

MODEL IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARIWISATA BAHARI

Studi Kasus Wisata Bahari
Sulawesi Selatan



FARID SAID

**MODEL IMPLEMENTASI
KEBIJAKAN PARIWISATA
BAHARI**
**Studi Kasus Wisata Bahari
Sulawesi Selatan**

Farid Said



**MODEL IMPLEMENTASI
KEBIJAKAN PARIWISATA
BAHARI
Studi Kasus Wisata
Bahari Sulawesi Selatan**

Penulis:

Farid Said

Editor dan Tata Letak:

Soetam Rizky Wicaksono

Penerbit

CV. Seribu Bintang

Malang – Jawa Timur - Indonesia

website: www.SeribuBintang.co.id

email : info@seribubintang.co.id

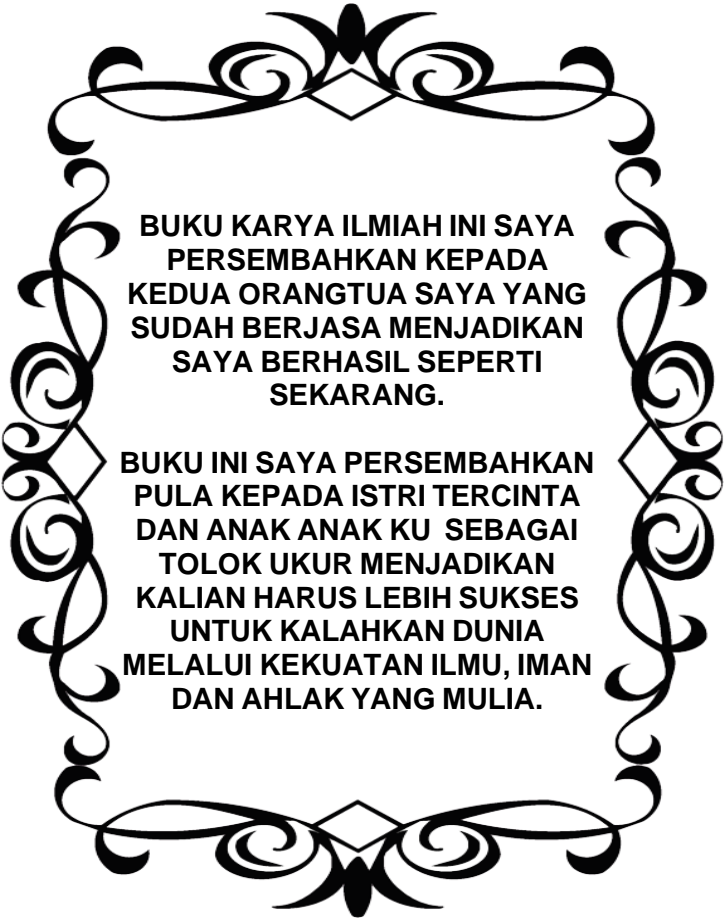
FB : www.fb.com/cv.seribu.bintang

Anggota IKAPI no. 320/JTI/2021

ISBN : 978-623-7000-38-9

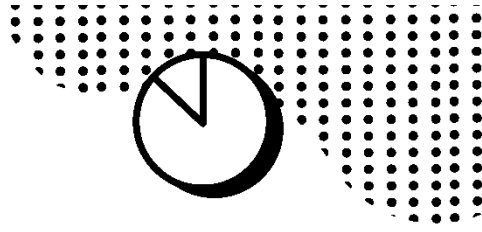
Edisi Pertama, Maret 2020

Hak Cipta dilindungi oleh Undang-undang

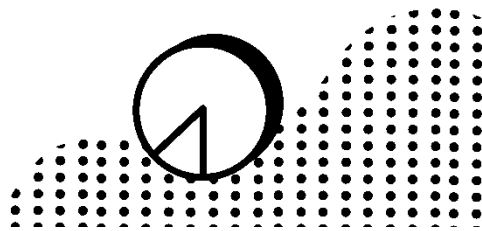
A decorative border with intricate black scrollwork and floral motifs, framing the text. The border is symmetrical and features a central diamond shape at the top and bottom.

**BUKU KARYA ILMIAH INI SAYA
PERSEMBAHKAN KEPADA
KEDUA ORANGTUA SAYA YANG
SUDAH BERJASA MENJADIKAN
SAYA BERHASIL SEPERTI
SEKARANG.**

**BUKU INI SAYA PERSEMBAHKAN
PULA KEPADA ISTRI TERCINTA
DAN ANAK ANAK KU SEBAGAI
TOLOK UKUR MENJADIKAN
KALIAN HARUS LEBIH SUKSES
UNTUK KALAHKAN DUNIA
MELALUI KEKUATAN ILMU, IMAN
DAN AHLAK YANG MULIA.**



KATA PENGANTAR



Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SAW yang memberi kesempatan kepada kami untuk dapat menyelesaikan buku ini. Adapun tujuan utama penulisan buku ini untuk memberi kontribusi pemikiran dalam bidang kepariwisataan khususnya Pariwisata bahari.

Buku ini membahas banyak tentang potensi kebaharian yang merupakan unsur utama dalam ekosistem kehidupan manusia kaitannya dengan kebijakan publik dalam penanganan pariwisata bahari kendala implementasi kebijakan bidang kepariwisataan yang berlandas pada teori yang di Rekonstruksi oleh penulis untuk mendapatkan deskripsi bentuk *Model Implementasi Kebijakan Pariwisata Bahari*, khususnya pengembangan pariwisata bahari di daerah yang belum terkelolah dengan baik.

Pariwisata memerlukan tata kelola destinasi yang baik ditunjang dengan kebijakan yang dibuat untuk kepentingan masyarakat dalam pengelolaan arus kunjungan wisatawan yang perlu pengendalian dan pelestarian baik oleh pemerintah maupun industri pariwisata agar dapat dinikmati manfaatnya untuk generasi penerus dimasa yang akan datang, khususnya pelestarian alam laut.

Samudra Indonesia cukup luas bahkan lebih luas dari daratannya yakni luas teritorial Indonesia mencapai 3.257.357 km² (UNCLOS), sedangkan Wilayah pesisir dan laut Sulawesi Selatan terbentang sepanjang 1.979,97 km garis pantai dengan luas perairan laut diperkirakan

tidak kurang dari 48.000 km² (Mosriula : 2019). Potensi diatas dapat bermanfaat apabila pemeliharaan khususnya terumbu karang yang mengandung sumber alam laut terus diperhatikan pelestarian dan pemanfaatannya untuk kepentingan pariwisata.

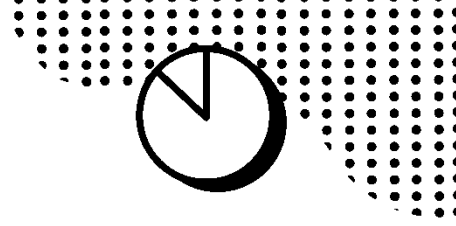
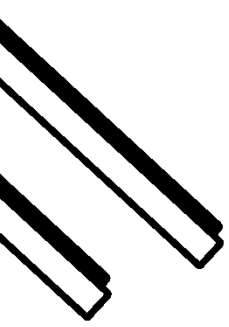
Olehnya itu buku ini sebagai bagian dari kajian tentang model implementasi kebijakan pariwisata bahari yang membutuhkan pemikiran untuk membuat destinasi pariwisata bahari yang lebih baik yang ditunjang dengan kebijakan yang pro terhadap kepentingan masyarakat, bukan kepentingan wisatawan semata.

Buku ini dapat diselesaikan berkat bantuan dan dorongan dari berbagai pihak dalam penyelesaian buku ini terkhusus kepada Bapak Menteri pariwisata dan Ekonom Kreatif dan Ibu Sestama yang sudah memberi sambutan untuk karya kami ini, seluruh pembimbing kami di Pasca sarjana UNM dan Northern Illinois University USA.

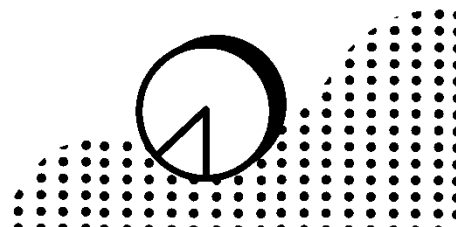
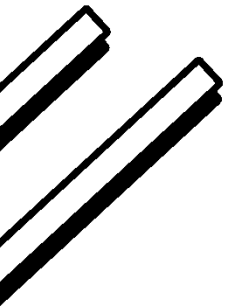
Daftar Isi

KATA PENGANTAR	i
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
Perkembangan Ekowisata Indonesia.....	2
Kebijakan Ekowisata Sulawesi Selatan	10
BAB II. KEBIJAKAN PUBLIK dan WISATA BAHARI	17
Perkembangan Teori Administrasi Negara	18
Konsep Dasar Kebijakan Publik	24
Konsep Dasar Kebijakan Kepariwisata.....	28
Pengembangan Pariwisata Berkelanjutan	32
Model Pengembangan Wisata Bahari	34
Pengembangan Destinasi Primer dan Sekunder	40
BAB III. REKONSTRUKSI TEORI WISATA BAHARI	43
Reconstruction of Theory	44
Komunikasi: Pelaksanaan Sosialisasi dan Promosi.....	47
Disposisi (<i>Disposition</i>): Menjaga Kestinambungan Program	49
Sumber Daya (Resources): Pengembangan Sumberdaya Manusia dan Pendanaan Wisata Bahari.....	50
Struktur Birokrasi (Bureaucratic Structure): Penataan Struktur Birokrasi Pariwisata.....	53
Koordinasi Fungsional: Meningkatkan Efektivitas Kemitraan dan Koordinasi antar Pelaku Wisata Bahari... ..	55
.....	59
BAB IV. STUDI KASUS: Kebijakan Wisata Bahari di Sulawesi Selatan.....	59
Kebijakan Wisata.....	60

Implementasi.....	92
Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan	137
Swasta (Industri Pariwisata dan Pendukung Jasa Wisata)	140
Masyarakat Lokal	143
Faktor-faktor Penghambat Wisata Bahari di Sulawesi Selatan.....	149
DAFTAR PUSTAKA.....	156
GLOSARIUM.....	163
INDEX	165



BAB I. PENDAHULUAN



Perkembangan Ekowisata Indonesia

Dalam kehidupan ketatanegaraan Republik Indonesia (RI) kepariwisataan telah lama diakui dalam lembar negara, melalui UU Pariwisata No 9 tahun 1990, dan telah diperbaharui dalam UU No 10 tahun 2009. dalam sejarah perkembangan kepariwisataan global, khususnya di Indonesia, sejak era orde lama hingga era reformasi, telah banyak menyumbang pertumbuhan ekonomi nasional, termasuk perekonomian dunia.

Dalam konstelasi pariwisata global, pariwisata telah memberi kontribusi sekitar 10 % pada produk domestik, dan menyumbang satu lapangan kerja setiap 12,8 pekerja atau 7,8 % dari total lapangan kerja. Angka ini diperkirakan akan meningkat 8,6 % pada tahun 2012 (UNEP,2002). Pada tahun 1950, jumlah wisatawan dunia hanya 25 juta, 50 tahun kemudian meningkat menjadi 689 juta (Hoskin, 2003). Berdasarkan data organisasi Wisata Dunia, sektor wisata tumbuh rata-rata 9 % tahun 1988-1997. Jumlah kunjungan wisata pada tahun 1999 mencapai 664 juta atau sekitar 10 % dari penduduk dunia, dan pada tahun 2010 diperkirakan dapat mencapai satu milyar orang (WTO, 1998). WTO juga telah memperkirakan bahwa dari 663 juta perjalanan wisata pada tahun 1999, dengan pengeluaran belanja wisata lebih dari US\$ 453 milyar.

Pertumbuhan jumlah wisatawan pada tahun 2020 diperkirakan mencapai 1.6 milyar, dimana kegiatan sektor

pariwisata merupakan penyerap paling banyak menyerap tenaga kerja atau sekitar 200 juta pekerja atau lebih dari 10 % dari jumlah lapangan kerja dunia (IES, 2000). Pada tahun 2005 pariwisata internasional memberikan penghasilan sebesar US\$ 680 milyar menjadikan pariwisata salah satu sektor terbesar dalam perdagangan internasional (UNWTO. Tourism Highlights 2006 Ed).

Di Indonesia kurun waktu 2001 sampai dengan 2009 terjadi pergerakan kunjungan wisatawan mancanegara sebanyak 5,1 juta pada tahun 2001 meningkat menjadi 6,2 juta pada tahun 2008, atau meningkat sebesar 21,5 persen. Sementara itu, penerimaan devisa meningkat dari USD 5,4 miliar pada tahun 2001 menjadi USD 7,3 miliar pada tahun 2008, atau meningkat sebesar 35,89 persen. Dalam kurun waktu tahun 2001-2008 telah terjadi peningkatan kunjungan wisman rata-rata sebesar 4,4 persen per tahun, dan penerimaan devisa rata-rata sebesar 12,56 persen per tahun (Permen Menbudpar RI : PM.17/PR.001MKP/2010).

Dari data diatas menunjukkan bahwa pariwisata memberi sumbangan besar terhadap devisa Negara, dengan indikator peningkatan ranking penerimaan devisa dari tahun 2006 menduduki urutan ke 6, tahun 2007 naik ke ranking ke 5, dan tercatat tahun 2008 dengan angka penerimaan devisa USD 7.377.00 atau naik menjadi ranking ke 4 setelah penyumbang devisa terbesar minyak dan gas bumi, kelapa sawit dan karet olahan.(Renstra Menbudpar RI 2010-2014)

Kinerja kepariwisataan dapat pula ditinjau dari keberhasilan kunjungan wisatawan nusantara, dari tahun ketahun juga cukup meningkat jumlah pergerakan wisatawan nusantara (wisnus) dari 195.770 juta perjalanan pada tahun 2001 menjadi 225,042 juta perjalanan pada tahun 2008. Peningkatan pergerakan wisatawan nusantara selama tahun 2001–2008 menghasilkan peningkatan pengeluaran dari Rp 58,71 triliun di tahun 2001 menjadi Rp 123,17 triliun di tahun 2008 atau meningkat sebesar 109,79 persen. Pergerakan wisatawan nusantara dalam kurun waktu tahun 2001-2008 telah terjadi pertumbuhan yang berfluktuasi dengan rata-rata sebesar 2,08 persen per tahun.(Renstra Budpar 2010-2014).

Kondisi ini dilihat dari aspek ekonomi, terjadi perubahan pola hidup masyarakat tradisional menjadi masyarakat modern, seperti kebiasaan pada masyarakat melakukan perjalanan bukan saja didalam negeri, tapi juga keluar negeri (Outbound) dalam bentuk wisata belanja, kesehatan, umrah sehingga uang rupiah banyak dipergunakan di luar negeri atau biasa dikenal dengan kebocoran devisa. Dalam meningkatkan devisa, maka pemerintah dan pemerintah daerah perlu mengangkat potensi pariwisata daerah, baik daya tarik wisata budaya maupun wisata bahari untuk menarik minat wisatawan berkunjung ke daerah tujuan wisata.

Hasil survey World Tourism Organisation (WTO) memperkirakan bahwa jumlah wisatawan bahari

menunjukkan peningkatan yang cukup pesat atau lebih dari tiga perempat wisatawan dunia. Di kawasan Mediterania saja wisatawan bahari mencapai 100 juta pengunjung setiap tahun (2001) dengan aktivitas berenang, berjemur, olahraga, berfoto pemandangan, menikmati kehidupan satwa laut, memancing, berperahu dan lain lainnya. (WTO. A Guidebook 2004:247).

Daya tarik wisata bahari di Indonesia merupakan salah satu produk wisata unggulan yang berdaya saing cukup tinggi, yang mampu menarik wisatawan internasional, karena Indonesia memiliki wilayah 75 persen terdiri dari laut dan memiliki potensi 17 ribu pulau yang dapat dijadikan sebagai destinasi wisata bahari kelas dunia. Hal ini juga diikuti dengan kecenderungan perubahan pola perjalanan wisatawan internasional yang cenderung kepada wisata minat khusus, mencari sesuatu yang alami dan unik. Setiap km persegi lautan menghasilkan sumber daya laut USD 600 per tahun dan aktifitas wisata bahari setiap km persegi menghasilkan USD 700 per tahun atau hampir separuh devisa pariwisata Indonesia. (Kompas : 24 Maret 2009)

Kebijakan wisata bahari juga tercantum dalam Renstra Budpar RI tahun 2010-2014, yang dituangkan dalam Arah kebijakan dan strategi nasional dalam rangka meningkatkan keunggulan komparatif menuju keunggulan kompetitif, mencakup pengelolaan sumber daya maritim, ketahanan pangan dan antisipasi perubahan iklim.

Konflik kepentingan antar pemerintah dalam mengembangkan wisata bahari, seperti bidang yang menangani Taman Nasional (Departemen kelautan dan perikanan) dalam pengelolaannya terjadi kontraproduktif dengan bidang pariwisata yang memanfaatkan hutan, taman laut sebagai kawasan wisata, dan ini sangat menghambat perkembangan kepariwisataan khususnya dari geostrategi, yang akan mempengaruhi kebijakan yang diambil oleh pemerintah daerah, pada akhirnya masyarakat kurang mendapat hasil dari pemanfaatan Taman Nasional tersebut.

Edward Inskip, seorang perencana kepariwisataan yang bekerja untuk World Tourism Organization (WTO) dan United Nation Development Program (UNDP) mengatakan bahwa :

“Perencanaan kepariwisataan tidak hanya penting untuk tujuan ilmu pengetahuan dan untuk melestarikan lingkungan hidup untuk keuntungan masyarakat, tapi juga untuk perlindungan jangka panjang penanaman modal dalam infrastruktur kepariwisataan, atraksi, fasilitas, pelayanan dan program pemasaran”.

Kepariwisataan adalah bagian dari urusan pemerintahan yang tidak bisa lepas dengan regulasi kebijakan-kebijakan publik, atau bagian dari proses administrasi publik yang dikerjakan oleh pemerintah dan

pemerintah daerah. Dimensi Kebijakan merupakan suatu proses pengambilan keputusan yang efektif dan dibutuhkan serangkaian prinsip-prinsip rasionalitas dan politis (Keban 2004 : 53)

Wujud perhatian pemerintah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan masyarakat, dan membuka lapangan kerja melalui sektor pariwisata, maka secara politis pemerintah melalui DPR RI mengambil keputusan untuk membuat Undang-Undang Kepariwisataan No. 10 tahun 2009, Namun keputusan yang sudah diambil oleh DPR untuk membuat UU Pariwisata belum rasional dari segi muatan tanggung jawab yang harus dilakukan oleh bidang pariwisata dengan anggaran yang tidak memadai.

Olehnya itu perlu diambil langkah-langkah kongkrit untuk menyelesaikan masalah ini. Optimalisasi perencanaan pembangunan kepariwisataan yang lebih efektif, dengan membuat suatu kebijakan untuk mendorong berbagai sektor dalam rangka memajukan kepariwisataan di Indonesia secara nasional, melalui Inpres No 16 Tahun 2005 tentang Kebijakan Pembangunan Kebudayaan dan Pariwisata, yang isinya Presiden menginstruksikan langkah keterpaduan dalam pembangunan kebudayaan dan pariwisata kepada 17 menteri, dan kepala badan, Kapolri serta para Gubernur, Bupati, dan Walikota.

Ciri birokrasi di Indonesia adalah eksklusifitas negatif yang melekat dalam tindakan dan kiprahnya dalam menjalankan pelayanan publik, hal ini bertentangan dengan

paradigma prinsip-prinsip administrasi yang dicetuskan oleh Gullick dan Urwick yaitu Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting dan Budgetting yang menurut mereka dapat diterapkan dimana saja, atau bersifat universal, (Keban 2004;30)

Kegagalan lain dalam implementasi kebijakan dibidang kepariwisataan adalah karena belum adanya keinginan untuk melakukan pengembangan kepariwisataan nasional maupun daerah secara terpadu, juga dipengaruhi oleh fungsi aktifitas politik dan administrasi, bukan semata fungsi ekonomi maupun kemampuan bisnis, serta bagaimana kemauan politik (*Political Will*) pemerintah sebagai pembina usaha pariwisata dalam membuat kebijakan program promosi dan tentu dengan pertimbangan pemahaman pemerintah tentang keterkaitan antara tujuan dan hasil implementasi kebijakan yang telah dikerjakan, Smith & Larimer (2009.21).

Perencanaan pengelolaan wisata bahari masih belum menjadi prioritas pemerintah daerah, terlihat baik pembangunan infrastruktur maupun kesiapan aksesibilitas antara pulau belum dioptimalisasikan, dipihak lain salah satu unsur daya tarik destinasi dipengaruhi oleh baik buruknya infrastruktur dan aksesibilitas yang tersedia ke dan di daerah tujuan wisata. Hal ini juga mempengaruhi minat investor dalam menyediakan sarana wisata bahari seperti hotel resort, transport wisata, alat selam, mancing, selancar

dan sarana olahraga laut lainnya. Perencanaan ini akan saling berkait dengan unsur sistem Perencanaan Pengelolaan Wilayah Pesisir Daerah. Perencanaan pengelolaan wisata bahari perlu diformulasikan dalam suatu tatanan kerjasama yang sangat dekat dengan masyarakat pesisir, sehingga kepentingan mereka dapat diperhitungkan dengan baik, dan mereka mendapatkan kesempatan yang maksimal untuk dapat terlibat.

Kebijakan Ekowisata Sulawesi Selatan

Tingkat pertumbuhan pariwisata di Sulawesi Selatan cukup signifikan. Indikatornya adalah dalam kurun waktu dua tahun, pada tahun 2002 peranan sektor pariwisata dalam pendapatan daerah regional Sulsel tercatat sebesar 6,8 % dan selanjutnya tahun 2005 naik 7,88 %, tahun 2006 mencapai 8,48 % . perhitungan ini akumulasi dari kegiatan sektor dan sub sektor yang terkait dibidang kepariwisataan seperti Usaha hotel, restoran, transportasi, serta jasa hiburan dan rekreasi yang dikelola oleh swasta (BPS, 2006). Angka-angka diatas belum menunjukkan suatu keberhasilan yang signifikan, dibanding daerah tujuan wisata lainnya di Indonesia. Olehnya itu diperlukan kebijakan untuk mendorong agar pariwisata lebih mampu memberi manfaat bagi kesejahteraan masyarakat.

Implementasi kebijakan di atas belum berjalan optimal, terkendala karena sumber daya aparatur pemerintah di daerah belum memiliki kompetensi, kualifikasi pendidikan serta pengalaman empiris dibidang kepariwisataan, sehingga berdampak pada hasil program pembangunan kepariwisataan yang belum menyentuh kepentingan masyarakat dan keinginan wisatawan, terlihat pada pengelolaan obyek wisata yang masih dikelola pemerintah, belum tertata dengan baik didaerah tujuan wisata utama di Sulawesi Selatan, masih kurangnya sosialisasi wisata bahari di Sulawesi Selatan, alat dan

bahan promosi yang tidak menarik, juga dipengaruhi karena kurangnya kekuatan politik (political power) pemerintah untuk mendorong pembangunan kepariwisataan sebagai salah satu prioritas pembangunan dalam masa priode kekuasaan seorang kepala daerah. Hal ini terjadi karena sektor pariwisata belum dianggap sebagai salah satu sumber penghasil PAD. Salah satu tugas manajer publik (kepala daerah) harus mampu mencermati kebijakan yang sudah ada seperti UU, PP, Inpres, Renstra, Perda untuk dilaksanakan untuk menanggapi (*responsiveness*) keinginan masyarakatnya, karena pembangunan kepariwisataan akan membawa dampak langsung, tidak langsung dan ikutan terhadap kepentingan dan kesejahteraan masyarakat.

Pemerintah daerah masih jalan sendiri-sendiri, belum melakukan koordinasi antar satuan kerja perangkat daerah (SKPD), Dinas Kebudayaan dan Pariwisata dengan Dinas Kelautan Prikanaan Propinsi Sulawesi Selatan, belum memiliki kesepakatan kerjasama untuk memanfaatkan sumber daya kelautan sebagai kawasan wisata bahari yang handal, memfasilitasi kerjasama pengembangan kawasan wisata bahari antar kabupaten/kota yang memiliki daya saing sama dengan Bunaken di Manado dan Raja Ampat di Papua Barat. Selain itu belum optimalnya keterlibatan swasta dan masyarakat dalam mengembangkan pariwisata.

Masyarakat Sulawesi Selatan selain dikenal dengan masyarakat agraris, juga dikenal sebagai masyarakat

bahari, tinggal di wilayah pesisir pantai, sejak dahulu sudah merantau mengarungi samudra pasifik terlihat dari sejarah nenek moyang masyarakat Bugis, Makassar yang berani menyeberangi samudra pasifik baik dalam berdagang maupun sebagai nelayan dengan menggunakan transportasi “Pinisi” sampai ke Madagaskar, Australia bahkan ke Eropa. Namun fenomena dewasa ini masyarakat Sulawesi Selatan khususnya generasi muda kurang mengapresiasi semangat budaya kebaharian dimasa lalu, hal ini ditambah lagi dengan kurangnya kajian-kajian keilmuan yang membahas tentang kebaharian, selain itu potensi wisatanya belum digarap dengan baik.

Rencana Strategis 2006-2025 (Renstra) tentang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau pulau kecil Propinsi Sulawesi Selatan didalamnya meliputi penguatan daya saing produk wisata bahari, yang dikeluarkan oleh Bappeda Propinsi Sulawesi Selatan, cukup memberi inspirasi dan panduan dalam mengembangkan wisata bahari di Sulawesi Selatan.

Namun dapat pula dilihat dewasa ini banyak rencana pengembangan kepariwisataan mengalami kegagalan, selain disebabkan oleh faktor eksternal kegagalan dapat pula disebabkan oleh dua hal yakni disebabkan oleh tahap perancangan (desain) itu sendiri dan pada tahap implementasi.

Berdasarkan hasil pengamatan dan didukung dengan beberapa informasi, bahwa pelaksanaan kebijakan

kepariwisataan khususnya wisata bahari di Sulawesi Selatan, dihadapkan dengan berbagai fenomena, dimana pemerintah maupun masyarakat belum timbul semangat budaya kebaharian dalam kehidupan sehari-hari, belum ada keinginan untuk mengangkat citra bahari bagi generasi muda baik dalam bentuk kegiatan budaya maupun melalui penelitian dengan sasaran utama selain melestarikan budaya bahari, juga akan meningkatkan kunjungan wisatawan ke Sulawesi Selatan.

Dalam PERDA No 6 tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir, BAPPEDA Propinsi Sulawesi Selatan, menegaskan pasal 29 bahwa : Penyelenggaraan perusahaan pariwisata di Wilayah Pesisir dilakukan oleh Pemerintah Daerah dan Pemerintah Kabupaten/Kota, perorangan dan Badan hukum pada zona pemanfaatan terbatas. Perusahaan pariwisata yang dimaksud diatas adalah usaha sarana pariwisata alam seperti : akomodasi pemondokan, makanan dan minuman, sarana wisata tirta (bahari), angkutan wisata, cendramata dan sarana wisata budaya.

Berkaitan dengan PERDA diatas, maka wilayah penelitian kami termasuk bagian dari wilayah yang memiliki wilayah pesisir dan pulau pulau kecil yang berpotensi di Propinsi Sulawesi Selatan, untuk dipasarkan kepada wisatawan yang sekaligus dapat menjadi daerah tujuan wisata. Hal ini perlu disikapi dengan peningkatan kualitas sarana dan prasarana penunjang, termasuk diantaranya

memaksimalkan potensi daerah di bidang pariwisata, dengan tetap memperhatikan kelangsungan ekosistem, sehingga wisata yang ditawarkan adalah wisata berbasis ekologi di lingkungan pesisir dan laut (wisata bahari).



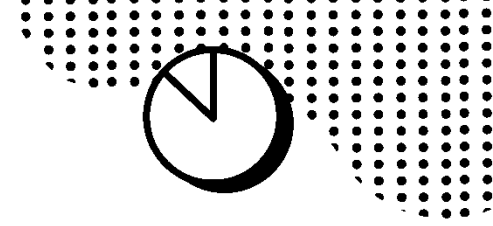
Propinsi Sulawesi Selatan memiliki sejarah keterkaitan erat dengan kehidupan laut, dan budaya masyarakat yang kaya akan pengalaman kehidupan pesisir dan petualangan di laut. Propinsi Sulawesi Selatan memiliki panjang garis pantai 1.937,7 km dan bertanggung jawab mengelola wilayah perairan laut seluas kurang lebih 48.000 km² (RENSTRA No 17 Tahun 2006), dan memiliki pulau dan kepulauan sebanyak 298 besar dan kecil, yang sebahagian besar sudah bernama, salah satu dari kepulauan yang sudah terkenal sejak dahulu kala adalah gugusan Spermonde sepanjang pantai *Kabupaten Pangkep*

sampai dengan *Pantai Barombong*, Kepulauan Tanakeke di *Kabupaten Takalar*, Kepulauan sembilan di *Kabupaten Sinjai*, pulau Kapoposan di *Kabupaten Pangkep* dan kepulauan Takabonerate di *Kabupaten Selayar* yang terletak di Selat Makassar dan laut flores, dengan ciri khas yang mewakili pulau-pulau tropis (RENSTRA NO 17 tahun 2006, tentang pengelolaan Wilayah Pesisir & Laut Propinsi Sulawesi Selatan).

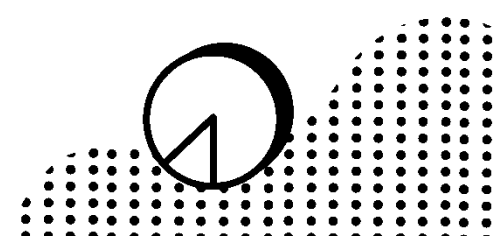
Dalam RENSTRA NO 17 tahun 2006, tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir & Laut Propinsi Sulawesi Selatan pada halaman 41 dikatakan bahwa salah satu sasaran indikator strategi dalam mengoptimalkan potensi wisata bahari, yaitu meningkatkan daya tarik obyek wisata bahari dengan langkah-langkah program yaitu : pemulihan citra pariwisata, peningkatan daya tarik produk wisata bahari, penguatan daya saing produk obyek wisata bahari, dengan sasaran utama adalah peningkatan jumlah kunjungan wisatawan ke Propinsi Sulawesi Selatan.

Dengan adanya RENSTRA dan PERDA diatas merupakan landasan bagi pemerintah daerah Propinsi Sulawesi Selatan, untuk melakukan koordinasi bersama antar instansi terkait serta pemangku kepentingan lainnya baik masyarakat, Swasta, LSM untuk bersama-sama memajukan wilayah pesisir yang sebelumnya termarginalkan karena kemiskinan menjadi wilayah pesisir yang dapat maju dan sejahtera, melalui pelaksanaan program pariwisata bahari.

Dari hasil proses pelaksanaan program diatas, sesuai periode rencana prioritas pertama tahun 2006- 2010 belum ada yang terlaksana dari program strategi yang sudah ada seperti ; pengembangan wisata bahari berkesinambungan, pengembangan pendidikan formal dan non formal kepariwisataan, meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan obyek wisata bahari secara berkelanjutan, peningkatan kontribusi wisata bahari terhadap peningkatan PDRB.



**BAB II.
KEBIJAKAN
PUBLIK dan
WISATA
BAHARI**



Perkembangan Teori Administrasi Negara

Pada tahun 1927, W.F. Willoughby menerbitkan buku yang berjudul *Principles of Public Administration*. Buku inilah yang menjadi trend baru dari perkembangan bidang administrasi publik sekaligus membuktikan bahwa prinsip-prinsip itu ada dan dapat dipelajari. Prinsip-prinsip administrasi Negara tersebut adalah adanya suatu kenyataan bahwa administrasi Negara bisa terjadi pada semua tatanan administrasi tanpa memperdulikan kebudayaan, fungsi, lingkungan, misi, atau kerangka institusi. Itulah sebabnya sehingga paradigma ini disebut juga sebagai paradigma prinsip-prinsip administrasi (Keban, 2004:30).

Tokoh-tokoh terkenal dari paradigma ini selain Willoughby adalah Gullick dan Urwick, yang sangat dipengaruhi oleh tokoh-tokoh manajemen klasik seperti Fayol dan Taylor. Mereka memperkenalkan prinsip-prinsip administrasi sebagai focus administrasi negara. Prinsip-prinsip tersebut dituangkan dalam apa yang disebut sebagai POSDCORB (*Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting dan Budgeting*) yang menurut mereka dapat diterapkan dimana saja, atau bersifat universal. Sedangkan lokus administrasi negara tidak pernah diungkapkan secara jelas karena mereka beranggapan bahwa prinsip-prinsip tersebut dapat berlaku dimana saja termasuk organisasi pemerintah. Dengan

demikian, dalam paradigma ini, focus lebih ditekankan dari pada lokusnya (Keban, 2004:30-31).

Pandangan administrasi Negara klasik yang dicetuskan oleh Woodrow Wilson, Frank Goodnow, Leonard D.White, secara esensi memisahkan antara proses politik dan administrasi Negara , karena mereka menganggap bahwa administrasi Negara merupakan kegiatan suatu pemerintahan dalam melaksanakan kekuasaan dan kebijakan. Administrasi negara dengan paradigma berfikir struktur formal dalam bentuk struktur organisasi, efisiensi, ekonomisasi dan rasionalitas, dengan penekanan pada kegiatan personalia, administrasi keuangan, tata laksana perkantoran juga dipengaruhi tipologi birokrasi (Ibrahim 1007 : 1)

Paradigm lain bahwa prinsip-prinsip administrasi negara bersifat universal dalam bentuk organisasi dan lingkungan sosial budaya. Antara tahun 1950-1970an paradigma ini berubah, dengan tidak mendikotomikan administrasi dengan politik, karena mempelajari studi administrasi negara adalah sebagian dari ilmu politik, yang membedakan adalah ilmu politik fokusnya pada proses penyusunan kebijakan dengan kekuatan sosial politik diluar birokrasi, sedangkan administrasi negara pada saat penyusunan kebijakan dipengaruhi oleh kekuatan birokrasi yang tidak lepas dari sistim politik yang berlaku. Bahkan lebih jauh bahwa ilmu administrasi negara dengan ilmu politik dikembangkan secara bersamaan secara harmonis.

Dalam periode tersebut muncul lagi pendapat baru, melihat bahwa administrasi negara tidak terbatas pada kajian kebijakan tetapi bersentuhan bahkan berhubungan dengan berbagai ilmu seperti pada teknik-teknik manajemen modern, yang mengakomodir aspirasi masyarakat, lebih dari itu dapat mengurus hal-hal yang menyangkut kehidupan berbangsa dan bernegara.

Dewasa ini administrasi negara mengalami perkembangan yang begitu pesat. akibat tuntutan perkembangan kehidupan yang saling membutuhkan satu dengan lainnya. cakupannya menjadi kompleks karena keterlibatan dengan berbagai masalah-masalah seperti lingkungan dalam arti yang luas, sistem ekonomi, psikologi sosial yang dirumuskan dalam suatu pertimbangan keputusan politik menjadi produk kebijakan publik. Pengambilan keputusan yang dimaksud menurut Stillman II, bahwa dinamika pengambilan keputusan mengikut sertakan stake holder pembangunan, implementasi kebijakan, strategi dan program, etika pemerintahan dan pelayanan publik, dukungan informasi hubungannya dengan pihak swasta dan organisasi lainnya.

Hal ini menunjukkan bahwa administrasi negara sulit dipisahkan dengan aktivitas kegiatan politik dalam pengambilan keputusan untuk membuat kebijakan dari proses penyusunan kebijakan hingga implementasi kebijakan.

Administrasi negara dalam perkembangan visinya untuk mengembalikan fungsi dan peran dalam sistim pemerintahan dan penata kelolah pemerintahan yang baik (reinventing government dan good governance) yang diimplementasikan oleh Clinton dan Al Gore dalam bentuk “*The National Performance Review*” (Howard, 1995). Perkembangan administrasi negara sampai kepada Administrasi pembangunan juga memfokuskan perhatian khusus terhadap birokrat pengelolah pemerintahan dengan paradigma bahwa aparatur yang ideal adalah aparatur yang memiliki kualifikasi berdaya guna/berhasil guna, produktif, bersih, berwibawa, kreatif, inovatif, transparan, tanggap, peka, antisipatif dan proaktif, serta memiliki visi yang jelas (Siagian, 2000 : 159-167).

Peran pemerintah dalam memposisikan keberadaannya sebagai fasilitator dan inisiator tidaklah dapat dipisahkan dengan kualifikasi pelaksana-pelaksana, mulai dari pejabat-pejabat yang bertanggung jawab untuk membuat kebijakan publik yang demokratis, mampu membaca sistim ekonomi yang menjamin upaya mengisi lapangan kerja agar pertumbuhan dan pemerataan ekonomi untuk menunjang kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat. Manager publik harus tanggap dengan perubahan perkembangan yang berdampak kepada perubahan sistim administrasi negara yang melakukan penyesuaian-penyesuaian yang ditunjang dengan pimpinan yang berkualitas, responsive dan adaptif terhadap

perubahan yang begitu cepat. Memanfaatkan para kelompok-kelompok pemikir (think tank) yang beragam interdisipliner (Fredereckson, 1994. 173-187).

Melihat pemaparan diatas maka administrasi negara dari waktu kewaktu terjadi perubahan mulai yang mendikotomikan administra negara yang membatasi ruang lingkup hanya sebatas tugas-tugas kepegawaian, birokrasi, dan keuangan membuat administrasi negara terbatas pada urusan rutinitas yang belum dipengaruhi oleh disiplin ilmu lainnya, seperti pelaksanaan kebijakan tentang ekonomi, pendidikan, telekomunikasi, kepariwisataan dan lain-lain seolah bukan bagian tugas dari administrasi negara yang dilakukan oleh birokrat, sehingga hal ini menjadikan sistim pemerintahan yang dijalankan dalam sisitim birokrasi di negara kita sulit untuk berkembang.

Hal ini bertentangan yang dicetuskan oleh Fredrickson bahwa administrasi negara lebih pada pendekatan hubungan kemanusiaan, olehnya itu dia tidak dapat berdiri sendiri, baik pekerjaan itu dilakukan melalui hubungan pribadi maupun kelompok melalui komunikasi pemberian sangsi maupun motivasi. Pekerjaan yang dimaksud adalah tugas seorang birokrat menjalankan pelaksanaan kebijakan publik yang dilakukan melalui komunikasi antar pribadi dan antar kelompok melalui konsensus yang telah disepakati, sekalipun pekerjaan tersebut tidak dapat dipisahkan dengan pendekatan politik dalam pengambilan keputusannya.

Jadi dewasa ini sulit memisahkan antara administrasi negara dengan politik, karena pelaksanaan kebijakan bagian dari proses kebijakan publik, sekaligus bagian dari urusan administrasi negara atau administrasi publik, karena keduanya sama-sama bertujuan untuk kepentingan publik. Hanya saja ilmu politik menekankan kepada pendekatan proses perumusan kebijakan dan ilmu administrasi publik pendekatan pada pelaksanaan kebijakan publik itu sendiri oleh birokrat.

Konsep Dasar Kebijakan Publik

Kata kebijakan dan kebijaksanaan adalah merupakan kata yang serupa tapi tidak sama, dimana kata pertama menggambarkan pilihan serangkaian alternatif berdasarkan prinsip-prinsip tertentu, sedangkan kata kedua adalah keputusan yang membolehkan sesuatu hal yang dilarang dengan pertimbangan-pertimbangan tertentu, Keban (2004). Kebijakan (policy) dapat pula sebagai label bagi suatu bidang kegiatan seperti kebijakan ekonomi, kebijakan industri, kebijakan ketertiban dan hukum (Keban 2004 : 55). Kebijakan pariwisata adalah salah satu kegiatan pemerintah yang telah memiliki legitimasi DPR melalui UU Kepariwisata NO 10 tahun 2009, yang perlu mendapat perhatian oleh Manajer publik (Kepala Daerah), untuk selanjutnya dibuatkan kebijakan-kebijakan tingkat daerah Propinsi maupun Kabupaten/Kota dalam bentuk implementasi kebijakan.

Publik diartikan sebagai masyarakat umum, rakyat umum, orang banyak, Echol & Shadily (2005), jadi Publik itu sendiri dapat pula diartikan negara, pemerintah, masyarakat sedangkan dimensi subyeknya adalah pemerintah dan dimensi obyeknya adalah masyarakat umum. Dari dua dimensi inilah timbul tuntutan dimana obyek masyarakat yang perlu dilayani keinginannya (hak), oleh subyek dalam hal ini pemerintah untuk mampu membuat suatu aturan

dalam bentuk "Kebijakan" untuk mengatur apa yang diinginkan masyarakat (tanggung jawab).

Kebijakan publik adalah merupakan ilmu yang relatif baru, yang berkembang setelah perang dunia ke dua. Di Amerika Utara dan Eropa, timbulnya ilmu ini karena dianggap ilmu politik kurang aplikabel dan kurang praktis, yang hanya bersifat analisis teoritis semata. Ilmu kebijakan publik hampir menyentuh semua lini pemerintahan dan lembaga publik lainnya bahkan penting dan strategis.

Hal ini berarti bahwa kebijakan publik tidak boleh bertentangan dengan nilai-nilai dan praktek-praktek sosial yang ada dalam masyarakat. Ketika kebijakan publik yang berisi nilai-nilai bertentangan dengan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat, maka kebijakan publik itu akan terjadi resistensi dalam pelaksanaannya. Sebaliknya, suatu kebijakan publik harus mampu mengakomodir nilai-nilai dan praktik-praktik yang hidup dan berkembang dalam masyarakat, akan memberi dukungan terhadap implementasi kebijakan. Islamy (2007) menyimpulkan bahwa kebijakan publik tersebut mempunyai implikasi, yaitu: (1) kebijakan publik itu dalam bentuk perdananya berupa penetapan tindakan-tindakan pemerintah; (2) kebijakan publik itu tidak cukup hanya dinyatakan tetapi dilaksanakan dalam bentuknya yang nyata; (3) kebijakan publik, baik untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu yang dilandasi dengan maksud dan tujuan tertentu; dan (4) kebijakan publik itu harus senantiasa ditujukan bagi

kepentingan seluruh anggota masyarakat. Lebih lanjut Islamy, menegaskan bahwa tugas *administrator publik* bukan hanya sekedar membuat kebijakan publik “atas nama” kepentingan publik tetapi benar-benar bertujuan untuk *mengatasi masalah dan memenuhi keinginan serta tuntutan seluruh anggota masyarakat*.

Aktor private seperti kelompok asosiasi kepariwisataan Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI), Association of Indonesia Tours and Travel (ASITA), Himpunan Pramuwisata Indonesia (HPI), ataupun pressure dan interest groups yang harus terlibat secara mendalam dalam perumusan kebijakan publik. Aktor berikut adalah civil society baik yang melembaga maupun tidak seperti lembaga Swadaya Masyarakat (LSM), kelompok masyarakat keagamaan, RT, RW sebagai struktur sosial kemasyarakatan yang harus pula diperhatikan dalam proses kebijakan publik khususnya kebijakan dibidang kepariwisataan.

Dengan keputusan bersama yang didasari oleh kepentingan dan kompromi bersama-sama akan menyebabkan tingkat akseptabilitas publik yang semakin tinggi dan signifikan (Bajuri 2003 : 28).

Meskipun banyak di antara ilmuwan belum sepakat tentang pengertian kebijakan publik namun mereka tetap tertarik untuk mempelajarinya, bahkan sekarang para program pascasarjana, kelompok ilmuwan dan karir professional semua mengambil spesialisasi studi kebijakan.

(*Smith dan Larimer 2009*) mengatakan teori kebijakan publik yang baik menunjukkan karakter-karakter sebagai berikut : *Validity* (keabsahan), *economy* (ekonomis), *testability* (terukur), *organization* (terorganisir), *heuristic* (dapat dipedomani), *casual explanation* (penjelasan sederhana), *predictive* (dapat diramalkan), relevans (keterkaitan), *powerful* (memiliki kekuatan), *realibility* (dapat dipercaya), *objectivity* (keobyektifan), *honesty* (kejujuran). Yang paling fundamental dari proses kebijakan adalah bagaimana pembuat keputusan dan bagaimana model proses pengambilan keputusannya. Lasswell mengidentifikasi tahap-tahap umum dalam proses pengambilan keputusan : kenali masalahnya, kumpulkan informasi dan ajukan masalah yang ada, implementasikan usulan tersebut yang diikuti oleh kemungkinan pemecahannya lalu usulkan langkah-langkah selanjutnya.

Konsep Dasar Kebijakan Kepariwisataan

Perkembangan pariwisata Indonesia tidak dapat dilepaskan dari para eksplorasi yang datang dari negara-negara Eropa maupun Asia Timur seperti China dan Asia Selatan yaitu para pendatang dari Gujarat. Pada akhir abad ke-15 telah banyak petualang dari bangsa Eropa dan juga pendatang China seperti Bon An, Bin Ang Den. Kedatangan mereka ke Indonesia terkait dengan keinginan untuk mendapatkan *status* dengan misi serba guna antara lain berdagang, mencari daerah baru dan penyiaran agama (Mathew , 1978:87).

Apabila pendatang dari timur ingin beradaptasi dengan masyarakat setempat tetapi pendatang dari Eropa ingin menguasai wilayah. Hal ini terjadi dan tidak terlepas dari adanya persaingan antar negara Eropa untuk mendapatkan daerah penghasil komoditas perdagangan yang laku dijual di Eropa. Banyak eksplorasi dari Eropa yang mengunjungi Indonesia seperti Marco Polo, Wallacea, Weber, Unghuhn, Van Steiner dan Raffles yang kemudian sangat terkenal karena keinginannya untuk membangun Kebun Raya di Indonesia (Butler, 1999:68).

Apabila kedatangan mereka ini dianggap sebagai awal dari *traveler* yang datang ke Indonesia, maka pariwisata Indonesia dapat dikatakan diawali dengan jenis pariwisata berbasis alam. Baru kemudian berkembang ke pariwisata budaya sambil bersenang-senang dan sekarang

pada awal milenium ketiga kembali kepada bentuk semula yaitu pariwisata berbasis alam. Bedanya adalah pada periode awal kedatangan orang asing dengan misi eksploitasi, tetapi saat ini misinya adalah justru konservasi, atau bahkan preservasi terhadap sumberdaya alam dan lingkungan hidup di tempat tujuan wisata.

Seperti telah disinggung diatas bahwa kepariwisataan nasional tidak dapat dilepaskan dari Bali. Kepariwisataan di Bali dimulai sejak adanya pengembangan aktivitas Biro Perjalanan Wisata yang berkantor di Batavia. Semula biro ini hanya di Jawa aktivitasnya, tetapi pada tahun 1914 dikembangkan hingga Bali. Perusahaan Pelayaran KPM (*Royal Packet Navigation Company*) melaksanakan pelayaran kapal uap dengan route Batavia-Surabaya ke Makasar dan Bali Fasilitas pos telekomunikasi dan transportasi yang kemudian digunakan untuk fasilitas pariwisata, dibangun pertama kali oleh Belanda di Jawa yaitu Kantor Pos pada tahun 1862. Fasilitas telepon Semarang-Batavia diresmikan pada tahun 1864. Meskipun ketiga fasilitas tersebut pertama dibangun semata-mata bukan untuk pariwisata, tetapi fasilitas ini merupakan bagian penting dari sektor pariwisata. Pertama kali wisatawan menginjakkan kaki di Bali adalah rombongan wisatawan kapal pesiar *Cruise* di pelabuhan Padang Bali di Buleleng pada 1914, (Fandeli, 2002).

Dari tahun ketahun pariwisata tumbuh dan berkembang sangat pesat, bahkan menjadi primadona

pembangunan di beberapa negara yang sedang berkembang khususnya di Asia yang menjadi daerah tujuan wisata dunia, karena keaslian alam dan budaya yang beraneka ragam. Kesemua perlu dikelola dengan perencanaan yang baik oleh pemerintah dan swasta.

Tugas dan tanggung jawab pemerintah dibidang pariwisata selain promosi, pengembangan pariwisata, yang tidak kalah penting adalah pengawasan yang kesemuanya dituangkan dalam suatu kebijakan tanpa menghambat inisiatif swasta, karena penyelenggaraan kepariwisataan menyangkut berbagai aspek kehidupan masyarakat baik ekonomi, sosial budaya, politik maupun lingkungan hidup.

Undang Undang Kepariwisata Nomor 10 Tahun 2009, dalam ketentuan umum telah jelas diungkapkan bahwa:

Kepariwisata adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan sifat multidimensi serta multi disiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha.

Kebijakan publik dibidang pariwisata merupakan hal yang sedikit rumit dalam fokus penelitian karena sifatnya yang kompleks dan proses yang tidak tetap serta datang dari beragam profesi. Mayoritas rekomendasi kebijakan dan

pengambilan keputusan dari literature yang ada memanfaatkan model perspektif yang mempertunjukkan bagaimana kebijakan pariwisata dan pengambilan keputusan harus dikaitkan dengan hal-hal yang terjadi sebelum penetapan standar.

Dalam UU kepariwisataan No 10 tahun 2009, BAB V tentang kawasan strategis, pasal 12 dikatakan bahwa penetapan kawasan strategis pariwisata dilakukan dengan memperhatikan aspek diantaranya; bagian (d) perlindungan terhadap lokasi tertentu yang mempunyai peran strategis dalam menjaga fungsi dan daya dukung lingkungan hidup. Pada pasal 14 tentang Usaha pariwisata terdiri dari beberapa diantaranya adalah (i) usaha wisata tirta termasuk didalamnya adalah wisata bahari.

Ada hal yang paling penting dalam pengembangan pariwisata khususnya di daerah pedesaan dan pulau-pulau kecil yang kaitannya dengan wisata bahari dimana peran pariwisata hampir tidak ada karena semua aktifitas dilakukan bersama-sama dengan instansi terkait dan stakeholder. Alat yang digunakan dalam pengembangan instrumen kebijakan dalam rangka meningkatkan ekonomi lokal sasaran utama adalah pengembangan usaha kecil yang menyentuh langsung kepentingan masyarakat seperti perlindungan kesehatan, perawatan, persediaan bahan kimia diterjen, percetakan dan pariwisata serta industri ekspor.

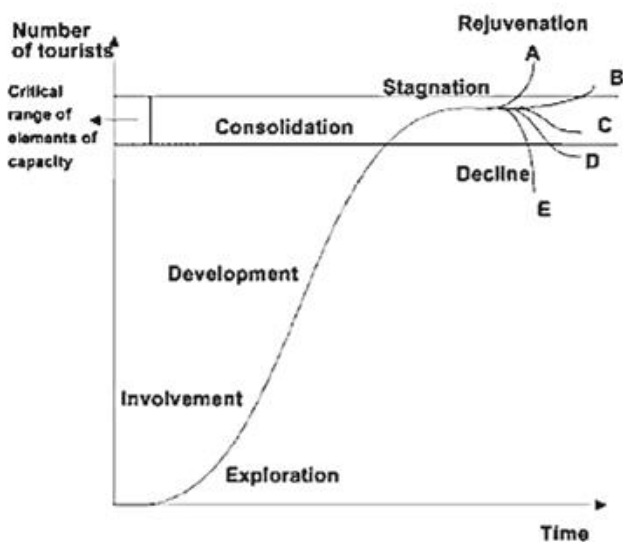
Pengembangan Pariwisata Berkelanjutan

Pengembangan pariwisata hendaknya di lakukan dengan pendekatan model pengembangan TALC (Tourism Area Life Cycle) dengan tahapan sebagai berikut : penjelajahan (Exploration), pelibatan masyarakat (Involvement), pengembangan (Development), Konsolidasi (Consolidation), kemacetan (Stagnation), peremajaan kembali (Rejuvenation Decline)

Melihat fenomena yang ada di Sulawesi Selatan pengembangan pariwisata belum konsisten dan fokus pada satu ikon destinasi tertentu, (*destination icon*) yang akan diperkenalkan kepada pengunjung ataupun wisatawan, sehingga nama Sulawesi Selatan dapat tinggal dibenak wisatawan melalui ikon tersebut, penilaian ini serupa dengan penilaian yang disampaikan oleh Anggiat Sinaga Ketua Umum BPD PHRI Sulsel bahwa pemerintah belum fokus dalam mengembangkan kepariwisataan di Sulsel dalam hal membenahan secara klaster (*Harian SINDO 19 April 2009*). Jadi penilaian kinerja implementasi kebijakan publik dibidang pariwisata belum dapat terukur.

Hal lain kesalahan yang dilakukan pemerintah daerah adalah, dalam membuat konsep perencanaan kawasan pariwisata di daerah, dimana pemerintah tidak

melibatkan masyarakat sekitar dan tidak terencana dalam konsep pariwisata berkelanjutan. seperti yang diungkapkan Butler 1980, dalam pengembangan kepariwisataan dengan model TALC (Tourism Area Life Cycle) atau (Tourism Sustainable development) sebagai berikut :



Model pengembangan pariwisata berkelanjutan TALC Model (Butler 1980)

Model Pengembangan Wisata Bahari

Pendekatan perencanaan wisata bahari (*tourism planning*), merupakan pendekatan perencanaan pariwisata pada umumnya, dengan titik tekan pada usaha yang terpadu dan bertanggung jawab terhadap terpeliharanya sumber daya lingkungan, (alam dan budaya) melalui pengelolaan yang dinamis. Pengalaman pengelolaan kawasan lindung dan kawasan budidaya di beberapa wilayah di beberapa negara membuktikan bahwa dengan 'menjual' dan 'memasarkan' kawasan wisata alam melalui pemasaran yang lebih aktif (dengan penjualan dan promosi misalnya), justru akan lebih menguntungkan. Selain merupakan tawaran pengalaman yang 'menantang' bagi wisatawan, dengan pengelolaan secara tepat, wisata alam akan memberikan kontribusi yang cukup berarti bagi pemasukan daerah, bahkan bagi devisa negara.

Perencanaan wisata bahari adalah merupakan salah satu implementasi kebijakan dibidang kelautan yang merupakan salah satu sumber ekonomi khususnya pendapatan daerah, namun kalau tidak dikelola dengan baik akan berdampak buruk bagi pelestarian lingkungan hidup itu sendiri, khususnya biota laut serta akan terjadi perubahan sosial yang mendasar bagi masyarakat.

Keterlibatan instansi terkait dan stakeholder sangat berperan penting dan kesuksesan implementasi kebijakan ini, kelautan dan kawasan pesisir pantai dihadapkan

berbagai macam masalah perencanaan, kebijakan pengembangan wisata bahari dan masalah di legislatif ditambah lagi dengan lemahnya secara nasional kerjasama antar sektoral terhadap aktifitas isu-isu kebaharian pada umumnya, *Garrod and Wilson (2005:51)*

Dalam skala Internasional banyak produk-produk wisata yang khas mirip atau serupa yang dipasarkan oleh Negara-Negara lain, fasilitas yang menarik dan kreasi modern yang merupakan tantangan bagi pariwisata Indonesia dalam persaingan menarik para wisatawan, sedangkan kekuatan yang dimiliki pariwisata Indonesia yaitu banyaknya promosi produk wisata seperti wisata budaya, wisata alam dan wisata bahari.

Di Indonesia potensi wisata alam sangat diminati oleh wisatawan mancanegara tertinggi setelah jenis wisata lainnya, lagipula pengelolaannya tidak begitu sulit apabila ada suatu interkonesitas kebijakan satu instansi dengan instansi lainnya, dapat dilakukan melalui berkoordinasi bersama mewujudkan pengembangan pariwisata. Pengembangan wisata alam dilaksanakan melalui dua aspek yaitu produk dan pasar wisata. Hanya saja, pada pengembangan pariwisata alam, destinasi sebagai suatu produk wisata diharapkan mampu mendrive atau mengarahkan wisatawan untuk berwisata ke daerah atau area wisata alam tertentu. Dengan demikian obyek dan daya tarik wisata tertentu memiliki segmen wisatawan tertentu. Oleh karena area atau kawasan wisata alam ini

relatif lebih rentan dibandingkan dengan bentuk pariwisata lainnya, maka pemanfaatan setiap atraksi alam diperhitungkan daya dukungnya. kawasan wisata alam yang dikunjungi wisatawan, dan telah melewati daya dukungnya, tidak akan menarik bagi wisatawan. Pada kondisi yang demikian menghasilkan kepuasan atau satisfaction yang rendah bagi wisatawan. Dalam pengembangan suatu destinasi pariwisata diperlukan suatu perencanaan. Sesuai dengan posisi destinasi yang dapat berwilayah nasional atau daerah atau yang lebih sempit, berupa kawasan dan area wisata mempunyai cakupan yang berbeda. Semakin luas cakupan wilayah perencanaan akan semakin kompleks persoalannya, sehingga faktor yang dipelajari semakin banyak.

Perencanaan pariwisata harus didasarkan hasil suatu penelitian sebab suatu penelitian akan menghasilkan suatu teori yang dapat dipergunakan untuk pengembangan. Sementara penelitian itu, ada yang dibentuk atas dasar suatu teori tetapi ada penelitian lain untuk mengkaji suatu teori tertentu. Teori yang dipergunakan sebagai landasan dalam penelitian pada bidang lain yang terkait dengan pariwisata dapat dipergunakan untuk menunjang atau untuk landasan pengembangan bidang pariwisata, yang memang aspeknya sangat luas

Ada beberapa hal yang harus diperhatikan dalam mengembangkan wisata bahari, selain membawa dampak ekonomi secara positif juga akan membawa dampak negatif

dikemudian hari, baik dari segi lingkungan maupun sosial budaya masyarakat di daerah tujuan wisata bahari. Olehnya itu diperlukan ketegasan oleh pemerintah dalam bentuk kebijakan dan regulasi yang diikuti ketegasan sangsi (*reinforcement*) yang jelas, untuk memproteksi dampak negatif yang akan timbul dimasa yang akan datang, karena menyangkut kehidupan masyarakat hingga masa yang akan datang.

Tidak ada keraguan bahwa pengembangan pariwisata memiliki dampak ekonomi yang luas. Terdapat banyak contoh mengenai kehidupan masyarakat, wilayah dan bahkan negara yang bangkit kembali secara ekonomi, dengan manfaat sosial dalam kesempatan kerja yang lebih besar, layanan yang lebih baik, kesehatan yang membaik dan standar hidup yang meningkat. Meskipun beberapa penduduk lokal mungkin marah terhadap menjamurnya wisatawan di lokasi-lokasi seperti Antigua atau Hawaii, namun tidak ada yang menyangkal bahwa penduduk lokal yang sama mendapat manfaat dari bisnis, layanan dan infrastruktur yang didukung oleh para wisatawan. Realitasnya adalah bahwa yang sebelumnya sulit untuk mendapatkan misalnya, kesempatan kerja, layanan-layanan sosial yang lebih baik meningkatnya lalu-lintas dan tekanan inflasi.

Pengaruh ekonomi dari pariwisata bisa bersifat multiganda dan sesuatu yang menggiurkan. Pariwisata nampak merupakan sebuah industri yang membutuhkan

sedikit investasi atau modal, apalagi daya tarik sebuah wilayah sudah ada. Pariwisata membawa devisa yang signifikan kedalam sebuah negara, menyebar ke berbagai industri layanan seperti makanan, akomodasi dan transportasi serta daya tarik (*attraction*) itu sendiri bagi masyarakat lokal. Selain itu, para wisatawan memberi kontribusi pada pendapatan pajak pemerintah daerah (Lokal), melalui pajak penjualan terhadap barang dan jasa, namun pemerintah tidak bisa berharap dari mereka dalam jangka panjang, karena mereka adalah pengunjung. Selanjutnya, pengunjung ini memiliki sedikit pengaruh atau kepentingan dalam pemerintahan. Akibatnya, pariwisata nampak merupakan pilihan yang sangat menarik bilamana pemerintah mempertimbangkan bagaimana cara terbaik untuk mengembangkan ekonomi mereka. Namun demikian, ada sejumlah kasus yang mengilustrasikan konsekuensi-konsekuensi ekonomi negatif yang bisa berasal dari pengembangan pariwisata.

Terbukti bahwa jika aktivitas pariwisata merusak daya-tarik yang menjadi basisnya, selanjutnya investasi dalam infrastruktur pariwisata dan bisnis akan hilang. Oleh karena itu, kesinambungan merupakan komponen penting dalam keberhasilan ekonomi jangka panjang pada tiap usaha pariwisata berbasis alam. Misalnya, di Australia Barat di "Monkey Mia" dipahami bahwa manfaat-manfaat ekonomi yang berasal dari pertunjukan ikan lumba-lumba sudah

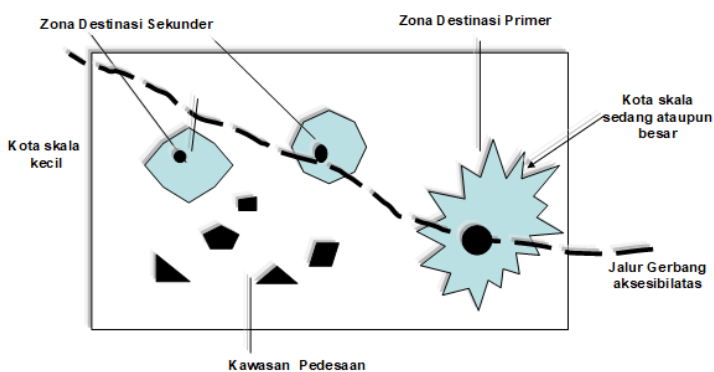
menjadi kepentingan komunitas lokal untuk melindungi ikan lumba-lumba.

Banyak penduduk lokal dengan cepat menekankan perlunya manajemen yang cermat terhadap “Monkey Mia” untuk melestarikan interaksi ikan lumba-lumba dengan manusia, karena akan membawa rejeki dollar wisatawan di Denham, pusat perdagangan di Shire. (Keys, 1987: 23)

Salah satu dampak ekonomi paling kelihatan dari pengembangan pariwisata terhadap masyarakat lokal adalah dampak dari inflasi harga. Meningkatnya permintaan yang berasal dari para wisatawan yang mengunjungi sebuah wilayah biasanya menyebabkan kenaikan harga-harga barang dan jasa. Ini bisa menimbulkan kesulitan ekonomi bagi masyarakat lokal, khususnya jika mereka tidak memperoleh pendapatan yang lebih besar sebagai akibat dari pariwisata.

Pengembangan Destinasi Primer dan Sekunder

Salah satu fenomena yang ada menunjukkan, bahwa kegagalan yang pengembangan kawasan wisata bahari karena belum didukung dengan pelaksanaan kebijakan yang terintegrasi, karena masing-masing Kabupaten/Kota mengembangkan wisata bahari masing-masing di wilayahnya tanpa mau melakukan reformasi perencanaan terpadu yang dituangkan dalam suatu pelaksanaan kebijakan yang dikoordinir tingkat Propinsi, seperti tergambar pada Model keterhubungan pengembangan kawasan pariwisata perkotaan dan pedesaan (Urban and Rural Tourism Development) oleh (Gunn : 1988)



Model keterhubungan pengembangan destinasi primer dan sekunder pedesaan dan perkotaan. Gunn 1988 : 252

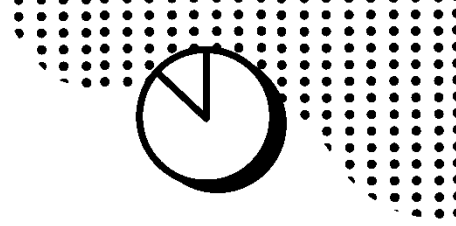
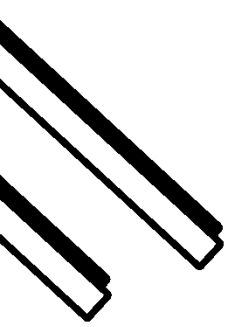
Di tingkat global pertumbuhan pasar wisata bahari, yang juga sekaligus memperkenalkan ekowisata tercatat jauh lebih tinggi dari pasar wisata lainnya secara keseluruhan. Berdasarkan analisis TIES (The International Ecotourism Society : 2000) pertumbuhan pasar ekowisata naik berkisar antara 10-30 persen per tahun, sedangkan pertumbuhan wisatawan secara keseluruhan hanya 4 persen. Tahun 1998 WTO memperkirakan pertumbuhan ekowisata sekitar 20 persen. Di kawasan Asia Pasifik sendiri angka pertumbuhan tadi berkisar antara 10-25 persen pada pertengahan tahun 1990. Di Indonesia diperkirakan sekitar 25 persen wisman pada tahun 1996 merupakan ekowisatawan (*ecotourist*). Statistik ini menunjukkan bahwa pergeseran perilaku pasar wisata sedang berlangsung saat ini dan ekowisata diperkirakan akan menjadi pasar wisata yang sangat prospektif di masa depan.

Siapa yang dimaksud dengan ekowisatawan? Mereka adalah segmen wisatawan yang memiliki motif, minat, dan ketertarikan pada hal-hal yang khusus di daerah tujuan wisata, terutama pada kegiatan konservasi alam dan budaya yang menjadi pusat kegiatan wisatanya. Disebut ekowisatawan karena di dalam perjalanan wisatanya kelompok ini sangat sensitif dan peduli pada lingkungan sehingga hanya menggunakan sumberdaya alam secara hemat dan yang tidak kalah penting, Ziffer, (dalam Orams, 1995)

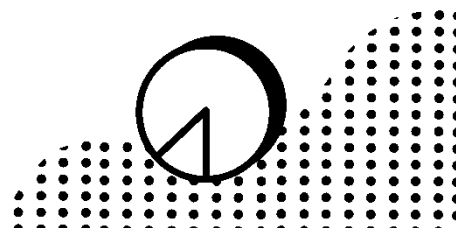
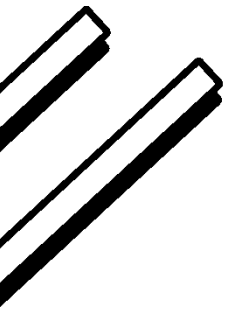
"Contributes to the visited area through labour or financial means aimed at directly benefiting the conservation of the site"

Pengetahuan yang lebih mendalam tentang karakteristik psikografis ekowisatawan juga sangat diperlukan, terutama untuk maksud pengembangan produk wisata. Secara psikografis ekowisatawan termasuk dalam apa yang disebut sebagai kelompok *allocentric*, yakni mereka yang aktif dalam melakukan perjalanan untuk menghabiskan waktu menikmati alam sambil belajar tentang alam dibanding berjemur dipantai semata.

Di samping itu tidak sedikit lembaga non-pemerintah yang giat berkampanye untuk memajukan ekowisata sebagai tipe perjalanan wisata maupun sebagai produk yang perlu dikembangkan oleh penyedia jasa. Jaringan lembaga seperti TIES (www.ecotourism.org), bekerjasama dengan hampir semua negara melalui lembaga-lembaga swadaya masyarakat setempat untuk mendorong dan mensosialisasikan prinsip-prinsip ekowisata dalam pembangunan pariwisata. Di Indonesia, misalnya, lembaga swadaya seperti Bina Swadaya, Indocom, dan Yayasan Ekowisata Halimun adalah beberapa di antaranya yang giat memelopori aktivitas ekowisata. Demikian pula kebijakan pemerintah melalui penetapan fungsi taman nasional (National Park) dapat dipandang sebagai bagian dari respons penyedia jasa ekowisata tersebut.



BAB III.
REKONSTRUKSI ►►►►
TEORI WISATA
BAHARI



Reconstruction of Theory

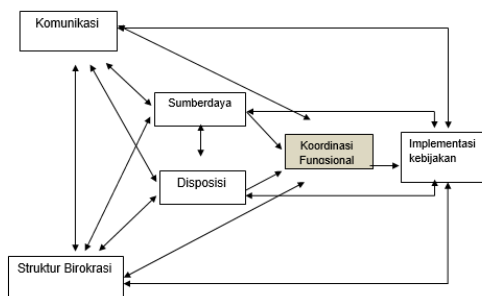
Berdasarkan pandangan Edward III (1980) dan temuan dalam penelitian ini, dapat dirumuskan **Proposisi** yaitu Jika implementasi dilengkapi dengan komunikasi, disposisi, sumberdaya, struktur birokrasi, dan koordinasi fungsional, maka arah sasaran implementasi kebijakan wisata bahari dapat tercapai yaitu penguatan daya saing produk wisata bahari.

Tercapainya tujuan dan sasaran implementasi kebijakan wisata bahari sangat ditentukan oleh bentuk kegiatan implementasi kebijakan dilakukan oleh pembuat kebijakan dan pelaksana kebijakan serta didukung oleh kelompok sasaran dan pihak lain yang berkepentingan dalam penguatan daya saing produk wisata bahari tersebut. Keberhasilan Implementasi kebijakan wisata bahari sangat ditentukan bentuk kegiatan yang dilakukan oleh pembuat kebijakan dan pelaksana kebijakan melalui sosialisasi dan transformasi, kejelasan, dan konsistensi informasi kebijakan wisata bahari di Provinsi Sulawesi Selatan.

Proposisi yang dibangun oleh peneliti berkenaan dengan implementasi kebijakan wisata bahari di Sulawesi Selatan, turut mendukung beberapa penelitian sebelumnya diantaranya penelitian yang dilakukan oleh Bukit (1997), Stansaker dan Aamodt (2002) yang lebih mengkaji dampak kebijakan sebagai sesuatu yang dipengaruhi oleh komitmen stafnya. Selain itu penelitian Riyanto (1998), Anwar (2002),

Birtwhistle (2001) dan Smith (2003) yang menemukan bahwa proses implementasi kebijakan membutuhkan pengetahuan, keahlian dan perilaku dukungan dari pendidik, respons emosional pendidik terhadap kebijakan pendidikan. Kemudian Joyce Wilkonson (2000) menemukan faktor lain diluar dimensi teori Edward III (1980) dan Prater dan Sileo (2002) yang menemukan peran dan tanggungjawab para stakeholders dan para pihak patner. Maka dengan demikian peneliti ini mendukung teori Edward III (1980) dan Van Metter dan Van Horn (1975) dan mengembangkan (rekonstruksi) teori Edward III tersebut terhadap berbagai faktor yang esensial mempengaruhi dan menentukan berkenaan dengan implementasi kebijakan wisata bahari di Sulawesi Selatan.

Sebagaimana yang dijelaskan di atas, penelitian ini dapat menyimpulkan sebagai temuan utama penelitian yaitu dengan melakukan pengembangan (rekonstruksi) teori Edward III terhadap berbagai faktor yang mempengaruhi proses pelaksanaan kebijakan yang diuraikan sebagaimana gambar berikut:



Gambar 3.1. Rekonstruksi Teori (*Theory Reconstruction*)

Gambar 3.1 tersebut, Edward III (1980) menyatakan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat faktor yaitu komunikasi, struktur birokrasi, disposisi, dan sumberdaya dan dari keempat faktor tersebut mempunyai derajat pengaruh yang sama atau tidak ada yang dominan mempengaruhi proses implementasi, namun dalam penelitian ini ditemukan bahwa koordinasi sangat berpengaruh terhadap implementasi kebijakan wisata bahari. Oleh karena intensitas koordinasi fungsional dalam implementasi kebijakan wisata bahari tidak sama dengan faktor komunikasi, disposisi, sumberdaya dan struktur birokrasi terhadap implementasi kebijakan tersebut menjadi penyebab tidak tercapai tujuan implementasi dengan baik. Hal ini terlihat koordinasi antara pembuat kebijakan awal (pemerintah) dengan pelaksana kebijakan belum padu, dimana pemerintah tidak melibatkan pihak swasta khususnya travel-travel, pramuwisata dalam pembuatan kebijakan.

Komunikasi: Pelaksanaan Sosialisasi dan Promosi

Komunikasi kebijakan memiliki beberapa macam dimensi, antara lain dimensi transformasi (*transmission*), kejelasan (*clarity*), dan konsistensi (*consistency*). Dimensi transformasi menghendaki agar informasi kebijakan disosialisasikan tidak hanya kepada pelaksana kebijakan, tetapi juga kepada kelompok sasaran, dan pihak lain yang berkepentingan, baik langsung maupun tidak langsung. Sedangkan dimensi kejelasan menghendaki agar informasi kebijakan yang disosialisasikan atau ditransformasikan kepada para pelaksana kebijakan, kelompok sasaran, dan pihak lain yang berkepentingan baik langsung maupun tidak langsung terhadap kebijakan wisata bahari dapat diterima dengan jelas sehingga di antara mereka mengetahui apa yang menjadi maksud, tujuan, dan sasaran serta substansi dari kebijakan wisata bahari tersebut.

Sebaliknya, apabila informasi kebijakan wisata bahari tidak jelas, mereka tidak akan tahu apa yang seharusnya dipersiapkan dan dilaksanakan agar tujuan kebijakan dapat dicapai secara efektif dan efisien. Begitu pula halnya dimensi konsistensi, apabila tidak ada konsistensi informasi kebijakan dari pembuat kebijakan kepada para pelaksana kebijakan, kelompok sasaran, dan pihak lain yang berkepentingan maka maksud, tujuan, dan

sasaran serta substansi dari kebijakan wisata bahari tersebut tidak tercapai.

Keberhasilan implementasi kebijakan wisata bahari sangat ditentukan oleh komunikasi. Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat kebijakan sudah mengetahui apa yang akan dikerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan. Hal tersebut dapat terwujud apabila komunikasi berjalan dengan baik, sehingga setiap kebijakan dan peraturan implementasi harus dikomunikasikan (ditransmisikan) kepada personil yang tepat. Selain itu, kebijakan yang dikomunikasikan pun harus tepat, jelas, dan konsisten. Komunikasi diperlukan agar para pembuat kebijakan dapat menyosialisasikan atau mentransformasi informasi kebijakan kepada para pelaksana kebijakan sehingga akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan dalam masyarakat (Edward III).

Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar pelaksana kebijakan wisata bahari mengetahui apa yang harus dilakukan. Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus dikomunikasikan dan disosialisasikan kepada kelompok sasaran agar mengurangi distorsi implementasi. Apabila tujuan dan sasaran suatu kebijakan tidak jelas atau bahkan tidak diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran, maka kemungkinan akan terjadi resistensi dari kelompok sasaran. Dalam penelitian ini ditemukan bahwa ketidاكلancaran implementasi kebijakan

wisata bahari disebabkan pemerintah tidak secara intensif melakukan sosialisasi atau transformasi informasi kebijakan khususnya mengenai pengembangan daya saing produk wisata bahari melalui media baik media cetak, elektronik, maupun media lainnya. Selain itu, juga ditemukan tidak adanya kejelasan dan konsistensi pembuat kebijakan (pemerintah) terhadap keputusan-keputusan yang telah dikeluarkan dalam pengelolaan wilayah pesisir dan laut di Provinsi Sulawesi Selatan. Ini berarti penelitian ini sangat mendukung konsep Edward III (1980).

Disposisi (*Disposition*): Menjaga Kestinambungan Program

Dalam pandangan Edward III (1980) bahwa keberhasilan implementasi kebijakan bukan hanya ditentukan oleh sejauh mana para pelaku kebijakan (implementors) mengetahui apa yang harus dilakukan dan mampu melakukannya, tapi juga ditentukan oleh kemauan (sikap) dan komitmen kuat para pelaku kebijakan terhadap proses implementasi.

Dalam konteks disposisi birokrasi yang dijelaskan di atas yang menjadi faktor kedua determinan yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan wisata bahari, diperlukan adanya perda atau keputusan Dinas Pariwisata dan harus dibuat dalam rangka mengatur penyelenggaraan kebijakan wisata bahari dan pengembangan wisata bahari di

Sulawesi Selatan. Konteks tersebut secara langsung terkait dengan konsepsi Mazmanian dan Sabatier (dalam Agustiono, 2006) bahwa aturan-aturan pembuat keputusan dan badan-badan pelaksana, selain dapat memberikan kejelasan dan konsistensi tujuan, memperkecil jumlah titik-titik veto, dan insentif yang memadai bagi kepatuhan kelompok sasaran.

Keterkaitan berbagai faktor yang mempengaruhi aktivitas implementasi tersebut pada prinsipnya juga dapat dirumuskan sebagai suatu konsep yang saling mempengaruhi dilihat dari model rekonstruksi yang ada. Hal ini berarti bukan hanya secara independen mempengaruhi konteks implementasi kebijakan wisata bahari, tetapi juga secara internal mempengaruhi pelaksanaannya yang ditunjang oleh faktor-faktor yang lain. Maka penelitian ini mendukung konsep Edward III (1980), Van Metter & Van Horn (1975) dan Mazmanian Sabatier dalam (Agustino, 2006).

Sumber Daya (Resources): Pengembangan Sumberdaya Manusia dan Pendanaan Wisata Bahari

Faktor ketiga yang peneliti temukan, terkait dengan faktor yang mempengaruhi proses implementasi kebijakan wisata bahari adalah faktor sumberdaya yaitu sumberdaya manusia, sumberdaya financial, dan sumberdaya alam.

Sumberdaya manusia (pelaksana kebijakan) mempunyai peran yang sangat penting untuk mengoptimalkan implementasi suatu kebijakan, terbatasnya sumberdaya berarti ketentuan dan aturan-aturan tidak akan menjadi kuat dan pengaturan-pengaturan (regulations) tidak akan terlaksana. Faktor ini kemudian memberikan implikasi perlunya konteks kebijakan wisata bahari itu sendiri diperbaiki dari sisi sumberdaya yang dimilikinya baik sumberdaya manusia, sumberdaya financial, maupun sumberdaya alam. Dalam pandangan Edward III (1980) dan Van Meter dan Van Horn (1975) diungkap bahwa sumberdaya merupakan pendorong dan perangsang (incentive) dalam memperlancar implementasi kebijakan yang efektif.

Oleh karena itu, penelitian ini tetap mendukung teori Edward III, yang menjelaskan bahwa faktor sumberdaya mempunyai efek simultan dalam memberikan pengaruhnya terhadap kondisi implementasi kebijakan publik. Dengan penekanan terhadap pentingnya sumberdaya tersebut kiranya semakin jelas bahwa efek sumberdaya bukan hanya melibatkan konteks implementasi secara mikro tetapi juga telah memberikan beberapa penegasan akan perlunya sumberdaya dipersiapkan dalam implementasi kebijakan, termasuk kebijakan wisata bahari. Dengan demikian, penelitian ini mendukung konsep Edward III (1980), Van Meter dan Van Horn (1975), Grindle, 1980 (dalam Agustino,

2006) bahwa keberhasilan implementasi kebijakan sangat ditentukan oleh faktor sumberdaya.

Struktur Birokrasi (Bureaucratic Structure): Penataan Struktur Birokrasi Pariwisata

Faktor struktur birokrasi merupakan faktor yang keempat yang turut mempengaruhi konteks implementasi kebijakan wisata bahari. Faktor ini dalam pandangan Edward III (1980) diungkap bahwa struktur birokrasi merupakan secara keseluruhan menjadi pelaksana kebijakan, dimana terdapat dua karakteristik birokrasi yang dapat memperlancar birokrasi yaitu standar operating presedur (SOP) dan fragmentasi. Dengan demikian konteks implementasi yang berhasil juga banyak ditentukan oleh faktor struktur birokrasi ini. Apalagi setelah konsep otonomi daerah diaplikasikan di daerah-daerah, kelihatan bahwa pelaksanaan kebijakan sangat dipengaruhi oleh struktur birokrasi yang ada.

Salah satu indikasi pentingnya struktur birokrasi yaitu adanya dinas yang khusus menangani bidang kepariwisataan yaitu Dinas Pariwisata, namun dalam struktur birokrasi tersebut belum ada suatu bidang yang menangani secara khusus mengenai wisata bahari.

Bidang tersebut, diharapkan dapat menjalin kerjasama dengan pihak-pihak yang terkait (stockholder). Salah satu diantaranya kerjasama dengan Dinas Kelautan dan Perikanan untuk mendapatkan pembinaan pengembangan sistem informasi dan pola rujukan dalam peningkatan kualitas program wisata bahari seperti

membentuk *task force* yang menjadi ujung tombak dalam pelayanan wisata bahari di Sulawesi Selatan dan diharapkan menjadi bagian tenaga pendampingan yang menjadi bagian integral di bidang wisata bahari.

Dilihat dari konteks dan konsep Edward III (1980), maka pengaruhi faktor struktur birokrasi ini juga tetap mendukung konsepsi Edward namun pengaruh ini dianggap mempengaruhi proses implementasi secara kontinyu dan terakhir.

Konsep pengaruhi sisi struktur birokrasi ini sangat relevan dengan perspektif fragmentasi yang berfungsi untuk mengkoordinasikan kebijakan dengan pihak-pihak terkait atau organisasi lain yang melaksanakan program-program yang berhubungan. Hasil penelitian ini mendukung pandangan tersebut dengan mengacu pada pandangan yang diungkap oleh Peter and Roger (dalam Perry, 1999), Islamy (2002); Dunn (2000); Thoha (2002) bahwa birokrasi yang bertanggung jawab atas pelaksanaan kebijakan tersebut harus benar-benar memerhatikan tuntutan-tuntutan masyarakat yang terkena efek kebijakan.

Mencermati berbagai konsep, temuan lapangan, proposisi dan rekonstruksi teori Edward III (1980), maka pada prinsipnya hasil penelitian yang dilakukan tentang implementasi kebijakan wisata bahari secara langsung telah memperluas cakupan wilayah studi implementasi kebijakan pada umumnya dan kebijakan pariwisata pada khususnya. Dan lebih memperluas konsep dan pendekatan model

implementasi top down dalam konteks implementasi kebijakan publik yang selama ini tidak relevan digunakan dalam konteks pengembangan wisata bahari.

Hal ini dapat diindikasikan dari tidak hanya sebatas faktor internal birokrasi dan struktur yang sangat rigid mempengaruhi proses implementasi, tetapi juga diperlukan analisis faktor koordinasi fungsional yang dapat mempengaruhi kualitas implementasi yang dilakukan. Kesemua faktor tersebut menjadi bahan utama yang harus diperhatikan oleh para pelaksana kebijakan di tingkat lapangan

Koordinasi Fungsional: Meningkatkan Efektivitas Kemitraan dan Koordinasi antar Pelaku Wisata Bahari

Program peningkatan efektivitas kemitraan dan koordinasi antar pelaku wisata bahari (koordinasi fungsional) merupakan salah satu aspek yang terpenting dalam sebuah implementasi kebijakan. Pemerintah bukanlah *the only actor* dalam kebijakan publik, maka dalam implementasi pun koordinasi antara tiga dasar tata pemerintahan (pemerintah, swasta dan masyarakat) merupakan sesuatu yang tidak dapat dihindari.

Koordinasi tentunya menyangkut aspek kelembagaan dengan fokus pertanyaan utama, siapakah sebenarnya yang harus terlibat atau melibatkan diri dalam

sebuah implementasi kebijakan? Hal-hal apakah yang mesti disiapkan dalam implementasi kebijakan itu ? Ini berarti bahwa mengetahui lembaga-lembaga mana (*stakeholders*) yang terlibat proses implementasi kebijakan merupakan hal pokok utama yang harus diketahui pertama kali.

Ada beberapa alasan yang mendasar kenapa koordinasi sangat penting dalam tahapan implementasi kebijakan. *Pertama*, koordinasi penting dilakukan agar ada kejelasan arah, tujuan dan tindakan yang akan dilakukan berkaitan dengan implementasi sebuah kebijakan publik. Keadaan seperti ini penting karena mempengaruhi efektivitas dan keharmonisan gerak langkah dari para pelaksana kebijakan.

Kedua, koordinasi akan menumbuhkan kesetupaduan tindakan dan metode yang akan dipakai dalam implementasi kebijakan publik. Tanpa koordinasi, maka para agen pelaksana kebijakan akan berjalan sendiri-sendiri menurut versi mereka. Celakanya dari ketidakadaan koordinasi akan menimbulkan kebijakan publik tersebut gagal diimplementasikan.

Ketiga, koordinasi memungkinkan *sharing of information* dari berbagai agen pelaksana kebijakan. Ini artinya bahwa suatu kejelasan yang penting tentang berbagai hal yang dipandang perlu untuk dibahas bersama ataupun didapat alternatif yang dapat ditempuh untuk mensukseskan implementasi kebijakan tersebut.

Keempat, koordinasi akan memungkinkan partisipasi dan keterlibatan intensif dari berbagai elemen dan publik oleh karena hal itu menyediakan waktu dan kesempatan bagi terbukanya keterlibatan umum. Dukungan dan keterlibatan umum yang luas akan sangat mempengaruhi tingkat kesulitan implementasi kebijakan.

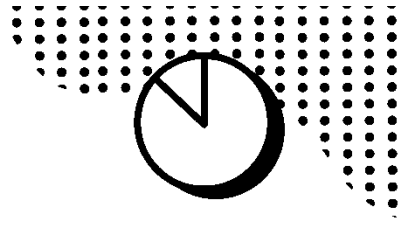
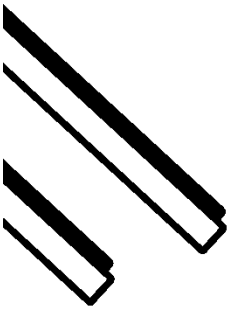
Terakhir, koordinasi sangat memungkinkan pembagian pekerjaan yang jelas antara pelaksana kebijakan baik pada tingkat manajemen pusat maupun daerah. Dengan koordinasi maka siapa mengerjakan apa, kepada siapa mesti mempertanggungjawabkannya akan dapat dikelola dengan baik.

Koordinasi dalam implementasi kebijakan akan dapat berjalan dengan baik, jika: (a) adanya kesesuaian yang jelas antara kebijakan yang diambil dengan keputusan pelaksanaannya. Artinya bahwa jika keputusan operasional berjalan seiring dengan kebijakan yang ditempuh maka akan lebih mudah didalam melakukan koordinasi dengan berbagai instansi, dan (b) perlakuan yang sama terhadap semua lembaga atau pihak yang terlibat.

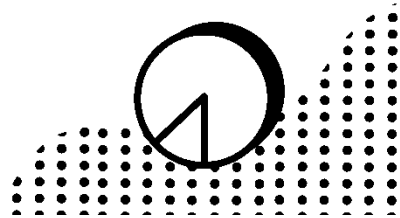
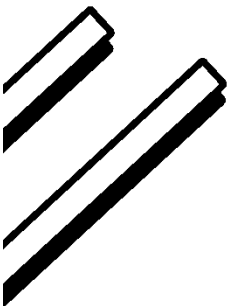
Hal ini akan menciptakan semangat kebersamaan dalam koordinasi yang berorientasi positif pada produktifitas kebijakan. Perilaku yang baik (*appropriate*) dari para pegawai yang mengimplementasikan kebijakan tersebut. Jika mereka mampu bekerja sesuai dengan job deskriptor-nya masing--masing, maka akan memudahkan pelaksanaan koordinasi implementasi kebijakan.

Adanya penghargaan yang kuat dari para implementer terhadap prosedur dan proses yang mesti dilalui dalam implementasi kebijakan termasuk ketaatan dan konsistensi terhadap *deadline (due process)* dari setiap tahapan dalam implementasi kebijakan. Ketaatan ini penting karena sangat mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi. Adanya kejelasan tentang kebijakan dan tindakan pemerintah tentang apa yang diinginkan dan akan dilakukan. Konsistensi ini akan semakin mempermudah dalam koordinasi implementasi kebijakan (lihat Ferlie, et.al, 1996 & Bridgman & Davis 2000).

Kelima kondisi ini pada dasarnya mengarah pada salah satu tujuan koordinasi yaitu meminimalkan inkonsistensi kebijakan yang menjengkelkan. Dengan koordinasi maka berbagai perkembangan dapat dimonitor sehingga jika ada kekeliruan langsung dapat diperbaiki.



**BAB IV.
STUDI
KASUS:
Kebijakan
Wisata Bahari
di Sulawesi
Selatan**



Kebijakan Wisata

Pembangunan wisata bahari itu pun telah menjadi fokus Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata (Kemenbudpar) itu tercantum di dalam rencana pembangunan jangka panjang (RPJP). Untuk memaksimalkan seluruh potensi wisata pada tahun ini, termasuk wisata bahari. Kemenbudpar menyiapkan anggaran sekitar Rp1,6 triliun. Jumlah itu lebih besar daripada tahun lalu yang hanya Rp1,1 triliun.

Kemenbudpar juga menggelar berbagai program untuk mengangkat potensi wisata bahari. Di antaranya program Sail Bunaken 2009. Program itu berkontribusi besar bagi pengembangan wisata bahari. Berkat program itu, sekitar 600 kapal pesiar masuk ke Indonesia tahun lalu.

Indonesia berencana menggelar program Sail Banda pada Juli tahun ini. Pemerintah berharap melalui program itu akan meningkatkan jumlah wisatawan ke Indonesia. Sedikitnya 1.000 kapal pesiar diharapkan datang ke Indonesia. Berdasarkan data di Badan Pusat Statistik (BPS), sedikitnya 6,4 juta wisatawan datang ke Indonesia pada tahun 2009. Targetnya, tahun 2010 akan meningkat jadi 7 juta wisatawan.

Pembangunan wisata bahari selama ini ditujukan untuk meningkatkan sektor pariwisata dalam meningkatkan devisa, perluasan kesempatan berusaha, serta peningkatan pendapatan masyarakat. Dilihat dari neraca pembayaran

jasa luar negeri, sektor ini merupakan satu–satunya sektor jasa yang mengalami surplus, dan diperkirakan penerimaan surplus tersebut akan semakin membesar pada masa mendatang.

Menurut JJ anggota DPRD Provinsi Sulawesi Selatan dan Ketua Gabungan Pengusaha Wisata Bahari (Gahawisri) Sulawesi Selatan mengatakan bahwa:

Fakta menunjukkan bahwa market wisatawan mancanegara didominasi destinasi wisata bahari dan tirta (perairan). Tidak tanggung-tanggung, angkanya mencapai 45 persen. Sisanya tersebar pada destinasi lainnya, seperti culture tourism atau wisata budaya, heritage atau peninggalan sejarah, kuliner, dan lain-lain. Oleh karena itu, pemerintah harus lebih agresif berkomunikasi dengan para investor agar mau menanamkan investasinya di daerah ini.

Lebih lanjut, JJ mengemukakan bahwa:

Tipikal wisatawan yang dominan mengunjungi objek pantai dan laut, menandakan bahwa segala potensi bahari yang dimiliki Sulawesi Selatan merupakan peluang strategis untuk peningkatan pendapatan daerah. Khususnya dari kepariwisataan dan pemberdayaan masyarakat wisata bahari.

Pada dasarnya dunia wisata bahari mencakup kegiatan lintas sektoral, yaitu masalah ekonomi, kesenian, dan kebudayaan serta lingkungan strategis. Sektor ini secara nasional disepakati sebagai salah satu ciri dan aset bangsa Indonesia. Karena itu kebijakan wisata bahari yang terintegrasi sangat diperlukan dengan tujuan dapat mengoptimalkan potensi yang dimiliki untuk tujuan–tujuan ekonomi tanpa mengorbankan upaya pelestariannya.

Sejalan dengan tuntutan transparansi dan akuntabilitas publik, maka kebijakan wisata bahari harus bersifat terbuka, mudah dipahami dan diakses oleh masyarakat dan kalangan bisnis. Untuk kepentingan itu, dibutuhkan data yang akurat, terpercaya dan konsisten yang meliputi aspek-aspek yang terkait dengan dunia wisata bahari, di samping itu agar terlihat asas manfaat untuk masyarakat luas, perlu penyajian informasi yang jelas dan menyeluruh dalam bentuk laporan yang mudah dipahami. Dengan adanya informasi wisata bahari yang komprehensif, masyarakat dan dunia usaha diharapkan akan lebih memberikan perhatiannya dan bersedia bekerja sama dengan pemerintah provinsi Sulawesi Selatan untuk meningkatkan sektor wisata bahari di Sulawesi Selatan.

Sulawesi Selatan sejak lama terkenal dengan budaya maritim dan potensi bahari yang besar. Oleh karena itu, pemerintah provinsi Sulawesi Selatan dalam pengembangan potensi tersebut, membuat Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 17 Tahun 2006 tentang Rencana Strategis (Renstra) tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Laut Provinsi Sulawesi Tahun 2006-2025 dan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 06 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir.

Rencana Strategis Pesisir dan Laut Provinsi Sulawesi Selatan merupakan dasar dari pengelolaan secara terpadu, yang berisi landasan untuk penyusunan perencanaan yang lebih rinci (meliputi: rencana tata ruang

pesisir, rencana pengelolaan kawasan, dan rencana-rencana aksi lintas lembaga) untuk pengembangan sumberdaya dan pembangunan wilayah pesisir. Renstra ini mengakomodasi visi pengelolaan wilayah pesisir dari 25 kabupaten/kota pesisir di Provinsi Sulawesi Selatan. Renstra ini merupakan komitmen dari segenap *stockholders* di wilayah pesisir Provinsi Sulawesi Selatan untuk mengelola sumberdaya secara optimal.

Dalam Perda Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 06 Tahun 2007 tersebut, wisata bahari diatur pada pasal 29 (1), (2), dan (3), pasal 30, dan pasal 31 (1) dan (2). Pada pasal 29 (1) jelas dikemukakan bahwa pengelolaan perusahaan pariwisata di wilayah pesisir dilakukan oleh pemerintah daerah, pemerintah kabupaten/kota, perorangan dan badan hukum pada zona pemanfaatan terbatas. Kebijakan wisata bahari dalam Perda tersebut sangat jelas, namun implementasi kebijakan tersebut belum optimal.

Dari uraian tersebut, menegaskan bahwa pengelolaan perusahaan pariwisata di wilayah pesisir dan laut bukan saja dilakukan oleh pemerintah daerah/provinsi akan tetapi juga oleh pemerintah kabupaten/kota. Namun, sampai sekarang belum ada satupun kabupaten/kota di Provinsi Sulawesi Selatan memiliki Perda tentang pengelolaan perusahaan wisata bahari di wilayah pesisir dan lautnya masing-masing. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan-kebijakan pengelolaan perusahaan pariwisata di wilayah pesisir dan laut khususnya wisata bahari masih

pada tingkat provinsi sedangkan tingkat kabupaten/kota belum ada sama sekali. Hal tersebut, merupakan factor yang sangat mempengaruhi pengembangan asset bahari yang potensial di Provinsi Sulawesi Selatan.

Di antara aset bahari yang potensial untuk pariwisata adalah Kepulauan Spermonde, kepulauan Tanakeke, dan Pulau Kapoposan yang memiliki keanekaragaman hayati bawah laut yang tinggi kualitasnya. Namun demikian, penguatan daya saing wisata bahari (*marine*) di Sulawesi Selatan berkembang agak lambat. Di samping fasilitas pendukung yang masih belum memadai, juga produk wisata bahari masih terfokus pada aktivitas *snorkeling* dan *diving*-nya.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari 2 (dua) segmen produk wisata bahari di Sulawesi Selatan yang dikembangkan sekarang ini yaitu:

Wisata Olah Raga Bahari (Marine Sport and Leisure)

Wisata Olah Raga Bahari yang sudah secara tradisional dikembangkan di perairan Makassar untuk orientasi pasar domestik dan mancanegara, segmen ini bisa dikombinasikan dengan fasilitas MICE yang ada. Produk wisata ini lebih pada domestik atau expatriote dari kelompok keluarga atau peminat khusus (sport). Untuk produk wisata olah raga bahari antara lain:

1. Berjemur (*sunbathing*)

Produk wisata bahari ini merupakan aktivitas untuk kesehatan mendapatkan ultra violet dari sinar matahari, yang dirasakan langsung oleh wisatawan bahari di alam terbuka. Yang mendominasi pasar produk wisata ini adalah wisatawan mancanegara khususnya Eropa Barat seperti Belanda, Jerman, Italia dan sebagian negara-negara Asia seperti Jepang, Korea dimana Negara-negara tersebut memiliki cuaca dingin bahkan bersalju lebih lama dalam satu tahun. Di Indonesia sendiri produk ini kurang diminati wisatawan nusantara maupun lokal, karena selain memang sudah tinggal di daerah tropis yang memiliki kulit sensitive terhadap terik matahari, juga karena latar belakang budaya yang berbeda dengan masyarakat Barat. Produk wisata ini di Sulawesi Selatan disiapkan di wilayah pulau Samalona, pulau Kapoposan, dan pulau Kodingareng Keke. Namun,

pengembangan produk wisata bahari ini belum optimal. Di mana fasilitas-fasilitas belum tersedia, utamanya air bersih dan penginapan sehingga wisatawan harus menginap di Kota Makassar.

2. Berenang (*swimming*)



Lokasi Wisata Renang Di Pulau Gusung

Berenang adalah salah satu aktivitas wisata bahari yang diminati baik dikalangan anak remaja maupun dewasa untuk merasakan kesegaran dari gerakan-gerakan sportnya. Berenang merupakan salah satu aktifitas wisata bahari yang paling mudah dan murah dibanding wisata bahari lainnya, berenang merupakan salah satu jenis olah raga bahari yang paling diminati masyarakat awam, hingga kelas atas. Bahkan di pulau Gusung Koata Makassar digunakan untuk obat lumpuh dengan ketinggian kandungan sulfurnya, mulai

jam enam hingga jam 9 pagi. Pulau ini sangat dikenal oleh kalangan pengusaha pejabat khususnya masyarakat Tionghoa yang sekaligus tempat rekreasi untuk member makan ikan (*Fish Feeding*) seperti di Kalkoura – Selandia Baru

3. Lomba perahu layar (yach)



Produk wisata bahari ini, potensi peminatnya lebih luas dan bisa mencakup wisman regional (ASEAN dan Australia). Festival Bahari 2006, September yang lalu telah menunjukkan potensi produk ini untuk pasar regional. Hanya saja fasilitas dermaga atau marina harbor perlu dilengkapi serta proses perizinannya. Lomba perahu layar ini adalah merupakan even tahunan yang dilaksanakan di Propinsi

Sulsel dengan melibatkan Kabupaten/Kota, SKPD dan perusahaan swasta yang memiliki perahu atau menyewanya dari masyarakat untuk ikut melakukan ekspedisi atau lomba. Berlayar memang bukan aktifitas wisata pada umumnya, karena memerlukan biaya yang besar.

Perahu Layar adalah perahu yang memanfaatkan kekuatan dan arah angin untuk berlayar, atau berpindah tempat (didalam laut, air, danau dan sebagainya yang mengandung air). Dan karena ketergantungannya pada angin, dan kombinasinya dengan ke-tidakberhaknya untuk memerintah angin, maka Perahu Layar itu harus di atur sedemikian rupa agar bisa sampai ke tempat yang dituju. Lomba perahu layar ini sudah berlangsung sekitar sepuluh tahun yang diikuti oleh peserta kapal perahu dari dalam dalam dan luar negeri, aktivitasnya berupa lomba kecepatan dan perahu hias.

4. Lomba perahu sandeq – perahu Mandar (*sandeq race*)



Produk wisata bahari *Sandeq race* sudah menjadi atraksi tradisional yang dikembangkan untuk segmen wisata regional sepanjang fasilitas (sport, marine, hotel) memenuhi kebutuhan wisatawan dan wisata pantai dan lingkungan juga bisa menjadi segmen wisata yang atraktif untuk turis-turis grup.

Perahu tradisional Mandar (*Sandeq*) merupakan warisan leluhur sebagai sarana para nelayan untuk mencari ikan di laut sebagai mata pencaharian. Selain itu, sebagai sarana transportasi para pedagang pada masa silam mengarungi lautan untuk menjual hasil bumi. Perahu *Sandeq*, mempunyai ciri khas yang membedakan dengan kebanyakan perahu bercadik lainnya. Bahkan, *Sandeq* telah dilayarkan oleh bangsa asing mengarungi samudera, seperti ke Australia dan Amerika.

Perahu bercadik yang ujungnya berbentuk runcing (lancip) dan catnya rata-rata putih bersih itu kini digantikan perahu bermesin yang kebanyakan digunakan nelayan Mandar sejak beberapa tahun terakhir. Kini, *Sandeq* makin tersisih. Para nelayan, lebih memilih perahu bermesin dengan berbagai alasan. "Menggunakan kapal lebih praktis karena digerakkan mesin, sedangkan dengan *sandeq* bergantung pada angin."

Perahu *Sandeq* dibuat dengan mengacu pada struktur manusia, dengan tulang rangka dan anggota-anggota tubuh lainnya. Pusat "kehidupan" perahu *Sandeq*

adalah pada possi atau pusat di bagian bawah tengah lambung. Saat perahu tersebut dibuat atau tengah menjalani prosesi ritual, possi mendapat perhatian tersendiri dari pemimpin ritual (*sanro*).

Cerita menarik yang dapat digali dari perahu Sandeq adalah kekerabatan yang kental antara perahu Sandeq dan awaknya (*passandeq*). Ibarat kuda dan jokinya. Perahu Sandeq yang kokoh, cantik, dan mampu melaju cepat di atas samudera (*lopi sandeq nan malolo*), harus dikendalikan oleh *passandeq-passandeq* yang tangguh. Mereka terdiri atas punggawa dan sawi – dalam konteks suku Bugis atau suku Makassar, sawi disebut *sahi*.

Perahu bermotor lebih dikenal dengan sebutan kapal karena menggunakan mesin sama dengan kapal motor. Karena ketergantungan pada mesin, tidak sedikit nelayan tetap menggunakan perahu jenis Sandeq yang dilengkapi dengan mesin.

Para nelayan yang sebelumnya mengandalkan Sandeq, berargumen bahwa 'kapal' lebih praktis. Tidak membutuhkan tempat yang luas untuk berlabuh atau sekadar merapat di pantai untuk menjual ikan hasil tangkapan di laut. Mereka kesulitan juga mencari tempat saat merapat di pantai karena sayap Sandeq sangat gampang bersenggolan dengan perahu lainnya.

Sandeq yang menjadi kebanggaan masyarakat Mandar, kini hanya difungsikan untuk lomba perahu yang belakangan populer dengan "*Sandeq race*" sebagai agenda

tahunan menjelang HUT Proklamasi. Perahu Sandeq yang beberapa tahun lalu banyak terlihat di pantai, kini berganti dengan jejeran perahu bermotor. Yang masih tersisa dapat dihitung dengan jari hanya menjadi 'penunggu' pantai. Model Sandeq masih ditemukan juga dalam bentuk lepa-lepa yaitu perahu kecil yang digunakan nelayan melaut tidak jauh dari pantai.

Fenomena Sandeq, selayaknya mendapat perhatian. Selain untuk melestarikan salah satu kebanggaan masa silam, juga untuk menyelamatkan modal yang tidak sedikit untuk membangun sebuah perahu Sandeq. Membangun sebuah Sandeq ukuran sederhana yaitu 3-4 ton diperlukan modal Rp6-7 juta. Sandeq yang dilengkapi beberapa peralatan khusus, membutuhkan tambahan biaya sedikitnya Rp2,5 juta.

Dalam buku "Polmas dalam Angka 2009", perahu tidak bermotor (jenis Sandeq) tercatat 536, motor tempel 522 dan kapal motor 455 unit. Pada 2008 lalu, Sandeq berjumlah 713 dan kapal motor 373 unit. Sandeq memang merupakan kebanggaan, tapi pada suatu saat hanya akan menjadi kenangan masa silam tanpa upaya yang kongkret untuk menyelamatkannya.

Perahu Sandeq juga adalah sebuah ikon kehebatan maritim masyarakat Mandar, kehebatan para pelaut ulung Mandar dibuktikan melalui pelayaran yang menggunakan perahu bercadik ini. Dalam keseharian perahu Sandeq digunakan untuk mencari nafkah di laut yang terdalam

sekalipun. Tercatat dalam sejarah perahu Sandeq telah terbukti sanggup berlayar hingga ke Singapura, Malaysia, Jepang, Madagaskar, Australia, dan Amerika.

Perahu Sandeq mempunyai ciri khas yang membedakan dengan kebanyakan perahu bercadik lainnya. Sandeq yang menjadi kebanggaan masyarakat Mandar, selain ia memiliki bentuk yang elok nan cantik dengan panjang kurang lebih 9 – 16 meter dengan lebar 0,5 – 1 meter, dikiri-kanannya dipasang cadik dari bambu sebagai penyeimbang, mengandalkan dorongan angin yang ditangkap layar berbentuk segitiga, mampu dipacu hingga kecepatan 15 – 20 Knot atau 30 – 40 Km perjam. Sehingga sebagai perahu layar yang tercantik dan tercepat juga mampu menerjang ombak yang besar sekalipun. Sandeq juga sanggup bertahan menghadapi angin dan gelombang saat mengejar kawanan ikan tuna. Saat musim ikan terbang bertelur, nelayan menggunakan Sandeq untuk memasang perangkap telur dari rangkaian daun kelapa dan rumput laut, atau berburu rempah-rempah hingga Ternate dan Tidore untuk dibawa ke bandar Makassar.

Dahulu, dilombakan saat libur melaut karena kendala cuaca, nelayan Mandar biasa mengisi waktu dengan menggelar lomba Sandeq. Lomba hanya mengadu kemampuan manuver. Setiap Sandeq harus memutari area yang dibatasi tiga titik. Lomba ini membutuhkan kejelian membaca angin dan menentukan teknik manuver. Di sini nelayan diuji kepaiwaan sebagai *Passandeq*. Kini hanya

difungsikan untuk lomba perahu yang belakangan populer dengan “*Sandeq race*” sebagai agenda tahunan menjelang HUT Proklamasi.

Beberapa even perlombaan pun kerap digelar untuk membuktikan ketangguhan perahu ini (Horst H Liebner, peneliti sandeq asal Jerman, menilai, tidak ada perahu tradisional yang sekuat dan secepat Sandeq yang menjadi perahu tradisional tercepat di Austronesia).

Lomba Sandeq masih bisa disaksikan hingga saat ini dalam Sandeq Race, seperti digelar pada tanggal 7 - 8 Agustus 2009 dengan mengambil rute Mamuju di Sulawesi Barat ke Makassar di Sulawesi Selatan dengan jarak tempuh 300 mil laut. Ribuan orang tumpah ke pantai untuk menyaksikan sandeq dari desanya bertanding dalam pesta tahunan nelayan Mandar yang kini sudah menjadi agenda tahunan itu. Konon Lomba ini dimulai sejak tahun 1960-an.

Sejarah lomba perahu Sandeq. Lomba ini dulunya disebut lomba pasar, karena Sandeq disewa oleh para pedagang untuk mengangkut barang dagangan ke setiap pasar di desa pesisir antara Majene dan Mamuju. Waktu itu, jalur laut sangat vital karena lebih cepat daripada transportasi darat yang masih terbatas. Kecepatan sangat dituntut oleh pemilik barang agar tiba di pasar yang ada di setiap desa lebih awal, sehingga Sandeq langsung bisa parkir di dekat pasar untuk meraup sebanyak-banyaknya pembeli. *Passandeq* (awak sandeq) yang lambat tiba pasti akan dimarahi pemilik barang karena pasar sudah sepi,

sehingga barang tak laku. Akan tetapi, kecepatan dan ketanggungan sandeq juga bisa menjadi sasaran gerombolan perompak, karena itu para pemilik perahu yang tahu perahunya cepat mengakali dengan mengikat batu supaya tidak direbut para perompak untuk dijadikan sarana kejahatannya. Sepak terjang perompak ber-sandeq terbukti saat Horst berlayar menggunakan sandeq ke Bira, Sulawesi Selatan, pada pertengahan 1990-an. “Orang Bira masih ingat kehebatan Sandeq karena semua kapal layar bisa dikejar oleh Sandeq. Kata orang Kalau saat ini masih ada gerombolan, orang Bira mau menukar pinisinya dengan Sandeq.

Pelestarian budaya Lomba Sandeq profesional dirancang oleh Horst pada tahun 1995. *Sandeq Race* merupakan usaha untuk melestarikan dan meneruskan budaya bahari Mandar yang terancam punah. Sandeq mengajarkan nelayan muda untuk membaca arus, membaca angin, serta ritual yang ada di dalamnya. Lomba ini gratis bagi nelayan Mandar, dan disediakan hadiah yang menarik untuk juara umum. Semua peserta yang mencapai titik akhir juga memperoleh hadiah.. Selama mengikuti lomba, *passandeq* ditanggung biaya makannya, dan diberi uang saku untuk keluarga yang ditinggal.

Lomba Sandeq mengandung unsur kebanggaan yang sangat tinggi. Pemenang lomba akan terangkat status sosialnya, dan menjadi buah bibir di masyarakat. Kebanggaan sebagai *Passandeq* itulah yang mendorong

beberapa masyarakat untuk membuat Sandeq yang khusus digunakan untuk lomba. Di luar lomba, Sandeqnya hanya disimpan di kolong rumah panggungnya. “Setiap bulan kita cat ulang supaya awet. Kalau sudah dekat perlombaan, Sandeq dikeluarkan untuk latihan hingga hari perlombaan.

Sejak awal 1990-an perahu bercadik ini makin hilang dari Teluk Mandar, dan digantikan perahu motor. Dengan perlombaan itu, jumlah Sandeq terus bertambah dari tahun ke tahun. Produk wisata bahari ini memiliki karakteristik tersendiri sehingga memiliki daya saing untuk dijual ke manca Negara. Dengan demikian, para pelaku wisata bahari perlu mengembangkan produk ini sehingga dapat bersaing. Disadari bahwa produk wisata bahari ini, belum mampu bersaing dengan produk wisata bahari baik dari provinsi yang memiliki bahari di Indonesia maupun Negara-negara bahari lainnya.

5. Lomba Mancing (*fishing competition*)



Produk wisata bahari ini diminati oleh kalangan masyarakat umum maupun professional, dimana kegiatannya berupa lomba memancing ikan terberat dalam waktu yang relative cepat seperti dilaksanakan di perairan Pulau Lanjukang dan Pulau Kapoposan. Kabupaten Pangkep

Memancing ikan air laut adalah kegiatan olahraga, hobi atau salah satu cara menangkap ikan dilakukan di kedalaman laut dengan menggunakan bantuan alat pemancing ikan. Di air laut, memancing ikan pada zaman ini dapat dilakukan dengan alat modern, seperti menggunakan alat deteksi ikan di kedalaman laut.

Selain itu kondisi saat memancing ikan di laut dapat dilakukan pada siang hari (dari pagi hingga petang) dan juga malam hari. Namun semua kegiatan memancing di laut kadang selalu tergantung juga dengan keadaan cuaca di sekitarnya.

Memancing sebagai salah satu produk wisata bahari. Kegiatan ini dapat dilakukan dari beberapa wilayah daya tarik wisata bahari yang ada di Sulawesi Selatan seperti Pulau Lanjukang dan Pulau Kapoposan. Kegiatan memancing sangat prospek, sebab pasarnya adalah orang-orang yang senang-senang. Orang yang senang terhadap sesuatu rela membayar mahal untuk kesenangannya, namun harus dilihat hobby apa yang banyak digemari di kalangan masyarakat menengah ke atas.

Wisata mancing digemari oleh banyak kalangan menengah ke atas yang benar-benar kecanduan terhadap hobby yang satu ini. Hal ini merupakan peluang yang bagus untuk berbisnis di bidang wisata mancing ikan laut. Banyak faktor pendukung yang menguntungkan bagi pengusaha yang tertarik pada bisnis ini di Sulawesi Selatan. Adanya beberapa perairan di Sulawesi Selatan sangat menarik bagi para penggemar mancing untuk berpetualang mencari ikan dan singgah di pulau-pulau kecil yang indah.

Para wisatawan mancing di Sulawesi Selatan berani membayar Rp3.000.000,- perhari untuk biaya operasional, alat pancing dan pelayanan. Rata-rata minimal dibutuhkan 3 hari untuk explore ke wilayah-wilayah laut yang merupakan titik-titik pemancingan. Produk wisata bahari ini sangat baik dikembangkan di Sulawesi Selatan karena merupakan salah satu wilayah dari beberapa wilayah timur Indonesia yang memiliki laut yang kaya akan ikan dan masih perawan dan memiliki pulau-pulau kecil yang indah.

Beberapa tempat yang dapat dikembangkan untuk kegiatan memancing di Sulawesi Selatan, diantaranya adalah pulau kapoposan dan pulau lanjukang. Tempat tersebut memiliki keunggulan jarak yang tidak jauh dari para penggemar wisata mancing yang kebanyakan para entrepreneur dan praktisi lainnya yang tinggal di Kota Makassar akan tetapi lebih menantang dan berpetualang di Kepulauan Pangkep. Namun, untuk penguatan produk wisata bahari ini harus dibuatkan rumpon atau terumbu

karang buatan yang dilepas pada kedalaman 1500 meter dan kedalaman tersebut dapat ditemukan di wilayah laut selatan Indonesia dan wilayah selat-selatnya. Kemudian diberi tanda dengan pelampung letak terumbu karang buatan tadi. Dengan demikian para wisatawan dijamin mendapatkan hasil pancingan yang banyak dan besar yang akan membuat mereka kecanduan. Akan tetapi, produk wisata bahari ini masih belum memiliki daya saing yang kuat jika dibanding dengan beberapa daerah di Indonesia khususnya Bali. Hal tersebut, disebabkan masih kurangnya sarana dan prasarana yang tersedia. Oleh karena itu, pemerintah perlu melakukan penguatan daya saing produk wisata ini dengan:

- a. Mengadakan kapal ukuran panjang 15 meter dan lebar 3,5 meter memiliki mesin cadangan berupa mesin tempel berkekuatan 40 PK (*Horse Power*) untuk dibeli.
- b. Membuat rumpon (terumbu karang buatan) pada wilayah yang memiliki kedalaman 1500 meter. Usahakan wilayah penempatan rumpon ada pulau-pulau kecilnya (Gili) yang tidak terlalu jauh untuk dijadikan tempat persinggahan jika ingin istirahat sambil menikmati hasil tangkapan.
- c. Mempekerjakan dua orang nelayan profesional yang ahli dan berpengalaman dalam melayani wisatawan.
- d. Mendesain pemesanan produk ini minimal 3 hari sampai seminggu sebelumnya, paket yang paling cepat adalah

paket 3 hari mancing sebab perjalanan menuju dan kembali dari rumpon saja bisa menghabiskan waktu sehari semalam dengan sisa 2 hari untuk memancing dan bertualang di pulau-pulau kecil yang indah. Namun jika wisatawan memesan paket lebih dari 3 hari maka itu terserah mereka mau memesan paket berapa hari harus dilayani.

- e. Menentukan besarnya pembayaran uang muka pada saat wisatawan memesan dan melunasinya sebelum berangkat.
- f. Melakukan persiapan berbagai peralatan mancing, persiapan logistik sesuai jumlah wisatawan (maksimal 4 orang) dan berapa lama mereka memancing.
- g. Membuat dokumentasi berupa foto dan video dengan mengikuti perjalanan mancing tersebut untuk disebarakan (foto-foto dan video dokumentasi) di internet sebagai strategi pemasaran. Hal ini dapat mengontrol para pekerja apakah mereka melayani para wisatawan dengan baik. Dengan pelayanan yang baik dan hasil tangkapan yang banyak dan besar akan membuat para wisatawan senang dan bangga menceritakan petualangan mereka pada pecandu-pecandu wisata mancing lainnya sehingga berakibat baik untuk pemasaran.

Dalam penguatan produk wisata ini pemerintah harus menyiapkan modal untuk pembelian kapal lengkap

dengan peralatan mancing seharga Rp100.000.000,-, pembelian mesin cadangan (mesin tempel 40 PK) Rp35.000.000,-, biaya pembuatan rumpon dan penempatannya pada kedalaman 1500 meter Rp25.000.000,-, jadi total jumlah modal yang dibutuhkan Rp160.000.000,-.

Keuntungan yang dihasilkan dalam penguatan daya saing produk wisata bahari ini adalah tarif yang dibayar wisatawan adalah Rp4.000.000,- dikurangi biaya operasional Rp500.000,- (logistik, bahan bakar dan keperluan lainnya) per hari dan gaji 2 orang pekerja Rp1.200.000,- per hari, maka keuntungan yang dihasilkan perhari adalah Rp4.000.000,- dikurangi Rp1.700.000,- sama dengan Rp2.300.000,-.

Dalam waktu setahun dapat beroperasi selama delapan bulan, namun dihitung rata-rata dalam setahun dapat beroperasi hanya enam bulan saja, maka total keuntungan yang didapat selama setahun adalah Rp69.000.000,- (hasil keuntungan sebulan) dikali 6 bulan sama dengan Rp414.000.000,-.

6. Volley Pantai



Volly pantai adalah salah satu kegiatan wisata bahari yang disenangi oleh kalangan remaja, ajang pelaksanaan volley pantai berlokasi di pantai Akkarena dan Barombang wilayah kota Makassar. Olah raga wisata bahari ini selain dilakukan sekedar permainan juga kadang dibuat dalam ajang lomba antar sekolah dan instansi pemerintah, serta perusahaan Swasta.

7. Jet Ski



Wisata Jet Ski adalah salah satu rekreasi yang menantang dan sangat menyenangkan. Olahraga air ini dilakukan di Pantai Tanjung Bunga dan pantai Losari dimana wisatawan akan mengendarai boat yang memiliki kecepatan tinggi untuk berkeliling di pantai. Dalam melakukan aktifitas wisata ini, dilengkapi dengan jaket penyelamat serta akan dipandu pula oleh seorang instruktur yang telah berpengalaman. Hal ini akan membuat para wisatawan merasa aman dan nyaman dalam melakukan aktifitas jet ski.

Dalam setiap satu putaran mengelilingi pantai akan menghabiskan waktu sekitar 15 menit.

8. Wisata Alam Bahari (*Marine Nature*)

Wisata Alam Bahari yang memanfaatkan potensi ke Kepulauan Spermonde, kepulauan Tanakeke, dan Pulau Kapoposan yang potensial untuk pasar wisata mancanegara. Ketiga objek wisata bahari tersebut, saat ini mulai dikenal wisatawan asing, aksesnya dari Bali sebagai “*cruising*” alternatif selain komodo. Fasilitas travel dari Sulawesi Selatan masih belum seintensif Bali, dengan fasilitasnya yang terbatas. Konsumennya umumnya konsumen spesifik, pasangan dengan asal negara Eropa, Amerika, dan Australia. Karena merupakan kawasan “*reserve*” perlu dikembangkan kawasan antara yang lebih luas pemanfaatannya. Produk wisata alam bahari di Sulawesi Selatan antara lain:

9. Menyelam di ke dalam laut (*diving*)

Menyelam atau lebih dikenal dengan istilah *scuba diving* adalah salah satu cara untuk memasuki dunia keindahan bawah laut. Menyelam atau *diving* menawarkan kehidupan petualangan yang menakjubkan dan memacu adrenalin bagi yang mencobanya. Hanya sedikit orang yang pernah merasakan dan secara langsung menyaksikan dan

mengalami serta melihat indahnya dunia bawah laut. Tentu saja ini menjadi pengalaman tak terlupakan bagi yang pernah mencobanya. Banyak titik lokasi penyelaman kepulauan Tanakeke, pulau Kapoposan dan pulau Lanjukkang.



Tujuan wisata menyelam dengan terumbu karang yang indah di mana dapat melepaskan diri dari rutinitas sehari-hari dalam kenyamanan menyeluruh. Saat menikmati wisata menyelam membantu memastikan bahwa keajaiban bawah sangat besar. Aktifitas diving sangat diminati wisatawan Mancanegera.

10. Mengamati taman laut di permukaan air (*snorkeling*)

Pulau Samalona adalah salah satu pulau yang terdekat untuk dapat menyaksikan kegiatan snorkeling,

diatas permukaan laut dapat kita saksikan lokasinya di Pulau Gusung, Samalona, Kepulauan Tanakeke kab Takalar. Aktifitas ini sangat digemari kalangan wisatawan

11. Kapal pesiar (*cruise ship*)



*Gambar 2 : Costa Allegra – 28 430 GT – 820 pax
LOA 187m70 – Draft 8m20*

Wisata berlayar dengan menggunakan kapal pesiar ini adalah paket wisata pelayaran dengan menggunakan perahu modern. Dengan menggunakan kapal yang berstandar internasional, staff yang berpengalaman dan profesional dibidangnya akan menjadikan wisatawan berlayar semakin nyaman.

Isu yang dilaporkan oleh Costa Cruises ketika singgah di Makassar.

- a. Akan lebih baik mendapatkan visa on arrival di Makassar daripada harus mengirimkan petugas imigrasi untuk ikut ke kapal saat singgah di Singapura.
- b. Clearance harus didapat saat kapal berlabuh, urusan keimigrasian diproses saat penumpang sedang turun kapal,
- c. Nakhoda harus siap naik kapal ketika kapal masih dalam perjalanan ke Makassar.
- d. Mengidentifikasi jadwal berlabuh yang sesuai untuk kapal pesiar dimana kapal akan selalu berlabuh tanpa penundaan.
- e. dan mengembangkan tujuan wisata alternatif bagi turis di dalam dan sekitar Makassar.

12. Exhibisi foto bawah laut (*underwater photography exhibition*)



Eksibisi bawah laut adalah merupakan wisata bawah laut yang digemari para pecinta terumbu karang dan foto grafer, selain sebagai hoby aktifitas ini juga dapat menghasilkan uang apabila mendapat foto yang baik, dapat dijual kepada penerbit majalah khusus *Marine Magazine*

13. Wisata Pendidikan dan Penelitian Bahari

Pemberdayaan aset warisan budaya dalam sektor-sektor strategis. Dan tak urung jika warisan budaya yang ada ini dijadikan sebagai objek daya tarik wisata. Tidak hanya bertujuan untuk mendapatkan ‘materi’ saja, namun pemanfaatan sumberdaya arkeologis (wisata arkeologi) ini sekaligus dapat memberikan ilmu pengetahuan, sosial, budaya bagi masyarakat atau wisatawan disamping

memberikan hiburan. Sebagai contoh yakni situs-situs yang mempunyai nilai sejarah dan ilmu pengetahuan yang kerap kali dijadikan sebagai tempat wisata oleh para wisatawan atau masyarakat.

Dalam “wisata arkeologi” ini, tidak jarang apabila melibatkan para pakar arkeologi didalamnya. Keterlibatan para pakar arkeologi ini sangat berperan sebagai seseorang yang ‘ahli’ dalam bidang yang telah mereka geluti yakni tentang pengetahuan akan kehidupan masa lalu beserta peninggalan budaya yang menyertai, yang hal itu tentunya tidak mereka dapatkan secara ‘instant’ saja melainkan melalui pengalaman-pengalaman, baik itu penelitian yang dapat memberikan informasi dan pengetahuan yang tentunya dapat dipertanggungjawabkan. Sehingga dalam perkembangannya para pakar arkeologi ini nantinya dapat dituntut sebagai pengelola warisan budaya, pemandu wisata, maupun peneliti masa lampau. Untuk itulah keterlibatan para pakar arkeologi ini dibutuhkan, karena dalam “wisata arkeologi” ini bukan semata-mata hanya untuk wisata atau bersenang-senang saja melainkan juga adanya muatan ilmu yang diberikan oleh para pakar arkeologi pada wisatawan khususnya, yang dijadikan sebagai hal yang penting dan pokok dalam “wisata arkeologi” yang sekaligus dapat membedakan dengan wisata yang lain.

Pada dasarnya “wisata arkeologi” ini merupakan salah satu sarana yang digunakan untuk mewujudkan

arkeologi untuk masyarakat (*public archaeology*), yang berhubungan dengan bagaimana mengupayakan sumberdaya arkeologi yang ada guna kepentingan masyarakat luas. Baik dari segi pengetahuan tentang kehidupan masa lalu sekaligus rekonstruksi sejarah budaya suatu bangsa maupun juga memberikan hiburan yang mendidik, untuk dapat menumbuhkan jati diri bangsa atau komunitas tertentu agar dapat lebih menghargai akan warisan budaya (sumberdaya arkeologi) yang ada.

Wisata arkeologi ini haruslah dapat dikaitkan dalam kerangka pengelolaan sumber daya budaya, yang hal ini tentunya berkaitan dengan dua aspek utama dalam tahap “wisata arkeologi” yakni interpretasi dan mitigasi. Tahap interpretasi disini berhubungan dengan bagaimana menempatkan suatu ‘situs’ arkeologi dalam konteks budaya aslinya, diharapkan disini penyajian akan warisan budaya yang ada haruslah bersifat alami dan apa adanya meskipun ditampilkan dengan berbagai latar sebagai pendukung, hal ini dilakukan untuk memberikan totalitas pemahaman pada para wisatawan. Sedangkan tahap mitigasi lebih berkaitan pada bagaimana dalam pemanfaatan sumber daya budaya tersebut tidak berdampak pada objek budaya yang ada juga terhadap masyarakat setempat.

Dalam pemanfaatan sumber daya arkeologi ini diharapkan mampu menghindari adanya faktor-faktor yang dapat mengancam kelangsungan hidup dan kelestarian sumber daya arkeologi. Dan sebagai pendukung dalam

pemanfaatan sumber daya tersebut adanya peran masyarakat setempat tentunya dapat dilibatkan dalam setiap kegiatan, karena hal ini penting dalam proses pemberdayaan objek budaya atau sumber daya arkeologi. Sehingga disinilah peran pakar arkeologi dituntut untuk melakukan hal tersebut yang tentunya juga harus bersikap profesional sesuai dengan disiplin ilmunya.

Dapat disimpulkan disini, bahwasanya “wisata arkeologi” diharapkan dapat terus dikembangkan karena mempunyai nilai-nilai yang strategis. Baik yang berkaitan dengan pembangunan perekonomian daerah maupun negara juga untuk memberikan ilmu pengetahuan, sosial, budaya kepada masyarakat luas akan warisan budaya yang telah ada guna menanamkan rasa cinta akan hasil budaya bangsa agar tetap terjaga dan lestari. Dan diharapkan pula dengan mempresentasikan arkeologi kepada masyarakat ini dapat mendorong masyarakat untuk ikut berpartisipasi khususnya dalam bidang arkeologi. Karena tidak dapat disangkal bahwa sumberdaya arkeologi pada dasarnya adalah ‘milik’ masyarakat. Oleh karena itu, sudah seharusnya bahwa masyarakat atau komunitas yang terkait dengan sumberdaya arkeologis wajib ikut berperan serta dalam pengelolaan dan pelestariannya.

Bagi kebanyakan masyarakat Sulawesi Selatan terutama dikalangan pelajar dan peneliti arkeologi, pasti sudah pernah mendengar tentang Arkeologi di bawah laut. Tetapi karena lokasinya yang terletak di bawah laut yaitu di

perairan wilayah Kota Makassar dan Kabupaten Pangkep, sehingga banyak di antara masyarakat pencinta arkeologi belum mempunyai kesempatan untuk mengunjunginya. Namun, setelah ditemukannya arkeologi di bawah laut di perairan Kota Makassar dan Kabupaten Pangkep yang menjadi salah satu produk wisata bahari Kota Makassar dan Kabupaten Pangkep dalam bentuk wisata ekspedisi arkeologi di bawah laut (*underwater archeology expedition*), kunjungan wisata bahari ke Kota Makassar khususnya di pulau Samalona dan Spermonde menunjukkan peningkatan. Begitu pula, Kabupaten Pangkep khususnya di pulau Kepoposan. Produk wisata bahari ini, sangat banyak ditemukan di perairan Kota Makassar, mengingat Kota Makassar memiliki Pelabuhan, yang tentunya banyak kapal-kapal tua yang tenggelam dan menjadi arkeologi semenjak zaman penjajahan Belanda.

Wisata arkeologi laut bisa menjadi "primadona" pariwisata di Sulawesi Selatan asalkan ditangani secara profesional. Dalam pengembangannya wisata arkeologi laut harus dipadukan dengan jenis-jenis wisata bahari lainnya dan wisata wilayah daratan, seperti wisata agama. Selama ini wisata agama atau wisata ziarah sudah berjalan lebih dulu. Banyak wisatawan sering mengunjungi objek-objek arkeologi di Sulawesi Selatan seperti Makam Raja-raja Gowa, Benteng Somba Opu, Benteng Rotterdam, dan Masjid Tertua Katangka.

Kerjasama wisata arkeologi laut dengan wisata alam bahari, wisata remaja, dan wisata petualangan amat menjanjikan. Itu perlu diperhatikan mengingat objek-objek arkeologi laut di Sulawesi Selatan mulai mendapat tempat. Adanya wisata arkeologi laut menguntungkan dua pihak. Pihak arkeologi laut akan terpacu untuk melakukan penelitian dan pemugaran sebaik mungkin. Sementara masyarakat akan memperoleh informasi sebanyak mungkin. Dengan melihat kejayaan masa lampunya, maka upaya pelestarian warisan-warisan budaya akan berjalan lebih mudah.

Implementasi

Dalam implementasi kebijakan wisata bahari, pemerintah harus mengubah dari pendekatan sistem birokrasi yang berbelit menjadi sistem pendekatan entrepreneurial. Dimana pemerintah dituntut untuk tanggap dan selalu bekerja keras dalam melihat peluang dan memanfaatkan peluang tersebut sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Hal ini pemerintah sebagai pemegang kebijakan harus menyiapkan sebuah kebijakan yang mendukung pengembangan wisata bahari khususnya di Sulawesi Selatan kebijakan tersebut berupa pengelolaan wilayah pesisir dan laut Provinsi Sulawesi Selatan melalui penguatan daya saing produk wisata bahari. Implementasi kebijakan wisata bahari di Provinsi Sulawesi Selatan dilakukan melalui program kegiatan penguatan daya saing produk wisata bahari yaitu; (1) Pelaksanaan sosialisasi dan promosi, (2) Pengembangan sumber daya manusia dan pendanaan wisata bahari, (3) Menjaga Kestinambungan Program, (4) Penataan Struktur Birokrasi Pariwisata, dan (5) Meningkatkan Efektivitas Kemitraan dan Koordinasi antar Aktor Implementasi Penguatan Daya Saing Produk Wisata Bahari.

1. Pelaksanaan Sosialisasi dan Promosi Penguatan Daya Saing Produk Wisata Bahari

Strategi sosialisasi dan promosi merupakan korelasi secara fungsional antara kebijakan (*policy*), perencanaan (*planning*), pelaksanaan (*implementation*), dan penilaian (*evaluation*), secara integratif dan koordinatif untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Tujuan utama sosialisasi dan promosi membangkitkan partisipasi masyarakat dalam bentuk tindakan atau kegiatan melaksanakan kebijakan pemerintah di bidang kepariwisataan melalui Peraturan Daerah (Perda) tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir Provinsi Sulawesi Selatan dan Rencana Strategis (Renstra) tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Laut Provinsi Sulawesi Selatan yaitu penguatan daya saing produk wisata bahari. Akan tetapi tujuan dan masalah mengerti itu harus dapat dipastikan oleh setiap petugas sosialisasi dan promosi dalam prosesnya, baik secara tatap muka maupun melalui media. Kepastian bahwa masyarakat mengerti bukan hanya mengetahui kebijakan tersebut akan tetapi harus melaksanakannya. Dari hasil wawancara menunjukkan bahwa implementasi kebijakan wisata bahari melalui kegiatan sosialisasi dan promosi penguatan daya saing produk wisata bahari dapat dilihat dari adanya sosialisasi atau transformasi tentang kebijakan-kebijakan yang telah dibuat dalam kaitannya wisata bahari, adanya petunjuk pelaksanaan wisata bahari yang dikeluarkan, adanya

kejelasan dan konsistensi informasi kebijakan yang disampaikan dari pembuat kebijakan (*policy maker*) kepada para pelaksana kebijakan (*policy implementors*), kelompok sasaran, dan pihak yang berkepentingan lainnya.

2. Pelaksanaan Sosialisasi Kebijakan Penguatan Daya Saing Produk Wisata Bahari

Implementasi kebijakan wisata bahari menghendaki adanya sosialisasi kebijakan kepada para pelaksana, kelompok sasaran, dan pihak lain yang terkait dengan kebijakan. Namun, dalam wawancara yang telah dilakukan dengan beberapa informan, dimensi sosialisasi atau transformasi informasi kebijakan, pemerintah belum melaksanakan secara baik sehingga berdampak pada implementasi kebijakan. Sebagaimana dikemukakan JJ anggota DPRD Provinsi Sulawesi Selatan dan Ketua Gabungan Pengusaha Wisata Bahari (Gahawisri) Sulawesi Selatan dalam wawancara tanggal 23 April 2010 bahwa:

Pemerintah tidak pernah melakukan sosialisasi tentang kebijakan wisata bahari. Saya baru tahu bahwa ada Peraturan Daerah tentang pengelolaan wilayah pesisir Provinsi Sulawesi Selatan dan Renstra tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Laut Provinsi Sulawesi Selatan khususnya penguatan daya saing produk wisata bahari

Lebih lanjut, JJ juga mengemukakan bahwa:

Saya salah seorang anggota DPRD Provinsi Sulawesi Selatan yang pernah menyuarakan tentang keseimbangan pembangunan, salah satu keseimbangan yang saya tuntut itu adalah pembangunan di bidang kemaritiman mengingat Sulawesi Selatan ini secara geografis bukan hanya terdiri atas daratan tetapi justru lautan yang sangat luas bahkan pulau-pulau yang kurang lebih 260-an buah yang merupakan aset besar bagi wisata bahari dan perikanan.

Pendapat tersebut sejalan dengan SB pimpinan Incito Tour yang mengemukakan bahwa:

Dalam hal ini, saya tidak pernah mendengar adanya sosialisasi tentang kebijakan wisata bahari secara langsung yang dilaksanakan oleh pemerintah, akan tetapi saya pernah menemukan informasi tentang wisata bahari secara tidak langsung melalui media.

Senada dengan pendapat WAN Ketua BPC PHRI Kota Makassar bahwa:

Terus terang, saya dengar wisata bahari itu ada, tetapi sosialisasi mengenai kebijakan wisata bahari belum pernah dilakukan oleh pemerintah, yang ada hanya pariwisata secara umum.

Dari uraian di atas menunjukkan bahwa sosialisasi atau transformasi informasi kebijakan wisata bahari di Provinsi Sulawesi Selatan tidak terlaksana dengan baik, terlebih dengan kejelasan informasi tentang kebijakan wisata bahari sebagaimana beberapa pendapat informan dari hasil wawancara yang telah dilakukan.

Dari beberapa pendapat informan tersebut menunjukkan bahwa informasi tentang kebijakan wisata bahari melalui penguatan daya saing produk wisata bahari di Provinsi Sulawesi Selatan belum jelas sehingga para pelaksana kebijakan mengalami kesulitan dalam mengelola wisata bahari.

Selanjutnya, dalam proses penyampaian informasi kebijakan, konsistensi dari pembuat kebijakan kepada pelaksana kebijakan sangat menentukan keberhasilan implementasi kebijakan tersebut. Hasil wawancara dalam penelitian ini diperoleh informasi bahwa pembuat kebijakan belum konsisten terhadap keputusan-keputusan yang telah dibuat.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat dikemukakan bahwa pelaksanaan sosialisasi kebijakan penguatan daya saing produk wisata bahari belum terlaksana dengan baik yaitu tidak adanya sosialisasi tentang kebijakan-kebijakan yang telah dibuat dalam kaitannya wisata bahari, tidak adanya petunjuk pelaksanaan wisata bahari yang dikeluarkan, tidak adanya kejelasan informasi kebijakan dari pembuat kebijakan kepada para pelaksana kebijakan wisata bahari, dan tidak ada konsistensi informasi kebijakan dari pembuat kebijakan kepada para pelaksana kebijakan wisata bahari.

3. Pelaksanaan Promosi Produk Wisata Bahari

Potensi laut dan pantai di Sulawesi Selatan, merupakan salah satu objek yang disukai wisatawan, terutama turis asing. Potensi ini seharusnya dikelola dengan baik melalui promosi berkelanjutan agar bisa menggerakkan perekonomian Sulawesi Selatan.

Menurut JJ anggota DPRD Provinsi Sulawesi Selatan dan Ketua Gabungan Pengusaha Wisata Bahari (Gahawisri) Sulawesi Selatan mengatakan bahwa:

Pada saat mendampingi Gubernur Sulawesi Selatan ke Belanda bulan Juni 2010. Saya ikut mempromosikan potensi wisata bahari dan tirta Sulawesi Selatan ke Pemerintah Belanda. Saya yang tergabung pada Gabungan Pengusaha Wisata Bahari (Gahawisri) ikut bertemu dengan Walikota Rotterdam, Ahmed Aboutaleb untuk menyampaikan potensi destinasi wisata bahari dan tirta di Sulawesi Selatan.

Sedangkan, menurut WAN Ketua BPC PHRI Kota Makassar bahwa:

Selama ini kita rajin menggelar roadshow ke beberapa provinsi, juga ke beberapa negara, dan ternyata kita kurang promosi. Di China misalnya, mereka sama sekali tidak tahu Makassar, jangankan Makassar, Indonesia saja mereka tidak tahu, mereka justru tahu Bali. Mereka paling mengenal Singapura. China ini sangat bagus untuk dijadikan objek promosi, karena mereka itu sambil berwisata, juga berbisnis. Beda dengan wisatawan Eropa, palingan mereka hanya sekedar refreshing saja. Masyarakat China jalan, tapi otak bisnisnya juga jalan. Saya kira pangsa pasar China bisa kita galang mereka, dan kita bisa sharing apa yang bisa kita kembangkan.

Menurut AS ketua BPD Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI) Sulawesi Selatan dalam wawancara pada tanggal 15 April 2010 bahwa:

Pemerintah kurang mengetahui cara mengeksplorasi potensi wisata bahari dan kurang focus menggarap potensi wisata bahari, hanya cenderung mempromosikan potensi yang sudah ada tanpa melakukan diversifikasi produk wisata bahari seperti potensi gugusan pulau-pulau yang luar biasa, menjadi bagian yang tak terpisahkan yang ada di wilayah Sulawesi Selatan.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat dikemukakan bahwa pemerintah kurang intensif melakukan promosi wisata bahari sehingga menyebabkan merosotnya kunjungan wisatawan asing ke Sulawesi Selatan beberapa tahun terakhir. Di sadari bahwa upaya kegiatan mempromosikan tempat kunjungan wisata bahari tidak semudah dengan kegiatan serupa yang dilakukan untuk produk-produk perusahaan. Di samping karakternya yang berbeda, tempat wisata perlu dijual dengan memanfaatkan jasa kegiatan public relations di pasar internasional.

Namun, sebagai langkah awal promosi bisa ditempuh dengan pembuatan brosur semenarik mungkin, lengkap dengan peta, membuat website, pembuatan plakat, spanduk-spanduk, iklan lewat radio dan televisi lokal. Kemajuan teknologi juga harus dimanfaatkan seoptimal mungkin, wisata bahari ini diharapkan memiliki website dimana dengan adanya website tersebut penjangkaran wisata bahari dan penggemar bahari dapat berjalan secara optimal, jikalau ada agenda-agenda rutin mereka langsung dapat diberitahu untuk menghadiri acara-acara yang diselenggarakan atau dapat pula berpartisipasi didalamnya.

Promosi wisata bahari juga bisa memanfaatkan para sukarelawan atau para pegawai yang telah dibekali kepribadian, etitudo dan pengetahuan tentang produk wisata bahari. Salah satu tugas mereka adalah memberikan pelayanan yang maksimal kepada wisatawan sehingga akan meninggalkan kesan baik di mata mereka. Mereka juga harus pandai meyakinkan dan mengesankan pengunjung agar mereka senang dan bangga telah berkunjung ketempat kita, sehingga diharapkan mereka akan datang lagi dan menceritakan pengalamannya atau mempengaruhi temannya agar berkunjung ke Sulawesi Selatan.

Promosi tempat tujuan wisata bahari sangat diperlukan oleh daerah-daerah yang memiliki banyak potensi bahari. Tentunya upaya kegiatan ini menjadi sangat penting dalam kerangka penyelenggaraan otonomi daerah. Promosi tempat wisata bahari yang dirancang dengan baik akan memberikan tambahan penerimaan asli daerah, dan mendorong proses multiplier perkembangan ekonomi lokalitas di sekitar daerah tujuan wisata.

Promosi wisata bahari merupakan kegiatan dari para pelaku ekonomi di lokalitas perekonomian tertentu yang memiliki potensi wisata bahari yang menarik. Potensi tersebut dapat berupa keindahan alam yang menonjol, kekayaan budaya yang unik, situs tempat yang bersejarah, even pesta budaya dan keagamaan, serta potensi pusat-pusat kegiatan ekonomi, perdagangan dan investasi yang unik tidak dimiliki oleh lokalitas alternatif lainnya.

Tujuan kegiatan promosi wisata bahari harus dirumuskan dengan jelas dalam rencana atau cetak biru pengembangan perekonomian daerah, sehingga akan menjadi barometer untuk pelaksanaan program promosi itu sendiri, sekaligus sebagai rujukan untuk kegiatan-kegiatan yang terkait.

Tujuan promosi wisata bahari dapat dikategorikan ke dalam beberapa tujuan berikut ini: (a) Mempromosikan lokalitas wisata bahari sebagai tujuan wisata yang menarik dan menguntungkan wisatawan, (b) Meningkatkan dan memantapkan citra wisata bahari di pasar domestik dan internasional, (c) Menyebarkan pengetahuan tentang produk-produk wisata bahari yang telah dikembangkan, dan (d) Membangun dan membina komunikasi yang efektif dengan media dan pers internasional.

Tujuan promosi wisata bahari tersebut hendaknya dipilih beberapa saja agar dapat terselenggarakan dengan baik, mengingat keterbatasan anggaran daerah yang dimiliki. Adapun kegiatan promosi wisata bahari yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.1. Kegiatan Promosi Wisata Bahari Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan

Tahun 2009

No.	Kegiatan Promosi	Waktu Pelaksanaan	Lokasi Pelaksanaan
1.	Festival Takabonerate	10-15 Oktober	Makassar - Kepulauan Takabonerate
2.	Festival Pantai Losari	15-16 Agustus	Pantai Losari – Makassar
3.	FAM-Trip	Nopember	Pulau Samalona
4.	Pasar Wisata	April	Amsterdam - Belanda

Sumber: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan, 2010.

Tabel 5.1 menunjukkan kegiatan promosi wisata bahari pemerintah provinsi Sulawesi Selatan tahun 2009. Kegiatan promosi yang dilakukan tersebut masih sangat minim, hal ini disebabkan pemerintah tidak melibatkan masyarakat setempat dan para Tour Operator. Dengan demikian, kegiatan promosi wisata bahari yang dilakukan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan selama dua tahun terakhir, dinilai kurang efektif karena tidak melibatkan masyarakat setempat dan para Tour operator. Sebagaimana dikemukakan oleh SB pimpinan Incito Tour bahwa:

Selama ini kegiatan promosi yang dilakukan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan baik dalam negeri maupun luar negeri, kurang melibatkan masyarakat setempat dan para tour operator yang lebih mengetahui betul budaya dan objek wisatanya.

Selain itu, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan juga harus memperhatikan strategi promosi yang akan dilaksanakan. Di mana strategi promosi itu merupakan siasat atau inisiatif kegiatan stratejik yang akan dilakukan untuk merealisasikan tujuan promosi wisata bahari yang telah ditetapkan. Didalamnya terkandung makna wawasan rencana kegiatan yang akan diselenggarakan dalam jangka menengah, yaitu dalam satu sampai dengan tiga tahun ke depan. Dalam hal ini sebaiknya dihindari penyusunan inisiatif yang pelaksanaannya baru dapat direalisasikan dalam jangka panjang.

Untuk tujuan mempromosikan daerah tujuan wisata bahari maka secara umum terdapat beberapa strategi utama yang dapat dijalankan oleh Pemerintah Kabupaten/Kota. Strategi tersebut antara lain: (1) Pengembangan dan pemantapan kegiatan public relations, (2) Pengembangan dan perluasan produk-produk wisata bahari, (3) Pengembangan pemasaran jasa wisata bahari dan tempat wisata bahari, dan (4) Penetrasi kegiatan public relations internasional.

Program-program yang lebih teknis untuk menjalankan strategi promosi ini dapat dirumuskan dengan melihat pada kompetensi maupun keunggulan yang dimiliki oleh masing-masing daerah, sekaligus kendala dan kelemahan yang dimilikinya. Untuk memenuhi tujuan ini, perlu dilakukan suatu audit menyeluruh pada wilayah wisata yang akan dikembangkan.

4. Pengembangan Sumber Daya Manusia Wisata Bahari

Sektor wisata bahari sebetulnya telah mengalami perkembangan yang sangat pesat dan bahkan menjadi tumpuan harapan dalam pembangunan, khususnya dalam pengumpulan devisa. Kalau dikaji lebih jauh bagaimana perkembangan tersebut dicapai, maka sebetulnya tidak punya alasan untuk optimis bahwa tingkat perkembangan yang telah dicapai ini akan dapat dipertahankan. Mengapa demikian? Basis pengembangan kebijakan wisata bahari mengalami pergeseran. Di masa lalu kebijakan kepariwisataan dilakukan oleh dan dalam kendali ketat dari pemerintah pusat. Sehubungan dengan diimplementasikannya kebijakan desentralisasi melalui UU No. 22 tahun 1999, kewenangan menyelenggarakan kebijakan kepariwisataan berada di tingkat lokal. Sementara itu, kesiapan birokrasi lokal untuk menyelenggarakan kebijakan pariwisata khususnya wisata bahari belum tertata

dan dikembangkan secara optimal. Persoalan paling serius yang menghambat kinerja mesin pemetaan dalam menyelenggarakan kebijakan wisata bahari adalah ketersediaan dan pendayagunaan Sumberdaya Manusia (SDM) pariwisata.

Upaya pengembangan SDM wisata bahari di Sulawesi Selatan pada prinsipnya pemberdayaan terhadap adanya potensi dirasakan sebagai sarana dan prasarana peluang untuk dapat meningkatkan kemampuan para aktor wisata bahari, sehingga manfaat yang diperoleh dapat merupakan salah satu keberhasilan program dan kegiatan yang telah direncanakan melalui Renstra Pengelolaan Wilayah Pesisir Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2006-2025. Menyadari adanya pernyataan YL Sekretaris Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan bahwa:

Penguatan daya saing produk wisata bahari sangat bergantung kepada keberadaan bahari sebagai karunia Tuhan yang harus dilindungi, dipelihara dan dilestarikan lingkungannya. Bahari yang penuh dengan kandungan kekayaan alam yang beraneka ragam merupakan potensi yang harus dimanfaatkan seoptimal mungkin untuk kesejahteraan seluruh masyarakat, dan yang harus ditekankan adalah peluang, tantangan dan harapan untuk masa depan.

Pernyataan tersebut di atas, dalam realisasinya perlu dipandang sebagai suatu gerakan moral, dimana masyarakat menyadari bahwa selama ini telah mengabaikan keberadaan bahari dan secara nyata di lapangan perlu

berjanji dan perlu melaksanakan kegiatan untuk mendayagunakan dan memanfaatkan potensi sumber daya bahari bagi kesejahteraan masyarakat.

Pada masa mendatang, kesadaran masyarakat akan besarnya ketergantungan terhadap bahari akan semakin meningkat, hal ini akan membutuhkan keberadaan sumber daya manusia wisata bahari yang terampil dan profesional di bidang kebaharian. Sebagaimana dikemukakan oleh RM Kepala Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Makassar.

Sumber daya manusia yang terampil dan profesional di bidang wisata bahari sangat dibutuhkan, mengingat sumber daya manusia sebagai kunci dalam melaksanakan program implementasi pengembangan wisata bahari. Olehnya itu, sumber daya manusia yang telah ada dapat dikembangkan melalui pendidikan dan pelatihan tentang kepariwisataan khususnya wisata bahari.

Pembinaan SDM wisata Bahari merupakan kunci untuk mempertahankan eksistensi maupun meningkatkan kinerja dilaksanakan melalui serangkaian Program Pendidikan dan Pelatihan. Implementasi yang berkesinambungan dari program pendidikan dan pelatihan diharapkan dapat memantapkan upaya-upaya membentuk Human Capital yang tangguh, unggul dan bermartabat.

Di tengah tuntutan yang semakin tinggi terhadap perlunya peningkatan kinerja sektor pariwisata khususnya wisata bahari agar dapat memenuhi pencapaian target-target ekonometrik, terasa bahwa pembenahan sumber

daya manusia dan birokrasi wisata bahari belum kuat disuarakan di Sulawesi Selatan. Terdapat kesan yang cukup menonjol bahwa perlahan provinsi Sulawesi Selatan masih bertumpu pada aspek kuantitatif, yakni seberapa besar devisa, kesempatan kerja, kunjungan wisatawan, dan sebagainya, sementara aspek kualitatif yang antara lain dilihat dari perubahan positif mutu sumberdaya manusia wisata bahari cenderung diabaikan. Untuk mengetahui sumberdaya manusia Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat table 5.2 berikut.

Tabel 5.2 Keadaan Pegawai Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase (%)
1.	Magister (S2)	17	9,49
2.	Sarjana (S1)	68	37,99
3.	Sarjana Muda/Diploma	14	7,82
4.	SMA/SMK dan Sederajat	69	38,55
5.	SMP dan Sederajat	3	1,68
6.	SD dan Sederajat	8	4,47
	Jumlah	179	100

Sumber: Kantor Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan. Data telah Diolah 2010.

Tabel 5.2 menunjukkan kualifikasi pendidikan sumberdaya manusia di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan didominasi oleh tingkat pendidikan Sarjana (S1) dan SMA/SMK dan sederajat. Namun, dari 37,99 persen sumberdaya manusia yang memiliki kualifikasi pendidikan tingkat sarjana, tidak ada satupun sumberdaya manusia yang memiliki kualifikasi keahlian di bidang pariwisata.

Hal tersebut sebenarnya bertentangan dengan tujuan logika yang mendasari pembangunan pariwisata itu sendiri, bahwa target-target ekonomi tersebut hanya dapat dicapai jika persoalan sumberdaya manusia lebih dulu ditangani.

Meskipun diakui bahwa akhir-akhir ini perhatian pada perlunya pembenahan sektor sumber daya manusia semakin besar, kelemahan yang elementer paling tidak di tataran implementasi masih banyak ditemukan. Kebijakan pengembangan sumberdaya manusia sektor wisata bahari terlalu berat sebelah ke penanganan industri. Harus diakui bahwa strategi ini memiliki keunggulan karena sasaran yang dipilih adalah menciptakan mute pelayanan yang sesuai dengan standar industri pariwisata Internasional. Namun demikian, pengalaman menunjukkan bahwa pembenahan sumberdaya manusia yang terfokus pada industri tanpa memperhatikan sumberdaya birokrasi tidak dapat

menghasilkan kualitas produk wisata bahari yang sesuai dengan tuntutan pasar.

Sebaliknya, perhatian terhadap penyusunan strategi, persoalan-persoalan manajemen, dan perencanaan kepariwisataan merupakan kebutuhan yang mendesak karena sesungguhnya di sinilah titik tolak perjalanan industri wisata bahari itu. Hal imperatif bagi produk wisata bahari apapun yang ditawarkan ke pasar internasional adalah bahwa produk tersebut dihasilkan oleh suatu analisis dan kebijakan mendalam atas berbagai variabel permintaan, penawaran, dan lingkungan. Persoalan seperti itu, tentu saja tidak dapat dibebankan atau ditangani semata oleh sumberdaya manusia di tingkat industri, melainkan oleh manajer dan perencana pembangunan wisata bahari.

Oleh karena itu, pembicaraan tentang masalah pengembangan sumber daya manusia wisata bahari, apalagi dalam konteks perdagangan bebas, seharusnya juga diarahkan pada pembenahan sumberdaya manusia di tingkat birokrasi. Salah satu titik lemah pembangunan sektor wisata bahari di Sulawesi Selatan, terletak pada kemampuan birokrasi yang jauh dari memadai, baik untuk menyusun perencanaan pengembangan program wisata bahari, regulasi, sampai koordinasi lintas sektoral. Keterbatasan tersebut, jelas tidak akan mampu menghasilkan produk wisata yang berdaya saing tinggi di tingkat nasional apalagi di tingkat Internasional.

Keberhasilan implementasi kebijakan wisata bahari dapat dilihat dari kualitas sumber daya manusia yang tangguh, baik skill-nya, kemampuan dalam inovasi, adaptabilitas dalam menghadapi berbagai perubahan lingkungan eksternal, budaya kerja dan tingkat pendidikan, dan tingkat pemahaman terhadap permasalahan strategis dan konsep yang akan dilaksanakannya. Karena di masa mendatang keunggulan sumber daya manusia dalam berinovasi akan sangat penting setara dengan pentingnya sumber daya alam dan permodalan. Hal ini terkait dengan perkembangan teknologi yang pesat, khususnya teknologi informasi.

5. Pendanaan Wisata Bahari

Pendanaan yang diperuntukkan dalam penguatan daya saing produk wisata bahari bukan dalam bentuk *fresh money* atau dana segar yang dibagi-bagikan. Namun dana itu dijadikan dalam bentuk pelatihan pembekalan bagi masyarakat, penelitian dampak sosial budaya dan penelitian budaya, penelitian masyarakat terhadap wisata bahari, pengelolaan wisata bahari, pendukung pengelolaan wisata bahari sampai pendukung pengelolaan hotel melati.

Selain itu, dana anggaran juga dialokasikan untuk promosi ke luar negeri, mengikuti *travel mart*, *exhibition* dan

fam tour. Sebagaimana RM Kepala Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Makassar, Selasa 16 Juni 2010 mengemukakan bahwa “kami ingin menunjukkan kepada dunia bahwa Sulawesi Selatan memiliki kekayaan alam dan wisata bahari yang bisa dikunjungi selain Bali dan Jawa”.

Menurut M Roem, SH Ketua Komisi B DPRD Sulsel yang membidangi pariwisata bahwa:

Untuk pengembangan obyek wisata bahari Sulawesi Selatan diperlukan dana sekitar Rp1 miliar buat membangun infrastruktur dan penataan kawasan obyek. Pemandangan alam bawah laut berupa terumbu karang yang dipadu dengan hamparan pasir putih di bibir pantai adalah anugerah yang perlu dilestarikan dan dimanfaatkan untuk kesejahteraan rakyat, sehingga diperlukan penataan kawasan yang baik.

Sebenarnya pendanaan program penguatan daya saing produk wisata bahari, Pemerintah Pusat juga menyiapkan anggaran. Sebagaimana dikemukakan oleh PU Kasubid investasi pulau-pulau kecil bahwa:

Ada bantuan dana dari pusat, jadi pemerintah daerah dapat mengajukan proposal anggaran kegiatan sesuai dengan kebutuhannya dan proposal itu diseleksi oleh kami (pemerintah pusat) untuk didanai, hal tersebut dilakukan karena ratusan kabupaten dan kota memasukkan proposal kegiatannya kepada kami (pemerintah pusat).

Perhatian pemerintah pusat dalam pengembangan wisata bahari sangat besar, hanya saja pemerintah daerah harus antusias menyusun proposal kegiatan untuk diberikan bantuan dana dari pemerintah pusat. Akan tetapi, PU lebih menengaskan bahwa pendanaan bersifat fisik diserahkan sepenuhnya kepada pemerintah daerah. Hal inilah, yang

menyebabkan kurangnya pendanaan dari pemerintah pusat untuk pengembangan wisata bahari di Provinsi Sulawesi Selatan, sebagaimana dikemukakan oleh ED Sekjen Gabungan Pengusaha Wisata Bahari Indonesia - DPP Gahawistri bahwa "Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan belum proaktif mencari informasi tentang pendanaan pengembangan wisata bahari". Akan tetapi Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan telah menganggarkan dana sebesar Rp 37,2 Milyar untuk program dan kegiatan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan selama tiga tahun terakhir (2007-2009). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 5.3. Perkembangan Anggaran Belanja Langsung Berdasarkan Program dan Kegiatan Disbudpar Provinsi Sulawesi Selatan Selama 3 Tahun Terakhir (2007-2009)

Tahun	Jumlah Anggaran Belanja Langsung	%	Jumlah Anggaran Program Destinasi Pariwisata	%
2007	11.456.905.000	-	1.517.000.000	-
2008	14.795.000.000	29,14	1.600.000.000	5,47
2009	10.932.375.000	-26,11	1.125.000.000	-29,69

			000	
Total	37.184.280.000	3,03	4.242.000. 000	-24,22
Rata-rata Perkembangan	12.394.760.000	1,51	1.414.000. 000	-12,11

Sumber: Dokumen Pelaksanaan Perubahan Anggaran Satuan Kerja Perangkat Daerah (DPPA-SKPD) Tahun 2007-2009. Data telah Diolah, 2010.

Tabel 5.3 menunjukkan bahwa rata-rata perkembangan anggaran belanja langsung berdasarkan program dan kegiatan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan selama 3 tahun terakhir (2007-2009) mengalami rata-rata penurunan sebesar 12,11 persen. Penurunan yang sangat berarti terjadi pada tahun 2009 yang disebabkan karena alokasi anggaran lebih banyak dialokasikan pada kegiatan *Center Poin of Indonesia (CPI)* yaitu pusat bisnis dan pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan yang terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Hal tersebut seperti dikemukakan oleh SM Kepala Dinas Kebudayaan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan bahwa:

Penurunan anggaran pada tahun 2009, berkaitan dengan program besar pemerintah provinsi menggelar Center Poin of Indonesia, yang dibebankan kepada seluruh SKPD atau dinas-dinas mengalami penurunan anggaran.

Walaupun anggaran pada tahun 2009 menurun dibanding dengan tahun-tahun sebelumnya, akan tetapi jumlah kunjungan wisatawan mancanegara selama 3 tahun terakhir (2007-2009) mengalami rata-rata kenaikan 20,83 persen yaitu dari tahun 2007 sebanyak 24.531 orang, tahun 2008 sebanyak 31.215 orang, dan tahun 2009 sebanyak 35.712 orang, sedangkan kunjungan wisatawan nusantara juga mengalami rata-rata kenaikan 50,59 persen selama tiga tahun terakhir (2007-2009) yaitu pada tahun 2007 sebanyak 1.212.982 orang, tahun 2008 sebanyak 2.032.021 orang, dan tahun 2009 sebanyak 2.715.715 orang.

Tabel 5.4 Perbandingan Jumlah Anggaran Belanja Langsung Berdasarkan Program dan Kegiatan Dengan Program Pengembangan Destinasi Pariwisata Pada Disbudpar Provinsi Sulawesi Selatan Selama 3 Tahun Terakhir (2007-2009)

Tahun	Jumlah Anggaran Belanja Langsung	Jumlah Anggaran Program Destinasi Pariwisata	Persentase (%)
2007	11.456.905.000	1.517.000.000	13,24
2008	14.795.000.000	1.600.000.000	10,81
2009	10.932.375.000	1.125.000.000	10,29
Rata-rata	Perkembangan	-	11,45

(%)		
-----	--	--

Sumber: Dokumen Pelaksanaan Perubahan Anggaran Satuan Kerja Perangkat Daerah (DPPA-SKPD) Tahun 2007-2009. Data telah Diolah, 2010.

Tabel 5.4 menunjukkan bahwa perbandingan jumlah anggaran program destinasi pariwisata dengan jumlah anggaran belanja langsung berdasarkan program dan kegiatan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan sejak tahun 2007 sampai 2009 mengalami penurunan. Hal tersebut, sejalan dengan penurunan jumlah anggaran belanja langsung Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan setiap tahunnya. Padahal jumlah anggaran program destinasi pariwisata di Sulawesi Selatan masih sangat minim. Sebagaimana dikemukakan SM bahwa:

Alokasi anggaran budpar sangat belum memadai, masih jauh sekali untuk mendongkrak pariwisata Sulawesi Selatan, karena selain membutuhkan komitmen pemerintah juga harus kuat dari segi bugeting, jika dibandingkan provinsi lain yang kemampuannya di bawah Provinsi Sulawesi Selatan justru memiliki alokasi anggaran pariwisata lebih besar dan cukup memadai seperti Kalimantan Selatan.

Untuk pengembangan pariwisata sangat membutuhkan dana yang cukup memadai khususnya dalam pelaksanaan program dan kegiatannya. Adapun anggaran

belanja langsung berdasarkan program dan kegiatan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2009 dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.5 Rekapitulasi Anggaran Belanja Langsung Berdasarkan Program dan Kegiatan Disbudpar Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2009

No	Uraian	Lokasi Kegiatan	Sumber Dana	Jumlah (Rp000)
1.	Program Pengembangan Pemasaran Pariwisata	Dalam Negeri (Makassar) dan Luar Negeri	Dana Alokasi Umum dan Pajak Daerah	1.900.000
2.	Program Pengembangan Destinasi Pariwisata	Makassar, Bulukumba, Sidrap	Dana Alokasi Umum dan Pajak Daerah	1.125.000
3.	Program Pengembangan Kemitraan Pariwisata	Makassar	Dana Alokasi Umum dan Pajak Daerah	1.090.000

No	Uraian	Lokasi Kegiatan	Sumber Dana	Jumlah (Rp000)
4.	Program Pengelolaan Kekayaan Budaya	Sulsel, Bandung, Ambon, Tana Toraja, Negara ASEAN	Dana Alokasi Umum dan Pajak Daerah	3.157.375
5.	Program Pengelolaan Keragaman Budaya	Makassar, Barru, Jakarta, Selayar, dan Yogyakarta	Pajak Daerah	1.410.000
6.	Program Pelayanan Administrasi Perkantoran	Makassar	Dana Alokasi Umum dan Pajak Daerah	400.000
7.	Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur	Makassar	Dana Alokasi Umum dan Pajak Daerah	750.000

No	Uraian	Lokasi Kegiatan	Sumber Dana	Jumlah (Rp000)
8.	Program Peningkatan Disiplin Aparatur dan Pembinaan Personalia	Makassar	Pajak Daerah	400.000
9.	Program Peningkatan Pengembangan Sistem Pelaporan Capaian Kinerja dan Keuangan	Makassar	Pajak Daerah	700.000
	Total			10.932.375

Tabel 5.5 tersebut menunjukkan program dan kegiatan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2009 yang terdiri atas: (1) Program pengembangan pemasaran pariwisata meliputi pelaksanaan promosi pariwisata di Dalam dan Luar Negeri, analisis pasar untuk promosi dan pemasaran obyek pariwisata di Kota

Makassar, pengembangan dan optimalisasi bahan promosi di Kota Makassar, dan pengembangan jaringan pasar kebudayaan dan pariwisata di Makassar; (2) Program pengembangan destinasi pariwisata meliputi; (a) peningkatan pembangunan sarana dan prasarana kepariwisataan di Kota Makassar dan Kabupaten Bulukumba, (b) pengembangan objek pariwisata unggulan di Kota Makassar, (c) pengembangan jenis dan paket wisata unggulan di Kota Makassar, dan (d) peningkatan aktivitas usaha MICE di Kota Makassar; (3) Program pengembangan kemitraan pariwisata meliputi; (a) peningkatan peran serta masyarakat dalam pengembangan kemitraan pariwisata di Kota Makassar, (b) fasilitasi forum komunikasi antar pelaku industri pariwisata di Kota Makassar, (c) pengembangan SDM dan profesionalisme bidang pariwisata di Kota Makassar, dan (d) pelaksanaan koordinasi pembinaan kemitraan even pariwisata di Kota Makassar; (4) Program pengelolaan kekayaan budaya meliputi; (a) pengelolaan museum dan monumen di Sulawesi Selatan, (b) pengelolaan, pengembangan, dan pelestarian peninggalan sejarah purbakala di Kota Makassar, (c) pengelolaan, pengembangan, kajian sejarah, dan nilai tradisional di Sulawesi Selatan, (d) pengelolaan kekayaan budaya lokal di Sulawesi Selatan dan Seluruh Indonesia, (e) peningkatan kelembagaan museum di Kota Makassar, (f) sosialisasi dan pengelolaan kekayaan koleksi museum di Kota Makassar,

Bandung, dan Ambon, (g) pelestarian dan konservasi koleksi museum di Kota Makassar, dan (h) pengembangan kemitraan dan pemberdayaan museum di Tana Toraja dan Negara ASEAN, (5) Program pengelolaan keragaman budaya meliputi; (a) pembinaan kesenian tradisional di Kota Makassar, (b) pengembangan kesenian kontemporer Sulawesi Selatan di Kota Makassar, Kabupaten Barru, dan Jakarta, (c) optimalisasi pengembangan sarana kesenian di Sulawesi Selatan, (d) peningkatan kelembagaan taman budaya di Kota Makassar, (e) pendukung pengembangan kesenian seni tari dan musik kreatif di Kota Makassar, (f) pendukung pengembangan seni rupa dan teater di Kota Makassar, (g) dan fasilitasi penyelenggaraan festival budaya daerah di Kabupaten Selayar; (6) program pelayanan administrasi perkantoran yaitu pelayanan administrasi perkantoran di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan; (7) program peningkatan sarana dan prasarana aparatur asset di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan; (8) program peningkatan disiplin aparatur dan pembinaan personalia di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan; dan (9) program peningkatan pengembangan sistem pelaporan capaian kinerja dari keuangan meliputi; (a) peningkatan pengembangan sistem pelaporan capaian kinerja dan keuangan di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan dan (b) peningkatan optimalisasi database

dan penataan mekanisme perencanaan program di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan.

6. Pengembangan Sumberdaya Alam

Kekayaan dan pesona bahari yang luar biasa sebenarnya menjadi modal utama pengembangan wisata bahari. Pengembangan wisata bahari juga memiliki keunikan tersendiri. Jika kegiatan wisata lain membutuhkan modal besar untuk pembangunan obyek wisata, maka dalam wisata bahari daya tarik utama justru pesona alam yang asli. Sebagaimana dikemukakan oleh YL Sekretaris Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan bahwa "Investor tidak perlu susah payah mengeluarkan modal besar untuk membangun obyek wisata. Daya tarik wisatanya sudah tersedia berupa pesona alam".

Kalaupun membangun fasilitas, berupa *cottages* atau tempat peristirahatan, tidak perlu modal besar karena biasanya wisatawan menyukai tempat peristirahatan yang alami, bukan berupa hotel mewah. Namun, tarifnya setara dengan tarif hotel bintang lima dan tak pernah sepi peminat.

Potensi alam di Sulawesi Selatan tidaklah sedikit, setidaknya ada 7 lokasi selam yang sangat menawan yaitu Pulau Kapoposan, Kepulauan Spermonde, Kepulauan Tana Keke Takalar, Kepulauan Takabonerate, Bone Tappalang, Kepulauan Sembilan di kabupaten Sinjai, dan Pulau

Kambing di Kabupaten Bulukumba. Karena keterbatasan infrastruktur, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan telah memasarkan 4 lokasi, di antaranya kapoposan, kepulauan spermonde, kepulauan takabonerate, dan bone tappalang.

Ke empat lokasi tersebut harus betul-betul dijaga, termasuk dari kerusakan akibat pengeboman ikan,” kata JJ Anggota DPRD Provinsi Sulawesi Selatan dan Ketua Gabungan Pengusaha Wisata Bahari (Gahawisri) Sulawesi Selatan.

Selain menjaga, hal yang sangat penting untuk mengembangkan wisata bahari di 4 lokasi itu adalah menyediakan infrastruktur yang memadai. JJ mengemukakan lebih lanjut bahwa ”meskipun alamnya indah, jika tidak ada dermaga yang memadai atau infrastrukturnya terbatas, tidak ada wisatawan yang ke sana.

Hal lain yang tak boleh dilupakan adalah menjaga lingkungan obyek wisata tersebut agar tidak rusak, serta memperhatikan keamanan dan kenyamanan wisatawan seperti menyediakan rambu-rambu pantai pada tempat penyelaman (lampu pantai dan bui-bui) dan menyiapkan alat pengamanan wisatawan di perahu untuk mengangkat wisatawan seperti alat pelampung. ”Konservasi adalah faktor mutlak dalam pengembangan wisata bahari,” kata JJ Ketua Gabungan Pengusaha Wisata Bahari (Gahawisri) Sulawesi Selatan.

Jumlah kunjungan wisatawan mancanegara (wisman) untuk wisata bahari hingga saat ini masih minim. Berdasarkan catatan Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, jumlah wisman bahari sekitar 38,8 persen dari sekitar 6,7 juta wisatawan yang diklaim datang ke Indonesia pada tahun 2009, sedangkan khusus wisatawan bahari yang berkunjung ke Sulawesi Selatan yaitu 2,7 juta.

7. Menjaga Kestinambungan Program Penguatan Daya Saing Produk Wisata Bahari

Menjaga kesinambungan program penguatan daya saing produk wisata bahari harus dimulai dari penyediaan sarana dan prasarana yang memadai. Akses jalan yang baik, alat transportasi yang nyaman, sarana komunikasi yang mudah, jasa kuliner yang sehat dan bersih, sarana hiburan yang menyenangkan, penginapan yang aman dan nyaman, fasilitas wisata bahari yang lengkap, sehingga para pengunjung benar-benar dimanjakan dengan kenyamanan untuk melepas kepenatan dan refresh dengan suasana pantai dan lautnya. Dengan keadaan ini, pengunjung tidak akan memperlmasalahkan berapapun biaya yang dikeluarkan untuk menikmati masa liburan dan wisata yang menyenangkan. Kesemua daya tarik wisata bahari di Sulawesi Selatan sudah didukung dengan kebijakan wisata bahari melalui Renstra Pengelolaan Pesisir dan Laut Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 17 Tahun 2006, namun

tataran implementasi belum kelihatan, terbukti bahwa program wisata bahari di Provinsi Sulawesi Selatan belum kompleks. Seperti halnya di Kota Makassar yang memiliki 12 pulau yaitu Pulau Samalona, Pulau Kayangan, Pulau Laelae Kecil (Gusung), Pulau Laelae, Pulau Kodingareng Keke, Pulau Langkai, Pulau Barang Lompo, Pulau Barang Caddi, Pulau Lanjukang, Pulau Lumu-lumu, Pulau Bone Tambung, dan Pulau Kodingareng Lompo. Pulau-pulau tersebut, masih belum memiliki sarana dan prasarana memadai. Sebagaimana dikemukakan oleh IAS Walikota Makassar bahwa:

Wisata bahari sebagai salah satu potensi wisata yang mampu memenuhi keinginan wisatawan untuk berkunjung ke Makassar dan komitmen pemerintah kota Makassar mencoba melakukan penataan-penataan untuk memperbaiki infrastruktur-infrastruktur yang ada walaupun sebelas pulau yang ada itu bukanlah merupakan kawasan obyek yang menjadi tujuan wisata utama, melainkan hanya lima obyek wisata (Pulau Samalona, Pulau Kayangan, Pulau Laelae Kecil (Gusung), Pulau Kodingareng Keke, dan Pulau Langkai) yang menjadi fokus pengembangan wisata bahari. Dan sekarang sedang dilakukan perbaikan infrastruktur seperti perbaikan penyeberangan dan sarana prasarana yang ada di Pulau tersebut.

Namun menyangkut kebijakan wisata bahari di tingkat Kabupaten dan Kota yaitu Kota Makassar, Kabupaten Takalar, dan Kabupaten Pangkep sama sekali

belum mempunyai kebijakan-kebijakan menyangkut wisata bahari tersebut. Hal ini dikemukakan oleh IAS, RM, SAI, dan AH bahwa belum ada kebijakan wisata bahari secara tertulis di Kota Makassar, Kabupaten Pangkep, dan Kabupaten Takalar. Akan tetapi, dalam pengembangan pengelolaan wisata bahari masih berpedoman pada kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan yaitu Peraturan Gubernur Nomor 17 Tahun 2006 tentang Renstra tahun 2006 – 2025 dan Perda Nomor 06 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Laut Provinsi Sulawesi Selatan.

Selanjutnya, penguatan daya saing produk wisata bahari yang berkesinambungan memerlukan komitmen pendanaan jangka panjang. Pemerintah tidak ingin, dan tidak perlu diharapkan sebagai lembaga yang paling bertanggung jawab dalam keberlanjutan penguatan daya saing produk wisata bahari dalam jangka panjang.

Industri wisata bahari bisa menghasilkan dana-dana yang dibutuhkan untuk penguatan daya saing produk wisata bahari, tentunya melalui penetapan tarif keanggotaan dalam asosiasi biro perjalan atau retribusi perjalanan. Beberapa organisasi, seperti Gabungan Pengusaha Wisata Bahari (Gahawisri) Sulawesi Selatan, Persatuan Olah Raga Selam Seluruh Indonesia (POSSI), Dive Guide (pemandu selam), Association of Indonesia Travel Agency (ASITA) Sulawesi Selatan, dan lain-lain.

Gabungan Pengusaha Wisata Bahari (Gahawisri). Anggota Asosiasi ini telah memberikan kontribusi dalam menjaga kesinambungan program penguatan daya saing produk wisata bahari melalui pembayaran retribusi. Meskipun retribusi tersebut tidak mengikat secara hukum, namun operator-operator memberi kontribusi secara bebas, ketika mereka bisa memutuskan riset apa yang didanai.

Takalar Fishing Club (TFC) adalah sebuah Organisasi Sosial Kemasyarakatan yang mempunyai tujuan dan fungsi secara professional dan bersifat independen serta melaksanakan tugas sebagai wadah bagi masyarakat pencinta olahraga mancing di Kabupaten Takalar serta berperan serta dalam pemantauan, penelitian, pengkajian dan analisis secara obyektif dan transparan terhadap lingkungan khususnya yang berkaitan langsung dengan kegiatan utama organisasi ini yakni laut, sungai dan danau disamping itu juga memperhatikan kondisi sosial, ekonomi, hukum dan budaya yang ditujukan untuk pemenuhan rasa keadilan demi peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Selanjutnya, pemandu selam (*dive guide*) juga telah membayar retribusi berdasarkan jumlah tamunya. Selain itu, Persatuan Olah Raga Selam Seluruh Indonesia (POSSI) juga harus bertanggung jawab dalam menjaga kesinambungan program penguatan daya saing produk wisata, dimana organisasi ini telah menerima berbagai manfaat dan keuntungan dalam penguatan daya saing produk wisata bahari melalui kegiatan-kegiatan yang

dilakukan, salah satunya adalah pemberian lisensi bagi dive guide dan pelatihan bagi calon dive guide sebagai salah satu syarat yang harus diikutinya.

Association of Indonesia Travel Agency (ASITA) Provinsi Sulawesi Selatan adalah merupakan asosiasi usaha perjalanan wisata yang keanggotaannya meliputi biro perjalanan wisata, agen perjalanan, yang berperan mengurus dokumen perjalanan, membuat dan menjual paket wisata, melakukan promosi produk wisata termasuk wisata bahari baik yang berbentuk paket wisata maupun produk wisata secara parsial seperti menjual kamar hotel, tiket pesawat, dan lain-lain di Sulawesi Selatan. Kontribusi Asosiasi ini sangat besar khususnya dalam membayar retribusi hanya saja pemerintah tidak memperhatikan yang menjadi hak mereka. Sebagaimana dikemukakan oleh IR Ketua ASITA Sulawesi Selatan bahwa:

Salah satu kontribusi kami melalui pembayaran retribusi. Hanya saja kami sering keberatan dari segi hak dan kewajiban, di satu sisi kami telah membayar retribusi sementara pemerintah tidak melakukan penertiban travel ilegal, seperti banyak travel dari luar Makassar beroperasi yang tidak mendapatkan pengawasan dari pemerintah kota.

Dari uraian diatas, dirasa retribusi yang dibayarkan oleh pelaku-pelaku wisata belum cukup melihat kebutuhan dana penguatan daya saing produk wisata bahari yang sangat besar. Oleh karena itu, diharapkan para asosiasi yang terkait dengan wisata bahari dapat menjaga

keberlanjutan program ini dengan mendanai riset yang memberi mereka informasi yang bisa digunakannya dalam mendidik para wisatawan dan masyarakat serta diri mereka sendiri.

Pendidikan dan pemantauan sebaiknya jangan dilihat sebagai barang mewah tetapi sebagai bagian yang perlu dari manajemen wisata bahari yang berkesinambungan. Aktivitas-aktivitas demikian sebaiknya dianggap bagian dari biaya tetap (*overhead*) operasi yang terlibat dalam pengoperasian perjalanan wisata bahari, yang serupa dengan bahan bakar perahu boat dan asuransi. Kalau pendanaan untuk riset, pendidikan dan pemantauan tidak dimasukkan kedalam biaya operasi industri wisata bahari, maka tidaklah mungkin bahwa wisata bahari bisa menjadi berkesinambungan sejati.

Program wisata bahari melalui penguatan daya saing produk wisata bahari dianggap cukup bagus, hanya saja kelangsungan program tersebut tidak jalan. Sebagaimana dikemukakan oleh JJ Ketua Gabungan Pengusaha Usaha Wisa Bahari (Gahawisri) Sulawesi Selatan bahwa:

Memang pernah ada diskusi-diskusi dinas pariwisata sulawesi selatan dengan dinas pariwisata kabupaten kota yang memiliki pesisir tetapi sekali lagi programnya mungkin bagus tetapi keberlangsungannya tidak jalan. Keberlangsungannya ini banyak hal yang mempengaruhi, salah satunya adalah anggaran, juga pemerintah kabupaten kota kesulitan untuk mengidentifikasi mana saja objek-objek

yang layak dikategorikan destinasi atau objek wisata. Mencermati hal ini memang khusus wisata bahari itu sangat spesifik, mengacu pada segmen market. Marketnya ini macam-macam juga variabelnya, ada daya belinya rendah, menengah dan tinggi serta ada juga kategori domestik dan mancanegara. Kalau domestik, apa yang ada di Sulawesi Selatan secara umum sudah masuk tetapi untuk mancanegara itu perlu banyak pembenahan.

Mencermati pendapat JJ tersebut, dalam menjaga kesinambungan program penguatan daya saing produk wisata bahari selain membutuhkan dana, juga dibutuhkan peranan pemerintah dalam mengidentifikasi daya tarik wisata. Selain itu, perlu melakukan analisis segmen pasar dan pembenahan produk wisata bahari.

Pendapat yang lain mengenai kelangsungan program penguatan daya saing produk wisata adalah pendapat AR Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Takalar yaitu:

Untuk menjaga kelestarian produk wisata bahari, perlu melakukan penyadaran kepada masyarakat tentang tujuan pengembangan wisata bahari sehingga mereka tidak melakukan eksploitasi terumbu karang dan penangkapan ikan berlebihan.

Pendapat AR lebih menekankan pada peningkatan kesadaran masyarakat dalam menjaga kelangsungan program penguatan daya saing produk wisata. Untuk meningkat kesadaran masyarakat perlu dilibatkan dalam

membuat program rangkaian upaya penanaman kembali terumbu karang di wilayah yang telah rusak khususnya di Pulau Koding Areng Keke yang mencapai kerusakan



terumbu karang sebesar 97 persen. Keterlibatan masyarakat, tidak hanya menanam tetapi juga perlu diikuti dengan upaya perawatan terumbu karang yang telah ditanam. Sebagaimana tampak pada gambar 1.

Dalam upaya penguatan daya saing produk wisata bahari, penanaman terumbu karang tidak mesti hanya dilakukan pelaku wisata bahari, akan tetap dalam jangka panjang, pemerintah juga perlu ambil bagian melakukan program pelestarian terumbu karang yang ada di Sulawesi Selatan. Pemerintah perlu membuat zone-zone kawasan terumbu karang yang mesti mengalami rehabilitasi.

8. Penataan Struktur Birokrasi Pariwisata dalam Program Penguatan Daya Saing Produk Wisata Bahari

Kemampuan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata (birokrasi pariwisata) dalam menjalankan peran strategisnya dalam perencanaan, implementasi dan manajemen pembangunan wisata bahari masih terbatas. Hal ini disebabkan tidak saja oleh tugas dan fungsi (Tupoksi) birokrasi pariwisata yang masih tumpang tindih dengan birokrasi terkait lainnya, seperti Dinas Kelautan, Perikanan, Pertanian, dan Perkebunan (DKP3) Kota Makassar. Selain itu, birokrasi pariwisata pun di Sulawesi Selatan belum focus pada satu bidang melainkan lebih dari satu bidang seperti social dan kebudayaan. Hal tersebut, secara realitas ditemukan di Kabupaten Takalar yang menggabungkan lebih dari satu bidang. Secara jelas dapat dilihat birokrasi pariwisata di Kabupaten Takalar dikenal dengan nama “Dinas Sosial, Kebudayaan, dan Pariwisata Kabupaten Takalar”. Menurut SAI Kepala Dinas Sosial, Kebudayaan, dan Pariwisata Kabupaten Takalar bahwa:

Melihat kelembagaan di daerah lain, dinas yang mengurus bidang sosial dengan kebudayaan dan pariwisata terpisah. Hanya saja di kabupaten ini (Takalar), ketiga bidang tersebut digabung menjadi satu dinas. Hal tersebut, disebabkan karena keterbatasan sarana dan prasarananya. ... harapan kedepannya ketiga bidang tersebut dipisah

menjadi dinas masing-masing atau setidaknya bidang social dipisah dengan bidang kebudayaan dan pariwisata.

Pendapat tersebut, belasan karena bidang social lebih banyak mengurus permasalahan-permasalahan social seperti kemiskinan, bantuan-bantuan kemasyarakatan, panti jompo dan panti social lainnya. Sebaliknya, bidang pariwisata lebih mengarah kepada perencanaan kepariwisataan, pengelolaan daya tarik wisata, pengawasan usaha pariwisata (hotel, biro perjalanan, restoran, bar, café, dan lain-lain).

Sedangkan, internal birokrasi pariwisata juga mengalami ketimpangan terutama sistem rekrutmen dan promosi di lingkungan birokrasi pariwisata yang terlalu didasarkan pada persyaratan umum dan lebih menekankan aspek administratif-formal. Artinya aspek standar kompetensi yang imperatif bagi birokrasi kepariwisataan untuk dapat menjalankan peran dan fungsi sebagai pengambil keputusan di bidang terkait dan dengan demikian menjadi kunci keberhasilan pembangunan pariwisata daerah, sampai sekarang belum menjadi kriteria pemilihan pegawai dan staf di lingkungan birokrasi pariwisata baik provinsi maupun kabupaten/kota.

Hal tersebut, tentunya tidak dapat memberikan pelayanan yang optimal sehingga berdampak kepada kualitas pelayanan yang diberikan kepada masyarakat. Sebagaimana dirasakan oleh AS Ketua Perhimpunan Hotel dan Restaurant Indonesia (PHRI) Sulawesi Selatan

mengatakan “pihaknya merasa kecewa dengan birokrasi pariwisata yang ada saat ini.” Pihaknya kecewa karena kondisi birokrasi pariwisata saat ini belum bisa menghargai pariwisata sebagai sektor yang bisa menjadi unggulan dibandingkan sektor-sektor lain. Birokrasi yang ada saat ini dinilai oleh AS hanya memandang pariwisata sebagai bagian yang sama dengan bidang atau sektor-sektor lain. Lebih lanjut, AS mengemukakan bahwa:

Salah satu hal yang mencerminkan bahwa birokrasi pariwisata tidak akan bisa profesional menangani pariwisata adalah pergantian birokrat pariwisata yang terlalu cepat sehingga hal ini menyebabkan perkembangan pariwisata menjadi mundur lagi karena birokrat pengganti tersebut harus mulai belajar dari awal.

Kondisi ini, bagi AS telah menjadi kendala di bidang pariwisata. Menyoroti birokrat pariwisata yang dipandang tidak sesuai dengan kapasitasnya bahkan dipandang tidak dikenal oleh para pelaku pariwisata. Seharusnya pemerintah mulai menyadari keberadaan pariwisata sebagai sektor yang potensial dan menindaklanjuti dengan pembentukan birokrasi pariwisata yang profesional dan lebih spesifik dalam kinerjanya.

Hal tersebut harus dilakukan dengan cepat, tentunya sejalan dengan perkembangan dunia pariwisata baik nasional maupun internasional. Sebagaimana dikemukakan oleh AS bahwa "Percuma saja pemerintah menganggap pariwisata sebagai sektor unggulan namun ternyata kondisi

birokrasi yang diciptakan tidak bisa menunjang pariwisata dengan baik.

Aksentuasi pada standar kompetensi dalam rangka rekrutmen dan promosi aparatur birokrasi pariwisata sebenarnya mempunyai pijakan yang kuat baik secara teoritik maupun di tingkat praktis. Efektifitas birokrasi pariwisata yang antara lain dapat dilihat dari sejauhmana aparat birokrasi tersebut mampu menjalankan tugas yang dibebankan oleh lembaga, sesungguhnya dapat dicapai apabila sumberdaya manusia memiliki kompetensi di bidangnya. Sebagaimana dikemukakan oleh SAI Kepala Dinas Sosial, Kebudayaan, dan Pariwisata Kabupaten Takalar bahwa:

Saya sudah menyarankan kepada Bupati bahwa untuk mengangkat calon pegawai negeri sipil di Dinas Sosial, Kebudayaan, dan Pariwisata harus yang memiliki skill di bidang kepariwisataan, karena bagaimanapun juga skill mereka merupakan penunjang pelaksanaan tugas di bidang kepariwisataan karena di Takalar ini baru satu orang yang memiliki kualifikasi diploma pariwisata. Jadi Sumberdaya manusia belum memadai.

Permasalahan yang dihadapi birokrasi pariwisata di Takalar tersebut, juga dihadapi birokrasi pariwisata di Sulawesi Selatan secara umum terlihat bahwa banyak di antara aparatur birokrasi pariwisata yang tidak mempunyai latar belakang pendidikan, keahlian atau bahkan referensi bidang pariwisata, sehingga pencapaian tujuan birokrasi

sering terkendala. Sirkulasi aparatur dalam pemerintah daerah yang didasarkan pada kriteria eselonisasi jabatan dan dipandang memiliki relevansi yang rendah dengan tingkat kompetensi pada *focus of interest* birokrasi pariwisata, ikut menjadi penghambat bagi tercapainya optimalisasi tujuan lembaga tersebut di satu sisi dan pembangunan pariwisata daerah di sisi lain.

Apabila tidak segera mendapatkan penanganan, maka persoalan di masa depan akan memuncak karena besarnya tuntutan kualitas berskala internasional di satu sisi dengan keterbatasan kemampuan aparatur pemerintah daerah untuk memenuhi tuntutan itu di sisi lain. Artinya, keterbatasan kualitas sumberdaya manusia di birokrasi pariwisata menjadi satu variabel penghambat bagi kemajuan pariwisata daerah, sebab mereka tidak mampu menjalankan peran dalam pengembangan pariwisata yang adaptif dengan permintaan pasar internasional. Persoalan semakin kompleks dengan kecenderungan yang memperlihatkan semakin banyaknya sumberdaya manusia di dalam pasar tenaga kerja yang memiliki kompetensi dalam bidang kepariwisataan, namun kurang memiliki akses untuk ikut membangun birokrasi pariwisata daerah yang efektif.

9. Meningkatkan Efektivitas Kemitraan dan Koordinasi antar Pelaku Wisata Bahari

Dalam implementasi kebijakan penguatan daya saing produk wisata bahari di Sulawesi Selatan, pelaku-pelaku yang terlibat dalam implementasi tersebut telah melakukan program-program implementasi penguatan daya saing produk wisata bahari baik dari kalangan pemerintah, swasta, dan masyarakat. Adapun kegiatan pelaku wisata bahari tersebut adalah sebagai berikut.

Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan

Salah satu actor implementasi kebijakan adalah pemerintah. Dalam hal ini pemerintah provinsi Sulawesi Selatan telah melaksanakan berbagai kegiatan dalam meningkatkan efektivitas kemitraan dan koordinasi antar actor implementasi penguatan daya saing produk wisata bahari.

Kemitraan dan koordinasi antara Pemerintah Kota Makassar dan Pemerintah Kota Denpasar Bali. Menggalang kemitraan dan koordinasi dalam melakukan promosi wisata untuk mendukung program *Visit Makassar Year 2011*. Sebagaimana dikemukakan oleh Kepala Bidang Promosi Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Makassar, Samad Sa'bang Meru bahwa "Kerja sama untuk saling mempromosikan potensi wisata itu sudah ditandatangani, dan kini mulai dijalankan."

Menurut YL, Bali yang merupakan potensi utama sektor pariwisata di Indonesia, merupakan lokasi yang sangat tepat untuk mempromosikan potensi wisata Kota Makassar dan sekitarnya. Salah satu potensi pariwisata itu, lanjutnya, mempromosikan Pulau Samalona dan 10 pulau lainnya yang memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai lokasi wisata bahari.

Manfaat koordinasi kemitraan tersebut melalui promosi dari Pemerintah Kota Denpasar yaitu diharapkan ada investor yang tertarik mengelola pulau-pulau di

Makassar, dan dari pengelolaan tersebut memiliki dampak positif bagi masyarakat setempat. Selain itu, promosi untuk berkunjung ke Tanjung Bunga di Makassar untuk menikmati aneka permainan *indoor* di Trans Studio juga dapat menjadi daya tarik ke kota berjulukan Angin Mamiri ini. Sebaliknya, Pemerintah Kota Makassar juga akan mempromosikan kepada masyarakat setempat dan pihak-pihak yang berkompeten untuk menjadikan Bali sebagai destinasi pariwisata dalam negeri. Apalagi sudah ada penerbangan langsung dari Makassar ke Bali dan sebaliknya, sehingga jarak kedua kota ini akan semakin dekat, dan wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Bali, dapat menjadikan Makassar sebagai destinasi wisata kedua. (YL Sekretaris Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan).

Kemitraan dan koordinasi antara Instansi Pemerintah yang terkait. Kemitraan antara instansi pemerintah sangat perlu kegiatan penguatan daya saing produk wisata bahari. Sebagai contoh kerjasama antara DKP3 dengan Lantamal yang dikutip dari wawancara pada tanggal 1 Juni 2010 dengan MS Kepala Seksi Pengawasan di DKP3 Kota Makassar bahwa:

Adanya kerjasama Dinas Kelautan Perikanan Pertanian dan Perkebunan (DKP3) dan Lantamal dalam mengawasi wilayah sumber daya bahari sebagai contoh pulau Gusung, sekitar 2 atau 3 tahun lalu tidak ada biota laut dan ikan. Karena pengawasan yang dilakukan melalui

kerjasama tersebut sehingga para penangkap ikan tidak melakukan lagi penangkapan ikan di wilayah itu, dan sekarang ini dapat kita saksikan adanya ribuan jenis biota laut yang sangat indah.

Kemitraan dan koordinasi antara instansi pemerintah tersebut, lebih menekankan pada penguatan daya saing produk wisata bahari melalui pengawasan wilayah atau sumber daya bahari.

Adapun kerjasama yang telah dilakukan oleh pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan di bidang pariwisata dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 5.7. Kerjasama Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan di Bidang Pariwisata Tahun 2009

No.	Kerjasama	Jenis Kesepahaman
1.	Pemerintah Provinsi Bali	Promosi Paket Wisata Terpadu
2.	Pemprov. DI Yogyakarta	Pembuatan Cenderamata
3.	Pemprov. Kalimantan Selatan	Promosi Wisata Mudik

Sumber: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan, 2009.

Swasta (Industri Pariwisata dan Pendukung Jasa Wisata)

Salah satu faktor yang turut mendukung keberhasilan implementasi kebijakan penguatan daya saing produk wisata adalah infrastruktur. Permintaan terhadap pelayanan infrastruktur seperti jalan, pelabuhan, bandara udara, telekomunikasi, dan air bersih meningkat dengan pesat seiring dengan pertumbuhan ekonomi.

Untuk memenuhi permintaan jasa infrastruktur yang meningkat dengan cepat tersebut tidak mungkin dipenuhi hanya oleh pemerintah, terutama karena keterbatasan dana. Oleh karena itu, keikutsertaan sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur melalui pola kemitraan sangat membantu usaha menanggapi permintaan jasa infrastruktur tersebut.

Keikutsertaan swasta membutuhkan arahan dan peraturan yang memadai dalam rangka menjaga hakekat pelayanan infrastruktur yang mengutamakan kepentingan publik, dan pada saat yang sama dapat memberikan insentif sektor swasta untuk mendapatkan keuntungan yang memadai.

Namun, pola pemikiran program kemitraan tersebut, memunculkan sikap mendua antara mendapatkan pelayanan yang lebih baik disatu sisi dan disisi lain harus membayar prasarana umum yang seakan-akan menjadi prasarana yang dimiliki perusahaan swasta. Seperti di

bidang air bersih, tenaga listrik, jalan tol dan telekomunikasi memberikan informasi mengenai proses pemilihan, penentuan dan pelaksanaan program kemitraan tersebut.

Selain itu, implementasi kebijakan daya saing produk wisata bahari melalui kemitraan dengan pihak swasta dalam mempromosikan wisata bahari terlihat pada acara tahunan maupun tawaran produk wisata bahari memerlukan kerjasama antara Dinas Pariwisata, event organizer bidang wisata bahari, pemerintah kab/kota, arkeolog, arsitek, konsultan pariwisata, pengusaha rumah makan dan penginapan, biro perjalanan wisata dan pengampu dari berbagai wisata bahari yang ditawarkan serta perwakilan kelompok sadar wisata tingkat kelurahan dan kecamatan. Kemitraan dengan berbagai pihak swasta dilakukan berdasarkan jenis kegiatan. Misalnya saja berbarengan dengan perayaan Ulang Tahun Kota Makassar maka ditempat tersebut disuguhi berbagai kegiatan dalam kaitannya wisata bahari seperti seminar mengenai wisata bahari Sulawesi Selatan dan tawaran produk wisata bahari yaitu jelajah pulau-pulau di sekitar kota Makassar, kabupaten Takalar, dan kabupaten Pangkep, dimana dalam jelajah tersebut disajikan keunikan-keunikan dan kelebihan dari pulau-pulau dari satu tempat ke tempat lainnya (MS Kepala Seksi Pengawasan di DKP3 Kota Makassar).

Mitra juga membantu pemerintah melakukan promosi dan untuk wisatawan mancanegara, mengirim booklet secara langsung via email atau pos ke berbagai

target yang dituju seperti ke negara-negara yang tergabung dalam anggota World Heritage Cities (WHC), UCLG Asia Pasifik, negara-negara tetangga dan bekerjasama dengan Asosiasi Perusahaan Perjalanan Indonesia (Asita) dalam menawarkan produk wisata bahari. Sedang untuk wisatawan lokal, dapat bekerjasama dengan beberapa dinas pariwisata yang ada di setiap daerah.

Dengan demikian, dalam penguatan daya saing produk wisata bahari ini di Sulawesi Selatan membutuhkan langkah-langkah sebagai berikut: (1) Swasta bersama pemerintah propinsi/kabupaten/kota membentuk paket-paket wisata yang murah; (2) Swasta bersama pemerintah melakukan sinergi untuk meningkatkan kualitas destinasi dan aset-aset warisan budaya sebagai objek daya tarik wisata yang kompetitif; (3) Pemerintah propinsi/kabupaten/kota memberikan bantuan teknis bagi swasta dalam pengelolaan kawasan daerah tujuan wisata andalan; (4) Pemerintah provinsi Sulawesi Selatan mengarahkan pengelola kawasan daerah tujuan wisata andalan di setiap kota/kabupaten agar menciptakan paket wisata yang kompetitif. Misalnya swasta yang mengelola tetapi mereka membayar fee kepada pemerintah; (5) Swasta bersama pemerintah membuka hubungan kerja sama dengan lembaga pendanaan (bank maupun nonbank) untuk menciptakan investasi baru dalam rangka pengembangan kualitas daerah tujuan wisata. Pemerintah provinsi Sulawesi Selatan perlu mengarahkan pemerintah

kabupaten/kota agar memberikan fasilitas khusus kepada pelaku swasta yang ingin mengembangkan destinasi. Misalnya memberikan fasilitas pembebasan pungutan khusus selama lima tahun pertama; dan (6) Memberikan perhatian khusus kepada pengembangan kawasan wisata bahari, terutama di kabupaten/kota yang mempunyai potensi objek wisata alam bahari yang sangat besar.

Masyarakat Lokal

Pengembangan wisata bahari berbasis masyarakat telah berlaku pola setiap industri – hotel, restoran, atraksi wisata, jasa wisata — beroperasi dengan kapasitas alami untuk regenerasi dan masa depan produktifitas bahari. Terjadinya pembelajaran dua arah yang memberikan pengalaman tersendiri bagi masyarakat. Menerima bahwa masyarakat memiliki pembagian yang adil dan wajar dari keuntungan wisata bahari. Industri yang dikembangkan untuk sebesar-besarnya kepentingan masyarakat dan komunitas di sekitar wilayah wisata khususnya di Kota Makassar, Kabupaten Pangkep, dan Kabupaten Takalar.

Dengan usaha yang berkelanjutan, kegiatan penguatan daya saing produk wisata bahari di Sulawesi Selatan telah menjadi alat informasi pengetahuan, mendukung kesatuan ekosistem, memberi keuntungan bagi

penduduk, memelihara lingkungan dan menghormati budaya serta tradisi lokal.

Di Sulawesi Selatan pemanfaatan secara optimal sumberdaya bahari dilakukan dalam kerangka keseimbangan dan menyokong pengembangan perekonomian masyarakat. Menyediakan kesan khusus bagi wisata di satu sisi, dan disisi lain meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat lokal. Manfaat tersebut dapat terwujud karena sinergi aktif semua komponen wisata bahari baik itu pemerintah, sektor swasta dan penduduk lokal.

Di Sulawesi Selatan wisata bahari berkelanjutan adalah industri yang diusahakan menekan dampak negatif pada lingkungan dan budaya lokal, dengan membantu meningkatkan pendapatan, pekerjaan, dan konservasi ekosistem setempat. Hal ini, wisata bahari bertanggungjawab terhadap nilai-nilai ekologi dan budaya. Industri wisata bahari umumnya didasarkan atas ketersediaan sumber daya bahari. Sumber daya bahari tersebut dijadikan obyek sekaligus produk bagi industri wisata bahari. Ekosistem bahari akan rusak jika perencanaan, pengembangan, dan pengoperasiannya tidak diatur dengan pantas. Di lain pihak jika dikembangkan secara berkelanjutan, wisata bahari dapat menjadi kekuatan positif bagi konservasi sumber daya bahari.

Berbagai praktek pemanfaatan sumber daya bahari yang dilakukan oleh masyarakat lokal yang hanya memperhatikan keuntungan jangka pendek. Sebagaimana

JJ Ketua Gabungan Pengusaha Wisata Bahari (Gahawisri) Sulawesi Selatan mengemukakan bahwa:

Masih adanya sebagian masyarakat melakukan penangkapan ikan dengan bahan peledak dan beracun, penangkapan yang berlebihan, kegiatan wisata yang merusak, kegiatan pembangunan baik di darat maupun di laut yang tidak memperhatikan kelestarian ekosistem ini, serta terjadinya konflik penggunaan di dalam pemanfaatannya memperlihatkan masih rendahnya kesadaran masyarakat mengenai manfaat ekosistem ini.

Sejalan dengan pendapat Andi Husbawaty (AH) seorang Pejabat Dinas Kelautan Sulawesi Selatan bahwa:

Nelayan-nelayan setempat yang menggunakan bom dan bius saat menangkap ikan adalah penyebab utama rusaknya ekosistem laut Sulawesi Selatan utamanya terumbu karang.

Sedangkan, MS Kepala Seksi Pengawasan di DKP3 Kota Makassar bahwa:

Sejak tahun tahun 2000, pemerintah belum melakukan konservasi dan masyarakat memanfaatkan terus menerus terjadi overfishing sehingga masyarakat nelayan tersebut mencari ikan di luar wilayah daerah seperti Pulau Kalimantan.

Data Pusat Penelitian Terumbu Karang UNHAS Makassar menunjukkan dari sekitar 5000 Km² luas terumbu karang Sulawesi Selatan 70 persennya rusak dan 30 persen sisanya dalam kondisi kritis, khusus kabupaten Pangkep

adalah 97 persen mengalami kerusakan (Berita Antara, tanggal 03 September 2008). Data tersebut, diperkuat dengan hasil wawancara yang dilakukan dengan RM Kepala Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Makassar, Selasa 16 Juni 2010.

Terumbu karang di perairan di Sulawesi Selatan rusak hingga 70 persen. Padahal kalau mau menjual wisata bahari Sulawesi Selatan, kondisi terumbu karang harus bagus. Jika tidak, wisata bahari di Sulawesi Selatan akan dilupakan orang. Padahal fungsi terumbu karang sangat penting untuk kehidupan. ... terumbu karang rusak karena *destructive fishing*, *overfishing*, sedimentasi, polusi, penyakit, pertumbuhan alga, hingga *bleaching*. Khusus *bleaching* pada karang disebabkan pemanasan global.

Hal tersebut juga sejalan pendapat JJ bahwa “saat ini, kerusakan karang di Sulsel mencapai 70 persen. Padahal, itu salah satu yang dicari wisatawan mancanegara”.

Sebagai akibat rendahnya kesadaran masyarakat tersebut, dalam upaya pengelolaan sumber daya bahari, lebih lanjut MS mengemukakan bahwa “... tidak adanya swakarsa masyarakat setempat, misalnya untuk menentukan daerah reservat perikanan yang dilindungi agar menjadi sumber bibit bagi lingkungan sekitarnya.”

Terjadinya konflik kepentingan dalam pemanfaatan sumber daya terumbu karang selain mencerminkan pemikiran yang bersifat sektoral, juga kurangnya kesadaran

dan pengetahuan mengenai manfaat dan fungsi terumbu karang dari para pengambil keputusan.

Kegiatan di darat dan di laut yang tidak memperhatikan kelestarian ekosistem ini mencerminkan juga kekurangtahuan masyarakat akan hubungan kait mengait antar ekosistem. Pengusaha wisata bahari dan wisatawan juga kurang menyadari manfaat dan fungsi terumbu karang. Pembangunan fisik fasilitas wisata bahari serta kegiatan wisatawan seringkali jarang memperhatikan kelestarian terumbu karang yang justru merupakan aset utama kegiatan tersebut.

Masyarakat setempat memegang peran penting di dalam kegiatan konservasi dan pengelolaan kawasan terumbu karang. Mereka hidup dekat dengan kawasan terumbu karang dan mata pencahariannya sebagian besar tergantung pada sumber daya di sekitarnya. Pemanfaatan sumber daya terumbu karang dengan cara yang dapat membahayakan ekosistem terumbu karang akan merugikan masyarakat setempat.

Penegakan hukum secara tegas harus diterapkan terhadap perusak terumbu karang. Dengan memperhatikan hal-hal di atas jelas diperlukan usaha penangkapan kesadaran dan peran serta masyarakat pengguna dan pemanfaat ekosistem terumbu karang. Hal serupa tidak kalah pentingnya dilakukan terhadap para pengambil keputusan.

Potensi pemandangan *underwater* untuk menyelam (*diving*) di Sulawesi Selatan untuk dijadikan andalan wisata bahari sebenarnya sangat bagus. Hanya saja, masih kurang kesadaran masyarakat untuk melindungi terumbu karang dari kehancuran. Pemerintah Sulawesi Selatan juga belum melakukan zoning dan riset memadai.

Hal tersebut, dibuktikan dengan adanya keluhan Komandan Lantamal VI, Brigadir Jenderal TNI Marinir Chaidier Patonnory, yaitu masih adanya nelayan menggunakan bom saat melaut. Selain itu, Chaidier juga mengeluhkan laut-laut di Sulawesi Selatan yang dipenuhi sampah (Harian Fajar, Hari Kamis, 15 Juli 2010 halaman 13). Lebih lanjut, Chaidier mengemukakan bahwa “masih perlu disosialisasikan agar masyarakat memahami pentingnya menjaga laut. Banyak sampah di laut. Dulu mancing di Barombong dapat ikan, sekarang dapat sampah.”

Faktor-faktor Penghambat Wisata Bahari di Sulawesi Selatan

Belum tergalinya potensi wisata bahari di Sulawesi Selatan banyak disebabkan oleh berbagai masalah. Keterbatasan sarana dan prasarana transportasi dan akomodasi, minimnya/tidak maksimalnya pelaksanaan promosi/penyebarluasan informasi *Daya Tarik Wisata Bahari* kepada wisatawan mancanegara maupun nusantara, kecenderungan tidak maksimal kualitas Sumber Daya Manusia di bidang wisata bahari, kurangnya diversifikasi produk dan paket wisata bahari, keamanan menjadi tantangan utama pengembangan pariwisata Sulawesi Selatan.

Keterbatasan prasarana dan sarana wisata bahari, dan transportasi. aksesibilitas adalah unsur daya tarik wisata, karena aksesibilitas yang mudah akan mampu menggerakkan orang dari Negara asal wisatawan kenegara tujuan wisata, bahkan sampai ke lokasi daya tarik wisata bahari, unsur ini nampaknya masih terbatas, tanpa terlihat bahwa hanya ada satu penerbangan langsung dari luar negeri (*international flight*) masuk melalui Bandara udara Sultan Hasanuddin, yang mengakibatkan kurangnya minat wisatawan untuk berkunjung ke Sulawesi Selatan.

Begitupula dengan sarana pariwisata seperti hotel, restoran dan informasi pariwisata masih dirasakan kurang, terbukti di pulau-pulau masih belum tersedia resort yang

memadai bagi wisatawan bahari. Dipulau ataupun pantai dimana tempat wisatawan melakukan aktivitas wisata bahari di Sulawesi Selatan masih terbatas ketersediaan daya listrik, air bersih belum banyak tersedia dermaga dan transportasi laut yang aman dan nyaman.

Minimnya/tidak maksimalnya pelaksanaan promosi/penyebarluasan informasi Daya Tarik Wisata Bahari kepada wisatawan mancanegara maupun nusantara. Kebijakan pengembangan kepariwisataan dengan karakteristik yang unik dan khas tidak akan banyak berarti tanpa dukungan strategi promosi yang luas untuk dapat menarik wisatawan berkunjung ke Sulawesi Selatan. Keberhasilan strategi promosi yang terpilih tidak dapat dipisahkan dari jaminan stabilitas keamanan terkait dengan menurunnya citra kepariwisataan Indonesia di dunia internasional (*Poor Country Image*), tersedianya infrastruktur, transportasi dan akomodasi yang memadai, daya tarik wisata, keunggulan Sumberdaya Manusia (*The Quality of Human Resources*) serta akurasi informasi dan efektifitas pengembangan pemasaran/promosi yang bertanggung jawab (*Responsible Marketing and Promotion*). Kurangnya promosi dilakukan oleh para pelaku wisata bahari yang tentunya berdampak kepada jumlah wisatawan yang datang ke Sulawesi Selatan lebih disebabkan karena biaya promosi disiapkan melalui anggaran pemerintah dan kabupaten/kota sangat terbatas.

Hal tersebut terlihat dari biaya promosi Sulawesi Selatan misalnya pada tahun 2007 sebesar Rp 916 juta, tahun 2008 sebesar Rp 800 juta, dan tahun 2009 sebesar Rp1,3 milyar, paling kecil diantara anggaran promosi yang dilakukan oleh pesaingnya. Seperti Sulawesi Utara - Bunaken, Bali – Tanjung Banua dan Pulau Nusa Penida, Papua Barat – Raja Ampat, Sulawesi Tenggara – Wakatobi, Sulawesi Tengah – Togian, dan lain-lain.

Kecenderungan tidak maksimal kualitas Sumber Daya Manusia di bidang wisata bahari. Dalam konteks kemampuan birokrasi untuk menangani urusan kepariwisataan terbukti belum memadai. Meskipun dalam penelitian ini tidak dikaji secara komprehensif untuk menemukan alasan mengapa hal itu terjadi, secara hipotetik dapat diajukan penyebabnya, yakni faktor rekrutmen di kalangan birokrasi pariwisata. Diakui atau tidak, terbukti bahwa sebagian besar birokrat di lingkungan entitas birokrasi pariwisata di Sulawesi Selatan hampir tidak memiliki latar belakang kualifikasi pendidikan dan keahlian di bidang kepariwisataan. Sebagaimana umumnya di dunia birokrasi Indonesia, rekrutmen dan karir pejabat sangat bergantung pada pangkat dan golongan, plus loyalitas pada atasan yang relevansinya dengan kompetensi amat kabur.

Oleh karena itu, bila benar sistem rekrutmen merupakan salah satu sebab masih terbatasnya kemampuan birokrasi memfasilitasi penyelenggaraan pariwisata daerah, maka menata sistem rekrutmen dan

struktur baru merupakan keniscayaan. Penataan yang dimaksud bukan saja pada struktur organisasinya, melainkan struktur profesi birokrasi. Menetapkan standar kompetensi bagi aparatur birokrasi pariwisata di berbagai level semestinya juga menjadi agenda mendesak bagi peningkatan kapasitas SDM di tingkat birokrasi. Sambil tentu saja menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan dengan modus dan materi yang relevan.

Kurangnya diversifikasi produk dan paket wisata bahari. Persaingan diantara sesama daerah destinasi menjadi semakin tajam dan satu-satunya harapan untuk mendorong angka kunjungan wisatawan terletak pada keberhasilan menciptakan dan menawarkan produk dan jasa wisata bahari. Sejauh ini sangat sedikit disadari dan dilakukan penyesuaian penawaran produk dan jasa wisata sesuai permintaan yang ada. Sampai sekarang produk wisata bahari di Sulawesi Selatan masih lebih didominasi oleh wisata menyelam (diving) dan wisata mengamati taman laut di atas permukaan air (*snorkeling*).

Keamanan. Faktor penghambat lainnya adalah *keamanan*. Citra daerah tujuan wisata menjadi faktor yang menentukan kedatangan wisatawan di suatu daerah. Citra mencerminkan tujuan sekaligus nilai yang menjadi dasar wisatawan untuk mengambil keputusan. Citra dipengaruhi faktor antara lain faktor keamanan. Karena itu Sulawesi Selatan perlu merencanakan kembali strategi pemasaran

yang terkait dengan citra sebagai daerah tujuan wisata agar minat berkunjung semakin meningkat.

Daya saing produk wisata bahari di Sulawesi Selatan dibandingkan dengan daerah lain terutama dengan pesaingnya, hingga kini masih sangat lemah. Sederet factor penghambat yaitu masalah manajemen produk, kurangnya sajian atraksi wisata bahari, kondisi infrastruktur, sumber daya manusia, pengelolaan destinasi wisata bahari, pemasaran dan regulasi wisata bahari. Selain factor penghambat tersebut, yang tak kalah pentingnya adalah masalah keamanan seperti adanya demonstrasi yang dilakukan oleh sekelompok orang tertentu yang membuat kurangnya kunjungan wisata ke Sulawesi Selatan. Sebagaimana dikemukakan oleh AS Ketua PHRI Provinsi Sulawesi Selatan bahwa “Persepsi tentang keamanan Makassar tidak terlalu kondusif untuk kunjungan wisatawan. Persepsi tersebut muncul karena pengaruh konflik di Poso berimbas ke Makassar, maraknya demonstrasi oleh mahasiswa-mahasiswa, seringkali adanya sweeping kelompok-kelompok tertentu.”

Ketimpangan yang terjadi di birokrasi pariwisata. Hasil analisis yang dapat disimpulkan adalah bahwa kemampuan kelembagaan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata baik ditingkat provinsi maupun kabupaten/kota perlu ditingkatkan karena masih terlihat adanya kekurangan-kekurangan yang menjadi faktor-faktor penghambat yang dianalisis, seperti: (a) Pada Struktur organisasi, terlihat

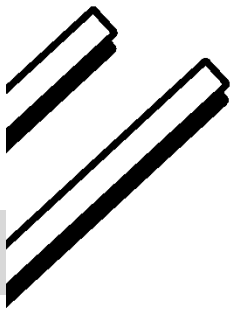
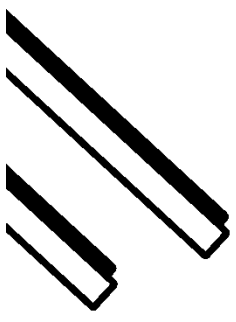
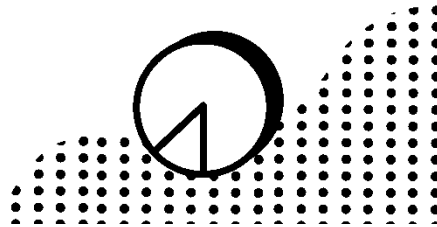
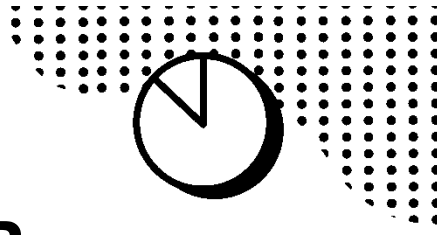
bahwa rumusan visi dan misi dinas tidak jelas, pembagian kerja dan pelimpahan wewenang yang ada juga belum jelas; (b) Sumber daya yang ada belum sesuai dengan tuntutan kecenderungan baru pariwisata internasional, seperti: masih kurangnya kuantitas dan kualitas sumber daya manusia yang ada, belum dikembangkannya sumber daya wisata yang berkualitas, dan terbatasnya dukungan anggaran pemerintah daerah bagi pembiayaan pembangunan pariwisata, serta kurang tersedianya peralatan penunjang organisasi yang dapat mengakses teknologi yang sesuai dengan tuntutan kecenderungan baru pariwisata internasional; dan (c) Dalam hal koordinasi, terlihat bahwa koordinasi internal organisasi belum berjalan sebagaimana mestinya, koordinasi dengan instansi terkait yang terjadi baru pada taraf insidental saja dan belum dilakukan dengan maksimal. Sedangkan koordinasi dengan pelaku pariwisata di luar instansi pemerintah masih kurang intensif.

Di samping factor penghambat tersebut di atas, juga terdapat beberapa factor penghambat lainnya yang turut mempengaruhi penguatan daya saing produk wisata bahari yaitu:

1. Hambatan pengurusan visa untuk kegiatan pelayaran karena perbedaan perizinan lama tinggal untuk kapal dan kru kapal.
2. Tidak tersedianya marine dengan fasilitasnya yang memenuhi syarat dan memenuhi kenikmatan wisatawan.

3. Sistem birokrasi yang berbelit-belit dalam pengurusan perizinan investasi.

DAFTAR PUSTAKA



- _____ 2008. *Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPDA)*
- _____ 2008. *Rencana Pengembangan Kawasan Ekowisata Kepulauan Tanakeke*. Kabupaten Takalar. Laporan Akhir Kantor Pariwisata dan kebudayaan Kabupaten Takalar.
- Abdul Wahab, Solichin 2005. “ *Analisis Kebijaksanaan*” (Edisi kedua) Dari formulasi ke implementasi kebijaksanaan negara. Jakarta : Bumi Aksara.
- Abustam, Idrus, 2006. *Filsafat dan Metodologi Penelitian*, Materi Kuliah Metodologi Penelitian Kualitatif, Jurusan Administrasi Publik Program Pascasarjana Universitas Negeri Makassar (PPS – UNM).
- Agranoff , Robert and McGuire, Michael. 2003, *Collaborative Public Management (New Strategies For Local Government)* Georgetown University Press
- Agustian Ary Ginanjar 2005, *Rahasia Sukses Membangun Kecerdasan Emosional dan Spiritual*, Jakarta ARGA.
- Agustino, Leo. 2006. *Politik dan Kebijakan Publik*. Bandung: API Bandung – Puslit KP2W LEMLIT UNPAD.
- Anderson, James E., 1979. *Public Policy Making*. Dalam Peterson, S.A.,2003. *Public Policy*. Dalam *Encyclopedia of Public Administration and Public Policy*. Diedit oleh Jack Rabin. New York, N. Y.: Marcel Dekker.
- Bajuri, H Abubakar dan Teguh Yuwono, 2003 “ kebijakan Publik Konsep dan Strategi” Semarang. Universitas Dipanegoro.
Bandung. Alfabeta
- Beirman, David. 2003. *Restoring Tourism Destinations in CRISIS (A strategic marketing approach*. CABI Washington DC.
- Brannen, Julia, 1993, *Mixing Methods: Qualitative and Quantitative Reasearch*, London: Avebury Ashgate Publishing Limited,.
- Buhalis,Dimitrois dan Costa Carlos (2006), *Tourism Management Dynamics, Trend Management and Tools*. Elsevier Butterworth Heinemann British London

- Butler, Pearce, 1999. *Contemporary Issues in Tourism Development*. Routledge, London.
- Campbell, Tom, 1994. *Tujuh Teori Sosial (sketsa, penilaian, perbandingan)*, Kanisius Yogyakarta.
- Chang, T.C dkk, 2001, *Interconnected Worlds Tourism in Southeast Asia*. Ashworth & Tunbridge United Kingdom.
- Damanik Janianton dan Weber Helmut F, 2006. *Perencanaan Ekowisata dari Teori ke Aplikasi*. Andy Offset, Yogyakarta.
- Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, *Rencana Pengembangan Kawasan Ekowisata Kepulauan Tanakeke*, Kabupaten Takalar, Tahun 2008
- Dinas Kebudayaan dan Pariwisata. *Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah RIPPDA*, Kabupaten Selayar Tahun 2008
- DPR RI 2009, Undang-Undang Kepariwisataan RI No 10 tahun 2009
- DPR RI, 2004. *Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah*, Cet. Pertama, Jakarta: Sinar Grafika.
- DPR RI, Undang Undang RI NO 17 Tahun 2007, tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2005 – 2025. Fokusmedia- Bandung
- Dye, ThomasR. 1982. *Understanding Public Policy – Seventh edition*. Englewood Cliffs, Prantice Hall, Inc
- Easton, David, 1980. *The Political System*, dalam Agustino, Leo. 2006. *Politik dan Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI Bandung – Puslit KP2W Lemlit Unpad.
- Echols & Shadily, 2005, Kamus Inggris Indonesia,-edisi XXVI . Penerbit Gramedia Jakarta
- Fandeli, Chafid dan Mukhlison, 2000 *Pengusahaan Ekowisata* Pustaka Pelajar Offset UGM Fak. Kehutanan Yogyakarta.
- Fandeli, Chafid. Januari 2002. *Perencanaan Kepariwisataan Alam*.
- Garrod Brian and Wilson, C Julie, 2005 *Aspect of Tourism : Marine Ekotourism* (Issues and experiences). Great Britain Cromwell Press London

- Goodman, Douglas dan Ritzer George 2005. *Teori Sosiologi Modern*, Prenada Media Jakarta.
- Gunn Clare A. 1994, *Tourism Planning Basics Concept and Cases*. Washington, Publishing by Taylor and Francis.
- Hakim, Lukman. 2004. *Dasar-Dasar Ekowisata* Malang. Bayumedia
- Honey, Martha, 1999. *Ecotourism and Sustainable Development (Who own paradise)*. Island Press Washington DC- USA
- Irawan, Prasetya, 2005, *Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Jakarta: STIA-LAN Press..
- Islamy, Irfan M., 2007. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara*, Cet. Ke Enambelas, Jakarta: PT. Bumi Aksara.
Jakarta. Direktorat Jendral Pariwisata.
Departemen Pariwisata Seni dan Budaya RI
Jogyakarta. Pustaka pelajar
Jogyakarta. Fakultas Kehutanan Universitas Gajah Mada
Kabupaten Selayar . Laporan Akhir
Dinas Kebudayaan dan pariwisata Kabupaten Selayar.
- Keban Yeremias, T. 2004. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori, dan Isu*, Yogyakarta, Gava Media.
- Kencana Syafiie, Inu. 2007. Ilmu Pemerintahan. Bandung. Mandar Maju
- Mahawira Komang, 2005. *Penegakan Hukum pada Usaha Pariwisata*, Desertasi Program Pascasarjana UNHAS
- Maleong, J. Ilexy, 2007. *Metodologi penelitian Kualitatif (edisi revisi)*. Remaja Posdakarya, Bandung
- Mappi Sammeng, Andi. 2000. *Cakrawala Pariwisata*.
- Mathew, Harry. 1978. international Tourism. Schenkman Publishing Company, Inc.
- McIntosh, Goeldener, Ritchie, 2001. *Tourism Principles, Practice, Philoshopies*, published by Wiley USA.
- Michael, Collin, 1994. *Tourism and Politics (Policy, power and place* Hall copy right and published 1994,

- University of Canberra-Australia. John Wiley & SONS
- Miller, Graham, Airey David W, Stevenson Nancy 2009. *Complexity theory and tourism policy research* from School of Management Tourism Research University of Surrey .
- Moore, Mark h. 1995, *Creating Public Value : Strategic Management in Government*, Cambridge Massschusetts, Harvard University press.
- Nugroho D. Riant, 2006. *Kebijakan Publik; Untuk Negara-Negara Berkembang, Model-Model Perumusan, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Penerbit PT. Elex Media Komputindo.
- Nugroho, Riant. 2003. *Kebijakan Publik, Formulasi Implementasi dan Uvaluasi*. Jakarta. Elex Media Kumputindo
- Orams, Mark 1999. *Marine Tourism (Development, impacts and Management)*. Routledge London and New York.
- PERATURAN BUPATI SELAYAR No 04 tahun 2006 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) tahun 2006-2010
- PERDA Kabupaten Selayar No 20 tahun 2002 tentang Penetapan Obyek Wisata Dalam Daerah Kabupaten Selayar
- PERDA Kota Makassar No 2 tahun 2002 tentang Pengaturan dan Pemungutan Retribusi Usaha Kepariwisataaan di Kota Makassar.
- Peterson, S.A.,2003. *Public Policy*. Dalam *Encyclopedia of Public Administration and Public Policy*. Diedit oleh Jack Rabin. New York, N. Y.: Marcel Dekker..
- Phillimore, Jenny and Goodson Lisa, 2004, *Qualitative Research in Tourism, Ontologies, Epistemologis and Methodologies*. Routledge London
- Pitana, Gayatri, 2005. *Sosiolaogi Pariwisata*. Andi Offset Yogyakarta.
- Presiden RI, 1994. *Peraturan Pemerintah RI Nomor 18 tahun 1994 tentang Penusahaan Pariwisata alam di Zona pemanfaatan Taman Nasional, Taman Hutanraya, dan Taman Wisata Alam*

- Presiden RI, 1996. *Peraturan Pemerintah RI Nomor 67 tahun 1996 tentang Penyelenggaraan Kepariwisata*
- Presiden RI, 2005. *Instruksi Presiden Republik Indonesia No ; 16 tahun 2005 tentang Kebijakan pembangunan Kebudayaan dan Pariwisata.*
- Presiden RI, 2005. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2004-2009.* Sinar Grafika Jakarta
- Presiden RI, 2007. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintah Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Propinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota,* Cet. Pertama, Bandung: Fokusmedia.
- Richer dan linda 1989. *The Politics of Tourism in Asia.* The University of Hawaii Press, USA.
- Salusu, J, MA, 1998, *Pengambilan keputusan Startejik, untuk organisasi Publim dan Organisasi Nonprofit.* Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- Sarjana I Made Bram 2006. *Studi Kebijakan pengembangan Pariwisata Kota Kediri Jatim.* Thesis Pasca Sarjana Universitas Udayana Denpasar- Bali
- Smith, B. Kevin and Iarimier, W. Christopher. 2009, *The Public Policy Theory Primer.* Westview Press
- Somekh, Bridget and Cathy Lewin, 2005, *Research Methods in the Social Science,* Sage publication, London
- Stronza, Amanda & William H. Durham 2008. *Ecotourism and conservation in the Americas.* Cromwell Press UK.
- Subarsono. 2005. *Analisis Kebijakan Publik, Konsep Teori dan Aplikasi.*
- Sugiyono. 2005. *Memahami penelitian Kualitatif,* alphabeta, Bandung.
- Sugiyono. 2006. *Metode Penelitian Administrasi, Dilengkapi dengan metode R&D.*
- Suhaeb, M Iqbal, 2008. *Analisis pengaruh pengembangan pariwisata terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat pada destinasi pariwisata di Kota*

- Makassar : kepulauan Spermonde. Desertasi Program Pascasarjana UNHAS.
- Suzhou, Guilin and Beidaihe. 1999. *Tourism and Local Economic Development in China*. Curzon Press 1999, Gang Xu. China
- Syafiie, Kencana Inu dkk, 1999, *Ilmu Administrasi Publik*. Renika Cipta , Jakarta.
- Thomas A. Dan Birkland, 2005. *An Interduction to The Policy Process (theory, concept, and models of Public Policy Making*. M.E. Sharpe New York
- Tourism Policy and International Tourism (special feature : tourism strategies and rural Development (In OECD member countries) Paris 1994.
- Tyler, Duncan Tyler dkk, 1998, *Managing Tourism in Cities (Policy, Process and Practice)* British Library Cataloguing England.
- UNWTO (United Nation World Tourism Organization) 2006. *Tourism Highlights 2006 Edition*. WTO Madrid Spain
[Http://www.unwto.org/highlights_06_eng.pdf](http://www.unwto.org/highlights_06_eng.pdf)
 Download on May, 2009.
- Usman, Sunyoto. 2006. *Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat*.Jogyakarta. Pustaka Pelajar
- Wahab, Abdul Solichin, 2005. *Analisis Kebijaksanaan, dari reformulasi ke Implementaasi kebijaksanaan Negara*. Bumi Aksara Jakarta
- Weber , Max 2006, *Sosiologi* (from Max Weber : Esseys in Sosiologi). Pustaka Pelajar. Yogyakarta
- Wibawa Samodra dkk, 1994. *Evaluasi kebijakan Publik*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta
- Widodo, Joko. 2006. *Analisis Kebijakan Publik Konsep dan Aplikasi Analisis Prosses Kebijakan Publik*. Malang. Bayumedia
- Winarno, Budi, 2002, *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Media Pesindo, Yogyakarta.

GLOSARIUM

Paradigma prinsip-prinsip administrasi

Suatu kenyataan bahwa administrasi Negara bisa terjadi pada semua tatanan administrasi tanpa memperdulikan kebudayaan, fungsi, lingkungan, misi, atau kerangka institusi

POSDCORB

Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting dan Budgeting

Kebijakan

Pilihan serangkaian alternatif berdasarkan prinsip-prinsip tertentu

Kebijakan publik

(1) kebijakan publik itu dalam bentuk perdananya berupa penetapan tindakan-tindakan pemerintah; (2) kebijakan publik itu tidak cukup hanya dinyatakan tetapi dilaksanakan dalam bentuknya yang nyata; (3) kebijakan publik, baik untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu yang dilandasi dengan maksud dan tujuan tertentu; dan (4) kebijakan publik itu

harus senantiasa ditujukan bagi kepentingan seluruh anggota masyarakat.

Kepariwisataan


Keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan sifat multidimensi serta multi disiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha.

Tourism planning

Pendekatan perencanaan pariwisata pada umumnya, dengan titik tekan pada usaha yang terpadu dan bertanggung jawab terhadap terpeliharanya sumber daya lingkungan, (alam dan budaya) melalui pengelolaan yang dinamis.

INDEX

- administrasi negara, 18,
19, 20, 21, 22, 23
- disposisi birokrasi, 50
- Kebijakan publik, 25, 30,
166
- Kebijakan wisata bahari,
5, 64
- Kinerja kepariwisataan, 4
- paradigma prinsip-prinsip
administrasi, 18
- Perencanaan pengelolaan
wisata bahari, 8
- Perencanaan wisata
bahari, 34
- Perkembangan pariwisata
Indonesia, 28
- Rencana Strategis Pesisir
dan Laut, 64
- struktur birokrasi, 54
- Sulawesi Selatan, 0, 1, ii,
iv, v, 10, 11, 12, 13, 14,
15, 32, 44, 50, 55, 60,
62, 63, 64, 65, 66, 74,
75, 78, 79, 84, 91, 92,
94, 95, 96, 97, 98, 99,
100, 101, 103, 104,
105, 107, 109, 110,
111, 113, 114, 115,
116, 117, 118, 120,
123, 124, 125, 126,
127, 129, 130, 131,
132, 134, 135, 137,
139, 140, 141, 142,
144, 145, 147, 148,
149, 151, 152, 153,
154, 155, 156
- UU Pariwisata, 2
- Word Tourism
Organization, 6



Farid Said menyelesaikan studi S3 pada Program Pasca Sarjana, dengan konsentrasi Kebijakan Kepariwisata Bahari di Universitas Negeri Makassar pada tahun 2011, menyelesaikan S2 fokus kajian pada manajemen pendidikan kepariwisataan di Universitas yang sama tahun 2001, S1 di IKIP Ujung Pandang pada tahun 1986.

Mengikuti beberapa program pelatihan dalam dan luar negeri, diantaranya adalah : International MICE Convergence in Singapura, Training Program on Tourism Workplace Assessor in Canberra Institute Technology –Australia, International Training Program on Tourism Management at Prince Songkla University-Puket Island- Thailand, Sandwich

Program for Academic Development Program on Tourism Public Policy- Northern Illinois University- USA, Halal Tourism Educator by Creasent rating Singapore 2020, mengikuti pelatihan RCC workplace Tourism asesor 2021, American Hotel & Lodging Association (AHLA) Certified on Hospitality Educator 2021, Leadership in The New Power Era Training in Rumah Perubahan Renald Kasali 2021. Hospitality and Tourism Capability Development Training by Temasek Foundation and Republic Polytechnic in Singapore dan Pelatihan Auditor usaha pariwisata dan perencanaan destinasi pariwisata di Indonesia, tingkat nasional.

Telah banyak menulis artikel Kepariwisata di Koran Lokal offline dan online, jurnal ilmiah baik skala Nasional dan Internasional SINTA maupun Scopus yang dapat diunduh di google scholar, Scopus ID No : 57201942026.


Terlibat sebagai pembicara tingkat Nasional maupun Internasional diantaranya pada Internasional Conference on Education, Science and Technology (ICST) by UNM 2017, A Scene Setter for the Island Tourism Forum, Workshop held by Australian Consulate-General, Bali, 2019. International Halal Tourism Conference (IHTC) by UMMAT & MUI NTB 2019, International West Asia Congress of Tourism Research (IWACT) held by Van University in Turkey 2019. The 2nd, One Belt, One Road, One Tourism, International Conference, held by Guilin Tourism University in China. 2019 Penulis juga terlibat sebagai konsultan pariwisata khususnya sebagai ketua tim penyusunan Rencana Induk Pembangunan Pariwisata Daerah (RIPP), tim ahli penyusunan Peraturan daerah tentang kepariwisataan dan sebagai narasumber pada Dinas Kebudayaan dan Kepariwisata di Kawasan Timur Indonesia. sejak 2002 sebagai Counter Part Makassar Tourism Training Project oleh Indonesia Australia Partnership for Skill Development (IAPSD-AUSID) di Kawasan Timur Indonesia.

Sebagai Wakil Direktur bidang Kerjasama & dan Penjaminan Mutu Pada Politeknik Pariwisata Makassar dan Wakil Direktur bidang Akademik, Kemahasiswaan dan Kerjasama Politeknik Pariwisata Lombok 2017-2021. Penulis juga sebagai Penguji External pada Program Pasca Sarjana S3 UNHAS dan UNM. Sejak tahun 1992 sebagai dosen tetap Poltekpar Makassar dan tahun 2010 Dosen Luar Biasa Kepariwisata di UNHAS, UNM dan Universitas 45.

Berperan aktif pada asosiasi Pariwisata regional dan Nasional diantaranya anggota tim percepatan Pariwisata Halal Nasional, Ketua Tim Pemulihan Pariwisata Lombok Pasca Gempa 2018, sekretaris Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI) Sulawesi Selatan, Koordinator bidang LITBANG ASITA, INCCA. Sekretaris Badan Promosi Pariwisata (BPPD) Sulsel, Kota Makassar dan Kabupaten Kepulauan Selayar. Anggota dan Ketua Badan Promosi Pariwisata Lombok BPPD NTB.

Tahun 1987, bekerja pada Travel Agency sebagai tour guide, tour supervisor Pada INSATRA TOURS AND TRAVEL dan General Manager pada CAKRA BUANA TOURS AND TRAVEL.



 www.SeribuBintang.co.id
 info@SeribuBintang.co.id
 fb.com/cv.seribu.bintang
 seribubintang.gumroad.com

ISBN 978-623-7000-38-9

