



Indonesian tourism infrastructure competitiveness

Ernawati^{a,*}

^a Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Halu Oleo, Indonesia

ARTICLE INFO

Keywords:

Competitiveness
ground infrastructure
air transport infrastructure
tourist service infrastructure
investments

ABSTRACT

Tourism infrastructure is the pillars that undermine the competitiveness of Indonesian tourism. This study aims to determine the factors that weaken the competitiveness of the tourism infrastructure in Indonesia. The data were analyzed descriptively. Indicators of the strength and weakness of infrastructure competitiveness are determined by performing a comparative value that obtained from every competitiveness indicator published by the World Economic Forum period of 2015, against four major competing countries in ASEAN (Singapore, Thailand, Malaysia, and the Philippines). The results showed that some of the indicators that weakens the competitiveness of Indonesia's infrastructure namely: quality of air transport infrastructure, international airline seat, quality of roads, quality of port infrastructure, and the ATMs accepting visa cards. Even the presence of major car rental companies and extension of business trips recommended placed Indonesia in the final sequence of the four major competitor countries in Southeast Asia. Indonesia only has three of strength indicator of tourism infrastructure, consists of the domestic airline seat, quality of railroad infrastructure and the quality of ground transport network.

1. Pendahuluan

Pengelolaan keindahan alam dan budaya sebagai daya tarik wisata dapat menjadi salah satu andalan dalam peningkatan kesejahteraan masyarakat, baik melalui peningkatan output maupun kesempatan kerja. Berdasarkan data Kementerian Pariwisata (2014) terungkap bahwa dampak pariwisata terhadap produk domestik bruto (PDB) sebesar 365,02 triliun rupiah atau setara dengan 4,02 persen dari PDB nasional. Pada sisi lain, sektor pariwisata mampu menyerap tenaga kerja sebesar 9,61 juta jiwa atau sekitar 8,52 persen dari total tenaga kerja secara nasional.

Dampak pariwisata terhadap perekonomian nasional yang cukup besar tentunya didorong oleh besarnya jumlah kunjungan wisata. Pada tahun 2013 besarnya wisatawan mancanegara (wisman) yang masuk ke Indonesia sebesar 8,8 juta jiwa. Dengan jumlah tersebut mendudukkan Indonesia pada posisi keempat terbesar di Asia Tenggara setelah Thailand, Malaysia, dan Singapura. Thailand dan Malaysia mampu mendatangkan wisatawan untuk berkunjung lebih dari tiga kali lipat dibanding Indonesia, yaitu secara berturut-turut sebesar 26,5 juta wisman dan 25,7 juta wisman. Sementara jumlah kunjungan wisman ke Singapura pada tahun 2013 sebesar 11,9 juta jiwa.

Padahal Indonesia memiliki keindahan alam dan budaya sebagai keunggulan absolut sektor pariwisata. Namun tampaknya keunggulan ini tidak dapat dikembangkan secara optimal jika tidak ditopang oleh keunggulan kompetitif. Keunggulan kompetitiflah yang mempengaruhi keunggulan bersaing suatu negara. World Economic Forum (WEF) telah mempublikasikan

*Corresponding author.

E-mail addresses: ferna_unhalu@yahoo.com

daya saing pariwisata suatu negara terdiri dari beberapa sub indeks, yaitu: lingkungan bisnis, kebijakan dan peraturan di bidang pariwisata, infrastruktur, dan sumber daya alam dan budaya.

Pada skala empiris, studi Ekanayake, Halkides dan Ledgerwood (2012) menemukan bahwa permintaan jasa pariwisata di Amerika Serikat periode 2002-2011 dipengaruhi oleh indeks harga konsumen dan biaya travel dari negara asal. Penelitian tersebut sejalan dengan penelitian Ibrahim (2011) untuk negara Mesir. Beberapa penelitian lain juga telah memasukkan faktor selain ukuran moneter dalam penelitian jasa pariwisata, sebagaimana studi Proença dan Soukiazis (2005) di Portugal menunjukkan bahwa selain faktor pendapatan dan harga, infrastruktur akomodasi juga berpengaruh signifikan terhadap permintaan jasa pariwisata. Temuan ini sejalan dengan hasil penelitian Seetanah et al (2011), Onyeocha, et al (2015), Jovanovic and Ilic (2016) yang menunjukkan bahwa ketersediaan infrastruktur menjadi determinan dalam menarik wisatawan.

Berdasarkan publikasi WEF (2015) terungkap bahwa daya saing pariwisata Indonesia secara global berada pada peringkat ke-50 dari 141 negara. Namun peringkat daya saing infrastruktur pariwisata Indonesia berada pada peringkat 75. Ketimpangan antara peringkat global dan infrastruktur menunjukkan bahwa, infrastruktur pariwisata merupakan pilar yang memperlemah daya saing pariwisata Indonesia pada skala global maupun kawasan.

Berdasarkan hal tersebut maka perlu diketahui jenis infrastruktur (indikator) yang memperlemah daya saing pariwisata di Indonesia. Tulisan ini mengkaji mengenai daya saing infrastruktur pariwisata Indonesia khususnya terhadap negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Pada bagian kedua tulisan ini disajikan metode penelitian yang digunakan, kemudian dipaparkan hasil penelitian dan pembahasan, dan selanjutnya ditutup dengan simpulan dan saran.

2. Metode

Rahardja dan Manurung (2005) telah menyajikan secara ringkas evolusi teori daya saing yang dimulai dari masa merkantilisme. Teori daya saing pada awalnya merupakan teori untuk mencapai kemakmuran suatu negara. Dalam sejarah teori ekonomi modern, merkantilisme menempati urutan paling awal yang menjelaskan sebab-sebab kemakmuran suatu negara. Teori merkantilisme beranggapan bahwa kemakmuran suatu negara ditentukan oleh banyaknya modal yang disimpan oleh negara tersebut. Anggapan ini menjadi dasar intervensi pemerintah dalam bidang perekonomian untuk mengumpulkan sebanyak-banyaknya modal. Namun seiring dengan munculnya teori ekonomi baru yang diajukan oleh Adam Smith dalam bukunya *The Wealth of Nations*, yang menerapkan zero sum game (keuntungan suatu negara berarti kerugian untuk negara lain), telah menggeser para merkantilist. Melalui bukunya *Wealth of Nations*, Smith menekankan pentingnya pasar bebas, dimana pemerintah tidak perlu campur tangan dalam urusan perekonomian. Smith percaya bahwa setiap negara memiliki keunggulan absolut, yang dapat dipertukarkan untuk mencapai kemakmuran. Jadi, menurut Smith, yang diperlukan oleh suatu negara yaitu spesialisasi. Smith mengusulkan bahwa sebaiknya semua negara berspesialisasi dalam komoditi-komoditi di mana ia mempunyai keunggulan yang absolut dan mengimpor komoditi-komoditi yang bukan keunggulan absolutnya.

Namun pandangan Smith kemudian ditentang oleh Ricardo dengan teori comparative advantage, yang menjelaskan bahwa meskipun sebuah negara memiliki keunggulan absolut, dalam sumberdaya alam misalnya, namun terdapat perbedaan produktivitas tenaga kerja sehingga menimbulkan perbedaan produktivitas antar negara. Negara yang memiliki produktivitas tenaga kerja lebih tinggi akan mampu menghasilkan output yang lebih besar dengan menggunakan jumlah input yang sama dibandingkan dengan negara lain. Pandangan Ricardo membawa pesan bahwa sebuah negara tidak dapat bersandar pada keunggulan absolutnya semata dalam mengejar kemakmuran, namun juga yang lebih penting adalah keunggulan komparatifnya. Teori keunggulan komparatif Ricardo kemudian mendapat dukungan dari Heckscher – Ohlin, namun menurut teori ini sumber keunggulan komparasi suatu negara muncul akibat perbedaan jumlah sumber daya (endowment factors) antar negara. Teori ini menyatakan bahwa negara yang memiliki sumber daya/faktor produksi melimpah akan memiliki opportunity cost biaya produksi yang lebih rendah dan akan meningkatkan output. Hal ini mengimplikasikan bahwa daya saing negara akan tercipta jika memiliki sumber daya yang melimpah.

Berbeda dengan pandangan pendahulunya, Porter (1990) memperkenalkan keunggulan bersaing (competitive advantage) suatu negara. Menurut Porter, pemerintah tidak dapat menciptakan daya saing negara, daya saing suatu negara diciptakan oleh perusahaan-perusahaan yang ada di negara tersebut. Menurut Porter, daya saing bangsa tergantung pada kapasitas industri untuk berinovasi. Porter memperkenalkan model diamond of national advantage untuk menjelaskan mengapa industri tertentu di suatu negara berhasil. Model diamond Porter menjelaskan 4 syarat yang harus dipenuhi suatu negara untuk mencapai keunggulan bersaing. Syarat tersebut yaitu: (1) factor condition, (2) demand factor, (3) related and supporting industries, dan (4) firm strategy, structure, and rivalry.

Factor condition merupakan posisi negara dalam kepemilikan faktor produksi untuk bersaing dalam suatu industri tertentu seperti tenaga kerja terampil atau infrastruktur, sementara demand factor menunjukkan kondisi permintaan pasar negara asal dari produk atau jasa tertentu. Selanjutnya faktor related and supporting industries merupakan keberadaan industri pendukung dan terkait lainnya agar dapat menyediakan input (sebagai pemasok) bagi industri yang berkembang. Keberadaan inidustri ini akan mengurangi ketergantungan negara untuk mengimpor barang dari luar. Adapun faktor firm strategy, structure, and rivalry merupakan kondisi bagaimana perusahaan diciptakan, dan dikelola, termasuk kecenderungan kompetisi pada industri domestik di negara tersebut.

Pada tataran terapan, pengukuran daya saing suatu bangsa dipromosikan oleh beberapa organisasi dunia, salah satunya yaitu World Economic Forum. World Economic Forum (WEF) menurut id.wikipedia.org adalah sebuah yayasan organisasi non profit yang didirikan di Jenewa dan terkenal dengan pertemuan tahunannya di Davos, Swiss yang mana selalu mempertemukan para pemimpin atas bisnis dunia, pemimpin politik seluruh dunia, cendekiawan dan wartawan terpilih untuk mendiskusikan masalah

penting yang dihadapi dunia termasuk kesehatan dan lingkungan.

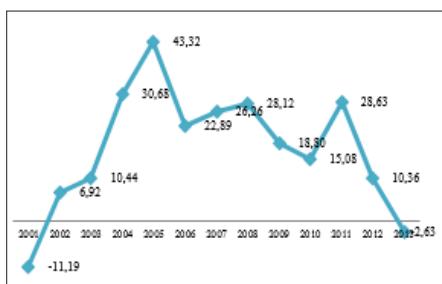
Pengukuran daya saing WEF mengkombinasikan berbagai dimensi, baik institusi, kebijakan, maupun faktor yang menentukan tingkat produktivitas suatu negara. Laporan tahunan dari WEF selalu menjadi rujukan bagi baik akademisi maupun pemerintahan. Kelebihan laporan WEF yaitu mencakup prestasi ekonomi global dengan indikator-indikator yang terukur. Dalam bidang pariwisata misalnya, indikator daya saing tidak hanya terdiri dari unsur pariwisata itu sendiri, tapi juga unsur lain yang terkait. Adapun daya saing pariwisata menurut WEF terdiri dari 14 pilar, yaitu: (1) business environment (2). safety and security, (3) health and hygiene, (4) human resources and labour market, (5) ict readiness, (6) prioritization of travel and tourism, (7) international openness, (8) price competitiveness, (9) environmental sustainability, (10) air transport infrastructure, (11) ground and port infrastructure, (12) tourist service infrastructure, (13) natural resources, dan (14) cultural resources and business travel.(WEF, 2015)

Penelitian ini menggunakan data sekunder hasil publikasi Kementerian Pariwisata (Kemenpar), Badan Pusat Statistik (BPS) dan World Economic Forum (WEF). Analisis data dilakukan secara deskriptif. Indikator kekuatan dan kelemahan daya saing infrastruktur ditentukan dengan melakukan komparasi nilai yang diperoleh Indonesia pada indikator daya saing infrastruktur hasil publikasi WEF (2015) terhadap 4 negara pesaing utama di Kawasan Asia Tenggara (Singapura, Thailand, Malaysia, dan Filipina). Indikator daya saing infrastruktur yang dipertimbangkan dalam penelitian ini terdiri dari 12 indikator yang dianggap berdampak langsung pada kunjungan wisata, yaitu: kualitas infrastruktur transportasi udara, ketersediaan tempat duduk penerbangan domestik, ketersediaan tempat duduk penerbangan internasional, jumlah maskapai penerbangan, kualitas jalan raya, kualitas infrastruktur kereta api, kualitas infrastruktur pelabuhan laut, kualitas jaringan transportasi darat, ketersediaan kamar hotel, rekomendasi tambahan perjalanan wisata dari kegiatan bisnis, dan ketersediaan perusahaan sewa mobil, serta kartu visa yang dapat diterima di ATM Indonesia.

3. Hasil dan Pembahasan

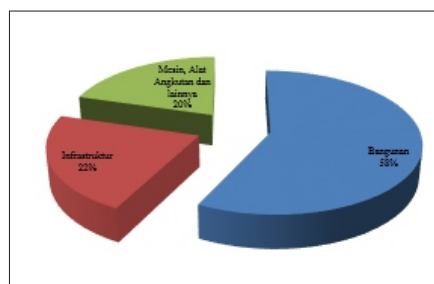
3.1. Investasi Pariwisata Indonesia

Perkembangan ekonomi suatu negara selain membutuhkan modal manusia juga membutuhkan investasi barang modal. Pada sektor pariwisata, investasi barang modal dapat berupa bangunan akomodasi, restoran, bangunan rekreasi, infrastuktur jalan dan pelabuhan, alat angkutan, maupun jenis barang modal lainnya. Berdasarkan data Kemenpar (2014) investasi pariwisata Indonesia baik pada tahun 2013 mencapai 121,30 triliun rupiah, menurun dibanding tahun sebelumnya yang mencapai 124,58 triliun rupiah. Adapun pertumbuhan investasi pariwisata periode 2001-2013 disajikan sebagaimana Gambar 1 menunjukkan bahwa pertumbuhan investasi pariwisata tertinggi atau 43,32 persen dialami pada tahun 2005, dan yang terendah yaitu pada tahun 2001 yang mencapai minus 11,19 persen. Meskipun pada tahun 2001 Indonesia dianggap telah pulih dari krisis namun belum dapat mendorong pergerakan di sektor pariwisata.



Sumber: Kemenpar (2016), diolah

Gambar 1. Pertumbuhan Investasi Pariwisata



Sumber: Kemenpar (2014), diolah

Gambar 2. Distribusi Investasi Pariwisata Tahun 2013 Berdasarkan Jenis Barang Modal

Adapun jenis investasi yang paling menarik bagi investor sebagaimana disajikan pada Gambar 2 yaitu kelompok bangunan yang mencapai 58 persen, selanjutnya infrastruktur jalan, pelabuhan dan jembatan, dan urutan terakhir yaitu mesin, alat angkutan dan lainnya. Investasi bangunan berupa: bangunan hotel dan akomodasi, bangunan restoran dan sejenisnya, bangunan bukan tempur tinggal, bangunan olah raga, rekreasi, hiburan dan seni budaya, serta bangunan lainnya.

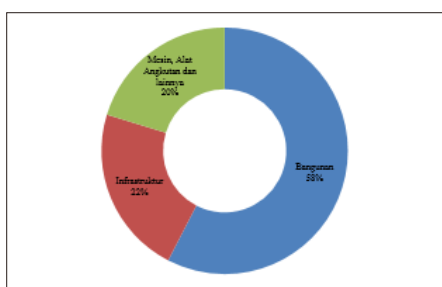
Besarnya distribusi investasi pariwisata pada kelompok bangunan tersebut tampaknya sejalan dengan kebutuhan wisman sebagaimana disajikan pada Tabel 1, yang menunjukkan bahwa kebutuhan terbesar wisman yaitu akomodasi dan restoran. Kebutuhan akomodasi bahkan mencapai 42,30 persen dari total pengeluaran wisman atau sebesar 54.884,78 milyar rupiah. Sementara kebutuhan restoran dan sejenisnya sebesar 15,28 persen; atau menghabiskan dana sebesar 19.827,73 milyar rupiah; dan angkutan internasional sebesar 13,50 persen atau membutuhkan pengeluaran sebesar 17.521,41 milyar rupiah. Adapun kebutuhan terbesar untuk wisnus yaitu angkutan domestik sebesar 42,27 persen, selanjutnya kebutuhan restoran dan sejenisnya sebesar 19,28 persen; serta produk industri non makanan sebesar 12,55 persen.

Tabel 1. Ringkasan Pengeluaran Terkait Pariwisata Indonesia Tahun 2013

Sektor Terkait Pariwisata	Wisatawan Mancanegara		Wisatawan Nusantara/Nasional		Total Wisatawan	
	Jumlah	Distribusi	Jumlah	Distribusi	Jumlah	Distribusi
	(milyar Rp)	(%)	(milyar Rp)	(%)	(milyar Rp)	(%)
Hotel dan Akomodasi	54.884,78	42,30	19.351,27	10,53	74.236,05	23,68
Restoran dan Sejenisnya	19.827,73	15,28	35.423,35	19,28	55.251,08	17,63
Angkutan Domestik	9.814,08	7,56	75.822,63	41,27	85.636,71	27,32
Angkutan Internasional	17.521,41	13,50	0	0,00	17.521,41	5,59
Biro Perjalanan, Operator dan Pramuwisata	2.983,93	2,30	4.957,35	2,70	7.941,28	2,53
Jasa seni, budaya, rekreasi dan hiburan	5.504,76	4,24	4.998,17	2,72	10.502,93	3,35
Jasa pariwisata lainnya	911,76	0,70	7.732,99	4,21	8.644,75	2,76
Souvenir	8.827,36	6,80	6.907,36	3,76	15.734,72	5,02
Kesehatan dan kecantikan	2.282,41	1,76	76,99	0,04	2.359,40	0,75
Produk Industri non Makanan	5.788,41	4,46	23.062,04	12,55	28.850,45	9,20
Produk pertanian	1.400,18	1,08	5.392,11	2,93	6.792,29	2,17
Total	129.746,81	100,00	183.724,26	100,00	313.471,07	100,00

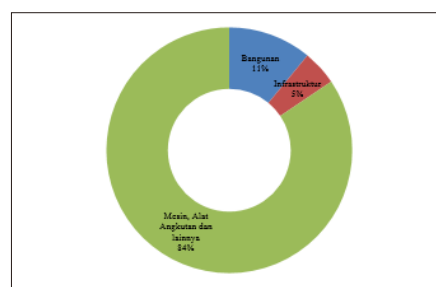
Sumber: Kemenpar (2014), diolah

Jika dikaji lebih lanjut, distribusi investasi total (Gambar 2) juga sejalan dengan distribusi investasi yang dilakukan oleh pihak swasta sebagaimana Gambar 3. Adapun distribusi investasi swasta oleh pemerintah sebagaimana disajikan pada Gambar 4 menunjukkan bahwa pada tahun 2013 pemerintah mengalokasikan 84 persen dananya pada kelompok mesin, alat angkutan dan lainnya, selanjutnya kelompok bangunan sebesar 11 persen, dan kelompok infrastruktur jalan, jembatan dan pelabuhan sebesar 5 persen.



Sumber: Kemenpar (2014), diolah

Gambar 3. Distribusi Investasi Pariwisata Pihak Swasta Tahun 2013



Sumber: Kemenpar (2014), diolah

Gambar 4. Distribusi Investasi Pariwisata Pihak Swasta Tahun 2013

Investasi pariwisata oleh pemerintah dilakukan baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Tabel 2 menyajikan jumlah investasi pemerintah pusat dan daerah berdasarkan kelompok barang modal periode 2011-2013. Tabel 2 menunjukkan bahwa baik pemerintah daerah maupun swasta tidak memiliki investasi pada bangunan akomodasi dan restoran untuk kebutuhan komersil pariwisata. Pemerintah hanya menyediakan bangunan berupa gedung olah raga, rekreasi, hiburan, seni dan budaya. Namun investasi pemerintah daerah untuk tahun 2011 dan 2012 untuk jenis investasi tersebut masih didominasi oleh pemerintah daerah, kecuali untuk tahun 2013.

Investasi infrastruktur jalan, jembatan dan pelabuhan juga masih didominasi oleh sumber dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Adapun investasi mesin dan peralatan lebih didominasi oleh dana yang bersal dari Anggaran Pendapatan dan belanja Negara (APBN) yang jumlahnya mengalami peningkatan setiap tahunnya yang mencapai 95,17 milyar rupiah pada tahun 2013. Investasi pemerintah daerah di jenis barang angkutan pada tahun 2013 jumlahnya mencapai 34,64 milyar rupiah

sementara pemerintah pusat sebesar 42,08 milyar rupiah. Secara total investasi, tampak bahwa investasi pariwisata pemerintah pusat masih lebih besar dibanding pemerintah daerah.

Tabel 2. Investasi Sektor Pariwisata Pihak Pemerintah Tahun 2011-2013 (Dalam Miliar Rupiah)

Jenis Barang Modal	2011		2012		2013	
	Pusat	Daerah	Pusat	Daerah	Pusat	Daerah
Bangunan Hotel dan akomodasi lainnya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bangunan Restoran dan sejenisnya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bangunan Bukan tempat tinggal	1,50	2,35	2,81	3,07	5,10	3,89
Bangunan OR, rekreasi, hiburan, seni dan budaya	5,47	8,35	7,98	9,12	14,33	10,04
Infrastruktur (jalan, jembatan, pelabuhan)	3,54	5,99	4,96	6,54	6,34	7,20
Bangunan lainnya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Mesin dan peralatan	82,07	66,43	91,33	60,73	95,17	73,93
Alat angkutan	20,33	27,05	28,47	30,56	42,08	34,64
Barang modal lainnya	0,39	1,05	0,72	1,45	1,31	1,90
Total	113,29	111,22	136,27	120,48	164,34	131,60

Sumber: Kemenpar (2014)

Adapun distribusi investasi berdasarkan pihak investor (privat-pemerintah) dan jenis barang modal sebagaimana disajikan pada Tabel 3 menunjukkan bahwa ketergantungan investasi pihak swasta masih sangat tinggi yang mencapai sekitar 99 persen untuk seluruh jenis investasi. Bahkan pada jenis infrastruktur misalnya, investasi pemerintah belum mencapai 1 persen. Kecuali jenis mesin, alat angkutan dan lainnya proporsinya mencapai lebih dari 1 persen untuk tahun 2013.

Tabel 3. Distribusi Investasi Barang Modal Bidang Pariwisata Oleh Pemerintah dan Swasta

Jenis Investasi Barang Modal	2011		2012		2013	
	Swasta	Pemerintah	Swasta	Pemerintah	Swasta	Pemerintah
Bangunan	99,70	0,30	99,97	0,03	99,95	0,05
Infrastruktur	99,92	0,08	99,95	0,05	99,95	0,05
Mesin, Alat Angkutan dan lainnya	99,98	0,02	99,31	0,69	98,99	1,01
Total Distribusi	99,80	0,20	99,79	0,21	99,76	0,24

Sumber: Kemenpar (2014), diolah

3.2. Daya Saing Infrastruktur Pariwisata Indonesia di Kawasan Asia Tenggara

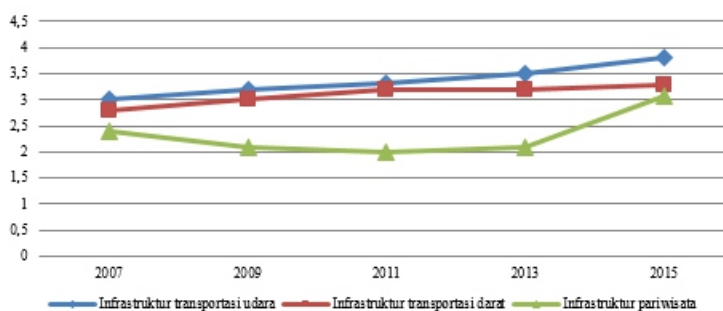
Investasi pariwisata yang dilakukan baik oleh pemerintah maupun swasta tentunya diharapkan mampu mendorong keunggulan bersaing pariwisata Indonesia, yang pada akhirnya memberi dampak ekonomi yang optimal. Berdasarkan publikasi WEF (2015) sebagaimana disajikan pada Tabel 4 bahwa daya saing pariwisata Indonesia pada kawasan ASEAN berada pada peringkat ke-4 setelah Singapura, Malaysia dan Thailand. Adapun peringkat daya saing infrastruktur pariwisata Indonesia juga berada pada peringkat 4 untuk ASEAN.

Keinginan Indonesia untuk meningkatkan daya saing infrastruktur tampak pada Gambar 5 yang menunjukkan perbaikan secara konsisten dan terus menerus pada infrastruktur transportasi udara dan darat, namun lebih fluktuatif untuk infrastruktur pariwisata, meskipun mengalami peningkatan yang tajam untuk periode 2015. Infrastruktur pariwisata Indonesia tampaknya masih memiliki daya saing yang rendah di ASEAN bahkan lebih rendah dibanding Filipina dan Lao PDR (Tabel 5).

Tabel 4. Peringkat Daya Saing Indonesia Skala Global dan ASEAN Tahun 2015

Negara	Peringkat Global	Peringkat Regional ASEAN	Peringkat	Peringkat
			Infrastruktur Global	Infrastruktur Regional ASEAN
Singapura	11	1	5	1
Malaysia	25	2	41	3
Thailand	35	3	37	2
Indonesia	50	4	75	4
Pilipina	74	5	82	5
Vietnam	75	6	94	6
Lao PDR	96	7	100	7
Kamboja	105	8	113	8
Myanmar	135	9	137	9

Sumber: WEF (2015), disusun kembali



Sumber: WEF (berbagai tahun), diolah

Gambar 5. Perkembangan Indeks Daya Saing Infrastruktur Pariwisata Indonesia

Tabel 5. Peringkat dan Indeks Pilar Infrastruktur Pariwisata Kawasan ASEAN Tahun 2015

Negara	Infrastruktur transportasi udara		Infrastruktur transportasi darat		Infrastruktur jasa pariwisata	
	Peringkat	Nilai	Peringkat	Nilai	Peringkat	Nilai
Singapura	1	5,26	1	6,44	2	5,17
Malaysia	2	4,46	2	4,50	3	4,43
Thailand	3	4,57	3	3,41	1	5,70
Indonesia	4	3,81	4	3,27	6	3,07
Filipina	5	2,77	6	3,02	4	3,77
Vietnam	6	2,72	5	3,14	7	2,95
Lao PDR	7	2,29	7	3,01	5	3,22
Kamboja	8	2,10	8	2,61	8	2,91
Myanmar	9	1,95	9	2,19	9	2,06

Sumber: WEF (2015), disusun kembali

Berdasarkan indikator dari pilar daya saing infrastruktur pariwisata sebagaimana disajikan pada Tabel 6 menunjukkan bahwa Singapura merupakan satu-satunya negara yang memiliki kekuatan bersaing dari seluruh indikator pilar infrastruktur. Malaysia masih harus meningkatkan layanan ketersediaan tempat duduk penerbangan domestik dan meningkatkan jumlah perusahaan sewa kendaraan, sementara Thailand masih harus meningkatkan kualitas infrastruktur kereta api dan jaringan transportasi daratnya. Adapun Filipina tampaknya memiliki pekerjaan rumah pada hampir seluruh indikator daya saing infrastruktur jika

akan bersaing dengan empat negara lainnya.

Tabel 6. Nilai Daya Saing Infrastruktur Lima Negara ASEAN Berdasarkan Indikator (Tahun 2015)

Indikator	Indonesia	Malaysia	Singapura	Thailand	Filipina
Kualitas infrastruktur transportasi udara	4,5	5,7	6,8	5,3	3,6
Ketersediaan tempat duduk penerbangan domestik per minggu (juta)	1.678,0	443,9	n.a	366,8	350,2
Ketersediaan tempat duduk penerbangan internasional per minggu (juta)	980,7	1.514,7	23.116,2	2.205,8	849,4
Jumlah maskapai penerbangan yang beroperasi	64,0	77,0	74,0	131,0	44,0
Kualitas jalan raya	3,9	5,6	6,1	4,5	3,6
Kualitas infrastruktur kereta api	3,7	5,0	n.a	2,4	2,3
Kualitas infrastruktur pelabuhan laut	4,0	5,6	6,7	4,5	3,5
Kualitas jaringan transportasi darat	4,3	5,4	6,0	3,9	3,9
Jumlah kamar hotel	0,2	0,7	1,0	0,8	0,0
Rekomendasi tambahan perjalanan wisata dari kegiatan bisnis	5,3	6,0	5,6	6,0	5,8
Ketersediaan perusahaan sewa mobil terkemuka	2,0	4,0	7,0	6,0	6,0
Kartu Visa yang dapat diterima di ATM	301,0	540,1	488,8	1647,7	176,3

Sumber: WEF (2015), disusun kembali

Tabel 6 juga menunjukkan bahwa Indonesia hanya memiliki 3 indikator kekuatan infrastruktur pariwisata, yaitu ketersediaan tempat duduk penerbangan domestik, kualitas infrastruktur kereta api, dan kualitas jaringan transportasi darat. Indikator terlemah Indonesia yaitu minimnya ketersediaan perusahaan sewa mobil terkemuka dan minimnya rekomendasi tambahan perjalanan wisata dari kegiatan bisnis. Pada sisi lain, Indonesia juga masih harus meningkatkan kualitas infrastruktur transportasi udara, ketersediaan tempat duduk penerbangan internasional, kualitas jalan raya, kualitas infrastruktur pelabuhan laut, dan ketersediaan ATM yang dapat menerima kartu visa; jika ingin bersaing dengan Singapura, Malaysia dan Thailand.

Namun untuk ketersediaan kamar hotel, meskipun laporan WEF (2015) menunjukkan masih rendahnya ketersediaan kamar hotel, namun bagi Indonesia ketersediaan tersebut cukup pada peningkatan kualitas, sebab tingkat hunian hotel di Indonesia masih rendah. Tabel 7 menunjukkan 10 provinsi dengan jumlah tamu asing terbesar di Indonesia juga menunjukkan tingkat hunian hotel yang rendah baik pada kelompok hotel berbintang maupun hotel non bintang. Secara total Indonesia, tingkat hunian hotel non bintang belum mencapai 40 persen, sementara hotel bintang telah mencapai lebih dari 50 persen.

Tabel 7. Tingkat Penghunian Kamar pada Hotel pada Sepuluh Provinsi Tahun (Persen)

Propinsi	Hotel Bintang			Hotel Non Bintang		
	2010	2012	2014	2010	2012	2014
Sumatera Utara	42.02	45.14	50.59	36.58	40.64	37.20
Kepulauan Riau	47.58	48.42	48.18	41.51	35.04	42.82
DKI Jakarta	51.76	56.37	58.27	61.45	60.57	65.38
Jawa Barat	43.49	45.92	48.60	29.12	34.67	32.08
Jawa Tengah	41.01	48.58	46.89	29.23	32.22	30.11
DI Yogyakarta	47.30	55.45	57.28	29.28	38.33	33.74
Jawa Timur	46.05	47.44	50.81	32.82	35.26	33.36
B a l i	58.86	58.63	59.88	46.18	44.23	39.43
Nusa Tenggara Barat	44.54	47.46	49.23	29.22	34.49	28.60
Nusa Tenggara Timur	47.44	40.62	40.81	18.77	20.02	21.11
Indonesia	48.86	51.55	52.56	35.98	38.22	35.87

Sumber: BPS (2015)

Propinsi dengan tingkat hunian tertinggi berada pada Provinsi Bali untuk hotel bintang, dan Provinsi DKI Jakarta untuk hotel non bintang. Dengan demikian, peningkatan investasi dibidang akomodasi hanya akan menurunkan tingkat hunian hotel dan atau meningkatkan kapasitas menganggur dari hunian di Indonesia. Untuk itu, investasi diharapkan lebih diarahkan pada kelompok barang modal lain, seperti infrastruktur jalan dan pelabuhan serta peningkatan kuantitas dan kualitas penerbangan internasional yang akan mendorong mobilitas wisman maupun winus di seluruh destinasi wisata unggulan Indonesia.

4. Kesimpulan dan Saran

4.1. Kesimpulan

Investasi pariwisata Indonesia secara dominan diarahkan pada pembangunan akomodasi dan restoran. Besarnya distribusi investasi pariwisata pada kelompok tersebut tampaknya didorong oleh tingginya kebutuhan wisman akan akomodasi dan restoran yang mencapai sekitar 60 persen. Namun investasi pada kelompok akomodasi cenderung mendorong meningkatnya kapasitas menganggur akomodasi (hunian). Dengan demikian, meskipun indikator daya saing ketersediaan kamar hunian masih rendah,

namun tampaknya bukan menjadi prioritas bagi Indonesia.

4.2. Saran

Beberapa indikator yang memperlemah daya saing infrastruktur Indonesia dan prioritas untuk diperbaiki yaitu kualitas infrastruktur transportasi udara, ketersediaan tempat duduk penerbangan internasional, kualitas jalan raya, kualitas infrastruktur pelabuhan laut, dan ketersediaan ATM yang dapat menerima kartu visa. Bahkan indikator ketersediaan perusahaan sewa mobil terkemuka dan minimnya rekomendasi tambahan perjalanan wisata dari kegiatan bisnis menempatkan Indonesia pada urutan terakhir dari lima negara pesaing utama di Kawasan Asia Tenggara. Indonesia hanya memiliki 3 indikator kekuatan infrastruktur pariwisata, yaitu yaitu ketersediaan tempat duduk penerbangan domestik, kualitas infrastruktur kereta api dan kualitas jaringan transportasi darat.

Daftar Pustaka

- BPS. 2015. Tingkat Penghunian Kamar Pada Hotel Bintang Menurut Provinsi Tahun 2004-2014. www.bps.go.id
- BPS. 2015. Tingkat Penghunian Kamar Pada Hotel Non Bintang Menurut Provinsi Tahun 2004-2014. www.bps.go.id
- Ekanayake, E. M., Halkides, M. and Ledgerwood, JR. 2012. Inbound International Tourism to the United States: a Panel Data Analysis. *International Journal of Management and Marketing Research*, 5 (3): 15-27
- Ibrahim, M.A. 2011. The Determinants of international tourism demand for Egypt: panel data evidence. *European Journal of Economics, Finance and Administrative Sciences*, 30: 50-58
- Jovanovic, S and Ilic, I. 2016. Infrastructure as Important Determinant of Tourism Development in The Countries of Southeast Europe. *Ecoforum*, 5 (8): 288-294
- Kemenpar. 2012. Neraca Satelit Pariwisata Nasional (NESPARNAS) 2012, Pusat Data dan Informasi Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. <http://www.kemenpar.go.id>
- Kemenpar. 2013. Neraca Satelit Pariwisata Nasional (NESPARNAS) 2013, Pusat Data dan Informasi Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. <http://www.kemenpar.go.id>
- Kemenpar. 2014. Neraca Satelit Pariwisata Nasional (NESPARNAS) 2014, Pusat Data dan Informasi Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. <http://www.kemenpar.go.id>
- Kemenpar. 2016). Neraca Satelit Pariwisata Nasional 2000-2013. <http://www.kemenpar.go.id>
- Onyeocha, et al. 2015. The impact of road transportation infrastructure on tourism development in Nigeria. *Pearl Journal of Management, Social Science and Humanities*, 1 (2), pp. 48-55
- Porter M. E. 1990. *The Competitive Advantage of Nations*. London:
- Proença, SA. and Soukiazis, E. 2005. Demand for Tourism in Portugal: a Panel Data Approach. CEUNEUROPE. Discussion Paper, 29. <http://www4.fe.uc.pt>
- Rahardja, M dan Manullang, P. 2005. *Teori Ekonomi Makro, Suatu Pengantar* (Edisi 3). Jakarta: Lembaga Penerbit FEUI
- Seetanah et al. 2011. Does infrastructure matter in tourism development?. *University of Mauritius Research Journal*, 17 : 89-108
- Wikipedia. Forum Ekonomi Dunia. Tersedia pada: <https://id.wikipedia.org/wiki/>. Diakses: 1 April 2018
- World Economic Forum. 2007. *The travel and tourism competitiveness report 2007: Furthering the process of economic development*, Geneva. <https://www.weforum.org>
- World Economic Forum. 2009. *The travel and tourism competitiveness report 2009: Managing in a time of turbulence*, Geneva. <https://www.weforum.org>
- World Economic Forum. 2011. *The travel and tourism competitiveness report 2011: Beyond the downturn*, Geneva. <https://www.weforum.org>
- World Economic Forum. 2013. *The travel and tourism competitiveness report 2013: Reducing barriers to economic growth and job creation*, Geneva. <https://www.weforum.org>
- World Economic Forum. 2015. *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2015: Growth through shocks*, Geneva. <https://www.weforum.org>