi nasional sebagai perwujudan kedaulatan politik dan ekonomi Indonesia perlu peningkatan penanaman modal dalam pengelolaan potensi ekonomi sebagai kekuatan ekonomi riil dengan memanfaatkan modal dari dalam negeri maupun dari luar negeri. Adanya perubahan perekonomian global serta keterlibatan Indonesia pada beberapa kerja sama internasional maka dipandang penting diciptakan iklim penanaman modal yang kondusif, promotif, adanya kepastian hukum, keadilan, dan efisien dan tidak mengesampingkan kepentingan ekonomi nasional.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri diubah dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri perlu diganti karena tidak sesuai lagi dengan kebutuhan percepatan perkembangan perekonomian dan pembangunan hukum nasional, khususnya di bidang penanaman modal. Berdasarkan pertimbangan yang matang DPR dan Presiden Republik Indonesia membentuk Undang-Undang tentang Penanaman Modal yaitu Undang Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal

Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) meyakinkan bahwa konsep aturan turunan Undan-Undang Cipta Kerja tidak akan berdampak pada aliran investasi yang masuk ke Indonesia. Pemerintah tengah menyusun dan mengumpulkan masukan dari masyarakat terkait aturan turunan Undang-Undang (UU) 11/2020 tentang Cipta Kerja yang membahas bidang usaha penanaman modal. Investasi asing hanya dapat melakukan kegiatan usaha pada usaha besar dengan nilai investasi di atas Rp10 miliar. Batasan nilai investasi ini belum termasuk tanah dan bangunan tempat usaha. Persyaratan nilai investasi minimum bagi PMA (Penanaman Modal Asing) termasuk skala besar yang sudah diberlakukan sesuai batasan UU 20/2008. PMA merupakan usaha skala besar harus dalam bentuk perseroan terbatas berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di dalam wilayah Indonesia, kecuali ditentukan lain oleh Undang-undang. Sementara itu, persyaratan ini tidak berlaku bagi penanaman modal asing di kawasan ekonomi khusus pada bidang usaha rintisan berbasis teknologi. Penanam modal asing ini dapat melakukan investasi dengan nilai investasi yang sama atau kurang dari Rp10 miliar. Bidang usaha yang terbuka terdiri dari bidang usaha prioritas, bidang usaha yang dialokasikan atau kemitraan dengan koperasi dan UMKM, serta bidang usaha dengan persyaratan tertentu. Bidang usaha prioritas merupakan bidang usaha yang memenuhi beberapa kriteria, yaitu program atau proyek strategis nasional, padat modal, padat karya, teknologi tinggi, industri pionir, orientasi ekspor/substitusi impor, dan/atau orientasi dalam kegiatan penelitian, pengembangan, dan inovasi.

2.3. Dampak Positif dan Negatif Investasi di Indonesia

Investasi asing di satu sisi membawa keuntungan, sisi lain bias sebagai ancaman bagi pengusaha domestik. Wakil Ketua Komite Tetap Pengembangan Infrastruktur Kamar Dagang dan Industri Indonesia, Dandung Sri Harninto menilai bahwa

keuntungan adanya investasi asing membuat pembangunan infrastruktur tetap berjalan di tengah keterbatasan anggaran APBN atau APBD. Modal asing ini bisa menggerakkan usaha sekaligus menambah pundi pajak negara dari aktivitas ekonomi yang dilakukan pengusaha.

Kehadiran investasi asing juga membuka peluang hadirnya teknologi baru dari luar negeri. Dinformasikan pula bahwa masih banyak perusahaan berbasis teknologi besar yang memang berminat menanamkan modalnya di Indonesia.

Dampak positif penanaman modal asing bagi perekonomian Indonesia adalah

1. Masuknya modal baru untuk pembangunan
2. Menambah devisa negara
3. Berdirinya perusahaan-perusahaan baru sehingga adanya pemasukan bagi negara berupa pajak penghasilan
4. Penyerapan tenaga kerja
5. Berpengalaman di bidang teknologi
6. Manajemen yang semakin baik
7. Berpengalaman dalam perdagangan internasional (eksport-impor)
8. Menciptakan permintaan produk dalam negeri sebagai bahan baku

Kehadiran investasi asing sebenarnya bisa menjadi ancaman bagi pengusaha domestik. Lantaran dalam proyek investasi tidak sedikit pembangunan dilakukan dengan membawa produk asal negara investor. Investor yang masuk ini mensyaratkan menggunakan produk mereka sendiri, akibatnya produk dalam negeri tidak dipakai dan pengusaha dalam negeri tidak memiliki pasarnya di negeri sendiri. Untuk menghindari kondisi seperti

itu, maka Pemerintah mewajibkan proyek yang didanai APBN atau APBD tetap menggunakan produk dalam negeri. Dalam aturan yang ada, pemerintah tidak mewajibkan pemenang tender proyek pembangunan yang didanai negara, menggunakan produk dalam negeri. Regulasi hanya sekedar menyarankan menggunakan produk milik pengusaha Indonesia. Mengingat aturan yang tidak mewajibkan, melainkan hanya disarankan, maka para kontraktor akan mencari harga termurah. Jadi kepentingan jangka panjangnya tidak tercapai. Semoga dampak buruk investasi bisa diselesaikan. Agar masuknya investasi tidak mengganggu industri dalam negeri.

Dampak Negatif yang sering muncul dalam aktivitas investor di Indonesia adalah:

1. Praktik eksploitasi berlebihan oleh perusahaan asing yang notabene berasal dari negara maju terhadap negara host country yang merupakan negara berkembang dan terbelakang.
2. Perusahaan asing yang dikelola oleh pihak asing, maka kebijakan manajemennya sesuai dengan operasional perusahaan asing tersebut.
3. Manajemen keuangan perusahaan asing bersifat tertutup, sehingga perusahaan tidak dapat diketahui kondisi sehat atau tidak sehat.
4. Asing mengelola sumber daya alam dengan hak dan kewajiban yang telah diatur undang-undang, memberikan dampak lingkungan dan sosial disekitar perusahaan baru yang akan dibangun.
5. Antara bagi hasil atau Product Sharing tidak sebanding dengan kerusakan yang terjadi dan kerusakan harus ditanggung oleh pemerintah maupun masyarakat itu sendiri.

6. Adanya diskriminasi pendapatan antara pegawai lokal dengan pegawai asing.
7. Pasar lokal akan dikuasai oleh perusahaan asing, sehingga persaingan produk dalam negeri dikhawatirkan tidak mampu bersaing dengan produk asing dan akan kehilangan pasar lokal.
8. Keberadaan perusahaan asing akan mempengaruhi pula pada budaya bangsa lokal, sebab mereka akan menerapkan budaya asing tersebut untuk bersosialisasi dengan masyarakat lokal, dan pada umumnya **masyarakat lokal menilai bahwa budaya asing lebih baik dan lebih menarik daripada budaya lokal, sehingga secara perlahan budaya lokal akan tergeser dengan budaya asing.**
9. **Banyak asset strategis Indonesia yang diambil perusahaan asing.**

2.4. Kendala yang dihadapi berinvestasi di Indonesia

Permasalahan yang dihadapi untuk meningkatkan investasi:

1. belum optimalnya pelaksanaan harmonisasi pusat dan daerah.
2. Kedua, kualitas infrastruktur yang kurang memadai.
3. Ketiga, masih cukup panjangnya perizinan investasi sehingga masih tingginya biaya perizinan investasi dibandingkan dengan negara-negara kompetitor.
4. Keempat, belum tercukupinya pasokan energi yang dibutuhkan untuk kegiatan industri.
5. Kelima masih cukup banyak peraturan daerah yang menghambat iklim investasi.
6. Keenam, masih terkonsentrasinya sebaran investasi di Pulau Jawa, dan belum optimalnya pelaksanaan alih teknologi.

Sedangkan menurut Ekonom Samuel Sekuritas Lana Soelistianingsih, masih ada kendala yang menjadi penghambat dimanadi Indonesia, dimana faktor utama yang masih menghambat masuknya investasi di Indonesia adalah soal kurangnya kepastian hukum. Pihak pengusaha dan swasta belum merasakan sekali komitmen pemerintah dalam menciptakan kepastian hukum berinvestasi, oleh karena itu pemerintah harus melakukan perbaikan. Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) mencatat, realisasi penanaman modal dalam negeri (PMDN) selama Januari – Juni 2019, tumbuh sebesar 16,4 persen secara tahunan, lebih besar dibanding realisasi penanaman modal asing (PMA) yang tumbuh sebesar 4 persen. Sektor usaha dengan nilai realisasi terbesar di antaranya transportasi, gudang dan telekomunikasi mencapai Rp 71,8 triliun; sementara sektor listrik, gas dan air mencapai Rp 56,8 triliun, konstruksi sebesar Rp 32 triliun , industri makanan sebesar Rp 31,9 triliun, serta perumahan, kawasan industri dan perkantoran sebesar Rp 31 triliun.

2.5. Investasi Kepariwisata di Bali

Investasi adalah salah satu aspek yang memiliki peran besar dalam pembangunan nasional. Semakin tinggi angka investasi, semakin tinggi pula pembangunan maupun pertumbuhan ekonomi yang akan dicapai. Salah satu faktor yang menarik investor adalah sumber daya alam Indonesia yang berlimpah seperti gas alam, minyak, hasil tambang, dan lainnya. Namun sebelum melakukan investasi di Indonesia, para investor harus mengetahui terlebih dahulu segala penjelasan, kualifikasi, tata-cara, maupun persyaratan yang perlu dipenuhi investor untuk berinvestasi di Indonesia. Investasi atau penanaman modal mempunyai pengertian yang luas, yaitu aktivitas untuk menhhasilkan keuntungan di masa depan. Menurut Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang No 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, mendefinisikan penanaman modal sebagai segala bentuk

kegiatan menanam modal, baik oleh penanam modal dalam negeri maupun penanam modal asing untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia. Investasi atau penanaman modal terbagi dua yaitu Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) dan Penanaman Modal Asing (PMA). Penanaman Modal Dalam Negeri merupakan aktivitas menanam modal di Indonesia yang memanfaatkan modal dalam negeri sepenuhnya dan dilakukan dengan penanam modal dalam negeri. Sedangkan Penanaman Modal Asing yaitu aktivitas investasi di Indonesia yang pelakunya oleh penanam modal asing, baik yang menggunakan modal luar negeri sepenuhnya maupun yang berkolaborasi dengan modal dalam negeri.

Potensi yang dimiliki Indonesia yang terakhir adalah usaha pemerintah untuk peningkatan iklim investasi diantaranya dengan memudahkan perizinan investasi. Hal tersebut didukung oleh sistem Online Single Submission atau yang dikenal sebagai OSS yang membuat perizinan investasi menjadi lebih mudah, cepat, dan praktis. Tujuan Dari Investasi Meskipun UU 25/2007 membedakan penanaman modal menjadi dua yaitu Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) dan Penanaman Modal Asing (PMA), namun keduanya memiliki tujuan yang sama. Pasal 3 ayat (2) UU 25/2007 menyebutkan bahwa tujuan dari investasi ialah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, menciptakan lapangan kerja, meningkatkan pembangunan ekonomi berkelanjutan, meningkatkan daya saing dunia usaha nasional, meningkatkan kapasitas dan kemampuan teknologi nasional, mendorong pengembangan ekonomi kerakyatan, mengolah ekonomi potensial, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Investasi juga ditujukan untuk kesejahteraan masyarakat Indonesia. Dapat dilihat dari Pasal 10 UU 25/2007 bahwa setiap investor harus mengutamakan tenaga kerja Indonesia. Perusahaan yang mempekerjakan tenaga kerja asing pada perusahaannya, harus melakukan pelatihan dan transfer teknologi kepada tenaga kerja warga negara Indonesia. Dari

pasal tersebut dijabarkan jelas bahwa investor asing pada dasarnya harus mengutamakan tenaga kerja warga negara Indonesia, sebab keberadaan investasi dalam negeri ataupun investasi luar negeri mampu menekan angka pengangguran serta meningkatkan kompetensi tenaga kerja Indonesia.

Hal mutlak bagi Investor sebelum berinvestasi di Indonesia adalah penanaman modal asing, investasi harus dilakukan dalam bentuk perseroan terbatas (PT) yang didirikan di wilayah Republik Indonesia yang memanfaatkan modal asing atau dengan joint venture dengan penanam modal dalam negeri. Syarat Modal investasi PT PMA yaitu minimal Rp. 10 miliar dengan besaran modal disetor minimal Rp 2,5 miliar. Pemegang saham harus mempunyai saham sekurang-kurangnya Rp10 juta. Indikator penting lainnya adalah pemilihan jenis bidang usaha. Karena ada jenis bidang usaha yang tidak diperkenankan bagi para investor. Pada penanaman modal dikenal dengan Daftar Negatif Indonesia (DNI), yang fungsinya untuk memberi kejelasan bagi para investor tentang pilihan bidang usaha yang ada di Indonesia.

Pemerintah membagi DNI menjadi tiga bagian, yaitu:

Bidang Usaha Terbuka: bidang usaha yang dilakukan tanpa persyaratan dalam rangka Penanaman Modal.

Bidang Usaha Tertutup: bidang usaha tertentu yang tidak diperbolehkan diusahakan sebagai kegiatan Penanaman Modal.

Bidang Usaha yang Terbuka Dengan Persyaratan: Bidang usaha tertentu yang dapat diusahakan untuk kegiatan Penanaman Modal dengan persyaratan, yaitu dicadangkan untuk Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah serta Koperasi, Kemitraan, kepemilikan modal, lokasi tertentu, perizinan khusus, dan penanam modal dari negara Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). Daftar Negative Indonesia (DNI) tersebut wajib diketahui bagi para investor sebelum menanamkan. Daftar Negatif Indonesia ini diatur dalam Perpres No 44 Tahun 2016. 5. Tata Cara Pendirian Perusahaan Asing di Indonesia Ada

beberapa tahapan yang harus dilakukan dalam pendirian PT PMA di Indonesia. Hal pertama yang harus dimiliki setiap pelaku usaha asing ialah memiliki Akta pendirian PT, surat keputusan yang mengesahkan pendirian PT tersebut yang sudah disahkan oleh Kementerian Hukum dan HAM, memiliki NPWP perusahaan.

Pariwisata di Pulau Dewata pernah diguncang bom Bali pada 2002 dan letusan Gunung Agung pada 2017. Dampak pandemi Covid-19 lebih berat. Mengandalkan pariwisata sebagai sektor unggulan, Bali menjadi provinsi yang paling menderita akibat virus corona di Indonesia. Pada kuartal kedua 2020, saat pertumbuhan ekonomi nasional minus 5,32%, produk domestik bruto Bali merosot hingga -10,98% dibanding periode yang sama tahun lalu. Bali yang menggantungkan hidup dari kunjungan turis asing lebih dulu merasakan dampak pandemi global Covid-19 dibandingkan provinsi lain di Nusantara. Pada kuartal pertama 2020, saat ekonomi Indonesia masih tumbuh 2,97% secara nasional, ekonomi Bali telah minus 1,14%.

Rencana Membuka Bali Agar ekonomi tak terlalu lama mengalami kontraksi, pemerintah membuka pariwisata Bali secara bertahap. Merujuk Surat Edaran Gubernur Bali Nomor 15243 Tahun 2020, wisatawan domestik boleh berkunjung ke Bali mulai 31 Juli 2020. Sedangkan kunjungan wisatawan asing dibuka pada 11 September 2020. Tentu ada syarat yang harus dipenuhi oleh para pelancong. Pemerintah juga menggerakkan masyarakat adat untuk mengawal pembukaan kembali berbagai destinasi wisata. Para pekalang berkeliling untuk memastikan penerapan protokol Kesehatan. Yang menjadi perhatian adalah masyarakat dan pengunjung pantai agar tetap menggunakan masker, menjaga jarak, dan rajin mencuci tangan di tempat yang telah disediakan atau menggunakan cairan hand sanitizer. Beberapa tempat wisata yang belum bersedia pada penerapan

protokol kesehatan secara ketat maka tidak akan dipaksakan dibuka.

Mengaktifkan kembali Pariwisata Bali tidak serta merta mendatangkan wisatawan dengan jumlah banyak. Hal tersebut disebabkan adanya pembatasan kapasitas penumpang pesawat masih hingga 70 %. Sebelumnya, rata-rata jumlah kunjungan wisatawan ke Bali berkisar 14 ribu orang per hari. Pariwisata Bali kini mulai kembali berdenyut. Ketua Umum Persatuan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI) menyebutkan momentum pembukaan Bali adalah dimulainya kampanye wisata sehat. Kampanye ini kemudian akan digulirkan ke seluruh wilayah di Indonesia. Ia menjelaskan, kampanye ini bukan untuk mengajak masyarakat untuk mulai bepergian secara masif, tetapi untuk berwisata sesuai protokol kesehatan. Kampanye untuk menjamin kesehatan dan sanitasi tidak hanya akan digeber penyedia jasa akomodasi, juga oleh pengusaha transportasi. Transaksi penjualan *online ticket agent* (OTA) mulai mengalir. Tentu ini merupakan kabar baik mengingat kedua perusahaan dibuat kewalahan oleh permintaan *refund* pada awal pandemi. Kantor Perwakilan Bank Indonesia Bali memproyeksikan kondisi ekonomi di Pulau Dewata triwulan ketiga 2020 membaik seiring strategi pemulihan tatanan ekonomi.

Penerapan normal baru sektor pariwisata memprioritaskan aspek kebersihan, kesehatan, dan keamanan. Pertimbangannya adalah angka kedatangan penumpang domestik di bandara internasional I Gusti Ngurah Rai tercatat sebesar 35.934 orang pada Juli 2020. Upaya pemulihan pariwisata Bali memperoleh dukungan penuh dari Pemerintah Pusat. Masih menjadi tujuan investasi para investor pariwisata, Bali memang menawarkan keindahan alam dan berbagai destinasi menarik bagi para wisatawan asing dan lokal untuk berlibur. Banyaknya kunjungan wisatawan asing di Bali memang memberikan efek positif bagi industri pariwisata di Bali, hal inilah yang menyebabkan investor

pariwisata betah menggelontorkan dana investasinya di Bali. Secara umum memang Indonesia menjadi salah satu Negara dengan destinasi pariwisata yang terbilang perkembangannya sangat pesat. Hal ini tidak bisa lepas dari peran pemerintah mempromosikan pariwisata Indonesia dimata Negara lain dan terpenting adalah investor asing.

2.6 Penutup

Bali yang mayoritas masyarakatnya Agraris, menggeliat kehidupan mereka sejak kepariwisataan Bali berkembang dengan pesat. Namun sejak Pandemi Covid 19 melanda Bali, banyak kehidupan masyarakat terpuruk. Semoga setelah vaksinasi berakhir, kami warga Bali kembali memasuki kehidupan New Normal.

Investasi Domestik Dan Investasi Asing Pada Sektor Pariwisata

3.1. Pendahuluan

Sektor pariwisata adalah salah satu sektor yang berperan penting dalam mengembangkan pertumbuhan ekonomi nasional suatu negara, tak terkecuali di Indonesia. Pariwisata Indonesia sangat populer di kalangan wisatawan manca negara karena keindahan dan keberagamannya. Sektor pariwisata bisa menjadi pengganti dalam hal pertumbuhan ekonomi di suatu daerah jika daerah tersebut tidak memiliki sumber pendapatan dari alam, hasil hutan maupun dari sector industry. Pengembangan sector pariwisata akan membantu dalam hal pertumbuhan ekonomi karena pertumbuhan ekonomi adalah salah satu permasalahan jangka Panjang yang harus terus diperhatikan. Beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangan ekonomi suatu daerah mencakup sumber daya alam, teknologi, kondisi sosial dan budaya, dan sumber daya manusia. Keuntungan yang diperoleh jika sector pariwisata dapat dimanfaatkan dengan baik akan meningkatkan penerimaan devisa negara, meningkatnya pendapatan daerah, dan terciptanya lapangan kerja. Menurut Suharmansyah (2013) pembangunan pada sektor pariwisata merupakan sector unggulan karena pengaruhnya mampu meningkatkan perekonomian nasional maupun daerah jika dikembangkan dan ditingkatkan dengan baik. Upaya pengembangan pariwisata memerlukan banyak pendukung-

pendukung sehingga arah pengembangan pariwisata Indonesia terarah dengan baik, hal pendukung ini berupa kompetensi sumber daya manusia yang berkompeten dan berkualitas, sarana prasarana yang mendukung, dana yang memadai, dan kebijakan pemerintah yang pro terhadap pengembangan sector pariwisata.

Terdapat dua komponen yang mempengaruhi system pergerakan pariwisata yaitu durasi tinggal wisatawan pada daerah wisata dan juga jumlah wisatawan yang datang (Hysa, 2012). Pariwisata telah menjadi kebutuhan pokok masyarakat dunia, keinginan untuk berwisata dipengaruhi oleh tingkat kesejahteraan seseorang. Hal ini bisa dilihat dari meningkatnya wisatawan yang datang dari negara lain ke wilayah Indonesia tiap tahunnya. Sebagai contoh, jumlah wisatawan yang datang ke Jawa Timur melalui bandara Internasional Juanda pada tahun 2012 berjumlah 197.776 orang, angka ini meningkat sebanyak 6,44% dari tahun 2011 (Disbupdar, 2012). Jumlah wisatawan merupakan indicator dalam menilai keberhasilan sector pariwisata. Potensi dan daya tarik dari suatu daerah untuk memikat wisatawan tidak selamanya menjadi faktor penting dalam sector pariwisata melainkan tergantung juga pada peranan dari manajemen pemasaran dan investasi-investasi yang mampu membantu membuka peluang dan kesempatan. Investasi merupakan hal yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi. Dari data yang didapatkan oleh BPM, jumlah investasi di sector pariwisata pada tahun 2012 berada pada angka Rp. 197,92 miliar, angka ini lebih sedikit sebanyak 300% dibandingkan dengan nilai investasi pada tahun 2011 (Rp. 590,7 miliar).

3.2 Laju Pertumbuhan Ekonomi

Laju pertumbuhan ekonomi adalah indicator penting dalam menilai keberhasilan pembangunan di suatu daerah. Menurut Sukirno (2010) laju pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai perkembangan produksi barang dan jasa pada suatu daerah

sehingga hasil yang diterima oleh masyarakat dan daerah tersebut meningkat. Menurut Todaro (2000), perkembangan ekonomi dipengaruhi oleh tiga faktor utama sebagai berikut:

1. Akumulasi modal.

Akumulasi pada modal adalah semua hal meliputi bentuk atau jenis dari investasi baru yang bisa berupa pada penanaman modal pada sektor-sektor yang mampu memengaruhi pertumbuhan ekonomi, dan peningkatan sumber daya manusia.

2. Peningkatan penduduk.

Meningkatnya jumlah penduduk pada suatu daerah akan menambah juga angkatan kerja, baik dalam segi positif dan negative.

3. Kemajuan teknologi.

Kemajuan teknologi akan sangat berpengaruh dalam hal peningkatan pertumbuhan ekonomi dan juga dari produk yang dihasilkan.

Tambunan (2003) mengatakan bahwa pertumbuhan ekonomi yang meningkat dan stabil setiap waktu sangat berpengaruh pada peningkatan kesejahteraan dan pembangunan ekonomi. Terdapat banyak teori yang mengatakan tentang konsep dari pertumbuhan ekonomi yang berkembang, antara lain:

- a. Teori Schumpeter

Teori ini mengatakan bahwa pengusaha memiliki peranan yang sangat penting dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi. Pada teori ini, pengusaha adalah orang-orang yang akan terus memberikan pembaharuan terhadap ide-ide dalam suatu kegiatan, dan membuat inovasi baru sehingga tidak terkesan konstan. Inovasi ini bisa berupa pengembangan lain terhadap sumber daya alam yang

merupakan bahan baku, produk-produk baru, dan efisiensi terhadap cara produksi suatu barang (produk).

b. Teori Harrod-Domar

Teori oleh Harrod-Domar mengungkapkan tentang analisis terhadap persyaratan yang dibutuhkan agar perekonomian dapat berkembang dan terjaga dalam waktu yang lama dengan pertumbuhan yang terarah pada suatu negara. Harrod-Domar banyak mengambil referensi tentang teori pertumbuhan ekonomi dari negara-negara maju. Harrod-Domar mengatakan bahwa investasi membantu suatu negara untuk membentuk ekonomi suatu negara. Investasi dianggap penting karena memiliki peran penting dalam perekonomian. Pertama, bahwa investasi mampu menciptakan pendapatan, di mana diketahui bahwa investasi akan membantu dalam hal sisi permintaan. Kedua, bahwa investasi mampu dalam memperbesar kuantitas dalam pembuatan produk perekonomian dalam artian menambah modal perusahaan, hal ini diketahui mampu dalam meningkatkan sisi penawaran.

3.3 Teori Investasi

Investasi adalah suatu komitmen terhadap sejumlah dana atau barang tertentu yang interaksinya sedang dilakukan sekarang dengan tujuan untuk memperoleh keuntungan pada masa yang akan datang. Istilah investasi berkaitan dengan macam-macam aktivitas, seperti menginvestasikan suatu material aset riil (mesin, bangunan, emas, tanah, dll) ataupun menggunakan aset finansial (saham, deposito, dll). Investasi sering dilakukan oleh banyak warga karena dapat memberikan keuntungan jika benar-benar belajar memahami isi investasi. Jogiyanto mengatakan bahwa investasi adalah suatu kegiatan di mana pelakunya menunda sementara penggunaan assetnya terhadap konsumsi barang, melainkan menggunakannya dalam meningkatkan

produksi yang efisien selama periode waktu tertentu. Bedanya menurut Sukirno, dia mengatakan bahwa investasi merupakan kegiatan yang lumrah dilakukan oleh masyarakat umum secara terus-menerus sehingga mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi, meningkatkan taraf kemakmuran masyarakat, dan juga meningkatkan pendapatan nasional.

Investasi merupakan komponen-komponen penting dalam hal meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Samuelson (1997) mengatakan bahwa investasi sebagai upaya perkembangan ekonomi memiliki dua peranan penting dari sisi makro ekonomi. Pertama, investasi adalah pengeluaran terhadap suatu aset yang jumlahnya sangat besar namun tingkat fluktuatifnya sangat tinggi dan berubah-ubah. Kedua, investasi merupakan suatu akumulasi terhadap modal di mana bisa dilakukan dengan membangun konstruksi bangunan dan membeli peralatan yang berguna untuk membantu meningkatkan ekonomi. Investasi di sini mampu menjaga pertumbuhan ekonomi dalam jangka Panjang. Adapun menurut Sukirno (2000), investasi merupakan pengeluaran modal untuk membeli dan menambah barang-barang modal ataupun peralatan untuk memproduksi produk dengan tujuan agar hasil keluaran yang terjadi akan meningkat dalam perekonomian di masa yang akan datang.

Menurut Harrod dan Damar (1947) bahwa peningkatan ekonomi pada suatu daerah akan sangat dipengaruhi oleh tingkat investasi. Artinya, jika tingkat investasi tinggi maka peningkatan ekonomi juga akan semakin tinggi dan mudah dicapai. Investasi akan sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Dalam upaya mendorong pertumbuhan ekonomi, investasi domestic bukanlah satu-satunya hal yang harus dikejar melainkan perlunya investasi asing yang dapat mempengaruhi PDB (Mankiw, 2003). Daya tarik suatu daerah dalam upaya menarik investor bahwa perlunya daerah tersebut untuk meningkatkan kemampuannya dalam hal peningkatan

infrastruktur dan kebijakan pemerintah daerah tersebut terhadap investasi. Dari sumber pendanaan, investasi terbagi menjadi dua yaitu PMA dan PMDN (BKPM, 2013).

3.3.1 Investasi Domestik

Investasi domestik (*gross domestic*) mewakili pengeluaran investasi oleh sektor swasta. Ini adalah salah satu komponen produk domestik bruto (PDB). Selain hal-hal yang melingkupi konsumsi rumah tangga, ekspor neto, dan pengeluaran pemerintah. Investasi domestik juga bisa melingkup dalam hal sektor pariwisata. Investasi menurut ilmu ekonomi adalah pengeluaran modal untuk membeli dan menambah barang-barang modal ataupun peralatan untuk memproduksi produk dengan tujuan agar hasil keluaran yang terjadi akan meningkat dalam perekonomian di masa yang akan datang. Pengembangan sektor pariwisata yang di dalamnya terdapat bantuan dari investasi-investasi domestik akan mampu menarik banyak wisatawan domestik maupun wisatawan asing untuk mencari pengalaman baru dalam menikmati budaya-budaya dan untuk meningkatkan pendapatan daerah. Dari investasi inilah, akan membantu masyarakat daerah untuk meningkatkan kesejahteraan hidupnya serta negara akan mendapatkan devisa-devisa atau asset dalam memajukan ekonomi nasional. Banyaknya objek wisata alam, keberagaman budaya, dan juga kesenian di Indonesia bisa membantu peningkatan asset negara, serta investasi di dunia pariwisata akan membantu pengembangan pemanfaatan terhadap sumber daya alam, dan sumber daya manusia dengan maksimal. Kementerian Pariwisata memiliki Langkah strategis yang ingin dilaksanakan seperti dalam hal pengembangan tujuan destinasi wisata dengan investasi konsep hijau., strategi ini memiliki tiga unsur utama yaitu fasilitas, daya tarik, dan aksesibilitas.

3.3.2 Investasi Asing

Pemerintah telah menetapkan 10 Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) baru, yaitu: Danau Toba, Borobudur, Bromo, Labuan Bajo, Mandalika, Tanjung Kalayang, Kepulauan Seribu, Wakatobi, Tanjung Lesung dan Morotai. Daerah-daerah ini akan dijadikan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). KEK Peraturan Pemerintah nomor 1 Tahun 2020 (PP KEK 2020) menyatakan bahwa Kawasan ekonomi khusus merupakan Kawasan yang memiliki batas tertentu dan merupakan Kawasan langsung yang dikontrol di dalam wilayah hukum Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian negara dan mendapatkan keistimewaan khusus seperti fasilitas dari Negara Kesatuan Republik Indonesia. Berdasarkan ketentuan pemerintah yang terkandung dalam Pasal 5 PP KEK bahwa Kawasan khusus harus terletak di dekat jalur perdagangan internasional yang artinya bahwa Kawasan ini merupakan prioritas dari Pemerintah sebagai destinasi unggulan untuk wisatawan asing. Peluang ini membuka kesempatan yang sangat besar untuk investor asing sehingga mereka bisa terlibat dalam pengembangan wisata dan memperoleh keuntungan dari Destinasi Pariwisata Nasional yang telah ditetapkan tersebut. Sinergitas diperlukan dari semua pihak agar bisa menopang pengembangan industry pariwisata yang berkelanjutan terkhusus pada DPN ini adalah sinergitas antara Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN), Penanaman Modal Asing (PMA), dan Usaha Mikro Kecil Menengah dan Koperasi (UMKMK). Pemerintah telah berkomitmen akan dilakukan dengan sistem Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU).

Jika melihat kembali kepada Peraturan Presiden nomor 44 tahun 2016 tentang Daftar Bidang Usaha yang Tertutup dan Bidang Terbuka dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal (DNI 2016), sektor pariwisata di Indonesia memberikan peluang terhadap Investor Asing dalam usaha bidang Restoran, Gym,

maupun Café untuk melakukan investasi penanaman modal hingga 100%. Adapaun untuk jasa akomodasi dan perhotelan, investor asing dapat melakukan penanaman modal kepemilikan sampai 67%.

3.4 Faktor yang Mempengaruhi Daya Saing Investasi

Dari berbagai literatur, teori ekonomi, serta berbagai diskusi, indikator-indikator utama yang dianggap menentukan daya saing daerah adalah faktor kelembagaan, perekonomian daerah, sistem keuangan, infrastruktur fisik dan kesehatan dan pendidikan dasar.

3.4.1 Faktor Kelembagaan

Indikator-indikator yang masuk dalam kategori faktor kelembagaan merupakan indicator yang berada di bawah kendala pemerintah daerah. Angka-angka yang meninjau baik buruknya suatu daerah pada indicator-indikator di faktor kelembagaan sering dipengaruhi oleh kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah daerah nya sendiri. Kelembagaan mencakup dalam hal kapasitas dan kemampuan pemerintah sendiri sebagai upaya dalam menjalankan tugas dan wewenangnya dalam hal ini mencakup perumusan kebijakan, tingkat pelayanan public, kesamaan di mata hukum, penegakan hukum yang adil, dan juga pembangunan daerah. Menurut (Abdullah dkk, 2002) faktor kelembagaan terbagi menjadi 4 variabel yaitu:

1. Variabel Kepastian Hukum

Variabel ini bisa diukur dan dinilai dari konsistensi pemerintah terhadap penegakan peraturan-peraturan yang berlaku di daerahnya. Seperti dalam hal penegakan keputusan peradilan, kecepatan aparat dalam menanggulangi dan merespon terhadap ancaman keamanan yang sedang terjadi, dan seberapa banyak pungutan liar di

luar prosedur yang berlaku di dalam pemerintahan baik pemerintah daerah maupun pemerintah pusat.

2. Variabel Pelayanan Aparatur

Variabel ini dinilai dan diukur berdasarkan kemampuan pemerintah dalam hal merespon permasalahan-permasalahan yang terjadi di dunia usaha yang terdapat di daerahnya tersenut, melihat prosedur-prosedur yang diberikan apakah berbelit-belit dan cenderung menyusahkan para pelaku usaha dalam hal pelayanannya, kemampuan pemerintah dalam upaya pengembangan potensi ekonomi daerah dan akses yang ada untuk mengetahui potensi ekonomi daerahnya, dan juga seberapa banyak aparat hukum yang melakukan penyalahgunaan wewenang yang dapat merugikan dunia usaha.

3. Variabel Peraturan Daerah

Variabel ini diukur dari bagaimana kejelasan tarif dan kesesuaiannya antara ketentuan dengan pemungutannya, bagaimana kejelasan prosedur pengurusan perizinan pembayaran pungutan. Masalah yang sering muncul ketika ingin melakukan perizinan adalah adanya perbedaan antara peraturan yang berlaku pada ketetapannya terhadap pengaplikasian di lapangan terkait dengan prosedur yang harus dilalui, manajemen dan ketetapan waktu penyesuaian dan jumlah biaya pada saat pelaksanaannya. Variabel ini juga bisa dinilai dari bagaimana pemerintah melibatkan semua unsur yang terkait dalam dunia usaha dalam menetapkan penyusunan peraturannya di bidang usaha.

4. Variabel Sosial dan Politik

Variabel ini bisa dilihat dan diukur pada kondisi sosial dan politik daerahnya yang diantaranya merupakan dampak dan akibat dari hubungan timbal balik dari hubungan

ekonomi terhadap segi kehidupan politik, hukum, dan kehidupan beragama, serta, serta politik dan system keamanan daerah atau nasional. Variabel ini digunakan untuk mengukur keefektifan dalam pengaplikasian dalam aspek sosial, ekonomi, budaya, politik, dan juga keamanan dalam upaya mendukung kemajuan daerah dalam hal menarik invvestasi-investasi dari luar sehingga mampu melihat perkembangan ekonominya (KPPOD,2005).

3.4.2 Perekonomian Daerah

Menurut Abdullah dkk (2002), perekonomian daerah adalah ukuran kinerja secara umum dari perekonomian makro (daerah) yang di dalamnya terdapat hal-hal yang mencakup nilai tambah, tingkat konsumsi, tingkat biaya hidup suatu daerah, akumulasi asset kapital, dan juga kinerja sektor pemerintahan. Indikator ini sangat mempengaruhi daya saing suatu daerah dengan daerah lain melalui prinsip-prinsip yang ada. Nilai tambah mampu memperlihatkan terhadap kemampuan daerah dalam hal mengontrol produktivitas perekonomian daerah paling tidak dalam jangka waktu pendek. Akumulasi terhadap asset kapital menunjukkan kemampuan daerah meningkatkan daya saing nya dengan meningkatkan sumber daya nya dalam jangka Panjang. Biaya hidup suatu daerah (kemakmuran suatu daerah) mencerminkan kinerja terhadap hasil yang telah dicapai di masa lalu. Kompetisi yang didorong mekanisme pasar mampu meningkatkan kinerja ekonomi suatu daerah, hal ini dapat dilihat dari munculnya daya saing dan rasa tidak ingin kalah. Artinya, jika di suatu daerah terdapat banyak perusahaan yang berkompetisi dengan ketat, maka bisa disimpulkan daya kompetitif perusahaan tersebut akan semakin tinggi dalam bersaing dengan perusahaan lain baik dalam skala domestic maupun dalam skala Internasional.

3.4.3 Faktor Sistem Keuangan

Indikator dari system keuangan mencerminkan kemampuan dari system finansial di suatu daerah dalam mengontrol laju keuangan yang digunakan dan didapatkan daerah tersebut. Sistem keuangan ini mencakup finansial perbankan dan non-perbankan yang di mana keberadaannya mampu memfasilitasi aktivitas-aktivitas perekonomian di daerah nya karena bisa memberikan nilai tambah. Sistem keuangan ini adalah faktor penting dalam membantu daerah mengalokasikan faktor produksi yang terjadi di daerah tersebut (Abdullah dkk, 2002). Indikator sistem keuangan ini mempengaruhi daya saing daerah melalui prinsip-prinsip, yaitu:

1. Sistem keuangan yang terstruktur dan baik harus terlaksana jika ingin perekonomian daerah terfasilitasi dan terlaksana dengan baik..
2. Sektor keuangan yang efektif, efisien, dan terintegrasi secara internasional akan mampu meningkatkan daya saing karena adanya pemanfaatan asset yang terstruktur..

3.4.4 Faktor Infrastruktur

Infrasturuktur fisik merupakan suatu alat yang dapat membantu masyarakat dalam upaya meningkatkan roda perekonomian dalam melakukan berbagai jenis aktivitas bisnis dan perdagangan. Infrastruktur fisik sangat membantu manusia sehingga kelancaran perdagangan dapat dicapai baik pengiriman barang antar daerah maupun ke berbagai belahan dunia bisa tercapai. Faktor infrastruktur fisik dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Variabel Ketersediaan Infrastruktur Fisik

Adanya infrastruktur fisik yang memadai sangat dibutuhkan sehingga kelancaran berbagai kegiatan usaha dapat tercapai. Ketersediaan infrastruktur fisik akan sangat mempengaruhi

jalannya perekonomian yang optimal. Infrastruktur fisik dapat berupa Pelabuhan, bandar udara, jalan raya, sarana transportasi, sarana komunikasi, dan energi.

2. Kualitas dan Akses Terhadap Infrastruktur Fisik

Ketersediaan infrastruktur fisik yang memadai belum tentu mampu melancarkan kegiatan ekonomi yang ada, hal ini berarti kualitas pelayanan dari infrastruktur fisik yang tersedia harus dijaga dan dimanfaatkan dengan baik. Kualitas dari infrastruktur fisik dapat dilihat dari kemudahan masyarakat dalam mengakses infrastruktur fisik yang tersedia.

Faktor infrastruktur fisik adalah salah satu jenis faktor yang harus dipertimbangkan dengan baik ketika ingin melakukan investasi terhadap suatu kegiatan usaha. Infrastruktur yang baik akan membantu kegiatan usaha dalam meningkatkan kinerja dan produktivitas faktor lain dalam upaya meningkatkan usaha. Apabila usaha telah menjadi sangat besar maka kebutuhan terhadap infrastrukturnya lebih besar jika dibandingkan dengan usaha yang lain. Sebagai contoh, jika suatu daerah ingin menarik investor besar ke dalam daerahnya maka pemerintah daerah tersebut wajib untuk meningkatkan infrastruktur fisik di daerahnya sehingga kegiatan investor tersebut dapat ditunjang dengan baik.

3.4.5 Faktor Kesehatan dan Pendidikan Dasar

Kesehatan dan Pendidikan Dasar digunakan sebagai alat ukur untuk mengetahui perkembangan dan kemampuan suatu daerah dalam upaya meningkatkan kegiatan usaha daerah tersebut. Faktor Kesehatan melihat apakah pelayanan terhadap Kesehatan di daerah tersebut sudah bisa terpenuhi dengan baik atau tidak, sedangkan Faktor Pendidikan dasar digunakan untuk melihat apakah masyarakat suatu daerah bisa bersaing dengan daerah lain dalam hal memanfaatkan teknologi yang ada secara efisien

dan produktif. Investasi yang tercapai jika suatu daerah mampu memanfaatkan teknologi dengan baik akan sangat dipengaruhi jika ingin membuat ekonomi yang lebih maju. Investasi jangka panjang juga bisa tercapai jika daerah tersebut menjaga keharmonisan antar masyarakatnya sehingga tercapainya daya saing yang bersifat kompetitif di dalam sector bisnis (Abdullah dkk, 2002).

3.5. Penutup

Investasi adalah suatu komitmen terhadap sejumlah dana atau barang tertentu yang interaksinya sedang dilakukan sekarang dengan tujuan untuk memperoleh keuntungan pada masa yang akan datang. Istilah investasi berkaitan dengan macam-macam aktivitas, seperti menginvestasikan suatu material asset riil (mesin, bangunan, emas, tanah, dll) ataupun menggunakan asset finansial (saham, deposito, dll). Investasi sering dilakukan oleh banyak warga karena dapat memberikan keuntungan jika benar-benar belajar memahami isi investasi. Potensi ekonomi suatu daerah bisa dilihat dari faktor sumber daya alam, maupun potensi yang terbentuk dari hasil aktivitas usaha yang kompeten maupun adanya investasi. Setiap daerah memiliki perbedaan dalam hal pemanfaatan pengembangan ekonomi dengan daerah lain, hal ini didorong dari keberagaman sumber daya, sosial, politik, ekonomi, dan budaya. Oleh karena itu, pertumbuhan ekonomi di suatu daerah perlu melakukan Langkah-langkah yang terstruktur dan telah matang sehingga pengambilan keputusan dalam memutuskan arah-arrah pergerakan ekonomi daerah. Perekonomian harus memperhatikan faktor pengembangan karakter ekonomi, sosial, dan daerahnya sendiri, termasuk dalam hal interaksi terhadap daerah lain dalam Menyusun strategi pembangunan daerah baik dalam jangka Panjang maupun dalam jangka waktu pendek. Faktor yang dapat menentukan kualitas dalam merencanakan pertumbuhan ekonomi pada suatu daerah adalah pemahaman terhadap teori-

teori perkembangan ekonomi daerah di wilayah manapun dan kajian terhadap pola pertumbuhan ekonomi daerah, dengan kata lain kita bisa mencontoh strategi bisnis yang digunakan oleh daerah lain dan memodifikasinya sesuai kemampuan daerah yang bersangkutan.

Perlindungan Hukum Investasi Asing Pada Sektor Pariwisata Di Indonesia

4.1 Pendahuluan

Indonesia adalah negara dengan ragam budaya serta tradisi pada semua daerahnya. Pada tiap corak ragam budaya itu, akan terdapat ciri objek pariwisata yang ditonjolkan. Dengan asumsi bahwa pertumbuhan objek wisata akan berbanding lurus dengan devisa perekonomian Indonesia pada umumnya. Kekayaan sumber daya alam di Indonesia menjadi stimulan bagi sektor pariwisata, dan menjadi daya Tarik tersendiri bagi para investor untuk menanamkan modalnya untuk pengembangan pariwisata di suatu daerah. Investasi yang dilakukan oleh investor haruslah mempunyai dukungan berupa perlindungan dari Negara, demi mewujudkan kesejahteraan pengusaha swasta nasional guna menunjang pembangunan nasional. Hal tersebut sangat penting karena tak jarang terjadi kondisi persengketaan dengan investor asing yang sebagai mitra dalam berinvestasi.

Perlindungan hukum dapat dijabarkan sebagai media untuk mempertahankan dan terwujudnya keadilan yang menjadi jiwa dan tujuan dari hukum. Hukum yang sifatnya sebagai norma atau petunjuk pada kehidupan. Manusia dalam bermasyarakat maka norma hukum sebagai tuntunan guna memfilter hal baik

dan tidak baik. (Jenggawah et al., 2010) menjelaskan lebih lanjut bahwa pemerintah harusnya selalu memberikan kejelasan pada semua regulasi yang dibuat dan tertuang pada peraturan undang-undang yang berfungsi ganda sebagai barometer sikap hubungan hukum antara para pihak serta sebagai media perdamaian jika ada sengketa pada kedua belah pihak. Hukum sangat dekat hubungannya dengan kegiatan pariwisata berikut dengan kebudayaan masyarakat. Kegiatan dan kebudayaan yang terkandung dalam suatu tradisi masyarakat dan dapat dikelola dengan baik akan menjadi suatu keuntungan lebih. Wisatawan akan terbayar lunas ketika berkunjung disuatu daerah untuk menikmati objek wisata tertentu. Pemerintah dan masyarakat harus berkesinambungan untuk mengelola objek pariwisata agar mendapatkan nama baik di mata dunia dan suatu keuntungan lebih.

Pada (Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman, 2007) tentang Penanaman Modal telah berusaha agar dalam praktek tidak ada lagi perlakuan perbedaan antara penanaman modal dalam negeri dan luar negeri. Agar orang atau badan mau menanamkan modalnya maka bermacam cara yang dilakukan pemerintah agar penanaman modalnya membuahkan hasil atau margin yang diinginkannya, antara lain melakukan deregulasi dan memberikan insentif bagi usaha pionir atau di daerah tertentu/terpencil dan kemudahan agar suasana penanaman modal lebih bergairah atau membuka sektor sektor yang memerlukan modal besar dan expertise yang tinggi kepada asing. Pemberian Kemudahan dalam hal ini misalnya penyediaan fasilitas dan pemerintah daerah kepada penanam modal untuk mempermudah setiap kegiatan penanaman modal dalam rangka mendorong peningkatan penanaman modal di daerah. Perlindungan hukum preventif sangat besar artinya bagi tindakan pemerintahan yang didasarkan pada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum preventif

pemerintah terdorong untuk bersikap hati-hati dalam mengambil keputusan yang didasarkan pada diskresi. Belum ada peraturan khusus yang mengatur lebih jauh tentang perlindungan hukum tersebut di Indonesia. Dapat disimpulkan bahwa perlindungan hukum atau legal protection merupakan kegiatan untuk menjaga atau memelihara masyarakat demi mencapai keadilan. Mencermati peran penanaman modal cukup signifikan dalam membangun perekonomian, tidaklah mengherankan jika diberbagai negara di dunia dalam dekade terakhir ini, baik negara-negara maju maupun negara-negara berkembang berusaha secara optimal agar negaranya dapat menjadi tujuan investasi asing.

4.2 Dampak Pelaksanaan Perlindungan Hukum Bagi Investor, Terhadap Pertumbuhan Investasi Pada Sektor Pariwisata Di Indonesia.

Secara umum gambaran situasional tentang pengembangan investasi penanaman modal di Indonesia digambarkan menjadi dua, yaitu pada masa orde baru dan orde reformasi. Dengan penggambaran situasi dua masa transisi tersebut, dapat kita ambil beberapa arah kebijakan pokok yang digunakan dalam Undang-Undang Penanaman Modal ke depan seperti apa. Dalam era orde baru (tahun 1967- tahun 1997). Dalam kategori investasi asing, dari tahun ketahun mengalami kenaikan jumlah yang sangat signifikan dan mengalami peningkatan kuantitas baik dalam jumlah investor ataupun modal yang disertakannya. Hal yang sama juga terjadi pada investor dalam negeri. Sedangkan pada masa reformasi (tahun 1998-sekarang), baik pada tingkatan investor asing ataupun lokal dalam negeri mengalami penurunan yang sangat signifikan dari tahun ke tahun. (RENISITORESMI, 2016) menyarankan agar hal tersebut menjadi bahan kajian dari para ahli atas penurunan daya investor terhadap Indonesia baik itu modal asing ataupun lokal. Pada masa orde baru kenaikan investasi dari tahun ke tahun

mengalami kenaikan yang cukup signifikan dan menggembirakan untuk perkembangan perekonomian Indonesia. Akan tetapi, pada masa reformasi justru mengalami penurunan dari tahun ketahun. Adanya alasan perubahan kedua undang-undang ini adalah karena tidak sesuai lagi dengan tantangan dan kebutuhan untuk mempercepat perkembangan perekonomian nasional, melalui konstruksi pembangunan hukum nasional di bidang Penanaman Modal yang berdaya saing dan berpihak kepada kepentingan nasional.

Pada Undang-Undang No. 25 Tahun 2007 yang terdiri atas 14 bab dan 40 pasal. Penanaman modal mempunyai arti yang sangat penting bagi pembangunan ekonomi Indonesia, untuk meningkatkan hal tersebut salah satu upaya adalah penetapan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Oleh karena itu, dengan adanya Undang-Undang ini diharapkan dapat menjadi sumber hukum bagi pelaksanaan dan teknis pelaksanaan penanaman modal baik diluar maupun didalam negeri. Dengan adanya landasan hukum tersebut nantinya didalam pembangunan ekonomi Indonesia diharapkan dalam menghadapi perubahan perekonomian global dan keikutsertaan Indonesia dalam berbagai kerja sama internasional dapat diciptakan iklim penanaman modal yang kondusif, promotif, memberikan kepastian hukum, keadilan, dan efisien dengan tetap memperhatikan kepentingan ekonomi nasional. Sehubungan dengan hal tersebut, dalam Undang Undang Nomor 25 Tahun 2007 berdasarkan Pasal 21 huruf a dan Pasal 22 yang termaksud dalam Undang-Undang tersebut di atas, dan Pasal 21 serta fasilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18, pemerintah memberikan kemudahan pelayanan dan/atau perizinan kepada perusahaan penanaman modal untuk memperoleh antara lain hak atas tanah, fasilitas pelayanan keimigrasian, dan fasilitas perizinan impor.

Sementara itu, fasilitas penanaman modal yang diberikan kepada investor menurut Undang-Undang No. 25 Tahun 2007 adalah berupa fasilitas perpajakan, pembebasan atau keringanan bea masuk impor, penyusutan atau amortisasi yang dipercepat, keringanan Pajak Bumi dan Bangunan, hak atas tanah, pelayanan keimigrasian, dan fasilitas perizinan impor. Investasi yang ditanamkan oleh investor mempunyai peranan yang sangat penting bagi masyarakat lokal kerana investasi tersebut memberikan pengaruh dalam kehidupan masyarakat setempat. Undang-Undang Penanaman Modal Asing dan Undang-Undang Penanaman Modal Dalam Negeri hanya difokuskan pada kewajiban untuk menggunakan tenaga kerja Indonesia, sedangkan hal-hal yang berkaitan dengan pengembangan pendidikan, kesehatan, dan ekonomi masyarakat lokal tidak diatur secara khusus. Dalam hal mengenai pendidikan perlu diatur secara khusus agar setiap jabatan khusus yang tadinya tidak dapat diduduki oleh tenaga kerja Indonesia dapat dipenuhi oleh tenaga kerja Indonesia, misalnya diberikan pelatihan khusus atau diberlakukan penukaran dengan tenaga kerja asing. Sedangkan mengenai kesehatan dirasakan perlu adanya jaminan kesehatan misalnya diberikan asuransi kesehatan maupun kejiwaan agar setiap tenaga kerja Indonesia merasa dilindungi. Kemudian mengenai ekonomi masyarakat lokal perlu diatur secara khusus agar kesejahteraan tenaga kerja Indonesia terjamin

4.3. Pengaturan Investasi Asing Pada Bidang Bisnis Pariwisata dalam Kerangka Hukum Internasional dan Hukum Nasional

Kegiatan penanaman modal biasanya dilakukan dalam perdagangan barang maupun jasa. Secara umum, dalam Hukum Internasional ketentuan mengenai penanaman modal diatur dalam TRIMs (Trade Related Investment Measures), tetapi ketentuan ini mengatur penanaman khusus dalam bidang barang. TRIMs adalah salah satu kesepakatan perjanjian dari

paket hasil Perundingan Perdagangan Multilateral Putaran Uruguay tentang pembentukan WTO yang ditandatangani 15 April 1994. Tujuan TRIMs pada dasarnya melarang penggunaan 'Performance Requirement' (persyaratan pelaksanaan) secara berlebihan, karena pada tingkat tertentu persyaratan pelaksanaan dapat diterapkan. Perjanjian ini juga melarang Negara anggota melakukan tindakan yang terkait dengan investasi yang berakibat terjadinya pembatasan kuantitas barang. Negara anggota diharuskan menghapus peraturan yang tidak konsisten dengan perjanjian TRIMs. Sebagaimana ketentuan dalam Pasal 1 TRIMs telah diatur bahwa perjanjian ini hanya mengatur mengenai penanaman modal dalam perdagangan barang. Sedangkan mengenai perdagangan jasa khususnya pariwisata tidak diatur dalam ketentuan ini.

Adapun Hukum Internasional yang mengatur penanaman modal dalam bidang pariwisata adalah sebagai berikut: GATS (General Agreement on Trade and Services) GATS merupakan suatu aturan mengenai perdagangan dalam bidang jasa dan merupakan kerangka dari WTO. GATS merupakan hasil kesepakatan bersama ketika berlangsungnya Putaran Uruguay (Uruguay Round) pada tahun 1994. Selain GATS mengatur tentang liberalisasi jasa, Putaran Uruguay sendiri juga mengatur perihal penanaman modal dan hak atas kekayaan intelektual (HKI). Dalam GATS sebagai Framework tercantum prinsip dasar yang merupakan landasan aturan dalam perdagangan Internasional di bidang jasa. Mengenai Pengaturan GATS, perdagangan jasa menurut GATS terdiri atas empat jenis yang tergantung pada pemasok dan konsumen pada saat transaksi dilakukan. Sesuai dengan Pasal I ayat 2 GATS disebutkan modalitas pasokan (Mode of supply): " For the purposes of this Agreement, trade in services is defined as the supply of a service: A. from the territory of one Member into the territory of any other Member; B. in the territory of one Member to the service

consumer of any other Member; C. by a service supplier of one Member, through commercial presence in the territory of any other Member; D. by a service supplier of one Member, through presence of natural persons of a Member in the territory of any other Member. Adapun ruang lingkup sektor-sektor yang menjadi cakupan GATS dalam perjanjian tersebut meliputi: A. Jasa bisnis, termasuk jasa profesional; B. jasa komputer; C. jasa komunikasi; D. jasa kontruksi dan teknik terkait; E. jasa distribusi; F. jasa pendidikan; G. jasa lingkungan; H. jasa keuangan (termasuk asuransi dan perbankan); I. jasa kesehatan dan sosial; J. jasa pariwisata dan perjalanan; K. jasa rekreasi, budaya dan olahraga; L. jasa transportasi dan jasa-jasa lain yang (belum tercantum). (Julianti & Subekti, 2018) Sektor pariwisata termasuk salah satu perdagangan jasa yang secara hukum Internasional diatur didalam GATS yang merupakan kerangka dari WTO. Dari Pengaturan keempat jenis perdagangan jasa dalam GATS, sektor pariwisata termasuk dalam jenis Commercial precense mode of supply yang mana ketika suatu perusahaan pemasok jasa dari negara lain beroperasi di negara tertentu dengan cara menanamkan modal asing untuk mengoperasikan usahanya di negara tertentu

4.4. Penutup

Bentuk perlindungan bagi investor di sektor pariwisata tidak jauh berbeda dengan perlindungan hukum bagi investor yang lain, yaitu terdapat pada undang-undang nomor 25 tahun 2007. Perlindungan dapat berupa perlindungan preventif yaitu untuk mencegah terjadinya pelanggaran yang diatur dalam pasal Pasal 1 ayat (3), Pasal 5 ayat (2), Pasal 5 ayat (3), Pasal 7 ayat (1), Pasal 10 ayat (1), Pasal 12 ayat (2), Pasal 15, Pasal 18 ayat (6), Pasal 21, Pasal 23 ayat (2), Pasal 23 ayat (3), Pasal 23 ayat (4), Pasal 25 ayat (3), Pasal 27 ayat (2), Pasal 27 ayat (3), Pasal 32 ayat (4), Pasal 34 ayat (1). Dalam UndangUndang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal telah berusaha agar dalam praktek tidak ada

lagi perlakuan pembedaan antara penanaman modal dalam negeri dan luar negeri. Agar orang atau badan mau menanamkan modalnya maka bermacam cara yang dilakukan pemerintah agar penanaman modalnya membuahkan hasil atau margin yang diinginkannya, antara lain melakukan deregulasi dan memberikan insentif bagi usaha pionir atau di daerah tertentu/terpencil dan kemudahan agar suasana penanaman modal lebih bergairah atau membuka sektor sektor yang memerlukan modal besar dan expertise yang tinggi kepada asing.

Dampak Investasi Asing Bagi Pertumbuhan Perekonomian Indonesia

5.1. Pendahuluan

Pertumbuhan ekonomi di Indonesia terus mengalami peningkatan semenjak digagasnya program pembangunan pada masa akhir orde baru, hal ini tak terlepas dari peran investasi langsung. Investasi langsung memberikan stimulus kepada pertumbuhan ekonomi sehingga memberikan dampak positif bagi pembangunan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi Indonesia dewasa ini terus berkembang untuk meningkatkan devisa dan pendapatan negara. Pariwisata merupakan salah satu sektor industri terbesar dalam pertumbuhan ekonomi Indonesia. Sektor pariwisata memiliki beberapa peran penting bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Pertama, pariwisata merupakan penghasil devisa dalam meningkatkan dan mendapatkan barang modal yang nantinya dimanfaatkan untuk proses produksi. Kedua, sektor pariwisata dapat memberikan dorongan dalam pengembangan investasi di sektor infrastruktur. Ketiga, pariwisata memberikan dampak positive economies of scale. Keempat, pariwisata berperan dalam pengembangan technical knowledge serta mendorong research and development. Kelima, sektor pariwisata memberikan kontribusi dalam perluasan lapangan kerja dan peningkatan pendapatan.

Berkaitan usaha pemerintah dalam memajukan peran pariwisata dalam pertumbuhan ekonomi, adalah dengan menstimulus investasi pariwisata dimana hal ini sudah menjadi pusat perhatian dalam program pembangunan. Namun kelangsungan investasi di Indonesia tidak selalu berjalan lancar. Peristiwa krisis keuangan yang terjadi pada Asia Timur periode tahun 1997 hingga tahun 1998, kemudian krisis keuangan global tahun 2008 serta dampak pandemi Covid – 19 pada tahun 2020 menekan laju pertumbuhan investasi bagi Indonesia. Penanaman Modal Asing(PMA) dan Penanaman Modal Dalam Negeri(PMDN) merupakan komponen penting sebagai sumber pendanaan bagi daerah yang mengalami pertumbuhan dan perkembangan pembangunan ekonomi. Adanya penanaman modal asing akan memajukan pembangunan ekonomi pada negara tuan rumah (*host country*). Nilai return yang diperoleh negara dengan adanya penanaman modal asing akan berguna untuk mendapatkan nilai *Foreign Direct Investment Inflow* yang lebih tinggi sehingga akan berdampak bagi percepatan pembangunan ekonomi pada negara tuan rumah.

5.2 Pertumbuhan Ekonomi

Keberhasil pembangunan suatu negara diukur berdasarkan pertumbuhan ekonomi negara tersebut. Menurut Harrod-Domar, investasi merupakan komponen penting bagi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Semakin besar investasi yang didapatkan suatu negara maka perekonomian suatu negara akan semakin baik, investasi tidak semata – mata berpengaruh pada permintaan agrerat melainkan juga terhadap penawaran agrerat pada kapasitas produksi. Pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai peningkatan kapasitas produksi suatu negara dalam rentang waktu yang panjang guna memenuhi beraneka kebutuhan barang ekonomi masyarakatnya. Peningkatan kapasitas tersebut disebabkan karena adanya penyesuaian atau

perkembangan penerapan teknologi, intitusional serta ideologi terhadap beragam kondisi yang ada.

Pembangunan ekonomi adalah upaya untuk meningkatkan kesejahteraan dan pendapatan perkapita, dimana harus terjadi secara berkontinyu dengan rentang waktu yang panjang dan diikuti dengan restorasi sistem kelembagaan seluruh bidang (contohnya: hukum, politik, ekonomi dan sosial-budaya) Perbaikan sistem tersebut dapat dikaji dari dua perspektif yaitu: pertama restorasi disektor organisasi (institusi) dan kedua restorasi pada tatanan regulasi ditingkat formal ataupun informal. Maka dapat disimpulkan pembangunan ekonomi adalah suatu usaha atau upaya aktif suatu negara guna untuk meningkatkan kesejahteraan rakyatnya dan pendapatan perkapita negara.

5.2.1 Pengaruh Penanaman Modal Asing (PMA) Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia

Banyak yang telah melakukan penelitian mengenai pengaruh antara PMA terhadap pertumbuhan ekonomi. Hasil beberapa penelitian mengenai pengaruh PMA bagi pertumbuhan ekonomi di negara berkembang memiliki pengaruh yang berbeda-beda. Penelitian Balasubramanyam, Salisu and Spasford, (1996), meneliti pengaruh penanaman modal asing(PMA) bagi pertumbuhan ekonomi pada negara berkembang akan kuat jika diiringi dengan kebijakan perdagangan yang berorientasi keluar. Wang (2002) menurutnya efek masuknya PMA menghasilkan kontribusi dan pengaruh yang signifikan bagi pertumbuhan ekonomi disuatu negara. Mengacu pada data dari 12 negara Asia selama periode tahun 1987 hingga tahun 1997, diketahui hanya PMA pada sektor manufaktur yang menghasilkan efek positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Hansen and Rand, (2006) meneliti data hubungan Granger dan kasualitas antara PMA dan PDB pada 31 negara berkembang dengan periode 31 tahun, mereka menemukan hasil bahwa penanaman modal asing (PMA)

pada suatu negara memberikan efek yang baik pada pertumbuhan ekonomi pada negara tuan rumah. Selaras dengan hal tersebut menurut Rowland, (2014) setidaknya ada tujuh manfaat yang akan didapatkan bagi negara penerima dana PMA, antara lain :

1. Pemanfaatan dana modal asing dapat diperuntukan mempercepat pertumbuhan ekonomi dan investasi.
2. Penggunaan modal asing bisa dimanfaatkan untuk restorasi struktural agar menjadi lebih baik
3. Dana modal asing dapat digunakan untuk menopang proses industrilisasi yang sedang berjalan.
4. Meningkatkan perluasan lapangan perkerjaan sehingga dapat menyerao banyak tenaga kerja.
5. Memajukan kesejahteraan rakyat
6. Dapat digunakan sebagai pedoman ekonomi Indonesia yang lebih baik
7. Meningkatkan cadangan devisa negara melalui pajak yang disetorkan oleh perusahaan.

Masalah selanjutnya bagaimanakah pengaruh PMA terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia? persoalan mengenai PMA dapat menguntungkan atau tidaknya terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia masih menjadi pembahasan. Berdasarkan hasil empiris para peneliti sebelumnya mengenai pengaruh PMA terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia mengindikasikan bahwa PMA menghasilkan pengaruh yang positif terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. Penelitian Asafu (2000) yang meneliti pengaruh dari PMA bagi pertumbuhan ekonomi di Indonesia pada periode tahun 1970 hingga 1996, menemukan PMA membawa efek positif bagi pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Lipsey (2010) menurutnya arus masuk PMA telah memberikan manfaat kepada pertumbuhan ekonomi di

Indonesia. Disisi lain Sjöholm, (1999) menemukan bahwa adanya kontradiksi yang terjadi antara PMA dengan pembangunan daerah di Indonesia, dimana PMA condong berlokasi hanya di daerah yang terkonsentrasi sehingga hal ini akan berdampak pada peningkatan ketimpangan spasial di daerah lainnya.

5.2.2 Perkembangan Produk Domestik Bruto(PDB) dan Penanaman Modal Asing(PMA) di Indonesia

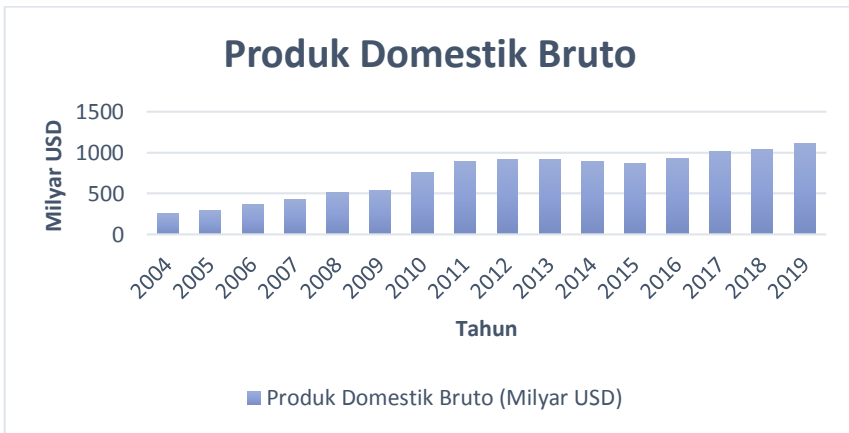
Secara teoritis manfaat dari Penanaman Modal Asing berdampak pada pertumbuhan ekonomi di negara tuan rumah, namun bukti empiris keterkaitan PMA dengan pertumbuhan ekonomi pada negara – negara berkembang masih menjadi persoalan hingga saat ini. Beberapa penelitian menyebutkan adanya PMA dapat memberikan dorongan pada pertumbuhan ekonomi di negara – negara berkembang, namun disisi lain juga ada yang menyampaikan tidak adanya bukti atau signifikannya PMA dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara. Pada gambar 1 diperlihatkan perkembangan Produk Domestik Bruto (PDB) di Indonesia periode tahun 2004 sampai dengan tahun 2019. Dalam grafik terlihat bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia semakin meningkat namun pada tahun 2013 – 2015 PDB Indonesia mengalami penurunan. Terjadinya krisis ekonomi global dan dampak dari kebijakan *Quantitative Easing* (QE) yang dibuat oleh Amerika berpengaruh pada penurunan PDB Indonesia.

Tabel 5.1. Perkembangan PDB dan PMA di Indonesia Tahun 2004 hingga Tahun 2019

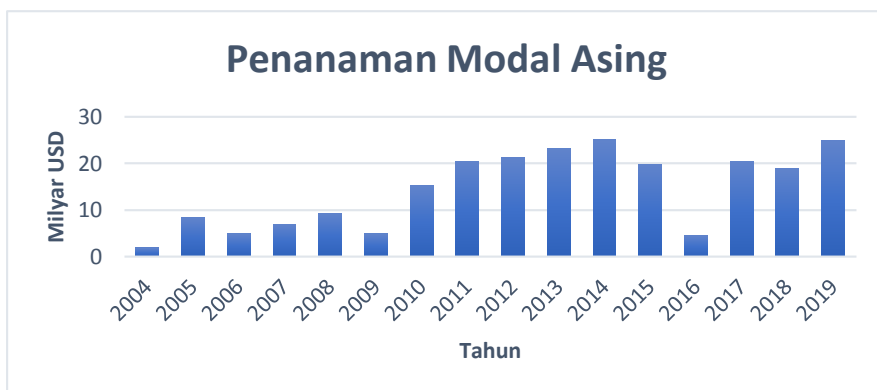
Tahun	Produk Domestik Bruto (Milyar USD)	Penanaman Modal
		Asing (Milyar USD)
2004	256.84	1.9
2005	285.87	8.34
2006	364.57	4.91

2007	432.22	6.93
2008	510.23	9.32
2009	539.58	4.88
2010	755.09	15.29
2011	892.997	20.56
2012	917.87	21.2
2013	912.52	23.28
2014	890.81	25.12
2015	860.85	19.78
2016	932.26	4.54
2017	1015.54	20.51
2018	1042.24	18.9
2019	1119.19	24.9

Sumber : (World Bank, 2021)



Gambar 5.1. Grafik Perkembangan Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia tahun 2004 – 2019 Sumber : (World Bank, 2021b)



Gambar 5.2. Grafik Perkembangan Penanaman Modal Asing(PMA) Indonesia

Tahun 2004 – 2019 Sumber : (World Bank, 2021a)

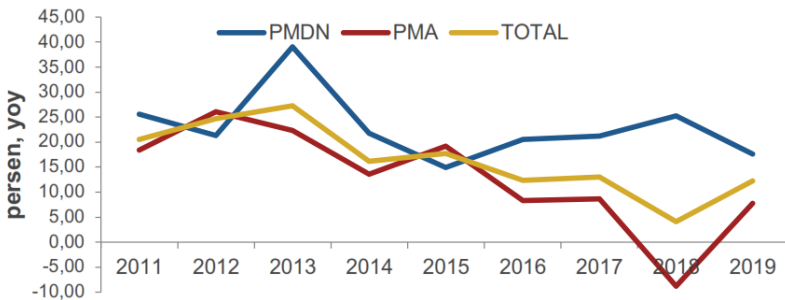
Pada Gambar 5.1 dan Gambar 5.2 diperlihatkan PMA dengan PDB tidak bergerak pada tingkatan yang sama, hal ini mengindikasikan bahwa PMA bukanlah faktor utama pertumbuhan ekonomi di Indonesia, namun perlu dicatat bahwa hal ini tidak memperlihatkan kontribusi PMA terhadap pertumbuhan, hal tersebut hanya menunjukkan hubungan antara tingkat pertumbuhan dua variabel.

5.3 Pertumbuhan Realisasi Investasi Langsung di Indonesia

Senin, 2 Maret 2020 pemerintah Indonesia resmi mengumumkan, negara Indonesia sudah terpapar Covid-19, imbas dari epidemi Covid-19 dikhawatirkan akan mengganggu ekonomi nasional Indonesia. Beberapa negara yang lebih awal terkena wabah Covid – 19 adalah Tiongkok, Jepang, Hongkong dan Singapura dimana keempat negara tersebut ialah negara yang memiliki dana investasi terbesar di Indonesia. Pada tahun 2020 investasi langsung Hongkong di Indonesia sebesar Rp.9,8 triliun, Jepang sebesar Rp.13,3 triliun, Tiongkok sebesar Rp.15,6 triliun dan Singapura sebesar Rp.35,9 triliun.

Tabel 5.2. Realisasi Penanaman Modal Asing(PMA) Terbesar di Indonesia

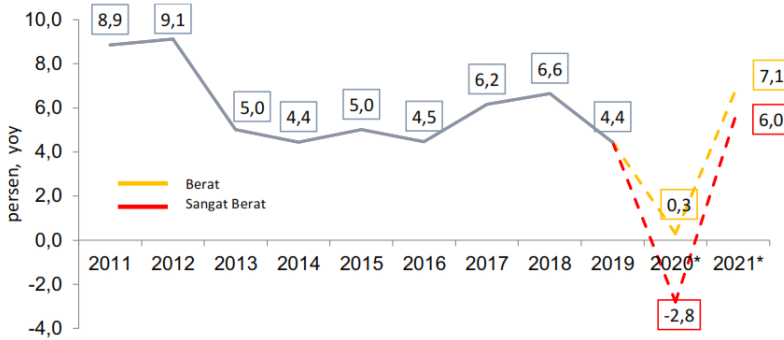
Uraian	Nilai Q3 2020 (triliun Rp)	Growth (%)		Share thd Total PMA (%)
		QtQ	YoY	
Singapura	35,9	27,7	22,7	33,8
Tiongkok	15,6	-5,1	1,6	14,7
Jepang	13,3	51,3	0,3	12,5
Hong Kong	9,8	-41,3	51,1	9,3
Belanda	7,5	69,4	-63,4	7,0



Gambar 5.3. Pertumbuhan Niali Realisasi Investasi Langsung di Indonesia Periode Tahun 2011 hingga Tahun 2019. Sumber : (Kementerian Keuangan, 2020)

Realisasi penyerapan PMA pada tahun 2019 sudah melampaui dari tujuan yang diharapkan, tetapi tahun 2020 akibat dampak epidemi Covid-19 menyebabkan sulitnya memenuhi pencapaian seperti pada tahun 2019. Tahun 2020 pemerintah Indonesia menargetkan PMA sebesar Rp 416,4 triliun tetapi sangat sulit dicapai. Pandemi covid – 19 mulai mengganggu perekonomian seluruh negara. Upaya untuk mendorong target pertumbuhan ekonomi sebesar 5.3% - 5.7%, Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB) harus bertumbuh dengan rata – rata pencapaian 7% setiap tahun. Prediksi pertumbuhan investasi tahun 2020

diperkirakan akan terjadi penurunan cukup dalam sebesar 0,3% pada kondisi berat, serta kemungkinan akan terjun lebih dalam sebesar -2,8% pada kondisi sangat berat. Pada gambar 5 ditunjukkan proyeksi pertumbuhan investasi.

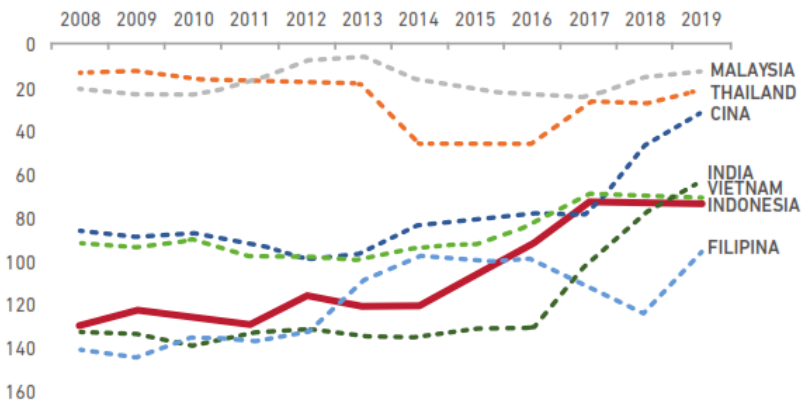


Gambar 5.4. Perkembangan Pertumbuhan Realisasi PMTB tahun 2011-2019 serta Proyeksi Pertumbuhan PMTB tahun 2020-2021, Sumber : (Kementerian Keuangan, 2020)

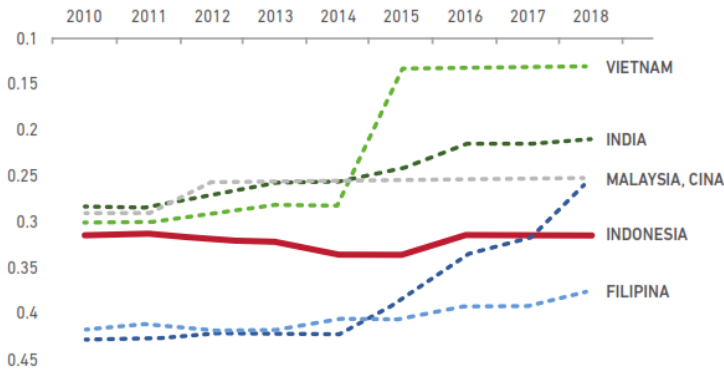
Pertumbuhan investasi sangat diperlukan untuk menstimulus dan membantu pemulihan pertumbuhan ekonomi nasional. Pemerintah harus menjaga stabilitas pertumbuhan ekonomi nasional dengan melakukan pendalaman sektor keuangan, melalui peningkatan dan mendorong partisipasi investor, memanfaatkan teknologi digital guna untuk pemasaran produk, pengembangan infrastruktur pasar dan pengembangan produk melalui pembiayaan jangka panjang berbasis retail. Pendalaman pasar keuangan pada pasar obligasi dan pasar saham diharapkan mampu menarik ketertarikan investor serta pengembangan infrastruktur pasar. Demi menghadapi persoalan perekonomian global, maka pemulihan perekonomian negeri harus menjadi prioritas utama. Harapan kedepan pertumbuhan ekonomi dapat meningkatkan investasi dan daya beli masyarakat. Investasi sekarang ini dihadapkan permasalahan yaitu tingginya biaya investasi sampai lemahnya daya saing kita dalam menyerap modal investasi dan pengelolaan ditingkat output.

5.4 Tantangan Investasi Indonesia

Indonesia merupakan salah satu pelaku ekonomi terbesar pada asia tenggara, adanya perubahan Global Value Chains seharusnya menjadi angin segar untuk Indonesia namun Indonesia cenderung kurang menarik minat pihak investor jika disandingkan dengan negara lainnya yang berada di wilayah asia tenggara. Berikut merupakan peringkat indeks kemudahan berbisnis (Ease of Doing Business). Negara Indonesia telah terus berbenah semenjak tahun 2014, tetapi belum bisa mengejar ketertinggalan dari negara lainnya. Persoalan lainnya iklim investasi di Indonesia mandek sejak tahun 2017, hal ini tentu sangat memperhatikan karena negara-negara tetangganya seperti Vietnam, Thailand dan Malaysia malah meningkat selama kurun waktu yang sama.



Gambar 5.5. Peringkat Indeks Kemudahan Berbisnis (dari 190 negara) Sumber : (OECD, 2019)



Gambar 5.6. Indeks Pembatasan PMA (FDI Restrictiveness Indeks) Sumber :(OECD, 2019)

Berdasarkan informasi dari World Bank (2021) menegaskan bahwa penyebab keengganan investor asing berinvestasi di negara Indonesia disebabkan karena berbelit - belitnya regulasi yang ada di Indonesia. Banyaknya regulasi kementerian dan daerah serta dilapangan sering terjadi ketidakpaduan regulasi dimana satu dengan yang lainnya saling bertentangan. Terdapat 15 ribu peraturan yang dibuat oleh kementerian di Indonesia, 95% telah diterbitkan sejak tahun 2010 kemudian masing – masing provinsi, kabupaten dan kota juga menerbitkan peraturan mereka sendiri. Apabila permasalahan obesitas peraturan tersebut tidak diselesaikan segera, kemungkinan yang terjadi negara Indonesia akan terus mengalami kesulitan menarik minat para investor asing berinvestasi di Indonesia. (Patunru and Surianta, 2020)

5.5 Penutup

Investasi langsung luar negeri merupakan salah satu motor penggerak pertumbuhan ekonomi bagi Indonesia sejak pemerintahan masa orde baru hingga saat ini. Selain sebagai faktor pendorong bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia, investasi langsung juga memberikan pengaruh kepada beberapa

variabel makro seperti inflasi, nilai tukar, dan tingkatan suku bunga dalam proses pertumbuhan ekonomi. Perkembangan investasi langsung luar negeri pada beberapa tahun pasca krisis keuangan global pada tahun 2008 tidak terlalu banyak memberikan dampak kepada pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam jangka panjang. Investasi langsung hanya mempunyai koherensi yang erat terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam jangka pendek, hal ini menunjukkan bahwa pengaruh dari investasi langsung hanya dirasakan sesaat contohnya dalam menjaga stabilitas makroekonomi.

Perkembangan Pariwisata Maritim di Indonesia

6.1. Pendahuluan

Indonesia merupakan satu dari banyak negara maritime di dunia dan tergolong sebagai salah satu yang terbesar. Di zaman kerajaan Majapahit dan Sriwijaya, julukan negara maritime menjadi diperkuat dengan banyaknya armada Indonesia yang menguasai jalur perdagangan dan pelayaran laut dengan koordinasi yang baik antar sektornya. Akan tetapi di zaman sekarang, julukan negara maritime hanyalah pengetahuan bahwa 2/3 bagian dari negara Indonesia merupakan air dan sisanya berupa pulau.

Indonesia yang merupakan negara maritime terbesar di dunia pastinya memiliki potensi untuk mengembangkan pertumbuhan ekonominya yang orientasinya berwawasan maritime. Potensi yang besar di sector maritime dapat dikembangkan antara lain potensi jalur laut Indonesia yang memiliki potensi besar, sumber daya laut yang kaya dan beragam, dan wisata maritime di seluruh pelosok Indonesia. Pengembangan potensi wisata maritime pada dasarnya adalah mengelola dan memanfaatkan banyaknya obyek serta daya Tarik yang ditawarkan oleh wilayah pesisir pantai yang melimpah di laut Indonesia, pemanfaatan lain yang bisa digunakan adalah mengelola dengan baik kekayaan laut yang dimiliki, keberagaman flora dan fauna seperti ikan hias

dan terumbu karang yang masih terjaga. Jika potensi yang dimiliki bisa dikembangkan secara optimal dan efektif, hal ini dapat meningkatkan ekonomi negara. Kemaritiman Indonesia bisa ditunjang dengan memanfaatkan peluang bisnis yang banyak dan beragam, sehingga eksistensi keberagaman maritime Indonesia bisa meningkat.

6.2 Pariwisata

Pariwisata berkaitan erat dengan suatu ekspedisi dan perjalanan wisata, dimana pariwisata merupakan perpindahan terhadap tempat tinggal seseorang atau sekelompok masyarakat di tempat lain sampai waktu yang diinginkan dengan memiliki maksud dan tujuan tertentu. Maksud lain dari pariwisata bisa diartikan untuk mendapatkan kebahagiaan, kenikmatan, dan menjawab rasa penasaran yang dimiliki seseorang. Perjalanan pariwisata bukan hanya sebatas untuk mencari hiburan semata, akan tetapi bisa menjadi kegiatan yang memiliki tujuan lain seperti kegiatan usaha, Kesehatan, dan kegiatan lainnya. Menurut Komang (1995), pariwisata merupakan suatu perjalanan ke wilayah tertentu untuk menghilangkan kebosanan guna sebagai pemenuh Hasrat akan keinginan yang beraneka ragam dan menikmati perjalanan tanpa memikirkan usaha atau mencari nafkah. Penyelenggaraan pariwisata merupakan seluruh aktivitas yang terjadi selama terjadinya pariwisata, dimana penyelenggaraan pariwisata adalah kepariwisataan (Fandeti, 1995).

Kepariwisataan merupakan semua gejala yang yang terjadi Ketika melakukan perjalanan pariwisata di tempat tinggal sementara Bersama orang lain. Kepariwisataan tidak akan memperoleh hasil dari pendiaman sementara ini.

6.3 Potensi Maritim Indonesia

Dari aspek kebahasaan maritime dalam bahasa Inggris berarti bahan *maritim* (www.oldict.com, 2009). Maritim adalah semua kegiatan yang berhubungan dengan kelautan. Adapun pembangunan maritime seperti kita ketahui bersama merupakan bentuk pengaplikasian dari Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 33 ayat 3 yang mengatakan bahwa semua kekayaan alam dan wilayah di Indonesia (bumi dan air) dikuasai oleh Negara dan harus dipergunakan sebaik-baiknya untuk kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Indonesia sebagai negara kepulauan memberikan tanggung jawab ke masyarakat dan pemerintah untuk membangun sector maritime ini untuk kepentingan bangsa secara menyeluruh.

Berbagai macam sumber daya kelautan Indonesia, namun pengelolaannya masih sangat minim. Sementara jika direncanakan dengan baik maka pengembangan potensi kelautan ini akan lebih mempunyai dan mampu menjadi sector yang terkuat di dunia dalam hal pemanfaatan sumber daya, minimal ada 6 alasan utama pengembangan sector kelautan dan perikanan sebagaimana yang dijelaskan Suprpto (2009) :

1. Indonesia memiliki sumber daya yang sangat melimpah di sector laut baik dilihat dari segi jumlah maupun keberagaman.
2. Dalam hal daya saing, posisi Indonesia dalam sector laut sangat tinggi karena dibantu oleh penghasilan dan bahan baku yang dimiliki serta hasil produksinya.
3. Industri pada sector kelautan memiliki ikatan yang kuat dengan industri pada sector lain yang dampaknya sangat baik bagi sector lain karena performanya meningkat.
4. Sumber daya yang berada pada sector laut dan perikanan merupakan sumber daya yang dapat diregenerasi sehingga

mampu bertahan dalam waktu yang lama asalkan pemeliharaan yang dilakukan konsisten.

5. Investasi di sector kelautan dan perikanan memiliki efisiensi yang relatif tinggi sebagaimana dicerminkan dalam *Incremental Capital Output Ratio* (ICOR) yang rendah dan memiliki daya serap tenaga kerja yang tinggi pula
6. Industri perikanan yang melimpah membuat sector perikanan mampu membuat sendiri perikanan berbasis local dengan input yang dikeluarkan bernilai rupiah namun outputnya bisa bernilai dollar.

Manfaat yang diperoleh dari potensi sumber daya Indonesia yang berlimpah di sector kelautan dan perikanan mampu memulai dan mengembangkan pembangunannya. Pembangunan disini dimaksud untuk lebih memajukan sector kelautan dengan cara mengembangkan pengelolaan terhadap investasi, sehingga membuat sector kelautan menjadi salah satu sector terkuat yang dimiliki. Beberapa kelompok dari industry kelautan adalah:

1. Industri mineral dan energi laut
2. Industri maritime termasuk industri galangan kapal
3. Industri pelayaran
4. Industri pariwisata
5. Industri perikanan

Berdasarkan pendekatan pembangunan industri yang terpadu, 5 (lima) kelompok industri kelautan tersebut memiliki saling keterkaitan satu dengan lainnya, yakni :

- Sebagian dari konsumen industri mineral/energi dan industri maritime adalah industri perikanan, pelayaran dan pariwisata,

- Sebagian dari konsumen industri pelayaran adalah industri perikanan dan pariwisata, dan
- Sebagian dari konsumen industri perikanan adalah industri pariwisata.

Dilihat dari hubungan dan keterkaitan antara industry di sector kelautan maka diketahui bahwa industry perikanan mampu menjadi pondasi utama dalam pengembangan industry kelautan lainnya, artinya bahwa industry kelautan perikanan bila dikembangkan dengan baik akan membantu perkembangan sector industry kelautan yang lain. Sehingga, dalam upaya membangun sector kelautan yang Tangguh di mata dunia diperlukan industry perikanan yang Tangguh pula (Suprpto, 2009).

6.4. Pilar Utama Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

1. Membangun kembali kecintaan terhadap budaya di sektor maritime karena merupakan salah satu sector yang kuat.
2. Komitmen dalam hal menjaga dan memelihara sumber daya laut dengan cara berfokus pada pengembangan industry perikanan sumber daya laut dan menjadikan nelayan sebagai pokok dan pilar utama.
3. Komitmen dalam mengembangkan infrastruktur di sector kelautan dan membuat jalur maritime dengan pembangunan Pelabuhan dan tol laut, bertekad menjadikan sector laut menjadi focus utama pariwisata maritime.
4. Diplomasi kerja sama dengan negara-negara dan mitra Indonesia di sector maritime sehingga pengembangan sumber daya laut dapat lebih dioptimalkan.
5. Membangun pertahanan maritime yang kuat karena merupakan salah satu negara yang terhubung langsung oleh

dua samudera sehingga menimbulkan keadilan dan rasa aman.

6.5. Penutup

Indonesia adalah salah satu negara maritim yang terdiri dari beribu-ribu pulau. Dengan begitu banyaknya pulau-pulau yang indah di Indonesia menjadikan negara Indonesia menjadi salah satu surge wisata dunia. Oleh karena itu, pengembangan wisata maritim sedang gencar-gencarnya dilakukan oleh pemerintah karena wisata maritime merupakan peluang bisnis yang menguntungkan di negara ini, terlebih lagi didukung oleh banyaknya turis yang sangat berminat mengunjungi objek-objek wisata Indonesia, khususnya pulau-pulau yang eksotis serta kondisi iklim serta geografis Indonesia yang sangat disukai oleh para turis mancanegara.

Sektor maritime Indonesia hingga saat ini masih cenderung belum mampu memanfaatkan secara optimal kekayaan sumber daya lautnya karena cenderung masih terfokus terhadap sector perikanan dan mengabaikan sector lain. Akibat dari hal ini muncullah pemikiran di masyarakat bahwa sector maritime hanya mencakup sector perikanan saja. Padahal di sector maritime terdapat potensi-potensi lain yang mampu dikembangkan antara lain sebagai potensi dalam wisata bahari, jasa perhubungan antar negara-negara yang melalui perbatasan Indonesia, dan sumber daya alam berupa energi minyak, dan gas.

Peningkatan di sector ekonomi maritime menjadi tujuan utama yang selama ini ingin dicapai negara Indonesia karena potensi yang ada di sector kelautan. Keberagaman sumber daya laut yang dimiliki sangat tinggi, pesisir-pesisir laut yang memiliki lokasi strategis, ideal, dan banyak di seluruh pulau di Indonesia, iklim tropis yang dimiliki Indonesia membuat wilayah Indonesia cenderung hangat menjadi daya tarik yang mahal untuk

wisatawan asing dan local untuk mengunjungi wisata bahari yang ada di Indonesia. Bukan menjadi jaminan jika suatu negara memiliki banyak pulau dan memiliki keanekaragaman sumber daya hayati yang indah dan melimpah untuk mendapatkan keuntungan yang besar di sector bisnis pariwisata maritim

Peranan Transportasi Dalam Mendukung Pariwisata

7.1. Pendahuluan

Beberapa tahun terakhir, dua kabupaten di provinsi Papua menggelar festival pariwisata dan budaya. Ada Festival Danau Sentani (FDS) tanggal 19-23 Juli 2015 di Kabupaten Jayapura. Disusul, Festival Biak Menara Wampasi (FBMW) di Biak Numfor sepanjang 1-4 Juli 2015. Setelah keduanya, akan ada Festival Budaya Lembah Baliem (FBLB) di Jayawijaya di setiap agustus, Festival Asmat dan Festival Teluk Humboldt di Kota Jayapura. Sayangnya, jika membandingkan dengan Bali, Papua jauh tertinggal dalam angka kunjungan wisata. Bahkan, saudara mudanya Papua Barat pun harus diakui lebih tinggi jumlah wisatawannya setelah keindahan bawah laut Raja Ampat menghipnotis jutaan pengunjung di seluruh dunia dan menobatkannya sebagai pesaing terdekat Bali dalam destinasi wisata dunia.

Menurut (Sakti Adji Adisamita, 2008) dari segi pembangunan ekonomi, sosial, budaya, politik, pertahanan negara, dan keamanan, kebutuhan transportasi merupakan salah satu elemen utama yang mendorong pembangunan suatu negara dan wilayah. Padahal, hasil berbagai penelitian menunjukkan bahwa transportasi merupakan salah satu kekuatan yang membentuk perekonomian (transportasi merupakan salah satu bentuk

pembangunan dan pertumbuhan ekonomi) atau pembangunan daerah. Sering dikatakan bahwa transportasi adalah hasil dan bukan penyebabnya. Pernyataan sederhana ini menunjukkan bahwa ada hubungan erat antara transportasi dan pembangunan.

Kendati demikian, harus diingat bahwa pariwisata pada dasarnya menganut prinsip kelestarian, partisipatif dan keberlanjutan, dimana kesejahteraan dan harmoni menjadi arah tujuannya. Oleh karena itu, pemerintah daerah harus menyiapkan kapasitas SDM pelaku pariwisata lokal maupun masyarakat setempat guna mengantisipasi dampak negatif benturan budaya. Sebab pariwisata tidak bisa mengejar Pendapatan Asli Daerah (PAD) semata dan mengorbankan nilai budaya Papua yang Luhur

7.2. Transportasi Dalam Dunia Pariwisata

Transportasi merupakan hal penting dalam industri pariwisata karena bertujuan untuk membawa wisatawan dari tempat asalnya ke tempat wisata dan begitu pula sebaliknya. Kegiatan pariwisata sangat berdampak pada sektor perekonomian masyarakat sekitar. Oleh karena itu, pembangunan sarana dan prasarana transportasi menjadi perhatian penting pemerintah. Dengan adanya transportasi destinasi wisata Indonesia berada di berbagai pulau dan bisa menjangkau tempat wisata, para wisatawan menggunakan berbagai moda transportasi. Pemerintah berharap dapat memenuhi kebutuhan pemudik dengan membangun infrastruktur transportasi dan membuka ruang ekonomi baru di sekitar tempat wisata.

Dalam jangka waktu 5 tahun ini, Menteri perhubungan sudah melaksanakan pembangunan infrastruktur transportasi lewat pendekatan Indonesia Sentris. Pendekatan ini bertujuan buat membuka keterisolasian ialah dengan membagikan sokongan

aksesibilitas terhadap Wilayah terluar, terdepan, tertinggal serta perbatasan.

Salah satu contohnya yaitu pembangunan di Kabupaten Jayapura bukan tidak mungkin diikuti dengan merosotnya nilai, adat istiadat suatu budaya. dalam hal inilah pentingnya peran serta tokoh-tokoh adat, Ondofolo dalam pelestarian budaya ya kepada generasi sekarang secara terus-menerus, salah satunya lewat ajang festival danau Sentani. festival ini ini dijadikan sebagai sarana edukasi, rekreasi budaya, dan penghargaan atas kekayaan budaya yang ada di negeri Papua. bagian yang terpenting dari sebuah festival adalah ketika anak-anak dapat mengetahui budaya.

Sesuai jadwal tahunan, sesudah festival danau Sentani yang biasanya diselenggarakan setiap Juni, pada pertengahan Agustus akan digelar festival budaya Lembah Baliem (FBLB) di Wamena Kabupaten Jayawijaya. Kesenian dan budaya yang masih dilestarikan dan akan ditampilkan pada festival budaya Lembah Baliem di antaranya, pertunjukan perang antar suku penampilan tari tarian adat pertunjukan karapan anak Bali, pudaran(mainan melempar tombak ke arah bulatan rotan yang sedang berputar saat dilemparkan), sikoko (permainan menggunakan kayu jenis spion yang yang dilemparkan menuju sasaran yang sudah ditunjuk), dan lomba memainkan alat musik tradisional Tiup(pikon) ,serta berbagai macam perlombaan kebudayaan bagi wisatawan asing Seperti melempar tombak (sege) ke sasaran yang sudah ditentukan dengan tepat dan panahan. selain penampilan perang-perangan, Kabupaten Jayawijaya juga memiliki beberapa tempat objek wisata yang dapat dikunjungi diantaranya 2 buah mumi kepala suku yang telah berumur sekitar kurang lebih 350 dan 380 tahun. wisata mumi di desa Yikiwa, Kuluru.

Setelah festival budaya Lembah Baliem di bulan Agustus yang sama, pemerintah kota Jayapura memiliki agenda tahunan

festival teluk humbold. setelah festival teluk humbold, para pengunjung dari luar Papua juga bisa menuju ke Asmat untuk mengikuti festival budaya Asmat pada bulan Oktober. di festival ini, akan disuguhkan berbagai seni budaya dari suku Asmat terutama seni kerajinan pahat, ukir dan patung. selain seni patung pada festival Asmat juga sering di tampilkan berbagai atraksi kesenian seperti tari-tarian, dan keahlian-keahlian putra-putri suku Asmat, seperti keahlian menenun, alien di laut dan berbagai pertunjukan seni menarik lainnya. selain mendorong pertumbuhan pariwisata, Festival budaya Asmat juga bertujuan mempertahankan Asmat sebagai Situs budaya(culture heritage) kepada dunia internasional.

7.3. Pengembangan Transportasi Dalam Kepariwisataaan

Sektor prioritas untung menunjang kegiatan perekonomian suatu negara ialah pariwisata. Jika dikelola dengan baik, bahkan industri pariwisata akan mengungguli industri migas dan industri lainnya. Oleh karena itu, banyak negara di dunia yang bergegas mengembangkan potensi pariwisatanya untuk meningkatkan pendapatan nasional (Yoeti, O. 2008: 1). Untuk saat ini, pengembangan pariwisata telah banyak dibantu oleh pemerintah dan swasta upaya untuk mencapai tujuan pariwisata. Tempat wisata Indonesia termasuk dalam UU No. 16. Pasal 10, Pasal 4 Tahun 2009, yaitu menunjang perekonomian negara, mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kesejahteraan rakyat, memberantas kemiskinan, mengatasi pengangguran, melindungi alam, lingkungan dan sumber daya, memajukan pembangunan budaya, meningkatkan citra bangsa, membangun cinta tanah air, meningkatkan citra bangsa, dan Memperkuat persahabatan antar bangsa.

Menurut Middleton "Marketing Tourism and Travel" (2001: 11), dalam pengembangan DPN, pemerintah membutuhkan koordinasi antar departemen. Departemen yang terkait dengan pariwisata meliputi jasa akomodasi (sektor akomodasi) dan

atraksi wisata (departemen atraksi), transportasi (departemen transportasi), departemen penyelenggara perjalanan dan departemen organisasi tujuan. Dalam integrasi kelima departemen tersebut, pemerintah Indonesia mengeluarkan Keputusan Presiden No. 16 tentang Kebijakan Pembangunan Kebudayaan dan Pariwisata tahun 2005, dan mengeluarkan Keputusan Presiden No. 64 tentang pelaksanaan koordinasi strategis lintas industri pariwisata pada tahun 2014, membentuk Lintas Departemen. bentuk strategis. Koordinasi departemen antar berbagai kementerian untuk memastikan koordinasi dan persatuan, di bawah kepemimpinan Wakil Presiden dan dengan bantuan Kementerian Pariwisata, kegiatan transportasi merupakan salah satu elemen strategis kegiatan pariwisata. Memeriksa struktur sistem pariwisata yang dikemukakan oleh Lepier dalam Cooper et al. (1993)

Indonesia menjadi tujuan wisata para turis dari Australia, Malaysia, Singapura, Jepang, Taiwan, Hongkong, Timur Tengah, Eropa dan Amerika. Tentu bisa dibayangkan bagaimana mereka bisa sampai di Indonesia tanpa macet. Di sisi lain, cakupan geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan, dan pegunungan yang bergunung-gunung menjadikan transportasi sebagai bagian penting penghubung antar berbagai wilayah di Indonesia.

Utomo mengemukakan bahwa angkutan dikelompokkan menjadi tiga jenis, yaitu sebagai berikut:

1. Transportasi darat, yaitu jenis transportasi yang membawa penumpang dan barang melalui jalan darat. Transportasi darat dapat terintegrasi dengan moda transportasi lain. Sejarah transportasi darat diawali dengan gerobak yang ditarik dengan tenaga manusia dan hewan, seperti keledai, sapi, dan kuda. Transportasi darat dipilih dengan pertimbangan jenis kendaraan, spesifikasi kendaraan, tujuan perjalanan, faktor sosial ekonomi, kepadatan hunian wilayah,

luas wilayah, ketersediaan alat transportasi, dan jarak tempuh. Contoh alat transportasi darat pada masa kini antara lain delman, kereta api, sepeda motor, mobil, dan kendaraan bermotor lainnya.

2. Transportasi air, yaitu moda transportasi yang berbasis perairan, seperti laut, danau, dan sungai. Contoh alat transportasi air antara lain rakit, perahu, kapal pesiar, kapal ferry, dan tongkang.
3. Transportasi udara, yaitu jenis transportasi tercepat dengan teknologi terbaru. Jenis transportasi udara menggunakan ruang angkasa atau udara sebagai jalur transportasi sehingga dapat bergerak cepat dan hampir tidak memiliki hambatan. Kelebihan lain dari transportasi udara memiliki jangkauan wilayah yang luas, termasuk wilayah yang sukar dikangkau oleh moda transportasi air dan darat. Contoh transportasi udara antara lain balon udara, helicopter, dan pesawat terbang.

Infrastruktur transportasi diklasifikasikan menjadi tiga aspek, yaitu sebagai berikut:

1. Infrastruktur transportasi darat, meliputi jembatan, jalan raya, rel kereta api, dan tempat pemberhentiannya seperti halte, terminal, dan stasiun.
2. Infrastruktur transportasi laut, meliputi pelabuhan. Pelabuhan adalah tempat yang terletak di perbatasan antara daratan dan perairan, misalnya di ujung laut, danau, atau sungai. Fungsi pelabuhan adalah sebagai tempat pengangkutan dan pemindahan barang, pengangkutan dan penurunan penumpang, serta sebagai lokasi persinggahan kapal.
3. Infrastruktur transportasi udara, yaitu bandara. Bandara adalah fasilitas pesawat udara untuk lepas landas dan mendarat. Infrastruktur Bandara memakai operator layanan

penerbangan dan fasilitas lain yang mendukung operasional pesawat udara.

7.4. Stakeholder Transportasi

Pemangku kepentingan utama (*Stakeholder*) transportasi ialah pihak-pihak yang terlibat langsung dengan proyek, kebijakan, dan rencana dalam aspek transportasi. *Stakeholder* memegang peranan penting dalam proses pengambilan keputusan terkait transportasi, baik dalam aspek jenis, operasional, dan integrasi antara wilayah dan negara. Keputusan diambil sebagai upaya untuk mencapai ketertiban, memperkuat ketahanan nasional, menghubungkan seluruh wilayah negara, dan memperkuat perwujudan nusantara.

Dalam sistem pemerintahan, terdapat pemerintahan pusat dan pemerintahan daerah yang berwenang merumuskan dan melaksanakan kebijakan untuk membentuk forum kerja sama antardaerah dalam kerangka perencanaan transportasi nasional. Kebijakan ini digagas dengan melibatkan peran dan partisipasi dari masyarakat dan pihak swasta. Dalam hal ini, *stakeholder* transportasi memiliki peranan yang kompleks di dalam industri pariwisata. Pemerintahan pusat terdiri dari Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata, Kementerian Kehutanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kehutanan Destinasi Taman Nasional, dan Administrasi Umum Imigrasi. Pemerintah daerah terdiri dari provinsi dan instansi terkait di provinsi. Pihak swasta yang berkaitan dengan kebijakan tersebut adalah maskapai penerbangan, perusahaan angkutan darat, perusahaan angkutan air, dan biro perjalanan. Guna mencapai tujuan meningkatkan pariwisata dan transportasi, maka pemerintah harus membuat kebijakan yang mempertimbangan keinginan dan kebutuhan setiap *stakeholder* transportasi.

7.5. Target dan Tantangan Pariwisata

Menentukan fungsi masing-masing pemangku kepentingan, kemudian merumuskan model transportasi, serta pengembangan dan komitmen merupakan kunci sukses integrasi antar pemangku kepentingan. Mengingat jumlah kunjungan wisman tahun 2015 yang mencapai 10,4 juta, tentunya membutuhkan upaya ekstra. Artinya dalam empat tahun ke depan mulai tahun 2015, pemerintah dan pemangku kepentingan terkait harus bekerja keras untuk mencapai tujuan tersebut yang nilainya dua kali lipat dari kondisi saat ini.

Sektor pariwisata menargetkan peningkatan jumlah wisatawan mancanegara menjadi 20 juta orang. Target ini ditentukan berdasarkan data kunjungan wisatawan mancanegara pada tahun 2015 yang mencapai 10,4 juta orang. Untuk dapat mencapai target ini maka daya dukung pariwisata perlu ditambah, seperti penambahan kapasitas kursi penerbangan dari luar negeri serta meningkatkan kapasitas layanan hotel dan akomodasi. Selain itu juga diperlukan perwujudan integrasi antara setiap *stakeholder*. Integrasi dapat diwujudkan dengan penentuan fungsi setiap *stakeholder*, perumusan model transportasi, pengembangan, dan komitmen untuk menerapkan kebijakan terintegrasi.

Berdasarkan data www.bps.go.id selama lima tahun terakhir, data menunjukkan rata-rata 71,45% wisatawan mancanegara datang ke Indonesia melalui jalur udara. Selain itu rata-rata *load factor* penerbangan ke Indonesia kurang lebih 68% (67,95%). Indonesia memiliki banyak destinasi wisata dari berbagai penjuru wilayah. Hal ini menyebabkan sektor pariwisata melibatkan hampir semua jenis dan jalur transportasi. Misalnya untuk berwisata ke Pulau Komodo, wisatawan mancanegara harus naik pesawat ke Bandara Soekarno-Hatta, kemudian terbang ke Bandara Ngurah Rai Bali dan dilanjutkan ke Bandara Komodo Labuan Bajo. Sampai di Bandara Komodo

Labuan Bajo, wisatawan masih diharuskan naik kendaraan darat menuju Pelabuhan Labuan Bajo untuk kemudian dilanjutkan naik *boat* menuju Pulau Komodo. Total waktu tempuh wisatawan ke Labuan Bajo menggunakan transportasi darat, laut dan udara ini diperkirakan memerlukan waktu 2-3 hari.

Ada banyak hal cara untuk mencapai target 20 juta wisatawan mancanegara pada tahun 2019 tidak hanya tentang promosi pariwisata, melainkan juga strategi untuk mempersiapkan sarana dan prasarana terkait. Sarana dan prasarana yang dimaksud adalah penerbangan langsung ke tujuan, distribusi antar tujuan, bandara (kapasitas terminal, fasilitas dan layanan pendaratan), akomodasi destinasi, transportasi lokal, dan penyediaan sumber daya manusia yang memadai dari segi kuantitas dan kualitas di bidang terkait. Oleh karena itu, para pemangku kepentingan pariwisata Indonesia perlu bekerja keras untuk meningkatkan potensi dan kualitas di setiap aspek sehingga target peningkatan wisatawan mancanegara dapat tercapai. Terkait kebijakan pengembangan transportasi dan kepariwisataan ini, penulis mengajukan beberapa rekomendasi, yaitu sebagai berikut:

7.6. Penambahan Daya Dukung Transportasi.

Saat ini, daya dukung transportasi hanya dapat mampu menampung 10,4 juta wisatawan mancanegara. Maka dari itu daya dukung transportasi perlu ditingkatkan untuk dapat mencapai target wisatawan mancanegara sebanyak 20 juta orang. Daya dukung transportasi yang dimaksud antara lain kapasitas penumpang untuk transportasi antar pulau ke destinasi wisata, kapasitas transportasi lokal yang dipakai wisatawan agar dapat sampai ke destinasi wisata, kelayakan transportasi, dan kualitas layanan transportasi. Pemerintah perlu mengawasi kualitas angkutan dengan cara pengecekan izin kualifikasi komponen angkutan. Izin kualifikasi ini harus dikontrol secara teratur dan ketat agar dapat menjamin keamanan dan kenyamanan dalam

menggunakan fasilitas transportasi. Selain itu juga perlu dilakukan pengembangan sarana dan prasarana transportasi, antara lain jalur transportasi, pemberhentian kendaraan transportasi, kapasitas transportasi, dan kualitas transportasi.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang proporsional dengan sebaran masing-masing destinasi wisata yang tersebar antar pulau. Terdapat 8 destinasi prioritas yang ditentukan Kementerian Pariwisata, antara lain:

1. Labuan Bajo di Pulau Flores
2. Wakatobi di Sulawesi
3. Mandalika di Pulau Sumbawa,
4. Borobudur di pulau jawa
5. Bromo di Pulau Jawa,
6. Kepulauan Kuril di Tanjung Lesung,
7. Tanjung Kelayang di Pulau Belitung,
8. Danau Toba di Pulau Sumatera.

Untuk dapat mempromosikan destinasi unggulan tersebut, diperlukan upaya untuk mengemas informasi secara rinci dan akurat mengenai penggunaan transportasi dan harga penggunaan jasa transportasi untuk mencapai destinasi tersebut. Informasi dapat dikemas dalam bentuk iklan, brosur atau media promosi lainnya.

7.7. Penutup

Aspek penting dalam transportasi ialah sumber daya manusia. Dalam industri transportasi, ada istilah "penembak". Alat transportasi bisa menjadi sangat rumit, namun tidak dapat dipungkiri bahwa karakteristik industri transportasi membuat sumber daya manusia memegang peranan yang sangat penting dalam penggunaan alat transportasi. Sumber daya manusia di

bidang transportasi dapat disiapkan oleh SMK / perguruan tinggi yang diterapkan di bidang transportasi, pengelolaan perizinan dan pengelolaan sumber daya manusia dengan profesi fokus terkait transportasi.

Pariwisata Urban Di Indonesia

8.1. Pendahuluan

Kemandirian kepariwisataan sebagai sebuah ilmu mandiri, baru diakui oleh pemerintah sejak tahun 2010, sehingga pengembangan keilmuannya masih belum menyentuh hal-hal yang bersifat khusus. Hal-hal khusus tersebut, diantaranya adalah pengembangan model teoritis destinasi pariwisata urban. Pemodelan pengembangan destinasi pariwisata urban secara terintegrasi merupakan implementasi dari amanat Undang-Undang Republik Indonesia No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata dan Peraturan Menteri Pariwisata Republik Indonesia No. 14 Tahun 2016 tentang Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan.

Pengembangan destinasi pariwisata urban menjadi prospek yang menjanjikan dimasa yang akan datang untuk dikembangkan dengan berbagai alasan yang rasional dan dapat dipertanggungjawabkan baik secara ilmiah maupun non ilmiah. Kecenderungannya adalah bahwa kajian special urban menjadi pusat perhatian pembangunan diberbagai bidang, termasuk pembangunan sektor pariwisata. Kecenderungan tersebut dilatarbelakangi oleh faktor sosial demografi penduduk urban jauh lebih mudah menerima isu-isu terkini yang terkait modernisasi

dan pemberdayaan ekonomi urban. Sementara jika dilihat dari trend pertumbuhan wilayah, ada kecenderungan jumlah urban semakin meningkat dari masa ke masa, berbanding terbalik dengan rural yang semakin menyempit karena arus urbanisasi, globalisasi dan konversi perdesaan menjadi daerah kota baru.

8.2. Urban

Kawasan perkotaan atau dikenal sebagai urban merupakan suatu wilayah yang kegiatan di dalam wilayahnya bukan sebagai daerah pertanian melainkan menjalankan fungsi sebagai pusat roda perekonomian dan pemerintahan. Kegiatan lain yang sering dilakukan pada kawasan perkotaan adalah sebagai pelayanan terhadap jasa pemerintahan, permukiman, pelayanan sosial, Kawasan industrial, dan kegiatan-kegiatan ekonomi. Metropolitan merupakan kawasan perkotaan yang memiliki jumlah penduduk lebih dari satu juta orang, memiliki wilayah yang besar, dan juga berdekatan dengan kota-kota yang lebih kecil. Kawasan perkotaan dibagi menjadi beberapa Kawasan yaitu:

1. Kawasan Perkotaan yang berstatus administratif Daerah Kota;
2. Kawasan Perkotaan yang merupakan bagian dari Daerah Kabupaten;
3. Kawasan Perkotaan Baru yang merupakan hasil pembangunan yang mengubah Kawasan Perdesaan menjadi Kawasan Perkotaan;
4. Kawasan Perkotaan yang mempunyai bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan sebagai satu kesatuan sosial, ekonomi dan fisik perkotaan.

Kawasan perdesaan atau dikenal sebagai rural merupakan wilayah sebagai pusat kegiatan di dalamnya yaitu pusat

pertanian dimana di dalamnya termasuk pengelolaan sumber daya alam dan memiliki susunan terhadap fungsi Kawasan perdesaan sebagai pelayanan jasa dan sosial, pemerintahan dalam skala kecil, kegiatan ekonomi, dan juga sebagai permukiman pedesaan.

8.3. Macam-Macam Wisata Urban

1. Kuliner

Kuliner pada suatu daerah memiliki ciri khas yang berbeda dengan daerah lain. Banyak rumah makan menyediakan makanan yang khas dari daerah tersebut baik makanan modern maupun makanan tradisional. Keberagaman kuliner yang dimiliki setiap daerah menjadi daya Tarik untuk wisatawan local maupun asing yang tujuan mereka melakukan perjalanan wisata hanya untuk menikmati dunia kuliner.

2. Pusat Perbelanjaan

Pusat perbelanjaan merupakan daya Tarik lain yang dimiliki oleh setiap daerah dan harus dikunjungi jika melakukan perjalanan wisata. Daya Tarik yang dimiliki oleh pusat perbelanjaan bisa menjadi faktor utama dalam perkembangan ekonomi suatu daerah dengan melakukan investasi. Era modern sekarang telah membuat pusat perbelanjaan menjadi destinasi utama baik dari warga local maupun warga asing karena mampu memenuhi gaya hidup manusia modern sebagai manusia yang konsumtif. Pusat perbelanjaan bisa menjadi tempat untuk menonton film, makan, berbelanja, dan lain-lain.

3. Taman Kota

Akses memasuki taman kota yang mudah akan menjadi salah satu tempat yang sering dikunjungi oleh orang-orang. Taman

kota memiliki daya Tarik mereka sendiri karena mampu melepas beban sementara dari masyarakat dengan menikmati tanaman dan pepohonan yang sejuk, serta taman kota pastinya memiliki spot foto yang menarik.

4. Festival

Festival merupakan salah satu daya Tarik tersendiri yang dimiliki suatu daerah. Festival menjadi sangat menarik untuk dikunjungi karena wisatawan bisa melihat kebudayaan asli yang dimiliki masyarakat local di daerah tersebut sehingga wawasan mereka menjadi lebih luas.

8.4. Kota dan Sumber Daya

Unsur pendukung pariwisata di wilayah perkotaan bisa lebih membantu dan terstruktur dengan baik jika dibandingkan dengan unsur pendukung pariwisata di wilayah pedesaan. Salah satu unsur pendukung pariwisata adalah unsur aksesibilitas, dimana aksesibilitas akan mempengaruhi daya saing suatu Kawasan wisata yang tersedia seperti aksesibilitas yang mumpuni baik dengan adanya bandara, jalan raya, dan fasilitas public yang lebih mudah ditemukan jika dibandingkan di pedesaan. Untuk unsur atraksi dan daya tarik lebih mudah dan sering ditemukan di Kawasan perkotaan. Sedangkan unsur amenities melihat kemungkinan yang terjadi jika melakukan pembangunan di wilayah perkotaan maupun pedesaan, sebagai contoh bisa dilihat bahwa perusahaan tidak akan membuat Kawasan mall, hotel, maupun restoran modern di wilayah pedesaan. Jika dilihat dari unsur insineri atau kelembagaan maka banyak dari perusahaan pariwisata menempatkan perusahaannya di Kawasan perkotaan sebagai pusat dari perusahaan mereka.

Berikut adalah Sumber daya yang terletak pada kawasan perkotaan yang dapat dikemas menjadi daya tarik wisata, yaitu:

1. Balai Kota

Balai kota sering dibangun di pusat dari suatu perkotaan dan digunakan sebagai jantung pemerintahan Kawasan perkotaan. Ciri khas dari bangunan balai kota bisa menjadi daya tarik sendiri bagi kota tersebut dengan membangun balai kota ini dengan arsitektur yang indah dan karakteristik tertentu sesuai dengan ciri khas kota tersebut.

2. Kawasan Jalan

Kawasan jalan pada perkotaan biasanya memiliki wilayah dimana wilayah tersebut merupakan mitologi tertentu yang dimiliki kota tersebut seperti bersifat historis dan nostalgik. Kawasan ini bisa menjadi Kawasan yang paling banyak mengundang para wisatawan ketika mengunjungi kota dan memiliki ciri khas tersendiri.

3. Monumen Kota

Monumen kota sering dijumpai di bagian wilayah Indonesia sebagai pesan yang bersifat historis, edukatif, dan religius yang tujuan pembangunannya agar selalu mengenang kejadian terdahulu.

4. Kuliner

Kuliner yang dimiliki setiap daerah di Indonesia berbeda-beda sehingga bisa menjadi salah satu daya tarik wisata yang berpotensi besar.

5. Kampus atau Universitas

Universitas dirancang sebagai pusat perkembangan edukasi di Indonesia bisa menjadi daya tarik wisata untuk masyarakat asing. Universitas di Indonesia umumnya memiliki ciri khas

tersendiri dalam mengatur dan mengelola universitas mereka.

6. Mall atau Pusat perbelanjaan atau Pasar Tradisional

Pusat perbelanjaan bisa menjadi daya tarik tersendiri bagi suatu daerah apabila dikemas dengan baik.

7. Alun-alun dan Taman Kota

Taman kota merupakan wilayah terbuka hijau yang dimiliki perkotaan untuk mensterilkan kembali pikiran dan masalah yang dimiliki masyarakat sehingga bisa menjadi daya tarik wisata.

8. Museum Kota

Museum kota dibangun di Kawasan perkotaan sebagai bentuk dan upaya untuk mengenang kejadian historis di masa lampau, pelestarian terhadap barang purbakala yang bisa menjadi mitos maupun warisan budaya.

9. Pasar Malam

Pasar malam bisa menjadi ciri khas suatu perkotaan karena bisa menjadi pusat perekonomian yang baik untuk kota tersebut. Pasar malam jika dikelola dengan baik dan professional akan menjadi daya tarik wisata kota. Potensi lain yang bisa dibangun di pasar malam bisa dibangun dengan baik tergantung dari inovasi dan kreativitas dari pemerintah dan perusahaan yang terlibat.

Pengembangan wisata perkotaan bisa menjadi lebih menarik di masa yang akan datang jika dilihat dari aspek potensi yang dimiliki suatu daerah dan alasan rasional lainnya. Potensi pariwisata yang bagus ini bisa menjadi lebih berkembang lagi apabila pemerintah dan pihak yang terkait dapat mengelola dan mengembangkan potensi ini dengan integritas yang tinggi dan totalitas di setiap kondisi yang terjadi. Terdapat empat unsur

yang harus dikembangkan dengan baik yaitu unsur amenities yang merupakan fasilitas dan infrastruktur yang mendukung, unsur daya tarik wisata, unsur aksesibilitas yang merupakan aspek transportasi yang memadai, manajemen transportasi yang efisien dan efektif, dan unsur ensileri yang merupakan pusat dari pengembangan wisata, di dalamnya terdapat fungsi tertentu berupa pengendalian wisata, pengoperasian Kawasan wisata, dan mengevaluasi hasil yang mengedepankan etika pembangunan yang berkelanjutan.

8.5. Penutup

Pengembangan wisata perkotaan merupakan jenis usaha yang dilakukan suatu daerah untuk meningkatkan pendapatan asli daerah tersebut dengan mengoptimalkan pembayaran pajak dari hotel, mall, restoran, dan Kawasan wisata lainnya (PHR). Wisata perkotaan mampu mengembangkan potensi ekonomi perkotaan tersebut. Pengembangan wisata perkotaan membutuhkan pengelolaan yang inovatif dan kreatif jika diukur dari perencanaan yang lebih matang, pelaksanaan yang terstruktur dan konsisten yang dilakukan, dan evaluasi yang bersifat membangun dan terukur sehingga bisa melihat apa saja yang kurang dari pelaksanaan ini. Dari konsep ini bisa disimpulkan bahwa perlunya pihak yang terkait untuk melakukan penelitian terdahulu untuk menggali potensi yang ada terhadap Kawasan tersebut sehingga pengembangannya bisa berhasil dengan baik. Penelitian terdahulu diharapkan bisa merumuskan program kerja dan target lain yang bisa dicapai. Kegiatan ini juga bertujuan agar pihak yang terkait bisa menghindari kegagalan yang mungkin terjadi pada saat pelaksanaan pengembangan pariwisata Kawasan perkotaan.

Pengembangan destinasi pariwisata bisa menjadi prospek yang menjanjikan dimasa yang akan datang untuk dikembangkan dengan berbagai alasan yang rasional dan dapat

dipertanggung jawabkan baik secara ilmiah maupun non ilmiah. Kecenderungannya adalah bahwa kajian special urban menjadi pusat perhatian pembangunan di berbagai bidang, termasuk pembangunan sektor pariwisata. Kecenderungan tersebut dilatar belakangi oleh faktor sosial demografi penduduk urban jauh lebih mudah menerima isu-isu terkini yang terkait modernisasi dan pemberdayaan ekonomi urban

Peranan Infrastruktur Bagi Perkembangan Pariwisata Di Indonesia

9.1. Pendahuluan

Indonesia sebagai negara tujuan pariwisata tentunya merasa bangga dengan kondisi alam yang dimiliki yang melimpah baik di darat maupun dilaut, ini tentunya jadi tantangan tersendiri bagi Pemerintah maupun pelaku UMKM (usaha mikro kecil dan menengah), Pemerintah melalui beberapa program unggulan sedang menggalakan beberapa program unggulan tersebut misalnya Danau toba, Likupang, Borodur, Mandalika dan Labuan Bajo.

Danau Toba misalnya;



Gambar 9.1 Ilustrasi Pemandangan di Pantai Batuhoda, Danau Toba.(Indonesia, n.d.)

Danau Toba ialah danau yang terbuat dari letusan gunung purba pada 77 ribu tahun yang lalu. Bagian tengah dari danau ada sebuah pulau yang diberinama pulau samosir pulau yang ukurannya sebesar 630km². Dengan luasan lebih dari 1130 km² persegi dengan kedalaman 505 meter, Danau Toba sebenarnya mirip dengan lautan. danau terbesar di Asia Tenggara serta tercatat menjadi salah satu danau terdalam didunia. Danau Toba dikunjungi sekitar 378.649 wisatawan sepanjang tahun 2019, dengan rincian wisatawan mancanegara (wisman) sebanyak 65.724 pengunjung atau wisatawan nusantara (wisnus) 312.925 pengunjung. Yakin akan peningkatan jumlah wisman yang terus mengalami peningkatan didukung oleh adanya aksesibilitas ke Danau Toba semakin banyak serta mudah, dan beberapa dukungan lain misalnya atraksi. Dalam dukukungan infrastruktur bandara misalnya, dengan segera pembukaan kembali jalur penerbangan antara Medan-Eropa misalnya, hal ini jadi faktor yang diharapkan nantinya dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisman datang ke Danau Toba. Adanya peningkatan infrastruktur lain semisal jalan rel, dengan adanya peningkatan infrastruktur rel kereta api yang menghubungkan Araskabu ke Tebingtinggi, Tebingtinggi ke Pematangsiantar misalnya membuat jarak perjalanan menjadi dekat dengan waktu tempuh singkat hanya 2,5 jam dari perjalanan sebelumnya yang menempuh waktu 4 jam (Indonesia, n.d.). Dengan menjadi cepatnya tiba di Pematangsiantar, membuat waktu perjalanan ke Danau Toba juga menjadi makin singkat. Selain itu danau toba juga menyajikan beberapa kenyamanan lainnya menikmati berkayak di Danau Toba ataupun pemilihan tiga jenis route menjelajah didanau (Tongging-Silalahi, Tongging Samosir, ataupun Lingkaran Utara). Sambil menikmati indahnya *landscape* danau yang berhawa sejuk serta dimanjakan dengan menggunakan kemah, pada lokasi lain "*The Kaldera Toba Nomadic Escape*" yang berlokasi diSibisa, Kecamatan Ajibata, Kabupaten Toba Samosir. Untuk pengunjung lain dan ingin mendapatkan

cinderamata pilihan “Ulos” kain tenunan ini merupakan souvenir dengan nilai yang tinggi dan tentunya berdaya guna ganda misalnya berguna sebagai kostum saja namun bisa merupakan representasi status sosial suatu keluarga, pusaka yang bernilai tinggi serta merupakan pemberian terpenting pada setiap perayaan. Tidak hanya itu bagi penikmat kopi, dipperoleh pula biji-bijian dari kopi jenis arabika yang terkenal “Sumatra Mandheling” dan patut dicicipi(antaranews.com, 2021). Dalam perencanaan pendukung Danau toba pembangunan beberapa infra struktur lain diharapkan lebih lagi meningkatkan minat pengujung untuk datang ke Danau Toba misalnya pembangunan beberapa hotel bintang 5.

9.2. Peranan infrastruktur

Pencanangan infrastruktur berkelanjutan hendaknya diikuti pula degan pemahaman bahwa nantinya infrastruktur ini dapat bertahan lama serta bisa digunakan secara maksimal. Dalam hal ini beberapa infrastruktur tersebut dapat dibagi berdasarkan destinasi wisatanya misalnya:

1. Wisata Hutan dan Pegunungan
2. Wisata Laut dan pantai serta hutan Mangrof
3. Wisata Danau
4. Wisata Kuliner
5. Wisata Peninggalan budaya masa lampau
6. Wisata UKM

Wisata pegunungan misalnya; perenan infrastruktur pendukungnya mulai dari penyiapan jalan raya penghubung, sarana penginapan atau home stay, serta dukungan jaringan telekomunikasi yang baik dalam umpan balik kejejaring sosial menegnai keadaan daerah tersebut. Penguatan sistem informasi yang dibutuhkan sangat besar melalui sarana informasi dan

teknologi yang ada. Penguatan ini dilakukan melalui pelatihan-pelatihan operator yang nantinya akan menggunakan peralatan serta meregenerasi penggunaan peralatan tersebut. Pengenalan pendidikan sejak dini tentang pentingnya hutan serta alam dalam masa tersebut diharapkan bisa memacu semangat para penggerak ekonomi kepariwisataan dalam pelaksanaannya. Perlunya edukasi pemeliharaan lingkungan bisa membuat para pelaku industri ini lebih memaksimalkan sarana serta prasarana yang mereka jual sebagai destinasi wisata. Wisata Bromo misalnya, wisata ini menyajikan 5 pilihan destinasi dalam satu wilayah lokasi wisata, misalnya Site Panajan, Site Bukit cinta, Site Bukit Kedaluh, Site Savana Teletabis dan Site Mentingen.

Site Pananjakan daerah ini favorit serta merupakan site utamanya digunung Bromo dengan sebutan puncak Pananjakan. Daerah ini ialah puncak tertinggi dimana bisa menyaksikan sevara langsung matahari terbit dipagi hari, hal ini tentunya bisa disaksikan melalui arah Kaldera Tengger. Dengan kondisi lokasi yang berhawa dingin, karena itu jika mau berkunjung sudah wajib siap dengan kerengkapan perlindungan diri dari kondisi dingin yang ada semisal syal, kupluk, ataupun sarung tangan. Namun hal ini tidak perlu dikawatirkan mengingat bisa dibeli pada dipenjaja atau kios penenjual perlengkapan anti dingin itu. fasilitas dipuncak Pananjakan pun cukup memadai semisal ruang ibadah yang dilengkapi dengan toilet serta beberapa kios yang mejajakan makanan. Lokasi dipuncak ini berbentuk tribun10 tingkat dengan bentuk seperdua lingkaran yang mengarah kearah timur matahari. Selain itu terpaan angin dimana tentunya jadi semakin kencang dan tentu saja suhu udara yang lebih dingin. Dimasa pandemi ini pembatasan pengunjung pada lokasi ini dibatasi hanya 178 pengunjung dalam 1 harinya.



Gambar 9.2 ilustrasi Antusiasme wisatawan menyaksikan matahari terbit di Kawasan Bromo (Media, 2020)

Peranan infrastruktur memang sangat dirasakan dalam pergerakan kepariwisataan, negara Singapura misalnya menyediakan surga belanja bagi para pelancong kedaerahnya, yang membuat penambahan devisa bagi negara ini, di Indonesia pun harusnya demikian dengan pengolahan secara profesional akan membuat kepariwisataan di negara kita akan berkembang dengan baik, dukungan infrastruktur mulai dari kemudahan transportasi, jenis transportasi apa yang digunakan dalam mencapai tujuan wisata atau dari dan ke objek wisata tersebut, begitu pula dengan pemondokan, atau penginapan yang sesuai standarisasi yang baik misalnya standart hotel berbintang atau setaranya, dukungan lainnya juga yang paling sangat penting yaitu dukungan Informasi dan Teknologi yang memadai, dukungan IT ini nantinya akan lebih memudahkan para pelancong atau wisatawan dalam mencapai daerah yang akan digunakan sebagai pilihan tujuan destinasi wisatanya. Namun dari kesemua ini peranan harga yang ditawarkan masing-masing destinasi wisata membuat wisata tersebut diminati, pengelolaan ini tentunya dikelola oleh pemda masing-

masing yang mengeluarkan harga kesetaraan tiket yang digunakan.

9.3. Perkembangan pariwisata dalam pemenuhan infrastruktur

Perkembangan pariwisata tentunya dibarengi dengan pemenuhan infrastruktur yang ada, misalnya infrastruktur transportasi, bandara sebagai penunjang transportasi ini merupakan ujung tombak promosi destinasi wisata, pembukaan beberapa bandara yang baru diberbagai daerah nantinya diharapkan bisa memberikan dampak promosi yang baik dalam tujuan kedestinasian wisata dibarengi dengan promosi harga tiket pesawat, dukungan IT semisal website lebih memberikan kemudahan dalam pencarian lokasi wisata yang sesuai dengan kemampuan atau badget yang ditetapkan, beberapa website yang telah dirancang dengan beberapa kemudahan tersebut dengan sekali jalan misalnya, kemudahan tiket, kemudahan pencaharian hotel atau penginapan, kemudahan transportasi selama didaerah pariwisata dan sebagainya. Pariwisata membuat sektor ekonomi menjadi paling berpengaruh terhadap tumbuhnya perekonomian daerah. Saat ini, sektor pariwisata sedang memiliki daya tarik yang banyak diminati untuk melakukan bisnis. Selain itu, pariwisata juga sebagai sumber perekonomian daerah yang bisa meningkatkan kualitas suatu wilayah. Sebagai salah satu pemasukan daerah yang berkontribusi cukup besar terhadap perekonomian negara. Tentunya pariwisata juga membantu menciptakan kesejahteraan dan kemakmuran wilayah atau kota sekitar lokasi wisata. pemerintah dalam perencanaan tataruang dan bangunan hendaknya melakukan strategi dalam pelaksanaan kebijakan dengan cara :

1. Melestarikan objek pariwisata;
2. Pemanfaatan obyek pariwisata dengan bijaksana;

3. Pengembangan obyek kepariwisataan yang sesuai dengan sifat serta karakteristiknya;
4. Penyediaan fasilitas pelayanan yang sesuai serta memadai.

Selain itu masyarakat perlu pula didukung oleh pemerintah setempat dengan cara menyiapkan sumber daya manusia di wilayah lokasi wisata, agar siap dalam menerima para wisatawan yang berkunjung ke wilayah setempat. Hal ini perlu dipersiapkan secara matang karena, kedatangan para wisatawan dalam satu sisi membawa dampak positif dalam bidang perekonomian. Tetapi para masyarakat setempat juga harus menyiapkan segala hal mengenai adanya budaya baru yang akan masuk ke daerah. Tentunya ini sangat berpengaruh terhadap keadaan masyarakat setempat (Gayatri & Basuki, 2018)

Tentunya dalam pemasarannya juga perlu dikemas suatu destinasi wisata dalam sebuah paket destinasi wisata dengan berbagai macam lokasi wisata. Dengan ini perlu adanya optimalisasi dalam pemberdayaan serta peningkatan dari kualitas sumber daya manusia yang mempunyai daya bersaing dalam berkompetensi dengan handal. Pemasaran lokasi wisata ini dikemas dan disajikan oleh industri pariwisata dan didukung oleh Badan Promosi Pariwisata Daerah agar mampu bersaing dalam kinerja pengoptimalan pemasaran kepariwisataan yang ada (Gayatri & Basuki, 2018)

9.4. Peranan pariwisata dalam pembangunan

Peranan pariwisata dalam pembangunan Indonesia tentunya tidak dapat dipungkiri, banyaknya wisatawan diharapkan tidak saja semata-mata sebagai pengunjung namun diharapkan juga dapat menanamkan investasinya di Indonesia. Perkembangan infrastruktur pariwisata menjadi salah satu aspek penting untuk dukungan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Pada program pemerintah dalam "Nawa Cita" Presiden memberikan antusias yang besar kepada masyarakat dalam pelaksanaan

kepariwisataan dimana hal ini merupakan suatu program utama pemerintah. Dalam PP No. 50 Tahun 2011 (*PP No. 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 2025 [JDIH BPK RI]*, n.d.), berisikan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 hingga tahun 2025, yang memuat 88 KSPN serta tersebar di seluruh wilayah Republik Indonesia. Dari 88 KSPN disebutkan bahwa Kementerian Pariwisata prioritas dalam pengembangannya. Wilayah wisata ini pada tahun 2019 25 KSPN. Kemudian melalui SK Menko Bidang Maritim dan Sumber Daya, dari jumlah 25 KSPN diprioritaskan jadi 10 KSPN Prioritas, yakni Danau Toba, Tanjung K layang, Pulau Seribu, Tanjung Lesung, Borobudur, Bromo, Mandalika, Labuhan Bajo, Wakatobi, serta kepulauan Morotai. Pemerintah yang diwakili Kementerian PUPR yang dikhususkan Ditjen Bina Marga telah didukung pengembangan kewilayahan pariwisata dalam penyediaan jalan serta akses melalui jejaring jalan ruas nasional. Ditahun 2018 Dirjen Bina Marga telah fokus dalam mengembangkan infrastruktur khususnya jalan seperti dalam 3 KSPN utama, diantaranya Danau Toba, Borobudur, dan Mandalika.

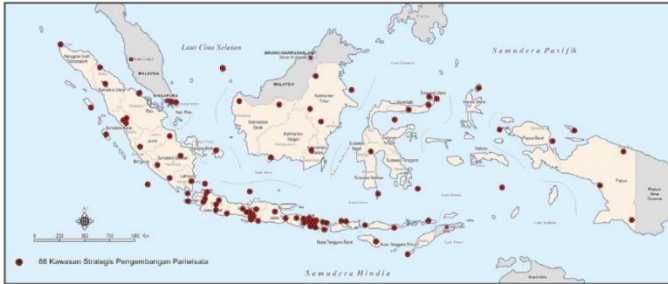
Program pengembangan pada daerah wisata diIndonesia masih dibutuhkan dukungan program komprehensif serta berintegrasi terutama dalam penyusunan masterplan wilayah kepariwisataan. Dalam tindak lanjutan Kementerian PUPR melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah melakukan penyusunan masterplan untuk ketiga KSPN prioritas tersebut (Moerwanto & Junoasmono, n.d.-a). Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat juga lewat Direktorat Jenderal Bina Marga, memainkan peranan penting pada peningkatan infrastuktur jalan nasional diIndonesia. Pembangunan jalan nasional diIndonesia menghubungkan beberapa kawasan penting semisal; kawasan terpenting dari Kawasan perkonomian nasional, Kawasan

perindustrian, Kawasan perkonomian wilayah, serta Kawasan perekonomian lokal hingga rantai pendistribusian dimulai dari; pengadaan bahan baku, pengadaan bahan jadi, serta hasil dari produksinya menjadi efektif terjangkau pada tiap daerah diIndonesia. Pengembangan infrastruktur dikawasan wisata juga menjadi penting dalam pergerakan sumber daya ekonomi pada suatu daerah serta menjadi penyumbang devisa bagi negara kita. Direktorat Jenderal Bina Marga bertugas serta perannya dalam peningkatan faktor aksesibilitas serta konektivitas infrastruktur khususnya jalan dalam memberikan kenyamanan serta keamanan dalam perjalanan menuju tempat wisata. Adanya prioritas tersebut secara;

1. Menyambung *outlet* ke KSPN atau sebagai jalan penghubung antara KSPN lainnya.
2. Menyambung simpul transfer antar beberapa moda transportasi.

Secara keseluruhan PP Republik Indonesia No. 50 Tahun 2011(*PP No. 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 2025 [JDIH BPK RI]*, n.d.), yang berisikan tentang Rencana Induk Pembangunan pariwisata Nasional Tahun 2010 hingga tahun 2025, sebanyak 88 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang tersebarkeseluruh wilayah diIndonesia(Moerwanto & Junoasmono, n.d.-a)

Hal ini dapat dilihat pada Gambar 1,4 berikut;



Gambar 9.3. Peta sebaran Pariwisata Indonesia(Moerwanto & Junoasmono, n.d.-b)

KSPN 25 yang menjadi prioritas yang utama dalam rencana Strategis Kementerian kePariwisata tahun 2015-2019. Prioritas ini dikhususkan dalam pembangunan infrastruktur pariwisata, dari ke25 KSPN yang ada telah ditentukan 10 KSPN priority utama dan dukung utama Ditjen Bina Marga diantaranya; KSPN Danau Toba misalnya; KSPN ini berada diSumatera Utara dalam Rencana induk pengembangan KSPN ini, danau Toba telah dicantumkan pada Perpres No. 81 tahun 2014 yang memuat tentang rencana penataan ruang diwilayah danau Toba. Danau Toba dimana merupakan 1 KSPN yang tercatat pada Perpres No.3 tahun 2016 yang berisikan tentang akselerasi pekerjaan Proyek Strategis Nasional. Dukungan-dukungan dari Ditjen Bina Marga dalam Jalan Nasional ialah:

1. *Support* Pembangunan jalan nasional (Non-Tol) melalui akses jalur jalan lintas bagian tengah, jalan lintas bagian timur, serta jalan hubung antar pelintasan.
2. *Support* tinggkatan status jalan daerah menjadi jalan nasional untuk mendukung KSPN danau Toba ialah;
 - a. Lingkaran dalam pulau Samosir yakni Jalan Tomok ke Ambarita ke Simanindo ke Pangururan ke Nainggolan ke Onan Runggu ke Tomok.

- b. Jembatan penghubung dalam pulau Samosir yakni Jalan Tele ke Pangururan.
 - c. Akses penyeberangan kapa ferry yakni Jalan Parapat ke pelabuhan Aji Bata.
 - d. Akses bandar udara, yakni Jalan Sp Silangit ke Bandara Silangit.
3. *Support* jalan nasional Tol yakni rencana Pembangunan jalan tol Tebing Tinggi ke Parapat ke Sibolga dengan prioritas ruas Tebing Tinggi ke Parapat yang ditargetkan beroperasi pada tahun 2019 yang di kerjakan oleh PT Hutama Karya (Moerwanto & Junoasmono, n.d.-a)



Gambar 9.4. Destinasi wisata dalam Pembangunan (Moerwanto & Junoasmono, n.d.-a)

Kementerian PU dan Perumahan Rakyat dalam hal ini Dirjen Bina Marga mempunyai peranan dalam pembangunan aksesibilitas serta konektivitas menuju wilayah wisata tersebut.

KSPN ini berjumlah 25 KSPN yang tercatat pada perencanaan strategi

Kementerian Pariwisata tahun 2015 hingga 2019 serta kementerian Perekonomian Bidang Maritim dan Sumber Daya akhirnya dikerucutkan menjadi hanya 25 KSPN kemudian dikerucutkan jadi 10 KSPN saja, berikut KSPN yang dimaksud ialah;

1. Danau Toba di Sumatera Utara.
2. Tanjung Kelayang di Bangka Belitung.
3. Tanjung Lesung di Banten.
4. Pulau Seribu di DKI Jakarta.
5. Borobudur di Jawa Tengah.
6. Bromo, Tengger, Semeru di Jawa Timur.
7. Mandalika di NTB.
8. Labuhan Bajo Komodo di NTT.
9. Wakatobi di Sulawesi Tenggara.
10. Morotai di Maluku Utara.

Ditjen Bina Marga juga telah membuat anggaran tentang penanganan untuk beberapa KSPN-KSPN namun terkendala, hal ini terjadi yang dialami pihak Ditjen Bina Marga ialah adanya terbatasnya dana tersedia hingga menjadi priority hanya dalam pekerjaan 3 KSPN hingga ditahun 2019 serta ditambah lagi belum tersedianya masterplan yang nantinya dibuat sebagai bakuan dalam penentuan wilayah tujuan wisata. BPIW 9(Badan Perencanaan Infrastruktur Wilayah) yang perannya sebagai penyusun masterplan KSPN utamanya pada 3 KSPN utama hingga tahun 2019, yakni Mandalika, Borobudur, dan danau Toba(Moerwanto & Junoasmono, n.d.-a)

Dari kesemua pembangunan ini diharapkan pembangunan secara berkelanjutan bisa berjalan di Indonesia sesuai dengan yang diprogramkan oleh pemerintah kita dalam Nawacita.

9.5. Pariwisata di Indonesia

Sektor pariwisata di Indonesia tentunya diharapkan bisa menjadi pemasukan penerimaan anggaran bagi Negara serta pergerakan ekonomi kerakyatan dalam UMKM, Pariwisata saat ini menjadi sepucuk harapan bagi beberapa daerah dalam sector yang bisa diandalkan dalam pembangunan secara ekonomi (Muttaqin, 2011). pasal 1 Ayat 3 tentang Kepariwisataan, dijelaskan bahwa "Pariwisata ialah bermacam aktivitas keparawisataan yang terdukung oleh semua fasilitas dukungan lainnya serta pelayanannya yang tersediakan oleh masyarakat serta pengusaha sektor pariwisata, serta pemerintahan pusat maupun pemerintahan daerah".

Objek wisata merupakan salah satu element yang wajib mendapatkan perhatian dalam penggunaan dukungan aktifitas pariwisata di daerah tujuan wisatawan. Ketertarikan wisatawan atau suatu objek pariwisata menjadi potensi yang perlu menjadi pendorong pelancong mendatangi suatu daerah yang mempunyai tujuan kewisataan (Suwanto, 2004).

Oleh karena itu, sangat tepat jika pemerintah berkomitmen menempatkan kepariwisataan sebagai tulang punggung perekonomian Negara, dan menempatkan pariwisata sebagai prioritas pembangunan Nasional (Brahmanto, 2017). Kepuasan wisatawan merupakan tujuan utama dari setiap pengembangan objek wisata daerah (Soebiyantoro, 2010) (Sripambudi et al., 2020)

PETA PARIWISATA INDONESIA



sumber : <https://tourmedian.com>

Gambar 9.5. Tematik Persebaran tujuan wisata Indonesia(*Gambar Peta Pariwisata Indonesia Persebaran & Unggulan 2020, n.d.*)

Pariwisata di Indonesia tersebar di atas 34 provinsi mulai dari Aceh seperti Masjid Baiturrahman. Destinasi pariwisata di Sumatera Utara yakni pulau Samosir dan pantai Pandan yang terletak di daerah Tapanuli Tengah. Ada juga provinsi Sumatera Barat, Riau, Kepulauan Riau, Jambi, Bengkulu, Sumatera Selatan, Kepulauan Bangka Belitung, Lampung, Banten, Jawa Barat, Jakarta, Jawa Tengah, Yogyakarta, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Barat, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Gorontalo, Sulawesi Barat, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Utara, Maluku, Maluku Utara, Papua Barat dan Papua. Provinsi-provinsi tersebut tersebar di tujuh pulau, yaitu Sumatera, Jawa, Kepulauan Nusa Tenggara, Kalimantan, Sulawesi, Kepulauan Maluku dan Papua(*Gambar Peta Pariwisata Indonesia Persebaran & Unggulan 2020, n.d.*)

Peta Pariwisata di Indonesia serta sebarannya dan keunggulannya disusun dengan panduan berupa gambar hingga memudahkan wisatawan dalam mencari daerah wisata

diIndonesia. Indonesia menjadi salah satu tujuan wisatawan negara diAsia Tenggara yang mempunyai keindahan pariwisata alam dan cukup menarik perhatian berbagai wisatawan Asia Tenggara. Daya tarik ini bukan saja didalam negeri kita tetapi juga diluar negeri. Dari urutan pulau mulai dari pulau Sabang hingga kepulau Merauke, pariwisata mempunyai lokasi serta tujuan wisata yang mempertontonkan pesonanya. Yang baik itu semisal danau, gunung serta lautnya hingga kuliner. Membuat Indonesia lebih unggul dalam kepariwisataan yang perlu dikelola serius serta bermodalkan potensinya jadi negara wisatawan yang tentunya disukai oleh pelancong luar negeri atau mancanegara lainnya serta menjadi salah satu sektor dukungan ekonomi penting diIndonesia. Kunjungan berbagai tempat wisata diIndonesia dapat membuat para wisatawan ini tidak hanya menyaksikan keindahan alam serta budaya diIndonesia namun nantinya juga dapat berinvestasi diIndonesia. Wisata kuliner dapat pula dinikmati dengan suguhan kuliner rasa nusantara. Semua keindahan pariwisata ini tersusun pada peta kepariwisataan Indonesia yang cukup mudah dalam mengaksenya.

9.6. Penutup

Perkembangan pariwisata di Indonesia hendaknya menjadi perhatian kepada semua pihak Stekholder yang terkait, baik itu pihak swasta maupun pihak pemerintah. Pihak swasta hendaklah diberi keluasan dalam pengembangan areal potensi pariwisata yang ada di Indonesia dengan cara adanya peraturan daerah yang tidak memberatkan pengembangan daerah untuk pariwisata tersebut, demikian juga dalam penerimaan negara misalnya; Pajak hendaklah tidak terlalu memberatkan pihak pengelola maupun pihak pengunjung sebagai pengguna pariwisata tersebut. Diharapkan kedepan pemerintah daerah sebagai ujung tombak pengembangan pariwisata juga mampu mengembangkan UKM sebagai penggerak penunjang

kepariwisataan demi terciptanya Indonesia yang Makmur dan Sejahtera.

BAB 10

Mitigasi Bencana Geologi Terhadap Investasi Pariwisata Di Indonesia

10.1. Pendahuluan

Industri Pariwisata menjadi primadona bagi setiap negara atau provinsi karena sangat bermanfaat bagi pendapatan daerah dan tentunya bagi masyarakat daerah kinjungan pariwisata tersebut. Bagi Negara Indonesia pada tahun 2015 sektor menjadi penyumbang devisa terbesar No.4 di samping sektor minyak dan tambang. Investasi terhadap pariwisata khususnya akomodasi jika dikembangkan dan dikelola dengan baik sangat diyakini memiliki potensi untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat serta mengentaskan kemiskinan. Saat ini sektor pariwisata menjadi industri yang sangat kompleks karena memberikan efek berantai (multiplier effect) karena berpengaruh terhadap berbagai sektor dalam kehidupan masyarakat terutama masyarakat yang terlibat didalamnya dimana industri pariwisata tersebut berkembang. Bentuk efek berantai itu seperti penerimaan mata uang asing (devisa) dari wisatawan manca negara serta terciptanya berbagai lapangan pekerjaan mampu meningkatkan perekonomian suatu negara beserta masyarakatnya. Investasi sektor pariwisata sangat rentan terhadap akulturasi budaya, bencana alam, stabilitas politik, ekonomi dan keamanan, dimana wisatawan akan menghindari daerah-daerah yang sedang mengalami konflik,

peperangan, wabah, serta bencana alam. Sektor pariwisata akan berkelanjutan jika pengelolaan dilakukan dengan terpadu tanpa merusak lingkungan dan aman bagi wisatawan.

Sebagai contoh Pulau Bali sebagai destinasi wisata dunia investasi pembangunan pariwisata sangat gencar dilakukan akibat dari keunikan budayanya dan keindahan alamnya dengan kekayaan alamiah seperti pantai, danau, sungai, bukit, gunung. Investasi akomodasi pariwisata seperti villa dan hotel banyak dibangun didaerah daerah rawan bencana gerakan tanah, karena dibangun pada lereng-lereng dan jurang sungai, gunung ataupun laut. Wisatawan asing yang datang berlibur banyak memilih hotel yang dibangun di lereng tebing atau jurang sebagai tempat menginap di Bali sehingga investor membangun fasilitas akomodasi pariwisata di daerah yang rawan bencana khususnya gerakan tanah. Pembangunan akomodasi pariwisata berupa hotel dan vill di lereng atau jurang memberikan suasana magis bagi penghuninya, kondisi itu menyebabkan banyak hotel bermunculan di daerah pegunungan di Pulau Bali khususnya di daerah tujuan wisata Ubud. Investasi didaerah lereng atau jurang jelas sangat rentan atau terancam terjadinya gerakan tanah akibat pembebanan diatasnya oleh sebab itu sangat diperlukan usaha untuk menjaga kestabilan lereng.

Masih rendahnya pemahaman masyarakat atau investor dalam pembangunan akomodasi pariwisata tentang fenomena daerah rawan bencana khususnya bencana geologi diduga karena sosialisasi atau perijinan yang tidak ketat, serta sang perencana tidak paham terhadap substansi materi pengetahuan kebencanaan, karena lebih pada orientasi keuntungan investasi akibat kunjungan wisatawan. Selain itu, strategi sosialisasi dimasyarakat belum diorientasikan ke *disaster awareness* dan *emergency preparedness*. Berdasarkan kenyataan itulah maka *book chapter* ini ditulis, untuk menjadi upaya menanamkan karakter tanggap bencana geologi kepada investor dan masyarakat

melalui model opini rekayasa mitigasi bencana geologi berdasarkan perspektif ilmu Teknik sipil yang berorientasi *pada emergency preparedness dan disaster awareness* (BNPB, 2012).

10.2. Bencana Geologi

Bencana adalah peristiwa atau rangkaian peristiwa yang mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat yang disebabkan, baik oleh faktor alam dan/atau faktor nonalam maupun faktor manusia sehingga mengakibatkan timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, dan dampak (Menteri Hukum Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, 2007), sehingga dapat dipahami bahwa bencana disebabkan faktor alam, non alam, dan manusia, sehingga sering juga disebut dengan.

Bencana yang disebabkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa akibat alam seperti gempa bumi, tsunami, gunung meletus, banjir, kekeringan, angin topan, dan tanah longsor disebut bencana alam dan bencana disebabkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa nonalam seperti; gagal teknologi, gagal modernisasi, epidemi, dan wabah penyakit disebut bencana non alam, sedangkan bencana sosial adalah bencana akibat peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan manusia seperti; konflik sosial antarkelompok atau antarkomunitas masyarakat, dan teror. Salah satu bencana alam yang sering terjadi adalah gempa bumi sehingga menjadi suatu kejadian yang lumrah, serupa dengan fenomena alam lainnya yaitu hujan, angin, gunung meletus dan lain sebagainya, yang terjadi akibat aktivitas lempeng tektonik pada reaksi pembentukan bumi, yang menjadi penyebab terjadinya gempa bumi. Beda dengan letusan gunung berapi yang memberikan manfaat terutama abu vulkanik yang memberikan kesuburan, tetapi hingga sekarang ini belum ada referensi yang menyebutkan dampak positif gempa bumi yang diakibatkan oleh gerakan lempeng pada manusia. Gerakan

lempeng berupa tumbukan dan lipatan menimbulkan pelepasan energi yang besar sehingga menimbulkan bencana geologi.

Bencana geologi menjadi ancaman besar bagi Indonesia karena wilayahnya sebagian besar berada dalam cincin api, salah satu akibat bencana geologis adalah; kelongsoran yaitu peristiwa likuifaksi menimbulkan mencainya tanah sehingga terjadi amblesan, retakan, sesar, keruntuhan bangunan serta bangunan mengalami tilting dan lain-lain. United State Geological Survey (USGS) (USGS, 2004), menyatakan bahwa sekitar 90% gempa bumi di dunia terjadi wilayah di sabuk lingkaran Pasifik yang juga merupakan Ring of Fire. Kemudian 5% sampai 6% di wilayah sabuk Alpide yang meliputi kawasan Mediteran sampai ke Turki, Iran, dan India Utara. Adanya *Ring of Fire* dan *Ring of Earthquake* yang menelan jutaan nyawa maka wilayah tersebut juga disebut dengan Ring of Tragedy. Negara Indonesia mempunyai keadaan geomorfologi khas akibat pertemuan tiga lempeng besar dunia yang aktif. Data BNPB tahun 2003-2017 menunjukkan adanya angka terjadinya bencana yang meningkat di Indonesia.

Tingkat ancaman yang tinggi sampai sangat tinggi, maka pemerintah Indonesia memprioritaskan mitigasi bencana sebagai prioritas pembangunan nasional. Kebijakan nasional tersebut diprioritaskan berawal dari terjadinya gempa bumi dan tsunami di Aceh dan Nias pada akhir tahun 2004, sehingga diformulasikannya kerangka regulasi Undang- Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang penanggulangan bencana, berikut peraturan pemerintah turunannya, serta pendirian Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) di tingkat pusat, dan pembentukan Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) di tingkat provinsi dan kabupaten/kota.

10.3. Mitigasi Bencana

Mitigasi bencana dalam kamus besar Bahasa Indonesia adalah tindakan mengurangi dampak bencana dan pengertian mitigasi bencana adalah serangkaian upaya untuk mengurangi risiko bencana, baik melalui pembangunan fisik maupun penyadaran dan peningkatan kemampuan menghadapi ancaman bencana (Pasal 1 ayat 6 PP No 21 Tahun 2008 Tentang penyelenggaraan penanggulangan bencana (Peraturan Pemerintah No.8, 2008). Bencana yang diakibatkan oleh proses geodinamik atau fenomena geologi disebut bencana geologi. Proses geodinamik ini menjadi proses alami dalam sistem bumi yang terjadi secara periodik dalam kurun waktu tertentu. Proses geodinamik meliputi; 1). proses endogenik dari dalam bumi berupa pergerakan lempeng tektonis yang menyebabkan gempa dan tsunami, dan pergerakan magma ke permukaan (proses vulkanisme) yang mengakibatkan erupsi gunung api, 2). proses eksogenik diakibatkan interaksi permukaan bumi dengan atmosfer, dapat menyebabkan terjadinya proses erosi, gerakan massa tanah dan batuan, banjir dan proses sedimentasi. Proses Geodinamik inilah yang disebut dengan Bahaya Geologi (Karnawati, 2014).

Wang dan Law (1994) menjabarkan bahwa perubahan perilaku tanah akibat gempa bumi begitu besar dampak diakibatkan dan dibagi dua aspek yaitu; 1). Dampak langsung (*direct effects*) yaitu kerusakan struktur tanah ataupun kerusakan sesuatu diatas seperti; likuifaksi, penurunan tanah (*soil settlement*), runtuhnya Lapis Tanah (*collapse*), Tanah longsor (*Landslides*), batu longsor (*rockslide/rockfall*), retakan permukaan tanah (*ground breaking, faulting*), 2). akibat tidak langsung (*indirect effects*) yaitu efek yang diakibatkan oleh kondisi situs (*topographical effects*) dan kondisi tanah (*site effects*) yang mana kerusakan bangunan diperparah oleh peristiwa/akibat dari propogasi/rambatan gelombang gempa. Seed dan Idriss, (1971) menyatakan peristiwa

gempabumi besar memberikan dampak primer seperti goncangan, kenaikan dan penurunan lempeng tektonik, patahan permukaan, dan dampak sekunder seperti tsunami, longsoran dan likuifaksi.

Faktor yang dominan menyebabkan longsor secara umum adalah kondisi alam yaitu kemiringan lereng yang curam, tetapi ada faktor dominan lainnya yaitu; curah hujan, pelapukan batuan, rekahan permukaan, dan gempa bumi (Dragićević, Lai, dan Balram, 2014). Kejadian tanah longsor yang banyak terjadi di Indonesia biasanya terjadi pada topografi terjal dengan sudut lereng 15° – 45° dan pada batuan vulkanik lapuk dengan curah hujan tinggi (Naryanto, 2011).

10.4. Mitigasi Bencana Geologi

Undang-Undang No. 24 tentang penanggulangan bencana dan Undang-Undang No.26 tahun 2007 tentang penataan ruang telah mengubah paradigma mitigasi bencana dari penanganan bencana menjadi penanggulangan bencana yang lebih menitikberatkan pada upaya-upaya sebelum terjadinya bencana. Untuk itulah maka dipandang sangat perlu mempersiapkan suatu model kesiapsiagaan bencana (*preparedness disaster*) dalam bentuk pembelajaran yang menekankan pada pendekatan budaya dan kearifan local (BNPB, 2012). Begitu besarnya ancaman bencana alam telah terjadi perubahan paradigma dalam penanggulangan bencana mulai dikedepankan, yaitu: 1); dari sebelumnya reponsif menjadi berorientasi pencegahan, 2). dari sebelumnya pendekatan sektoral menjadi multisektoral, 3). dari sebelumnya merupakan inisiatif pemerintah menjadi tanggung jawab bersama, 4). dari sebelumnya sentralisasi menjadi lebih terdesentralisasi, dan 5). dari sebelumnya terfokus pada tanggap darurat menjadi lebih berorientasi pada pengurangan resiko bencana (Fathani, 2018).

Pulau Bali memiliki berdasarkan Peta Hazard Gempa Indonesia 2017 (Pusat Studi Gempa Nasional, 2017) yang dikeluarkan Kementerian Umum, percepatan satuan gempa 0.4-0.5g yaitu berada pada zona tinggi. Aktivitas seismik di Bali Selatan disebabkan oleh subduksi lempeng Australia dan Eurasia, sementara itu, aktifitas sesar aktif dangkal terjadi secara lokal di utara dan Timur Laut Pulau Bali, beberapa petunjuk memperlihatkan fenomena serupa juga terjadi pada Barat laut-Tenggara dan Barat-Timur Pulau Bali. Dalam Fathani, (2018) bahwa BNPB telah menerbitkan peta risiko yang menggambarkan sebaran bencana gerakan tanah dan aliran debris yang diinisiasi oleh longsor di daerah hulu. Daerah dengan tingkat resiko tinggi terhadap bencana gerakan tanah meliputi sisi barat Pulau Sumatera di sepanjang alur pegunungan Bukit Barisan, bagian selatan dan tengah Pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara, hampir seluruh Pulau Sulawesi, Maluku dan bagian utara dan tengah Papua.

10.4.1. Likuifaksi

Fenomena likuifaksi akibat gempabumi merupakan peristiwa hilangnya kekuatan lapisan pasir lepas akibat kenaikan tekanan airpori karena menerima getaran gempabumi. Dengan demikian, peristiwa likuifaksi akan terjadi di daerah rawan gempabumi besar yang tersusun oleh endapan pasir jenuh air dengan kepadatan rendah, dan di daerah dengan pergerakan permukaan ko-seismik melebihi nilai batas ambangnya oleh Seed & Idriss (1971) dalam Pawirodikromo (2012). Penelitian likuifaksi di beberapa negara menunjukkan bahwa peristiwa likuifaksi ko-seismik, dan sebaran kerusakan akibat likuifaksi pada umumnya hanya terjadi pada daerah yang terbentuk oleh lapisan sedimen granular yang jenuh air dengan kepadatan yang rendah, dan kemungkinan pergerakan ko-seismik di permukaan melebihi nilai batas ambang tertentu (Seed dan Idriss, 1971; Kramer, 1996).

Peristiwa likuifaksi pada lapisan tanah dipengaruhi oleh sifat keteknikan tanah, kondisi lingkungan geologi dan karakteristik gempabumi. Beberapa faktor yang harus dipertimbangkan antara lain ukuran butir, muka air tanah dan percepatan getaran tanah maksimum (Seed dan Idriss, 1971). Peristiwa likuifaksi terjadi di wilayah Patalan, Bantul Yogyakarta yang dipicu oleh gempa bumi dan akibat dari kondisi lingkungan geologi berupa endapan aluvium, kondisi muka air tanah, jalur zona patahan sesar aktif dan pada cekungan Bantul (Bantul Graben) (Wartono dkk, 1977). Fenomena likuifaksi juga terjadi pada tanggal 28 September 2018, di kawasan Kelurahan Petobo di Kota Palu yang mengalami likuifaksi akibat gempa bumi berskala 7,4 SR dipicu aktivitas sesar Palu-Koro, Gempa tersebut juga mengakibatkan tsunami di Palu dan daerah sekitar.

Likuifaksi ini dalam beberapa studi dan literatur dapat diketahui beberapa faktor yang cukup dominan mempengaruhi terjadinya adalah sebagai berikut; 1), Dahal dkk., (2009) mengungkapkan terkait fenomena likuifaksi dan *settlement* tergantung jenis getaran yang *harmonic* atau getaran yang *non-harmonic* misalnya getaran yang disebabkan oleh gempa. Day (2002) menyatakan penyebab lain terjadinya likuifaksi adalah adanya percepatan tanah dan durasi gempa. Terjadinya likuifaksi berbanding lurus dengan percepatan tanah akibat gempa semakin besar dan durasi getaran. Percepatan tanah yang tinggi serta durasi yang lama mengakibatkan berasosiasi dengan gempa dengan magnitude yang besar, 2). jenis tanah berpotensi likuifaksi akan mudah terjadi pada *non-cohesive soil (non-plastic soil)*. Atau tanah pasir lepas dengan butir-butir halus/kecil ataupun sedikit tanah campuran dengan kandungan indeks platisitas (PI) yang kecil, 3). tanah jenuh akibat muka air tinggi terutama kawasan tanah pasir didekat bantaran hilir sungai, danau, persawahan atau ditepi laut yang mana muka air relatif tinggi akan berpotensi terjadi likuifaksi, 4). Besaran butir tanah. Prakash, (1981) dan Day,

(2002) mendeskripsikan tentang butir-butir pasir yang halus dan seragam lebih berpotensi menyebabkan terjadinya likuifaksi dibandingkan dengan butir-butir yang lebih kecil mengisi dengan baik diantara butir-butir yang lebih besar sehingga menyebabkan massa tanah pasir lebih tahan terhadap terjadinya likuifaksi. Hal tersebut diakibatkan oleh butir-butir yang halus serta meningkatnya tegangan air pori terhadap beban dinamika maka memudahkan reduksi dibandingkan butir-butir yang halus dan seragam. Jika butir-butir yang halus dan seragam lebih berpotensi terjadi likuifaksi maka berbanding terbalik dengan butir-butir pasir yang besar/kasar. Kepadatan awal tanah pasir yang tinggi membutuhkan siklus pembebanan yang lebih besar pula agar terjadi likuifaksi dan dinyatakan bahwa regangan total 20% (*double amplitude*) menunjukkan keruntuhan struktur tanah pasir (M.Das, 2008).

10.4.2. Tanah Longsor

Banyak faktor pemicu kejadian longsor, dan faktor yang paling dominan menyebabkan longsor secara umum adalah kondisi alam yaitu kemiringan lereng yang curam, tetapi ada faktor dominan lainnya yaitu; curah hujan, pelapukan batuan, rekahan permukaan, dan gempa bumi (Dragićević dkk., 2014). Kejadian tanah longsor yang banyak terjadi di Indonesia biasanya terjadi pada topografi terjal dengan sudut lereng 15° – 45° dan pada batuan vulkanik lapuk dengan curah hujan tinggi (Sinarta, 2016).

Sebagai faktor pemicu gerakan tanah, pengaruh infiltrasi air hujan adalah akibat intensitas curah hujan tinggi serta durasi yang lama sehingga menyebabkan tanah menjadi jenuh. Faktor infiltrasi tersebut dapat digunakan untuk mengestimasi stabilitas lereng, menentukan daerah rawan tanah longsor, dan selanjutnya mengestimasi waktu terjadinya tanah longsor. Pada umumnya ada 2 jenis hujan pemicu longsor di Indonesia, yakni:

- a. Tipe hujan lebat, biasanya berkisar 70 mm/jam atau lebih dari 100 mm/hari. Premchit (1995) dalam Karnawati (2005) menjabarkan bahwa tipe hujan lebat menjadi efektif memicu terjadinya longsor pada lereng-lereng dengan keadaan tanah dengan tingkat penyerapan air tinggi, misalnya tanah lanau pasiran dan tanah pasir,
- b. Tipe hujan normal tapi berlangsung lama, merupakan hujan yang terjadi kurang dari 20 mm/hari. Karnawati (2005) menyatakan hujan tipe ini apabila berlangsung selama beberapa minggu hingga beberapa bulan efektif untuk memicu terjadinya longsor pada lereng yang tersusun oleh tanah yang lebih kedap air, misalnya lereng dengan kondisi tanah lempung.

Goestelow (1991) dalam Karnawati (2005) menjelaskan mekanisme air hujan dalam memicu gerakan tanah/batuan terjadi melalui 4 tahapan, yaitu: 1) diawali dengan hujan deras, 2) infiltrasi air hujan, 3) kenaikan muka air tanah, dan 4) penurunan kuat geser tanah/batuan. Masuknya air ke dalam lereng akan meningkatkan muka air tanah dan kadar jenuh air, serta memperbesar tekanan air pori sehingga akan merenggangkan ikatan antarbutir partikel tanah. Hal ini mengakibatkan terganggunya kestabilan lereng dan memicu terjadinya gerakan tanah/batuan. Hujan meningkatkan kejenuhan tanah dan membuat tekanan air pori negatif berubah menjadi tekanan air pori positif yang memperkecil tegangan efektif tanah dan menurunkan kestabilan lereng. Kenaikan tekanan air pori ini lebih cepat selama periode hujan lebat (hujan menerus). Hal inilah yang menjadi sebab terjadinya longsor. Tetapi, kecepatan bertambahnya tekanan air pori bergantung banyak faktor, seperti lamanya hujan, sifat permukaan tanah, area tangkapan dan permeabilitas tanah.

Kepadatan tanah sangat berpengaruh terhadap kestabilan lereng, kepadatan tanah berkaitan dengan berat volume kering (γ_d)

yang menunjukkan kedudukan butiran akan lebih rapat atau lebih padat sehingga kemampuan tanah dalam menahan beban hingga mencapai keruntuhan tentunya akan meningkat. Kedudukan butiran yang rapat meningkatkan kekuatan geser tanah ini juga berhubungan dengan nilai parameter-parameter dalam kekuatan geser tanah pada tanah seperti kohesi (c) dan sudut geser tahanan tanah (φ). Sinarta (2017) dan Sinarta dkk., (2020) berdasarkan analisa spasial dan infiltrasi air hujan menyatakan hujan normal dengan intensitas hujan tertinggi 48,2 – 49,1 mm/hari dengan durasi hujan 9 – 13 hari, angka aman berada pada range sebesar 2,65 – 1,82. Pada model hujan lebat dengan intensitas hujan tertinggi 87,32 – 92,27 mm/hari pada durasi hujan 6 – 7 hari, angka aman berada pada range sebesar 2,13 – 1,39 dan pada model hujan sangat lebat dari hasil analisis didapatkan intensitas curah hujan tertinggi 155,375 – 210,114 mm/hari pada durasi hujan 6 hari, nilai angka aman berada pada range 1,79 – 1,06. Jadi, pengaruh hujan terhadap angka aman sudah sangat jelas, karena menyebabkan pengurangan kuat geser, mereduksi kohesi dampak akibat penjenjuran, dan pelapukan lempung kaku retak-retak dan serpih. Kondisi geologi pada pegunungan dengan lereng tersusun batuan vulkanik, yang terdiri atas bongkahan-bongkahan batuan breksi vulkanik di atas 60% dan berada di zona ketinggian 500–2000 mdpl dengan kemiringan lereng 21% hingga 40% dengan risiko terjadi bencana tanah longsor dangkal dan longsor bahan rombakan (Sinarta, 2018).

10.5. Penutup

Penanggulangan bencana geologi khususnya non struktural sangat perlu dilakukan untuk meningkatkan pemahaman kepada perencana maupun investor dalam pembangunan sarana dan prasarana akomodasi pariwisata, sedangkan secara secara struktural setiap pembangunan fasilitas pariwisata perlu dilakukan penyelidikan tanah secara detail untuk mendapatkan hasil dan rekomendasi terhadap metode perencanaan

perkuatannya. Penanganan struktural, antara lain melalui stabilisasi tanah dengan mengganti jenis tanah dengan tanah yang tidak seragam, penataan geometri lereng, penguatan maupun perlindungan lereng, dan perbaikan sistem drainase. Penanganan non struktural dan konservasi lingkungan sangat penting sebagai satu-satunya upaya untuk menghentikan atau mengurangi potensi terjadinya bencana.

Mitigasi non-struktural lebih menitikberatkan pada aspek peningkatan pengetahuan dan kesiapsiagaan masyarakat, khususnya investor dan perencana dalam investasi akomodasi pariwisata melalui penguatan kelembagaan dengan didukung kebijakan dan regulasi. Setiap kejadian bencana dari suatu daerah lagipula daerah tujuan pariwisata, menjadi informasi yang khusus dalam media masa maupun media sosial, sehingga menjadi image terhadap negara tersebut dalam proses mitigasi dan penanganan bencana. Mitigasi struktural adalah hal yang unik karena terjadi, perlu penyesuaian terhadap kondisi geomorfologi, geologi dan geoteknik yang berbeda sehingga kurang tepat bila menerapkan metode penanganan yang sama pada semua kasus. Penilaian ancaman dengan hasil peta ancaman menjadi kunci untuk merencanakan metode dan teknologi penanggulangan yang sesuai dalam setiap proses mitigasi bencana non-struktural dan struktural dalam pembangunan dan pengembangan pariwisata di Indonesia.

Ilmu geoteknik digunakan sebagai dasar dalam perancangan penanganan struktural, tetapi umumnya penanganan struktural ini memerlukan biaya yang besar dan waktu yang lama. Sementara itu, tindakan relokasi sangat sulit dilaksanakan untuk semua penduduk yang tinggal di daerah rentan. Pada kondisi ini, upaya pengurangan risiko bencana yang efektif adalah dengan mitigasi non-struktural melalui peningkatan kesiapsiagaan masyarakat dengan penerapan system peringatan dini. Wang dan Law, 1994 dalam Pawirodikromo, (2012), penyebab

Likuifaksi dapat dikelompokkan dua factor yakni gaya gempa (intensitas dan arah getaran) kondisi tanah serta lingkungan (property tanah, kondisi topografi, muka air dsb). Penelitian terdahulu mengidentifikasi kemungkinan terjadinya likuifaksi, yaitu:

- a. likuifaksi tidak akan terjadi, berdasarkan pengalaman likuifaksi di China, pada kondisi tanah atau lingkungan yang memenuhi syarat ternyata tidak terjadi likuifaksi apabila; 1). Magnitude gempa kurang dari 5 skala *richter* ($M > 5$), 2). Intensitas gempa kurang dari VI ($IMM < VI$), Gempa termasuk gempa dalam pada kedalaman fokus > 70 km.
- b. likuifaksi tidak akan terjadi jika elevasi episenter lebih dari: $R = 0,82 \cdot 100,862(M-5)$, demikian pula sebaliknya.
- c. Potensi terjadinya likuifaksi besar kedalaman air tanah kurang 3,0 meter. Wang dan Law, 1994 lebih rinci menyatakan bahwa likuifaksi tidak akan terjadi jika kedalaman air tanah lebih dari 5,0 meter.
- d. beberapa kriteria yang membuat jenis-jenis tanah tersebut mengalami likuifaksi apabila (Youd dan Gilstrap, 1999 dalam Day, 2002; Perlea dkk, dalam Praskash dan puri, 2003; 1). Diameter tengah D_{50} antara 0,02-1,0 mm, 2). Koefisien keseragaman $D_{60}/D_{10} < 10$, 3). Kepadatan relative $D_r < 75\%$, Indeks plastisitas $IP < 13\%$.

Analisis spasial yang didasari oleh analisis infiltrasi dan analisis stabilitas lereng tak berhingga menunjukkan bahwa: (1) Intensitas hujan 48,2–49,1 mm/hari (9–13 hari), nilai $SF = 2,65-1,82$ (ancaman rendah); (2) Intensitas hujan 87,32–92,27 mm/hari (6 – 7 hari), $SF = 2,13-1,39$ (ancaman sedang); (3) Intensitas hujan 155,375–210,114 mm/hari (6 hari), $SF = 1,79-1,03$ (ancaman tinggi). Hujan dengan intensitas 155,38–210,11 mm/hari, menyebabkan ancaman gerakan tanah sangat tinggi, akibat kenaikan muka air pada lapisan tanah tanah bergradasi kasar

membentuk bidang gelincir pada kedalaman 804–1,484 mm, dengan nilai angka keamanan sebesar 1–1,03 dalam hal menyebabkan bencana tanah longsor rombakan (*debris flow*). Perilaku intensitas hujan tinggi ini, menyebabkan pelunakan material pembentuk lereng yang sebagian besar terdiri dari pelapukan batuan vulkanik bercampur bahan organik, mengakibatkan kenaikan kadar air tanah sehingga terjadi pengurangan kuat geser tanah rata-rata (Sinarta dkk., 2020).

Alternatif penanggulangan bencana geologi pada daerah terancam tinggi untuk sarana dan prasarana pariwisata sebaiknya secara struktural dilakukan dengan perbaikan gradasi/mixing, perkuatan lereng atau slope stabiliation, untuk tanah yang lunak dilakukan *deep compaction (vibroflotation, dynamic compaction, compaction grouting, dll)*, untuk muka air yang tinggi di lakukan dengan *ground water lowering (stone columns, piling or compaction piles, drainage techniques)*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, P., Alisjahbana, Armida, S., Effendi, N., Boediono (2002) *Daya Saing Daerah, Konsep dan Pengukurannya di Indonesia*, Edisi 1, BPFE, Yogyakarta.
- Adisasmita, Sakti Adji, 2007, *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*, Yogyakarta: Graha Ilmu
- antaranews.com. (2021, January 26). Mengenal lima destinasi wisata super prioritas. Antara News. <https://www.antaranews.com/berita/1968620/mengenal-lima-destinasi-wisata-super-prioritas>
- antaranews.com. (2021, January 26). Mengenal lima destinasi wisata super prioritas. Antara News. <https://www.antaranews.com/berita/1968620/mengenal-lima-destinasi-wisata-super-prioritas>
- Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB). (2012). *Peraturan Kepala Badan Nasional Penanggulangan Bencana Nomor 02 Tahun 2012 Tentang Pedoman Umum Pengkajian Risiko Bencana Badan*.
- bisnisbali.com diakses 1 April 2021
- Burkart, A.J dan Medlik, S. 1987. *Tourism, Past, Present and Future*. London
- Cooper, C et all. 1993. *Tourism: Principles and Practice*. London: Pitman Publishing
- Dahal, R. K., Hasegawa, S., Yamanaka, M., Dhakal, S., Bhandary, N. P., & Yatabe, R. (2009). Comparative analysis of contributing parameters for rainfall-triggered landslides in the Lesser Himalaya of Nepal. *Environmental Geology*, 58(3), 567–586. <https://doi.org/10.1007/s00254-008-1531-6>
- Day, R. . (2002). *Geotechnical Earthquake Engineering Handbook* (1st ed.). McGraw-Hill Company.

Dragičević, S., Lai, T., & Balram, S. (2014). GIS-based multicriteria evaluation with multiscale analysis to characterize urban landslide susceptibility in data-scarce environments. *Habitat International*, 45(P2), 114–125. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2014.06.031>

Enam Hambatan Investasi di Indonesia

Fathani, T. F. (2018). *Penegakan Kedaulatan Teknologi Nasional Dalam Penanggulangan Bencana Gerakan Tanah* (1st ed.).

Gamal, Suwanto. 2002. *Dasar-Dasar Pariwisata*. Yogyakarta : Penerbit Andi

Gambar Peta Pariwisata Indonesia Persebaran & Unggulan 2020. (n.d.). Retrieved 4 April 2021, from <https://tourmedan.com/peta-pariwisata-indonesia/>

Gambar Peta Pariwisata Indonesia Persebaran & Unggulan 2020. (n.d.). Retrieved 4 April 2021, from <https://tourmedan.com/peta-pariwisata-indonesia/>

Gayatri, R. P., & Basuki, I. (2018). *PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR YANG MEMADAI SEBAGAI UPAYA PENGEMBANGAN PARIWISATA BERKELANJUTAN DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA*. 12.

Gayatri, R. P., & Basuki, I. (2018). *PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR YANG MEMADAI SEBAGAI UPAYA PENGEMBANGAN PARIWISATA BERKELANJUTAN DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA*. 12.

H. Kodhyat. 1998. *Sejarah Pariwisata dan Perkembangannya di Indonesia*. Jakarta : Grasindo

Indonesia, C. N. N. (n.d.). *Mengenal 5 Destinasi Super Prioritas, PR Baru Sandiaga Uno—Halaman 2. gaya hidup*. Retrieved 23 March 2021, from <https://www.cnnindonesia.com/gaya->

hidup/20201223103349-269-585548/mengenal-5-destinasi-super-prioritas-pr-baru-sandiaga-uno

- Indonesia, C. N. N. (n.d.). Mengenal 5 Destinasi Super Prioritas, PR Baru Sandiaga Uno—Halaman 2. gaya hidup. Retrieved 23 March 2021, from <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20201223103349-269-585548/mengenal-5-destinasi-super-prioritas-pr-baru-sandiaga-uno>
- Ja, P., & Tengah, W. A. (2019). Dan peluang investasi sektor pariwisata.
- Ja, P., & Tengah, W. A. (2019). Dan peluang investasi sektor pariwisata.
- Jenggawah, N., Pada, S., Berpikir, K., Dan, K., & Belajar, M. (2010). Digital Digital Repository Repository Universitas Universitas Jember Jember Digital Jember Digital Repository Repository Universitas Universitas Jember.
- Julianti, L., & Subekti, R. P. (2018). Standar Perlindungan Hukum Kegiatan Investasi Pada Bisnis Jasa Pariwisata Di Indonesia. *Kertha Wicaksana*, 12(2), 156–166.
- Karnawati, D. (2005). Bencana Alam Gerakan Massa Tanah di Indonesia dan Upaya Penanggulangannya. Departemen Teknik Geologi Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada.
- Karnawati, D. (2014). Mitigasi Bahaya Geologi Dalam Pengembangan Lapangan Panas Bumi.
- M.Das, B. (2008). *Advanced Soil Mechanics*. In Taylor & Francis (3rd ed., Vol. 66, Issue 42). Taylor & Francis. <https://doi.org/10.1029/EO066i042p00714-02>
- Media, K. C. (2020, August 26). 5 Wisata Bromo yang Wajib Dikunjungi Saat Buka Kembali Jumat Besok Halaman all.

KOMPAS.com.

<https://travel.kompas.com/read/2020/08/26/142100227/5-wisata-bromo-yang-wajib-dikunjungi-saat-buka-kembali-jumat-besok>

Media, K. C. (2020, August 26). 5 Wisata Bromo yang Wajib Dikunjungi Saat Buka Kembali Jumat Besok Halaman all. KOMPAS.com.

<https://travel.kompas.com/read/2020/08/26/142100227/5-wisata-bromo-yang-wajib-dikunjungi-saat-buka-kembali-jumat-besok>

Menteri Hukum Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. (2007). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana.

Moerwanto, A. S., & Junoasmono, T. (n.d.-a). STRATEGI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR WISATA TERINTEGRASI. 3(2), 12.

Moerwanto, A. S., & Junoasmono, T. (n.d.-a). STRATEGI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR WISATA TERINTEGRASI. 3(2), 12.

Moerwanto, A. S., & Junoasmono, T. (n.d.-b). STRATEGI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR WISATA TERINTEGRASI. 3(2), 12.

Moerwanto, A. S., & Junoasmono, T. (n.d.-b). STRATEGI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR WISATA TERINTEGRASI. 3(2), 12.

PP No. 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 2025 [JDIH BPK RI]. (n.d.). Retrieved 8 April 2021, from <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/5183/pp-no-50-tahun-2011>

PP No. 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 2025 [JDIH BPK RI]. (n.d.). Retrieved 8 April 2021, from <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/5183/pp-no-50-tahun-2011>

RENISITORESMI, L. (2016). Perlindungan Hukum Bagi Investor Di Sektor Pariwisata Indonesia. *Repository.Unej.Ac.Id*, 3(1), 1–13. <https://repository.unej.ac.id/handle/123456789/82585>

Sripambudi, G. I., Hilman, Y. A., & Triono, B. (2020). Strategi Dinas Pariwisata dalam Pengembangan Infrastruktur Objek Wisata Telaga Ngebel di Kabupaten Ponorogo. *Ganaya: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 3(1), 38–50. <https://doi.org/10.37329/ganaya.v3i1.421>

Sripambudi, G. I., Hilman, Y. A., & Triono, B. (2020). Strategi Dinas Pariwisata dalam Pengembangan Infrastruktur Objek Wisata Telaga Ngebel di Kabupaten Ponorogo. *Ganaya: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 3(1), 38–50. <https://doi.org/10.37329/ganaya.v3i1.421>

UNDANG UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 25 TAHUN 2007

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia. (1945). Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945. 2(1), 73–80.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia. (1945). Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945. 2(1), 73–80.

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata.

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman. (2007). Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Ятытат, вы12у(235), 245.

Yoeti, Oka A, 2008. *Perencanaan dan Pengembangan Pariwisata*. Pradnya Paramita: Jakarta.

“Garis Bawah Presiden untuk Iklim Investasi Indonesia”, <https://indonesia.go.id/narasi/indonesiadalam-angka/ekonomi/garisbawah-pre-siden-untuk-ikliminvestasi-indonesia>, diakses 2 Oktober 2019

80 Persen Investasi Pariwisata Bali dikuasai Asing

80 Persen Investasi Pariwisata Bali dikuasai Asing

<https://benoanews.com/investor-pariwisata-masih-jadikan-bali-tujuan-investasi/>

<https://benoanews.com/investor-pariwisata-masih-jadikan-bali-tujuan-investasi/>

<https://bisnis.tempo.co/read/1234699/ini-faktor-utama-penghambat-investasi-di-indonesia/full&view=ok>, diakses 1 pril 2021

<https://investor.id/industry-trade/80-persen-investasi-pariwisata-bali-dikuasai-asing>

<https://investor.id/industry-trade/80-persen-investasi-pariwisata-bali-dikuasai-asing>

<https://katadata.co.id/pingitaria/indepth/5f31e7f77358e/pariwisata-bali-di-antara-upaya-pemulihan-ekonomi-dan-risiko-kesehatan/1>
diakses 2 April 2021

<https://nasional.kontan.co.id/news/enam-hambatan-investasi-di-indonesia>

<https://notarymagazine.com/peluang-dan-tantangan-investasi-sektor-pariwisata-di-era-new-normal/> diakses 1 April 2021

<https://notarymagazine.com/peluang-dan-tantangan-investasi-sektor-pariwisata-di-era-new-normal/> diakses 1 April 2021

<https://smartlegal.id/smarticle/2019/01/25/tiga-syarat-investasi-asing/>

<https://www.bps.go.id/pressrelease/2020/02/03/1711/jumlah-kunjungan-wisman-ke-indonesia-desember-2019-mencapai-1-38-juta-kunjungan-.html>.

<https://www.investindonesia.go.id/id/artikel-investasi/detail/ini-negara-dengan-investasi-pariwisata-terbanyak-di-indonesia>. Ddiakses 1 April 2021

<https://www.investindonesia.go.id/id/artikel-investasi/detail/ini-negara-dengan-investasi-pariwisata-terbanyak-di-indonesia>. Ddiakses 1 April 2021

<https://www.merdeka.com/uang/untung-rugi-investasi-asing-bagi-indonesia.html>

<https://www.merdeka.com/uang/untung-rugi-investasi-asing-bagi-indonesia.html>

BIOGRAFI



Dr. Ir Putu Ika Wahyuni, ST., MSi., MT. lahir di Denpasar 9 September 1971 menyelesaikan pendidikan S3 di program Doktor Teknik Sipil Universitas Taruma Nagara Jakarta, dan saat ini konsen sebagai Dosen di Universitas Warmadewa dalam mengembangkan Magister Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan Universitas Warmadewa. Serta turut berperan dalam pengembangan asosiasi profesi HAMKI Bali yaitu Himpunan Ahli Manajemen Konstruksi Indonesia wilayah Bali, komitmen kedepan yaitu terus berkarya dalam mengembangkan manajemen risiko khusus risiko pelaksanaan proyek Infrastruktur.



Ir. I Wayan Muliawan, M.T. lahir di Br.Kayumas Kelod, Kelurahan Daging Puri Kecamatan Denpasar Timur, Kota Denpasar pada tanggal 4 Setember 1958. Pendidikan dari Sekolah Dasar sampai di Perguruan Tinggi diselesaikan di Kota Denpasar. Sekolah Dasar di SD No.15 Denpasar, tamat tahun 1971. Sekolah Menengah Pertama Negeri 1 Denpasar diselesaikan tahun 1974, Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Denpasar diselesaikan tahun 1977. Jenjang Insinyur Teknik Sipil diselesaikan tahun 1984 di Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Udayana. Setelah menamatkan S1 sebagai Insinyur langsung diangkat sebagai Tenaga Pengajar di Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Warmadewa Denpasar sejak Desember 1984 sampai Sekarang. Pada tahun 2008 dapat



beasiswa mengikuti Program Magister Teknik Sipil di Universitas Udayana dan lulus pada 9 Agustus 2011.

Parea Rusan Rangan, lahir di Rantepao pada tanggal 15 Maret 1968. Ia menyelesaikan kuliah dan mendapat gelar Sarjana Teknik pada 14 September 1994. Ia merupakan alumnus Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar. Pada tahun 2005 mengikuti Program Magister Teknik Sipil dan lulus pada tahun 2007 dari Universitas Pelita Harapan, Jakarta. Pada tahun 2020 berhasil menyelesaikan gelar Doktor pada bidang Teknik Sipil di Universitas Hasanuddin, Makassar. Pada tahun 2003 diangkat menjadi Dosen UKI Toraja dan ditempatkan di Fakultas Teknik pada program studi Teknik Sipil



Andi Arfan Sahabuddin, SH., MH. Lahir di Ujung Pandang. Tanggal 20 Oktober 1983. Lulus pendidikan Sarjana (S1) pada Jurusan Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Tahun 2008. Program Magister pada Jurusan Hukum Tata Negara Universitas Muslim Indonesia tahun 2014 dan saat ini sedang menempuh Pendidikan Program Doktor pada Ilmu Hukum Jurusan Hukum Tata Negara di Universitas Hasanuddin. Saat ini mengampu mata kuliah “Aspek Hukum Dalam Pembangunan”, “Hukum Tata Negara”, “Hukum Administrasi Negara”, “Hukum Pajak”, “Hukum Acara dan Praktek Tata Usaha Negara”. Saat ini sedang menjabat sebagai Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan di Fakultas Hukum Universitas Islam Makassar.



Gde Wikan Pradnya Dana, S.T, lahir di Denpasar pada tanggal 19 April 1996. Ia menyelesaikan kuliah dan mendapat gelar Sarjana Teknik pada 29 Agustus 2020. Ia merupakan alumnus Jurusan Teknik Elektro Fakultas Teknik Universitas Udayana dan saat ini menempuh pendidikan Program Megister Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan di Universitas Warmadewa. Pada Tahun 2019 diangkat menjadi Staf Bagian Kesejahteraan Rakyat Sekretariat Daerah Kota Denpasar. Ia merupakan aktivis sosial dan Ketua Aliansi Pemuda Hindu Bali Kota Denpasar.



Ir. Miswar Tumpu, ST., MT., CST lahir di Ujung Pandang pada tanggal 23 Februari 1995. Menempuh pendidikan S-1 Teknik Sipil, di Universitas Hasanuddin Makassar, selesai tahun 2016. Gelar S-2 (MT) Teknik Sipil diperoleh pada tahun 2018 di Universitas Hasanuddin, pada bidang konsentrasi Struktur Material. Pada tahun 2019, mengikuti studi profesi Insinyur (Ir) di Universitas Hasanuddin Makassar. Tahun 2020 mengikuti pelatihan sebagai Construction Safety Trainer (CST) melalui Balai Jasa Konstruksi Wilayah VI Provinsi Sulawesi Selatan. Tahun 2019 – sekarang, sementara melanjutkan studi S-3 ilmu teknik sipil di Universitas Hasanuddin. Pada tahun 2019 bergabung menjadi Dosen Universitas Fajar. Aktivitas publikasi ilmiah baik nasional maupun internasional terindeks scopus dimulai sejak tahun 2018. Buku yang pernah diterbitkan yaitu berjudul :**Struktur Beton Prategang : Teori dan Prinsip Desain; Lalu Lintas Penerbangan di Masa Pandemi Covid-19; Pengembangan Teknologi dan Inovasi di Era Revolusi 4.0 (Konsep dan Penerapan); Mitigasi**

Gempa Bumi & Tsunami (Fakta dan Strategi); Strategi Pemulihan Perekonomian Pasca Covid-19 dan Lain Lain.



Dr. Ir. Didik Suryamiharja S. Mabui, ST., MT., lahir di Kota Serui Kepulauan Yapen pada tanggal 08 Juli 1980. Menyelesaikan kuliah pada Institut Teknologi Sepuluh November (ITS) dan mendapat gelar Sarjana Teknik pada tahun 2004. Kemudian melanjutkan Program Magister pada Institut Teknologi Sepuluh November (ITS) dan menyandang gelar Magister Teknik pada tahun 2010. Lulus pada tahun 2020 dari Universitas Hasanuddin Program Doktorat Teknik Sipil. Pada tahun 2010 bergabung menjadi Dosen Universitas Yapis Papua. Tahun 2021 diamanahkan tanggungjawab sebagai Wakil Rektor III di Universitas Yapis Papua (Uniyap). Program Program Studi Teknik Sipil dan Lingkungan Fakultas Teknik dan Sistem Informasi Universitas Yapis Papua hingga sekarang. Aktifitas menulis buku dimulai sejak tahun 2020.



Mansyur, ST., MT., lahir di Bone pada tanggal 15 Mei 1983. Pada Tahun 2006, menyelesaikan Studi S-1 Teknik Sipil di Universitas Haluoleo. Gelar S-2 (MT) Teknik Sipil diperoleh pada tahun 2013 di Universitas Hasanuddin, pada bidang konsentrasi Struktur Material. Pada tahun 2019 sampai sekarang, sementara melanjutkan studi S-3 ilmu teknik sipil di Universitas Hasanuddin. Pada tahun 2014 bergabung menjadi Dosen Tetap di Universitas Sembilanbelas November Kolaka. Aktivitas publikasi ilmiah baik nasional maupun internasional dimulai sejak tahun 2017.



Ari Kusuma, ST. MT, lahir di Ujung Pandang pada tanggal 27 Nopember 1977. Ia menyelesaikan kuliah dan mendapat gelar Sarjana Teknik pada 12 September 2002. Ia merupakan alumni Teknik Sipil, Fakultas TEKNIK Universitas Kristen Indonesia Paulus. Pada tahun 2011 mengikuti Program Teknik Sipil dan lulus pada tahun 2013 dari Universitas Kristen Indonesia Paulus. Pada tahun 2012 diangkat menjadi Dosen Universitas Kristen Indonesia Paulus dan ditempatkan di Fakultas Teknik UKIP Makassar.



I Nengah Sinarta, lahir di Denpasar, 2 Juli 1970 menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik Sipil Universitas Udayana, Denpasar, lulus tahun 1996 selanjutnya menyelesaikan pendidikan Magister pada Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan minat studi Geoteknik, Universitas Gadjah Mada, lulus Tahun 2003 dan menyelesaikan Program Doktor di Departemen Teknik Sipil dan lingkungan minat studi Geoteknik, UGM, dan lulus pada tahun 2018. Saat ini sebagai Lektor Kepala di Program Studi Teknik Sipil, dan Magister Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan, Universitas Warmadewa dari Tahun 1998 – sampai saat ini. Sebagai akademisi beberapa publikasi telah dilakukan dan dapat dilihat pada *Google Scholar* atau pada akun Sinta dengan ID Sinta: 5978126

Sinopsis INVESTASI PARIWISATA INDONESIA

Indonesia adalah salah satu negara maritim yang terdiri dari beribu-ribu pulau. Dengan begitu banyaknya pulau-pulau yang indah di Indonesia menjadikan negara Indonesia menjadi salah satu surga wisata dunia. Oleh karena itu, pengembangan wisata maritim sedang gencar-gencarnya dilakukan oleh pemerintah karena wisata maritime merupakan peluang bisnis yang menguntungkan di negara ini. Sektor pariwisata adalah salah satu sektor yang berperan penting dalam mengembangkan pertumbuhan ekonomi nasional suatu negara, tak terkecuali di Indonesia. Pariwisata Indonesia sangat populer di kalangan wisatawan mancanegara karena keindahan dan keberagamannya. Sektor pariwisata bisa menjadi pengganti dalam hal pertumbuhan ekonomi di suatu daerah jika daerah tersebut tidak memiliki sumber pendapatan dari alam, hasil hutan maupun dari sektor industry. Pengembangan sektor pariwisata akan membantu dalam hal pertumbuhan ekonomi karena pertumbuhan ekonomi adalah salah satu permasalahan jangka Panjang yang harus terus diperhatikan. Beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangan ekonomi suatu daerah mencakup sumber daya alam, teknologi, kondisi sosial dan budaya, dan sumber daya manusia. Keuntungan yang diperoleh jika sektor pariwisata dapat dimanfaatkan dengan baik akan meningkatkan penerimaan devisa negara, meningkatnya pendapatan daerah, dan terciptanya lapangan kerja. Pada buku "Investasi Pariwisata Indonesia" ini akan membahas dua belas bab, meliputi.

TOHAR MEDIA

No Anggota IKAPI : 022/SSL/2019
Workshop : JL. Rappocini Raya Lr.II A No 13 Kota Makassar
Redaksi : JL. Muhktar dg Tompo Kabupaten Gowa
Perumahan Nayla Regency Blok D No 25
Telp. (0411) 8987659
<https://toharmedia.co.id>

ISBN 978-623-7485-76-6

