

MATRA PEMBARUAN

Jurnal Inovasi Kebijakan

jurnal.kemendagri.go.id/index.php/mp

e-ISSN: 2549-5283

p-ISSN: 2549-5151

Matra Pembaruan 3 (1) (2019): 25-36

DOI:

[10.21787/mp.3.1.2019.25-36](https://doi.org/10.21787/mp.3.1.2019.25-36)

Keywords: *Tourism, Specific Allocation Grant, Environment Resilience*

Kata Kunci: Pariwisata, DAK Fisik Bidang Pariwisata, Ketahanan lingkungan

*Korespondensi

Phone : +62 817 6069 905

Email : Djohar78@gmail.com



BADAN PENELITIAN
DAN PENGEMBANGAN
(BPP) KEMENTERIAN
DALAM NEGERI

Jl. Kramat Raya No 132, Jakarta Pusat,
10450

© Joko Tri Haryanto



This work is licensed under the
Creative Commons Attribution
Non Commercial Share Alike 4.0
International License.

KESESUAIAN KEGIATAN DANA ALOKASI KHUSUS (DAK) PARIWISATA DAN PERMASALAHAN PARIWISATA DI INDONESIA

Joko Tri Haryanto*

Pusat Kebijakan Pembiayaan Perubahan Iklim dan Multilateral
Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan
Jl. Dr. Wahidin Raya, Jakarta Pusat, 10710.

Dikirim: 7 Februari 2019; Direvisi: 29 April 2019;

Disetujui: 6 Mei 2019

Abstract

Today's, tourism industry has developed into an important industry and has a significant impact on national development efforts through state revenues as well as in the regions. Indonesia itself, has long been known as one of the world tourism destination. Various forms and types of tourism exist and grow in Indonesia. Therefore, since 2008, the government continues to develop the tourism sector as one of the priority sectors in national development, including the development program of 10 New Tourism Destinations beside Bali in 2015. Government commitment is also implemented through the allocation of APBN especially Transfer to Region in the DAK Physical on tourism sector. To be beneficial, the allocation is certainly expected to be right on target. For this reason, an analysis of the conformity between the allocation of DAK Physical on Tourism Sector and the real problems in the national tourism sector is needed. This study aims to examine the above issue by using the menu evaluation analysis method and the DAK Physical on Tourism allocation activities. From the results of the analysis since 2016, in general it can be said that the allocation of Physical DAK in Tourism has been aligned with the real problems in the national tourism sector, especially related to indicators of security and safety, health and hygiene, ICT readiness and tourism infrastructure services. However, the Physical DAK Allocation of Tourism from 2016-2018 still has not touched the indicator of the problem of environmental resilience which should be considered in the future.

Intisari

Industri pariwisata dewasa ini telah berkembang menjadi industri penting dan memberikan dampak signifikan di dalam upaya pembangunan nasional melalui penerimaan negara sekaligus di daerah. Indonesia sendiri, sudah sejak lama dikenal sebagai salah satu surga pariwisata dunia. Berbagai bentuk dan jenis pariwisata ada dan tumbuh berkembang di Indonesia. Karenanya sejak tahun 2008, pemerintah terus mengembangkan sektor pariwisata sebagai salah satu sektor prioritas di dalam pembangunan nasional, termasuk program pengembangan 10 Destinasi Wisata Baru Selain Bali di tahun 2015. Komitmen pemerintah juga diwujudkan di dalam aspek pendanaan melalui alokasi dana APBN di dalam skema DAK Fisik Bidang Pariwisata. Supaya bermanfaat, alokasinya tentu diharapkan tepat sasaran. Untuk itu dibutuhkan adanya analisis kesesuaian antara alokasi DAK Pariwisata dengan permasalahan sesungguhnya di sektor pariwisata nasional. Kajian ini mencoba menjawab kesesuaian tersebut dengan menggunakan metode analisis evaluasi menu dan kegiatan alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata. Dari hasil analisis

sejak tahun 2016, secara umum dapat dikatakan bahwa alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata sudah selaras dengan permasalahan sesungguhnya di sektor pariwisata nasional khususnya terkait dengan indikator keamanan dan keselamatan, kesehatan dan kebersihan, kesiapan ICT dan layanan infrastruktur pariwisata. Namun alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata dari tahun 2016-2018 masih belum menyentuh indikator masalah ketahanan lingkungan yang ke depannya harus mulai dipikirkan.

I. PENDAHULUAN

Menurut Trisnawati, dkk (2008, pp. 65–66), industri pariwisata menjadi industri terpenting dan memberi dampak signifikan bagi negara dan daerah. Karenanya banyak negara dan daerah berlomba-lomba memajukan industri pariwisatanya. Mihalic (2000, p. 76) merujuk data yang dihimpun dari *World Trade Organization* (WTO) 2004, ia mengungkapkan kedatangan turis lokal dan mancanegara secara rata-rata mampu memberikan sumbangan kepada penerimaan negara lebih dari 15% dan terus meningkat kepada negara-negara yang memang sudah memiliki konsep perencanaan pengembangan pariwisatanya secara lebih baik.

Raharjana (2012, pp. 228–230) menyatakan pariwisata dapat menjadi penggerak utama sektor ekonomi. Sektor ini diharapkan mampu menjadi solusi bagi pemerintah dalam percepatan pembangunan. Hal ini diperkuat oleh Utami (2016, pp. 7–9) yang menyebutkan pariwisata merupakan media pembangunan dan pemberdayaan masyarakat karena dampaknya mampu menyentuh seluruh lapisan masyarakat. Masyarakat sekitar obyek wisata, misalnya, akan mendapatkan dampak langsung dari adanya pengembangan sebuah lokasi wisata utama. Pada masa mendatang, distribusi manfaat ini diharapkan akan terus bertambah mengingat pariwisata sudah berkembang menjadi sebuah kebutuhan dan diproyeksikan akan terus berkembang seiring dengan meningkatnya status masyarakat (Setyowati & Octavia, 2016, pp. 10–12).

Pariwisata dalam arti sempit, menurut Kurt Morgenroth merupakan lalu lintas orang yang meninggalkan kediamannya untuk sementara waktu, untuk tujuan berpesiar ke tempat lain dan semata-mata menjadi konsumen dari hasil perekonomian dan kebudayaan (Warpani, 2007, pp. 23–24). Pariwisata juga dapat didefinisikan sebagai keseluruhan rangkaian kegiatan yang berhubungan dengan kegiatan manusia yang melakukan perjalanan atau persinggahan sementara dan bertempat tinggal ke sesuatu atau beberapa tujuan di luar lingkup tempat tinggal yang didorong beberapa keperluan tanpa harus bermaksud mencari nafkah yang bersifat tetap (Suharso, 2009, pp. 3–7). Pendapat lainnya oleh Ati, dkk (2014, p. 25) menyebutkan definisi pariwisata disesuaikan dengan siklus pariwisata itu sendiri yang terkadang

naik atau justru pada periode tertentu mengalami penurunan.

Secara lebih luas, pariwisata berdasarkan UU No 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan dijelaskan sebagai keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, wisatawan dan pemerintah, dan juga sekaligus antara wisatawan-pemerintah-pengusaha. Pariwisata itu sendiri tidak digambarkan secara khusus sebagai sebuah industri. Namun demikian, pariwisata disepakati menjadi aktivitas utama dengan memunculkan banyak *demand* seperti agen perjalanan, operator tur, penginapan, makanan dan berbagai jasa lainnya (Pratama & Mukhtali, 2016, pp. 45–46). Menurut Evita, dkk (2012, pp. 4–7), pengembangan pariwisata harus didukung oleh semua aspek dan fasilitas-fasilitas pendukung pariwisata lainnya. Dengan demikian pariwisata tidak hanya sisi obyek pariwisata saja melainkan juga kegiatan lainnya termasuk sarana dan prasarana pendukungnya.

Oleh Mc. Intosh, dkk (1986, pp. 34–35), industri pariwisata dikemas melalui manajemen pariwisata yang terkait bagaimana cara mengelola sumber daya pariwisata, interaksi wisatawan dengan sumber daya fisik dan interaksi wisatawan dengan warga di kawasan wisata. Manajemen pariwisata ini juga terkait prosedur untuk mempengaruhi lokasi, waktu, akses, produk dan pendidikan. Peneliti lainnya, seperti Rutherford (Rutherford, 2006, pp. 46–48) menambahkan tiga komponen utama lainnya yaitu tempat, wisatawan dan penduduk lokal. Keseluruhannya membentuk hubungan yang saling berkaitan serta saling mempengaruhi. Industri pariwisata dikembangkan melalui konsep keterpaduan dalam penggunaan sumber daya pariwisata serta mengintegrasikan segala aspek di luar pariwisata yang berkaitan secara langsung maupun tidak langsung. Prideaux (2000) kemudian menjabarkan konsep pengembangan menjadi: 1) keseluruhan dengan tujuan baru, membangun atraksi di situs yang tadinya tidak digunakan sebagai atraksi; 2) tujuan telah digunakan sebagai atraksi; 3) pengembangan baru secara keseluruhan pada keberadaan atraksi yang dibangun untuk menarik pengunjung lebih banyak serta untuk membuat atraksi tersebut dapat mencapai pasar yang lebih luas dengan meraih pangsa pasar yang baru.

Indonesia sudah sejak lama dikenal sebagai salah satu surga pariwisata dunia. Berbagai jenis pariwisata ada dan berkembang di Indonesia, meski mayoritas masih berbentuk pariwisata alam. Di dalam kajian Soebagyo (Soebagyo, 2012, pp. 25–28) disebutkan bahwa pariwisata Indonesia berkembang pesat, baik dari sisi

wisatawan domestik maupun manca negara. Hingga tahun 2011, sektor pariwisata sudah menjadi penyumbang terbesar kelima devisa negara dengan nilai mencapai US\$8,5 miliar. Berdasarkan data dari Kementerian Pariwisata 2016 kontribusi terhadap Pendapatan Domestik Brutto (PDB) nasional pada 2014 mencapai 9% setara dengan Rp946,09 triliun atau sekitar Rp140 triliun terhadap total devisa. Pada 2019 nanti, kontribusi terhadap PDB akan ditingkatkan hingga mencapai 15% dengan support terhadap devisa nasional mencapai Rp280 triliun.

Jika pada 2014 kunjungan wisatawan mancanegara mencapai 9 juta dan wisatawan nusantara sebesar 250 juta, maka diupayakan wisatawan mancanegara sebanyak 20 juta dan wisatawan nusantara menjadi 275 juta. Pariwisata juga menjadi salah satu sektor yang tahan dampak krisis ekonomi sehingga mampu menjadi sektor unggulan yang dikembangkan. Sebagaimana Dwyer dan C. Kim (Dwyer & Kim, 2003, pp. 44–47) menjelaskan, meningkatnya destinasi dan investasi pariwisata akan menjadikan pariwisata sebagai faktor kunci dalam pendapatan ekspor, penciptaan lapangan kerja, pengembangan usaha serta infrastruktur. Berdasarkan data *World Travel and Tourism Council* (WTTC) (2014), dampak langsung sektor perjalanan dan pariwisata terhadap pertumbuhan ekonomi mencapai 3,1% pada 2013 dan 8,1% di tahun 2014 melalui peningkatan kegiatan industri pendukung baik perhotelan, restoran, transportasi dan jasa perjalanan.

Mulai 2008, pemerintah mengembangkan sektor pariwisata menjadi sektor prioritas pembangunan nasional. Melalui penancangan Program Visit Indonesia, diharapkan membawa semangat baru bagi pengembangan industri pariwisata, kemudian dilanjutkan dengan program *Cintai Negerimu Kenali Bangsamu* (Nudin, 2018, pp. 46–48). Sejalan dengan Nawacita, pemerintah kembali menancangan program 10 Destinasi Wisata Baru selain Bali. Lokasinya tersebar mulai dari Danau Toba (Sumatera Utara), Tanjung Kelayang (Bangka Belitung), Tanjung Lesung (Banten), Kota Tua dan Kepulauan Seribu (DKI Jakarta), Borobudur (Jawa Tengah), Bromo/Tengger/Semeru (Jawa Timur), Mandalika (Lombok), Labuan Bajo (Flores), Wakatobi (Sulawesi Tenggara) dan Pulau Morotai (Maluku Utara).

Sasaran indeks daya saing pariwisata Indonesia kemudian diharapkan menduduki peringkat 30 besar sekaligus menjadi lokomotif utama pembangunan. Bukan hal yang mudah tentu saja karena pengembangan pariwisata jelas bukan hanya menjadi tugas dari Kementerian Pariwisata, namun melibatkan seluruh unsur dengan menggunakan rumusan *pentahelix* ABCGM (*academic, business, community, government* dan *media*) (Kemenpariwisata, 2018). Sebagai bentuk

komitmen nyata, pemerintah mengalokasikan Dana Alokasi Khusus (DAK) Pariwisata sejak 2016. Harapannya tentu mengatasi kebutuhan pendanaan, meskipun solusi yang ditawarkan tetap mengutamakan penguatan aspek pembangunan infrastruktur. Hal ini tak lepas dari pemikiran menjadikan pembangunan pariwisata di daerah sebagai *multiplier effect* pengembangan daerah itu sendiri.

Beberapa pembangunan fisik infrastruktur dasar yang sudah dijalankan misalnya pembangunan Bandara Silangit untuk mendukung pengembangan destinasi utama Danau Toba dan akan segera dilanjutkan dengan pelebaran *runway*, pemasangan alat bantu navigasi, *Instrument Landing System* dan ATC Tower. Sementara itu, destinasi wisata Tanjung Kelayang, saat ini sedang dipersiapkan Geopark Belitung untuk dapat dijadikan UNESCO Global Geopark. Sedangkan destinasi Tanjung Lesung di Banten setelah memiliki status Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), sedang mempersiapkan proyek infrastruktur Jalan Tol Serang-Panimbang. Hal yang sama sedang dikerjakan di beberapa destinasi wisata utama selain Sepuluh Bali Baru, baik secara fisik maupun pengembangan aspek non-fisik (sindonews.com, 2019).

Kajian ini kemudian mencoba menganalisis kesesuaian dan ketepatan alokasi DAK Pariwisata dengan aspek teknis kebutuhan pengembangan sektor pariwisata itu sendiri. Berdasarkan laporan *Travel and Tourism Competitiveness Report* yang dikeluarkan oleh *World Economic Forum* (WEF) 2017, posisi Indonesia berada di posisi keempat setelah Singapura, Malaysia, dan Thailand di kawasan ASEAN. Dari 14 atribut yang menjadi dasar penilaian, Indonesia masih menghadapi kendala serius pada komponen keamanan dan keselamatan, kesehatan dan kebersihan, kesiapan ICT, ketahanan lingkungan serta layanan infrastruktur pariwisata. Berdasar rujukan inilah, kajian ini akan menganalisis keserasian DAK Pariwisata dengan prioritas pendanaannya. Harapannya, DAK Pariwisata dapat membantu beberapa komponen yang memang masih menjadi permasalahan serius dalam pengembangan pariwisata di Indonesia.

Di dalam UU No 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah, yang dimaksud dengan DAK adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN, yang dialokasikan kepada Daerah tertentu dengan tujuan untuk membantu mendanai kegiatan khusus yang merupakan urusan Daerah dan sesuai dengan prioritas nasional. Pengalokasian DAK tersebut menjadi salah satu prinsip utama dari pelaksanaan perimbangan keuangan antara pemerintah Pusat dan Daerah di era desentralisasi fiskal (Ati et al., 2014, pp. 2–4). Harapannya dengan mengalokasikan DAK yang bersifat spesifik dan juga

DAU yang bersifat general, maka pemerintah mampu mengurangi kesenjangan fiskal yang muncul antar daerah (Rinaldi, 2013, pp. 32–34).

Sayangnya berdasarkan kajian Handra dan Paddu, (2012, pp. 56–57) ada beberapa permasalahan utama terkait alokasi DAK. Formulasi penyusunan DAK dianggap terlalu kompleks sehingga tidak ada pengambil kebijakan di daerah yang mengetahui secara jelas dasar penetapan alokasi DAK. Para pengambil kebijakan di daerah tersebut kemudian hanya dapat melakukan evaluasi dengan membandingkan jumlah alokasi DAK yang diterimanya dengan jumlah DAK yang diterima oleh daerah di sekitarnya. Permasalahan prioritas nasional dengan kebutuhan daerah yang terkadang tidak sesuai juga menjadi salah satu dasar keberatan daerah dalam mengimplementasikan DAK.

Merujuk kepada Peraturan Pemerintah (PP) No 55 Tahun 2005 tentang Dana Perimbangan, di Pasal 60 disebutkan, DAK hanya dapat digunakan untuk membiayai kegiatan fisik serta tidak dapat dialokasikan untuk membiayai administrasi kegiatan, penyiapan kegiatan fisik, penelitian, pelatihan serta perjalanan dinas. Di dalam pasal 61 juga disebutkan adanya kewajiban bagi daerah untuk menganggarkan dana pendamping dalam APBD sekurang-kurangnya 10% dari besaran alokasi DAK yang diterima. Untuk beberapa daerah dengan kriteria kapasitas fiskal tertentu dapat dibebaskan dari kewajiban alokasi dana pendamping ini.

Sejak tahun anggaran 2016, definisi dan penggunaan DAK ini kemudian mengalami perluasan sebagaimana disampaikan dalam UU No 14 tahun 2015 tentang Anggaran dan Pendapatan Belanja Negara (APBN) Tahun Anggaran 2016. Di dalam UU tersebut disebutkan, Dana Perimbangan dibagi lagi menjadi Dana Transfer Umum dan Dana Transfer Khusus. Dana Transfer Umum terdiri dari DAU dan DBH, sementara Dana Transfer Khusus terdiri dari DAK Fisik dan DAK Non-Fisik. DAK fisik dibagi lagi menjadi DAK Reguler, DAK Infrastruktur Publik Daerah serta DAK Afiriasi. Sementara itu, DAK afiriasi digunakan untuk membiayai kebutuhan infrastruktur jalan & transportasi perdesaan, infrastruktur irigasi dan infrastruktur air minum dan sanitasi.

Beberapa penelitian yang menganalisis pengaruh sektor pariwisata sudah banyak dilakukan. Hasil studi Pratama dan Muktiali (Pratama & Muktiali, 2016, pp. 36–39), misalnya, menyebutkan, kekayaan wisata alam yang berada di Dataran Tinggi Kerinci ternyata belum mampu membawa manfaat bagi masyarakat dan daerah, bahkan justru memunculkan gejala penurunan. Penyebab utamanya trend penurunan kontribusi pariwisata ini di antaranya kondisi kebersihan, waktu perjalanan, fasilitas sanitasi, akomodasi dan beberapa fasilitas infrastruktur pendukung lainnya

yang tidak memadai. Birokrasi yang terlalu berbelit-belit serta pengelola yang tidak profesional juga dianggap memberi andil dalam proses penurunan kontribusi pariwisata di Dataran Tinggi Kerinci ini.

Penelitian lainnya dilakukan oleh Rustan (2013, pp. 44–47) yang meneliti tentang strategi pemasaran pariwisata Indonesia menyebutkan trend manusia modern akan selalu mengadakan perjalanan baik jarak waktu singkat atau lama dengan berbagai kepentingan. Untuk itu peluang pengembangan bisnis pariwisata menjadi hal yang tak terelakkan. Namun demikian, perlu dipikirkan strategi yang komprehensif baik dari aspek kualitas manusianya maupun berbagai faktor pendukung lainnya khususnya ketika pariwisata Indonesia akan dikembangkan ke internasional. Tujuan yang sama juga dilihat dalam penelitian Rani (2018, pp. 39–41) mengenai pengembangan kesejahteraan masyarakat melalui sektor pariwisata pada Pantai Lombang, Kabupaten Sumenep, Madura, Jawa Timur. Disimpulkan, masyarakat Kabupaten Sumenep secara umum belum merasakan dampak pengembangan pariwisata karena masih minimnya alokasi dana dari Pemda. Akibatnya, berbagai sarana dan prasarana pendukung pengembangan industri pariwisata menjadi tidak tersedia secara memadai dan belum optimal.

II. METODE

Penelitian bersifat eksplanatoris yaitu sebuah kajian yang dilakukan untuk menjawab apakah suatu gejala sosial tertentu berhubungan dengan gejala sosial yang lain atau sebuah variabel berhubungan dengan variabel lainnya. Gejala sosial yang hendak diuji di dalam penelitian ini terkait dengan gejala sosial pengembangan pariwisata nasional dikaitkan dengan adanya dukungan alokasi pendanaan pemerintah melalui skema DAK Pariwisata. Berdasarkan kegunaannya, penelitian ini juga masuk ke dalam kategori penelitian evaluasi yang ditujukan untuk menilai keterkaitan antara program-program yang menjadi dasar alokasi DAK Pariwisata dengan permasalahan yang masih ada di dalam upaya pengembangan pariwisata nasional itu sendiri (Leedy & Ormrod, 2005).

Penelitian ini menggunakan pola pendekatan penelitian yang bersifat kualitatif melalui metode analisis perbandingan antara matriks daya kompetisi pariwisata Indonesia dengan petunjuk teknis pengalokasian DAK Pariwisata tahun 2016, 2017 dan 2018. Berdasarkan sumber datanya, jenis data yang digunakan dalam kajian ini merupakan jenis data sekunder berupa petunjuk teknis pengalokasian DAK Pariwisata tahun 2016, 2017 dan 2018 yang diperoleh dari Peraturan Menteri Pariwisata serta beberapa data tambahan yang diperoleh dan sumber resmi Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan (DJPK) Kementerian

Keuangan. Adapun jenis Peraturan Menteri Pariwisata yang dirujuk terdiri dapat dilihat pada Tabel 1.:

Tabel 1.

Jenis Peraturan Menteri Pariwisata yang Dijadikan Rujukan Analisis

No	Regulasi	Keterangan
1	Peraturan Menteri Pariwisata Nomor 23 Tahun 2015	Petunjuk Teknis Penggunaan Dana Alokasi Khusus Sub Bidang Pariwisata
2	Peraturan Menteri Pariwisata Nomor 1 Tahun 2017	Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata
3	Peraturan Menteri Pariwisata Nomor 3 Tahun 2018	Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata

Sumber: Kemenpar, 2017

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Matriks Daya saing Pariwisata Indonesia

Hasil analisis pada Tabel 2 menjelaskan Matriks Perbandingan Daya Saing Pariwisata Indonesia dibandingkan negara-negara ASEAN lainnya. Berdasarkan Tabel 2 tersebut, dapat dilihat bahwa Indonesia meraih posisi 5 terbaik untuk beberapa indikator yaitu: a) Prioritas Perjalanan dan Pariwisata (12); b) Keterbukaan Internasional (17); c) Daya Saing Harga (5); d) Sumber Daya Alam (14); dan e) Budaya dan Bisnis Pariwisata (23);

Untuk indikator Daya Saing Harga bahkan Indonesia tercatat sebagai salah satu tujuan destinasi wisata paling kompetitif, disusul indikator Prioritas Perjalanan dan Pariwisata, Sumber Daya Alam, Keterbukaan Internasional serta Budaya dan Bisnis Pariwisata. Jadi secara mayoritas, pariwisata Indonesia relatif baik dalam kategori Travel, Kebijakan Pariwisata dan Faktor Keadaan serta kategori Sumber Daya Alam dan Budaya. Sayangnya, pariwisata Indonesia masih memiliki banyak pekerjaan yang harus diselesaikan dalam beberapa indikator diantaranya: a) Keamanan dan Keselamatan (91); b) Kesehatan dan Kebersihan (108); c) Kesiapan ICT (91); d) Ketahanan

Lingkungan (131); e) Layanan Infrastruktur Pariwisata (96);

Pekerjaan terbesar yang harus dikerjakan adalah mengubah indikator Ketahanan Lingkungan, Kesehatan dan Kebersihan, Layanan Infrastruktur Pariwisata, Kesiapan ICT dan Keamanan Kebersihan. Indikator Keamanan dan Keselamatan, Kesehatan dan Kebersihan serta Kesiapan ICT masuk di dalam kategori Faktor Lingkungan Pendukung. Sementara Layanan Infrastruktur Pariwisata masuk di dalam kategori Infrastruktur. Rendahnya daya saing pariwisata Indonesia untuk kategori Faktor Lingkungan Pendukung seharusnya mendapat perhatian serius dari pemerintah karena beberapa indikatornya justru terkait dengan hal-hal mendasar dalam menyediakan sebuah industri jasa pariwisata. Faktor Lingkungan Pendukung juga sangat berkaitan dengan faktor perilaku dari masyarakat dan pelaku jasa pariwisata lainnya.

Rendahnya daya saing pariwisata di Indonesia di dalam kategori Faktor Lingkungan Pendukung dapat diamati. Banyak sekali pelaku pariwisata nasional dan juga di daerah yang tidak memberikan prioritas bagi penciptaan kondisi kebersihan dan kesehatan di lokasi pariwisata. Sanitasi yang buruk, WC mampet, air buangan yang tidak terkelola dengan baik mungkin menjadi potret umum kondisi pariwisata di Indonesia. Sama halnya dengan maraknya pemalakan di lokasi pariwisata, premanisme maupun pungutan tak resmi yang menghantui industri pariwisata nasional. Tak heran jika indikator Ketahanan Lingkungan pariwisata di Indonesia juga bermasalah.

Untuk indikator Kesiapan ICT, sangat berkaitan dengan rendahnya indikator Layanan Infrastruktur Pariwisata. Sedikit berbeda dengan permasalahan yang terjadi pada indikator keamanan dan keselamatan serta kesehatan dan kebersihan yang terkait perilaku mendasar industri pariwisata. Indikator Kesiapan ICT dan Layanan Infrastruktur Pariwisata masih terkendala karena memang membutuhkan suatu investasi besar baik dari swasta dan khususnya harus dari pemerintah. Di sinilah sebetulnya peran dari pemerintah menjadi sangat utama sebelum menunggu masuknya para pelaku investasi swasta. Pemerintah harus memulai mengalokasikan secara merata investasi di bidang infrastruktur mendasar bagi pengembangan pariwisata nasional. Pemenuhan kebutuhan investasi infrastruktur ini diharapkan juga menjadi cara terbaik pemerintah untuk mengatasi persoalan mendasar lainnya terkait dengan aspek pemerataan, kemiskinan dan pembangunan daerah.

Tabel 2.

Matriks Perbandingan Indeks Daya Saing Pariwisata berdasarkan pilar

No.	Sub Index / Pillar	Singapore	Malaysia	Thailand	Indonesia	Vietnam	Philippines	Lao PDR	Cambodia
TRAVEL DAN INDEKS DAYA SAING PARIWISATA 2017		13	26	34	42	67	79	94	101
I	FAKTOR LINGKUNGAN PENDUKUNG	8	35	73	87	66	98	89	107
1	Lingkungan Bisnis	2	17	45	60	68	82	47	125
2	Keamanan dan Keselamatan	6	41	118	91	57	126	66	88
3	Kesehatan dan Kebersihan	62	77	90	108	82	92	106	109
4	SDM dan Pasar Kerja	5	22	40	64	37	50	65	110
5	Kesiapan ICT	14	39	58	91	80	86	115	101
II	TRAVEL DAN KEBIJAKAN PARIWISATA DAN FAKTOR KEADAAN	1	21	37	5	105	64	63	69
6	Prioritas Perjalanan dan Pariwisata	2	55	34	12	101	53	54	29
7	Keterbukaan Internasional	1	35	52	17	73	60	71	58
8	Daya Saing Harga	91	3	18	5	35	22	14	51
9	Ketahanan Lingkungan	51	123	122	131	129	118	98	130
III	INFRASTRUKTUR	2	32	33	66	91	90	99	105
10	Infrastruktur Transportasi Udara	6	21	20	36	61	65	97	96
11	Pelabuhan dan Infrastruktur Darat	2	34	72	69	71	107	111	108
12	Layanan Infrastruktur Pariwisata	24	46	16	96	113	87	86	102
IV	SUMBER DAYA ALAM DAN BUDAYA	53	29	19	16	28	46	91	71
13	Sumber Daya Alam	103	28	7	14	34	37	71	62
14	Budaya dan Bisnis Pariwisata	28	34	37	23	30	60	107	76

Sumber : World Economic Forum, 2017

B. Petunjuk Teknis Peraturan Menteri Pariwisata No 23 Tahun 2015 tentang Petunjuk Teknis Penggunaan Dana Alokasi Khusus Sub Bidang Pariwisata

Seiring dengan adanya program pembangunan 10 destinasi baru selain Bali, pemerintah mulai mengalokasikan DAK Pariwisata. Pertama kalinya regulasi yang mengatur menggunakan Peraturan Menteri Pariwisata tahun 2015. Di dalam Pasal 1 aturan tersebut dijelaskan DAK Sub Bidang Pariwisata adalah dana yang dialokasikan dalam APBN kepada daerah tertentu dengan tujuan untuk membantu mendanai kegiatan sub bidang pariwisata. Berdasarkan pasal 2 nya, disebutkan bahwa penggunaan DAK Sub Bidang Pariwisata

adalah untuk pemenuhan Fasilitas Pelayanan Pariwisata yang ditujukan untuk mendukung sarana prasarana pariwisata dalam rangka menciptakan kemudahan, kenyamanan, keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan ke destinasi pariwisata.

Secara umum, merujuk kepada pasal 2, penggunaan DAK Sub Bidang Pariwisata akan diarahkan untuk menu: a) penataan kawasan; b) aksesibilitas pariwisata dan c) amenitas pariwisata. Secara lebih detail, arah penggunaan DAK Sub Bidang Pariwisata Tahun 2016 dibandingkan dengan permasalahan utama di dalam daya saing pariwisata Indonesia ditunjukkan pada Tabel 3 sebagai berikut:

Tabel 3.

Matriks Keterpaduan Penggunaan DAK Sub Bidang Pariwisata Dengan Permasalahan Daya Saing Pariwisata Indonesia

Menu DAK Sub Bidang Pariwisata	Kegiatan	Permasalahan Utama Daya Saing Pariwisata
Penataan Kawasan	Penataan taman (pembuatan pergola, pemasangan lampu taman, pembuatan pagar pembatas, panggung kesenian, panggung terbuka);	Keamanan dan Keselamatan; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
	Pembuatan taman penonton (tribun) tempat pertunjukan dan amphiteater;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
	Pembangunan dan penataan kawasan pariwisata, peralatan, kios cinderamata, kios kaki lima, pendopo rest area, plaza pusat jajanan kuliner dan tempat ibadah;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
Aksesibilitas Pariwisata	Pembuatan jalur pejalan kaki/jalan setapak dan pedestrian di kawasan pariwisata;	Keamanan dan Keselamatan;
	Pembuatan rambu-rambu petunjuk arah;	Keamanan dan Keselamatan; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
	Pembangunan jembatan dan broadwalk di kawasan pariwisata;	Keamanan dan Keselamatan; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
	Pembangunan dermaga di kawasan pariwisata;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
Amenitas Pariwisata	Pembuatan ruang ganti/toilet di kawasan pariwisata;	Kesehatan dan Kebersihan; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
	Pembuatan gazebo / rumah panggung kecil di ruang terbuka;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
	Pembangunan menara pandang;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
	Pembangunan pusat informasi wisata (TIC) dan perlengkapannya;	Kesiapan ICT; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
	Pembangunan dive center dan pengadaan peralatan;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
	Pembangunan gapura/gerbang masuk/pintu masuk entrance;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;

Sumber: Kemenpar, 2016

Berdasarkan analisis menggunakan matriks keseusian pada Tabel 3, dapat dilihat bahwa alokasi penggunaan DAK Sub Bidang Pariwisata di tahun 2016 sudah selaras dengan beberapa permasalahan utama daya saing pariwisata Indonesia. Beberapa kegiatan yang didanai dengan DAK Sub Bidang Pariwisata tersebut bahkan memiliki manfaat ganda jika dikaitkan dengan permasalahan yang masih terjadi seperti misalnya kegiatan penataan taman yang memiliki dampak terhadap Keamanan dan Keselamatan serta Layanan Infrastruktur Pariwisata. Ada pula kegiatan pembuatan ruang ganti/toilet di lokasi pariwisata yang jelas berupaya mengatasi permasalahan Kesehatan dan Kebersihan sekaligus Layanan Infrastruktur Pariwisata.

Pembangunan pusat informasi wisata (TIC) dan perlengkapannya yang masuk dalam kategori Amenitas Pariwisata juga bertujuan untuk mengatasi permasalahan Kesiapan ICT serta Layanan Infrastruktur Pariwisata. Permasalahan yang belum diatasi di dalam alokasi DAK Sub Bidang Pariwisata 2016 ini adalah permasalahan yang terkait indikator Ketahanan Lingkungan. Belum ada satupun kegiatan di dalam menu DAK Sub Bidang Pariwisata tahun 2016 yang bertujuan untuk mengatasi permasalahan Ketahanan Lingkungan. Namun demikian secara umum alokasi DAK Sub Bidang Pariwisata tahun 2016 sudah selaras dan terarah dengan permasalahan riil yang dihadapi dalam meningkatkan daya saing pariwisata Indonesia ke depannya.

C. Petunjuk Teknis Peraturan Menteri Pariwisata No 1 Tahun 2017 tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata

Komitmen pemerintah untuk mendukung upaya pencapaian target prioritas pengembangan pariwisata nasional terus ditunjukkan di tahun 2017. Melalui Peraturan Menteri Pariwisata No 1 Tahun 2017 tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata, pemerintah menaikkan level dari prioritas pariwisata menjadi bidang tersendiri yang awalnya masih menjadi Sub Bidang Pariwisata. Alokasi DAK fisik yang diberikan diarahkan untuk beberapa menu kegiatan yang hanya memfokuskan kepada penataan kawasan pariwisata serta amenitas pariwisata. Jika dibandingkan alokasi tahun 2016, menu aksesibilitas tidak lagi muncul menjadi prioritas dengan pertimbangan sarana dan prasarana fisik merupakan indikator terpenting pengembangan dan keberhasilan pariwisata nasional.

Alokasi DAK ini juga kembali ditekankan untuk prioritas daerah tujuan pariwisata yang di dalamnya terdapat daya tarik wisata, fasilitas umum, fasilitas pariwisata, aksesibilitas dan

masyarakat yang terkait dan saling melengkapi terwujudnya kepariwisataan. Dikaitkan dengan hilangnya menu aksesibilitas, maka pemerintah sepertinya mengasumsikan bahwa dana DAK sub bidang pariwisata di tahun 2016 sudah mampu memberikan fondasi yang tepat bagi pembentukan aksesibilitas di bidang pariwisata sehingga tidak lagi menjadi prioritas di tahun 2017 ini. Untuk lebih mengoptimalkan strategi pengembangan, pemerintah juga menciptakan Kawasan Strategi Pariwisata Nasional sebagai sebuah kawasan yang memiliki fungsi utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata nasional yang mempunyai pengaruh penting dalam satu atau lebih aspek seperti pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, pemberdayaan sumber daya alam, daya dukung lingkungan hidup sekaligus pertahanan dan keamanan.

Beberapa menu yang ada di dalam aturan ini secara lebih mendalam akan diarahkan untuk penataan kawasan pariwisata dan amenitas pariwisata sebagaimana yang diulas pada Tabel 4.

Di dalam Peraturan Menteri Pariwisata No 1 Tahun 2017 tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata, juga diatur ketentuan mengenai kriteria teknis pelaksanaan masing-masing kegiatan secara sangat mendetail, seperti, misalnya, pembangunan pusat informasi wisata atau Tourist Information Centre (TIC). Dijelaskan bahwa sasaran pembangunan TIC adalah tercapainya kesamaan standard dan prosedur dalam pembangunan sebuah pusat informasi wisata di setiap daerah serta tercapainya efisiensi dan efektivitas pembangunan sebuah pusat informasi wisata. Padahal konsep dasar pembangunan TIC adalah menyediakan fasilitas layanan informasi pariwisata yang akurat dan terbaru kepada siapa saja yang membutuhkan.

Namun demikian, seiring dengan perkembangan jaman serta kebutuhan, fungsi TIC pun dapat ditambahkan menjadi tempat melakukan promosi bagi sebuah destinasi dalam meningkatkan jumlah kunjungan dan lama tinggal wisatawan yang berkunjung. Oleh karenanya dalam pembangunan TIC harus mengusung beberapa prinsip dan kaidah utama di antaranya kemanfaatan, kepatutan, keselamatan dan keserasian antara bangunan dan lingkungan. Selain itu juga hemat, kewajaran, ekonomis serta sesuai dengan kebutuhan dan ketentuan teknis yang dipersyaratkan. Pembangunan TIC juga harus terarah dan terkendali sesuai dengan rencana, program atau satuan kerja serta fungsi setiap pengguna bangunan gedung.

Disebutkan juga pengaturan detail teknis lainnya terkait pembangunan TIC seperti penyediaan *entrance* dan *lobby*, meja layanan, area informasi, lounge pengunjung dengan pengaturan teknis masing-masing. Hal yang sama juga dijalankan untuk

Tabel 4.

Matriks Keterpaduan Penggunaan DAK Sub Bidang Pariwisata Dengan Permasalahan Daya Saing Pariwisata Indonesia

No	Menu DAK Sub Bidang Pariwisata	Kegiatan	Permasalahan Utama Daya Saing Pariwisata
1	Penataan Kawasan Pariwisata (detailkan)	Pembangunan pusat informasi wisata/TIC dan perlengkapannya;	Kesiapan ICT; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembuatan ruang ganti dan/atau toilet;	Layanan Infrastruktur Pariwisata; Kesehatan dan Kebersihan;
		Penataan taman daya tarik wisata termasuk pembuatan pergola, pemasangan lampu taman dan pembuatan pagar pembatas;	Layanan Infrastruktur Pariwisata; Keamanan dan Keselamatan;
		Pembuatan panggung kesenian / pertunjukan	Layanan infrastruktur pariwisata;
		Pembangunan sarana pendukung daya tarik wisata seperti kios cinderamata, plaza pusat jajanan/kuliner dan tempat ibadah;	Layanan infrastruktur pariwisata;
		Peningkatan/revitalisasi sarana pendukung daya tarik wisata meliputi kios cinderamata, plaza pusat jajanan/kuliner dan tempat ibadah;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembuatan jalur pejalan kaki/jalan setapak/jalan dalam kawasan, boardwalk, pedestrian dan tempat parkir sekaligus rambu-rambu petunjuk arah;	Keamanan dan keselamatan Layanan Infrastruktur Pariwisata;
2	Amenitas Pariwisata	Pembangunan dermaga wisata;	Kesehatan dan Kebersihan; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembangunan titik labuh/singgah kapal layar (yacht);	Layanan Infrastruktur Pariwisata
		Pembangunan dive center dan peralatannya;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembangunan surfing center dan peralatannya;	Kesiapan ICT; Layanan Infrastruktur Pariwisata;

Sumber: Kemenpar, 2017

semua jenis kegiatan mulai dari pembuatan ruang ganti dan toilet hingga pembangunan *surfing center* dan peralatannya. Menariknya, ada amanat terkait dengan upaya pemantauan, evaluasi dan pelaporan dari penggunaan DAK Fisik Bidang Pariwisata ini. Ruang lingkup dari pemantauan adalah kesesuaian antara pelaksanaan kegiatan DAK Fisik Bidang Pariwisata dengan rencana pelaksanaan kegiatan yang ada di dalam Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD).

Pemantauan juga berusaha mendokumentasikan kesesuaian pelaksanaan di lapangan dengan melihat realisasi waktu pengerjaan, lokasi serta sasaran pelaksanaan. Pemantauan tersebut dijalankan melalui berbagai metode diantaranya kunjungan lapangan maupun forum koordinasi untuk menindaklanjuti hasil *review* dan laporan atas hasil kunjungan lapangan. Sementara evaluasi merupakan kegiatan untuk memastikan pemanfaatan DAK Fisik Bidang Pariwisata memiliki manfaat bagi masyarakat secara luas. Keseluruhan *report* hasil

pemantauan dan evaluasi kemudian disampaikan melalui mekanisme pelaporan kepada beberapa pihak yang terkait dan berkepentingan.

Jika dikaitkan dengan upaya mengatasi beberapa indikator daya saing pariwisata Indonesia yang masih terkendala, alokasi di tahun 2017 ini lagi-lagi menjawab permasalahan terkait indikator kesehatan dan kebersihan, kesiapan ICT, layanan infrastruktur pariwisata sekaligus keamanan dan keselamatan. Sayangnya, indikator ketahanan lingkungan belum mendapatkan solusi yang memadai di tahun 2017 ini seperti halnya yang terjadi juga di tahun 2016.

D. Petunjuk Teknis Peraturan Menteri Pariwisata No 3 Tahun 2018 tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata

Di tahun 2018 ini, pemerintah masih terus berkomitmen dalam mendukung pencapaian

upaya pengembangan pariwisata nasional sebagai salah satu motor utama penggerak perekonomian. Komitmen alokasi anggaran juga diselenggarakan dengan beberapa agenda besar nasional seperti pembentukan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), penciptaan Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) serta Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN). DPN didefinisikan sebagai destinasi pariwisata yang berskala nasional dan diselenggarakan dengan KPPN sebagai ruang pariwisata mencakup luasan area tertentu sebagai suatu kawasan dengan segala komponen kepariwisataannya, memiliki karakter produk wisata tertentu yang dominan dan melekat kuat sebagai pencitraan utama kawasan tersebut.

Dari sisi kesiapan daerah, pihak yang menerima harus memiliki dokumen Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPARDA). RIPPARDA ini akan berfungsi sebagai pedoman perencanaan pembangunan kepariwisataan tingkat provinsi, kabupaten/kota. Dalam dokumen tersebut akan dijelaskan mengenai potensi dan permasalahan pembangunan kepariwisataan, isu-isu strategis serta rencana pembangunan perwilayahan pariwisata. Oleh karena itu destinasi pariwisata yang diusulkan oleh daerah harus mendapat persetujuan terlebih dahulu dalam RIPPARDA.

Secara lebih ringkas, menu dan kegiatan pengalokasian DAK Fisik Bidang Kepariwisata tahun 2018 dapat dilihat pada Tabel 5:

Tabel 5.

Matriks Keterpaduan Penggunaan DAK Sub Bidang Pariwisata Dengan Permasalahan Daya Saing Pariwisata Indonesia

No	Menu DAK Sub Bidang Pariwisata	Kegiatan	Permasalahan Utama Daya Saing Pariwisata
1	Pengembangan Daya Tarik Pariwisata	Pembangunan pusat informasi wisata/TIC dan perlengkapannya;	Kesiapan ICT; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembuatan ruang ganti dan/atau toilet;	Layanan Infrastruktur Pariwisata; Kesehatan dan Kebersihan;
		Pembuatan pergola dan gazebo;	Layanan Infrastruktur Pariwisata; Keamanan dan Keselamatan;
		Pemasangan lampu taman dan pagar pembatas;	Layanan infrastruktur pariwisata;
		Pembangunan panggung kesenian dan/pertunjukan;	Layanan infrastruktur pariwisata;
		Pembangunan kios cinderamata;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembangunan plaza pusat jajanan kuliner;	Keamanan dan keselamatan Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembangunan tempat ibadah dan menara pandang;	Layanan infrastruktur pariwisata;
		Pembangunan gapura identitas;	Layanan infrastruktur pariwisata;
		Pembuatan jalur pejalan kaki dan rambu-rambu petunjuk arah;	Keamanan dan Keselamatan Layanan Infrastruktur Pariwisata;
2	Peningkatan Amenitas Pariwisata	Pembangunan dermaga wisata;	Kesehatan dan Kebersihan; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembangunan titik labuh/singgah kapal layar (yacht);	Layanan Infrastruktur Pariwisata
		Pembangunan dive center dan peralatannya;	Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembangunan surfing center dan peralatannya;	Kesiapan ICT; Layanan Infrastruktur Pariwisata;
		Pembangunan talud;	Keamanan dan Keselamatan;
		Pengadaan perahu berlantai kaca;	Keamanan dan Keselamatan;

Sumber: Kemenpar, 2018

Membandingkan menu dan kegiatan di dalam alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata tahun 2018, sepertinya masih sama dengan menu dan kegiatan alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata tahun 2016 dan 2017. Sedikit hal yang membedakan adalah penggunaan istilah Pengembangan Daya Tarik Pariwisata di dalam menu tahun 2018, sementara pada tahun 2016 dan 2017 menggunakan istilah Penataan Kawasan Pariwisata. Untuk jenis kegiatannya, hampir sama seperti pembuatan jalur pejalan kaki dan rambu-rambu petunjuk arah, pembangunan gapura identitas, pembangunan tempat ibadah dan menara pandang, pembangunan plaza pusat jajanan kuliner, cinderamata dan pangung pertunjukan.

Dengan mendasarkan kepada temuan ini, secara umum menu dan kegiatan alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata sudah selaras dengan permasalahan yang dihadapi dalam upaya meningkatkan daya saing pariwisata nasional. Namun, sisi sebaliknya juga menimbulkan pertanyaan jika melihat alokasi dalam kurun waktu tiga tahun masih berkutat di permasalahan yang sama dan kegiatan yang sama pula. Pertanyaan lanjutan yang muncul adalah sampai kapan alokasi dengan kegiatan berulang ini akan terus terjadi? Apakah tidak ada mekanisme penghitungan proyeksi kebutuhan tersebut akan selesai hingga berapa tahun ke depannya. Jenis kegiatan yang selalu berulang setiap tahunnya juga menimbulkan praduga atas *performance budgeting* yang sudah dilakukan sebelumnya.

Persoalan mendasar lainnya adalah tidak ada satupun alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata dari tahun 2016-2018 yang ditujukan untuk mengatasi permasalahan Ketahanan Lingkungan. Padahal di dalam permasalahan daya saing pariwisata Indonesia, indikator Ketahanan Lingkungan masuk dalam peringkat paling buruk (131) dibandingkan beberapa indikator lainnya yang masih menghadapi masalah seperti Keamanan dan Keselamatan (91), Kesehatan dan Kebersihan (108), Kesiapan ICT (91), Layanan Infrastruktur Pariwisata (96). Untuk itulah seharusnya pemerintah mulai memikirkan alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata 2019 dapat ditambah menu dan kegiatan terkait Ketahanan Lingkungan baik dari aspek ketahanan air, pangan dan juga ekonomi lainnya.

IV. KESIMPULAN

Jika dikaitkan dengan permasalahan yang sedang dihadapi oleh industri pariwisata nasional saat ini, menu dan kegiatan alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata dapat dianggap sudah selaras dengan permasalahannya. Sisi sebaliknya juga menimbulkan pertanyaan jika melihat alokasi dalam kurun waktu tiga tahun masih berkutat di permasalahan yang sama dan kegiatan yang sama

pula. Pertanyaan lanjutan yang muncul adalah sampai kapan alokasi dengan kegiatan berulang ini akan terus terjadi? Apakah tidak ada mekanisme penghitungan proyeksi kebutuhan tersebut akan selesai hingga berapa tahun ke depannya. Jenis kegiatan yang selalu berulang setiap tahunnya juga menimbulkan praduga atas *performance budgeting* yang sudah dilakukan sebelumnya.

Pemerintah Pusat perlu menetapkan peta jalan alokasi DAK Fisik Pariwisata yang lebih berbasis kepada kinerja hasil dan keluaran (*performance based result*). Dengan demikian diversifikasi menu dan kegiatan dapat diciptakan dengan mendasarkan kepada pola kebutuhan pembangunan sesungguhnya. Jika memang ditahap awal yang diperlukan adalah pembangunan infrastruktur fisik, maka harus ditemukan titik optimum sampai kapan alokasi juga harus memulai pembangunan yang bersifat non-fisik. Data dan informasi riil kebutuhan ini juga harus dapat disupport oleh Pemerintah Daerah sebagai pihak yang nantinya akan menjadi pemilik utama dari aktivitas tersebut. Dengan pelibatan Pemerintah daerah sejak awal, maka komitmen Pemerintah Daerah dapat dimunculkan dengan mudah.

Pemerintah Daerah sendiri juga harus memberikan dukungan dan komitmen sepenuhnya atas segala pembangunan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Pusat di dalam area pariwisata ini. Ego sektoral dan ego kepentingan harus dikesampingkan dengan menempatkan kepentingan masyarakat di atas segalanya. Dinas di daerah yang terkait secara penuh harus mampu mengemban misi kepemilikan secara nyata dengan memperhatikan aspek pembagian kewenangan sesuai regulasi yang ada di Indonesia.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti tidak lupa mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak yang telah berkontribusi dalam penulisan ini di antaranya Badan Kebijakan Fiskal dan rekan di Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan.

V. DAFTAR PUSTAKA

- A., R. (2013). Desentralisasi Fiskal dan Pertumbuhan Ekonomi Serta Kaitannya Dengan Otonomi Daerah. *Jurnal Borneo Administrator*, 9(3). <https://doi.org/10.24258/jba.v9i3.124>
- Ati, N. P. D. R., Bagia, I. W., & Suwendra, I. W. (2014). Analisis Penurunan Pendapatan Sektor Pariwisata Sebuah Kajian Dari Perspektif Manajemen Keuangan. *Jurnal Jurusan Manajemen*, 2(1), 23-43. Retrieved from <https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/JJM/article/view/2089>

- Dwyer, L., & Kim, C. (2003). Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. *Current Issues in Tourism*, 6(5), 369–414. <https://doi.org/10.1080/13683500308667962>
- Evita, R., Sirtha, I. N., & Sunarta, I. N. (2012). Dampak Perkembangan Pembangunan Sarana Akomodasi Wisata Terhadap Pariwisata Berkelanjutan di Bali. *Jurnal Ilmiah Pariwisata*, 2(1), 109–222. Retrieved from <https://ojs.unud.ac.id/index.php/jip/article/view/3684>
- Handra, H., & Paddu, H. (2012). *Evaluasi Kinerja Pelaksanaan DAU dan DAK*. Jakarta.
- kontan.co.id. (2014). WTTC: Pariwisata Indonesia tumbuh paling tinggi. Retrieved May 6, 2019, from <https://industri.kontan.co.id/news/wttc-pariwisata-indonesia-tumbuh-paling-tinggi>
- Leedy, P. D., & Ormrod, J. E. (2005). *Practical Research: Planning and Design*. New Jersey: Prentice Hall. Retrieved from https://books.google.co.id/books/about/Practical_Research.html?id=MipiQgAACAAJ&redir_esc=y
- McIntosh, R. W., & Goeldner, C. R. (1986). *Tourism : Principles, Practices, Philosophies* (Third Edition). Northwestern: Wiley. Retrieved from https://books.google.co.id/books/about/Tourism.html?id=gVoXAQAAMAAJ&redir_esc=y
- Mihalič, T. (2000). Environmental management of a tourist destination. *Tourism Management*, 21(1), 65–78. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00096-5](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00096-5)
- Nudin, J. (2018). Strategi Pemasaran Pariwisata Indonesia Sebagai Antisipasi Dari Perubahan Ekonomi Global. *Jurnal Mandiri*, 1(2), 311–328. <https://doi.org/10.33753/mandiri.v1i2.24>
- Pratama, M., & Mukhtali, M. (2016). Kajian Penurunan Pariwisata di Dataran Tinggi Kerinci Provinsi Jambi. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 5(1), 29–40. Retrieved from <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/pwk/article/view/10622>
- Prideaux, B. (2000). The Role of The Transport System in Destination Development. *Tourism Management*, 21(1), 53–63. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00079-5](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00079-5)
- Raharjana, D. T. (2012). Membangun Pariwisata Bersama Rakyat: Kajian Partisipasi Lokal Dalam Membangun Desa Wisata di Dieng Plateau. *Jurnal Kawistara*, 2(3), 225–328. <https://doi.org/10.22146/KAWISTARA.3935>
- Rani, D. P. M. (2018). Pengembangan Kesejahteraan Masyarakat melalui Sektor Pariwisata pada Pantai Lombang, Kabupaten Sumenep, Madura, Jawa Timur. *Jurnal Politik Muda*, 3(3), 412–421. Retrieved from [http://journal.unair.ac.id/JPM@pengembangan-potensi-pariwisata-kabupaten-sumenep-madura-jawa-timur-\(studi-kasus-article-8100-media-80-category-8.html](http://journal.unair.ac.id/JPM@pengembangan-potensi-pariwisata-kabupaten-sumenep-madura-jawa-timur-(studi-kasus-article-8100-media-80-category-8.html)
- Rinaldi, U. (2013). Kemandirian Keuangan dalam Pelaksanaan Otonomi Daerah. *Jurnal EKSOS*, 8(22), 105–113. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/11718149.pdf>
- Rutherford, D. (2006). *Approaches to Tourism Planning*. Pretoria: University of Pretoria.
- Setyowati, N. W., & Octavia, S. (2016). Pengembangan Kesejahteraan Masyarakat melalui Sektor Pariwisata pada Kawasan Wisata Danau Napabele Provinsi Sulawesi Tenggara. *Jurnal Administrasi Kantor*, 4(2), 374–392. Retrieved from <https://www.neliti.com/id/publications/234522/pengembangan-kesejahteraan-masyarakat-melalui-sektor-pariwisata-pada-kawasan-wis>
- sindonews.com. (2019). Menggarap Serius Wisata Selain Bali. Retrieved May 6, 2019, from <https://ekbis.sindonews.com/read/1368636/34/menggarap-serius-wisata-selain-bali-1546908970>
- Soebagyo. (2012). Strategi Pengembangan Pariwisata di Indonesia. *Jurnal Liquidity*, 1(2), 153–158. Retrieved from https://www.academia.edu/7701501/STRATEGI_PENGEMBANGAN_PARIWISATA_DI_INDONESIA
- Suharso. (2009). *Perencanaan Objek Wisata dan Kawasan Pariwisata*. Malang: PPSUB.
- Trisnawati, R., Wiyadi, W., & Priyono, E. (2008). Analisis Daya Saing Industri Pariwisata Untuk Meningkatkan Ekonomi Daerah: (Kajian Perbandingan Daya Saing Pariwisata Antara Surakarta Dengan Yogyakarta). *Economic Journal of Emerging Markets*, 13(2), 61–70. Retrieved from <https://journal.uui.ac.id/JEP/article/view/224>
- Utami, A. R. (2016). Kompetensi Khas di Sektor Pariwisata. *ESENSI*, 6(1), 75–88. <https://doi.org/10.15408/ess.v6i1.3122>
- Warpani, S. P. (2007). *Pariwisata dalam Tata Ruang Wilayah*. Bandung: Penerbit ITB.