

## KONTRIBUSI EKONOMI WISATAWAN CRUISE PADA DESTINASI WISATA: STUDI KASUS PEMILIHAN LOKASI PELABUHAN DI BALI

NYOMAN BUDIARTHA R.M<sup>1</sup>, DJAUHAR MANFAAT<sup>2</sup>, DAN TRI ACHMADI<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Udayana

<sup>2</sup>Fakultas Teknologi Kelautan ITS, <sup>3</sup>Fakultas Teknologi Kelautan ITS

Email: rmbudiarta@civil.unud.ac.id

### ABSTRACT

Cruises in the Asia-Pacific have been and continue to grow in popularity and importance. Indonesia, especially Bali as part of market growth in the tourism sector is committed to develop and build world-class port, by expanding Tanah Ampo cruise tourism port in Karangasem regency, port development in Badung regency and the masterplan Sumberkima Resort & Cruise Terminal, located in Buleleng. All these three ports have feasibility studies technically and economically. To avoid local optimism is not constructive, then in determining the location of cruise tourism port requires a model that can describe the system in a holistic and integrated transport that can be used to measure overall performance of the value chain.

This study focuses on the special considerations that must be taken into account in measuring the cruise industry expenditures based on the location of the port for cruise tourism expenditures for goods and services at finally having an impact on the economy of Indonesia/ Bali, such as the creation of value added and employment. Using Input-output analysis of Leontief inverse matrix of the Input-Output tables (IO tables Bali, 2000) can be analyzed contributions from port location on the areas of tourism (destinations).

Key words: tourism port, destination, input-output analysis

### ABSTRAK

Kapal pesiar di kawasan Asia-Pasific telah dan terus tumbuh dalam popularitas dan kepentingan. Indonesia khususnya Bali sebagai bagian dari pertumbuhan pasar dalam sektor pariwisata ini berkomitmen untuk mengembangkan dan membangun pelabuhan kelas dunia, dengan membangun pelabuhan kapal pesiar Tanah Ampo, di Kabupaten Karangasem, pengembangan pelabuhan Benoa di Kabupaten Badung dan masterplan Sumberkima Resort & Cruise Terminal, yang berlokasi di Buleleng. Ketiga lokasi tersebut mempunyai kelayakan berdasarkan kajian secara teknis dan ekonomis. Untuk menghindari optimisme lokal yang tidak konstruktif, maka dalam menentukan lokasi pelabuhan pariwisata *cruise* diperlukan model yang dapat menggambarkan sistem transportasi secara holistik dan terintegrasi yang dapat digunakan untuk mengukur kinerja keseluruhan rantai nilai yang terlibat.

Penelitian ini memfokuskan pada pertimbangan khusus yang harus diperhitungkan dalam mengukur pengeluaran industri kapal pesiar berdasarkan lokasi pelabuhan karena pengeluaran wisatawan kapal pesiar untuk barang dan jasa pada akhirnya mempunyai dampak terhadap perekonomian Indonesia/Bali, seperti penciptaan nilai tambah dan penyerapan tenaga kerja. Dengan menggunakan analisis Input-Output berupa matriks kebalikan Leontief dari tabel Input-Output (Tabel I-O Bali, 2000) dapat diketahui kontribusi dari wisatawan kapal pesiar (lokasi pelabuhan) terhadap daerah wisata (destinasi).

Kata kunci: lokasi pelabuhan pariwisata, destinasi, analisis input-output

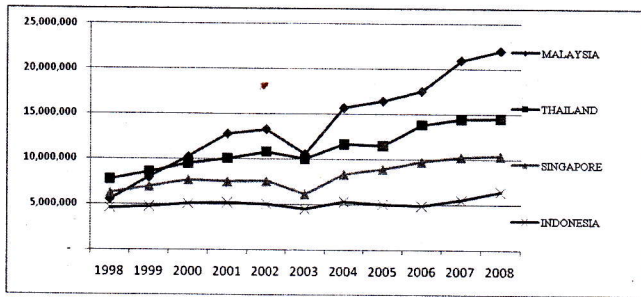
### PENDAHULUAN

#### Latar Belakang

Perkembangan sektor pariwisata dunia memberi peluang sangat besar bagi wisatawan yang menggunakan kapal pesiar. Industri kapal pesiar merupakan salah satu industri pendukung dalam pasar pariwisata. Sejak tahun 1990 industri ini memiliki pertumbuhan penumpang rata-rata 7,4% per tahun. Industri ini sebenarnya masih muda, namun sejak 1980 lebih dari 150 juta penumpang telah menggunakan jasa ini. Periode 10 tahun pertama industri ini bertumbuh sebesar 61% dan tahun-tahun

terakhir bertumbuh sebesar 37%. Pasar wisata kapal pesiar sangat potensial yang tercermin dari jumlah penumpang pada tahun 2008 telah mencapai 12,8 juta penumpang (CLIA, 2008).

Di tengah pertumbuhan pariwisata dunia yang cenderung terus meningkat, justru pariwisata Indonesia akhir-akhir ini kurang mengalami perkembangan yang cukup berarti (stagnan) dan sangat jauh tertinggal dibandingkan negara-negara tetangga seperti Malaysia, Singapura, dan Thailand. Hal ini tercermin dari kedatangan wisatawan ke Indonesia dibandingkan dengan negara-negara lainnya di kawasan Asia Tenggara



Sumber : Tourism Statistics: Indonesia, Malaysia, Thailand, dan Singapore

Gambar 1. Perbandingan kedatangan wisatawan di Indonesia, Malaysia, dan Thailand tahun 1998 sampai 2008

seperti ditunjukkan pada Gambar 1.

Negara tetangga yang menjadi pesaing langsung pariwisata Indonesia seperti Malaysia mampu mendatangkan 22 juta orang wisatawan. Indonesia hanya mampu mendatangkan 6,4 juta wisatawan. Padahal, apa yang ada di Malaysia tidak berbeda jauh dengan di Indonesia karena mempunyai kemiripan geografi, masyarakat, sejarah, bahasa, kebudayaan, dan sumber alamnya. Kedua negara juga menjual atraksi yang mirip seperti pantai, gunung, kebudayaan, kerajinan dan seni (Aznam, 1992). Hampir tidak ada negara yang sedemikian banyak memiliki kepulauan dan berada di daerah tropis seperti Indonesia yang merupakan surga bagi wisata bahari. Misalnya, wisata berbasis *sport* dan hobi antara lain *diving*, *surfing*, *snorkeling*, *fishing*, *boating*, *jet skiing* atau berbentuk kegiatan kapal pesiar (*cruise ship*). Hal ini menjadi tantangan bagi pariwisata Bali yang telah mendapat penghargaan sebagai *Award for Asia's Best Resort Destination*.

Kekalahan Indonesia bersaing dengan sesama negara ASEAN dalam upaya menjaring wisatawan mancanegara bukan terletak pada kelangkaan daya tarik wisata, melainkan pada kelemahan sistem pengelolaan destinasi dan aksesibilitasnya (sistem transportasi nasional) yang kurang berkembang dan perilaku masyarakatnya yang kurang mendukung penuh.

Pesatnya pertumbuhan wisata pesiar, sebetulnya sangat mendorong pemerintah Indonesia untuk segera membangun pelabuhan pariwisata untuk kapal pesiar. Hal ini berpotensi mendapatkan pengakuan internasional sebagai pelabuhan wisata yang aman dan destinasi yang menarik. Namun, Indonesia khususnya Bali sampai saat ini belum mempunyai pelabuhan yang berstandar internasional untuk melayani kapal-kapal pesiar. Sementara negara tetangga kita sudah mempunyai pelabuhan khusus pariwisata (*cruise*) seperti Singapura, Malaysia (Port Klang), maupun Thailand (Laem Chabang). Pelabuhan Benoa yang merupakan satu-satunya pelabuhan yang dicanangkan menjadi pelabuhan pariwisata termasuk untuk melayani kapal-kapal *cruise* secara teknis belum mampu melayani kapal-kapal *cruise* yang mempunyai panjang lebih dari 200 meter. Sementara ini, kapal-kapal pesiar yang mempunyai panjang lebih dari 200 meter biasanya hanya buang jangkar di perairan sekitar Padangbai. Selanjutnya,

penumpang diturunkan dengan menggunakan sekoci yang ada di kapal. Akibatnya, kebanyakan penumpang tidak berani dan enggan untuk turun. Disamping itu, embarkasi dengan menggunakan sekoci membutuhkan waktu yang lama sampai sehari penuh seperti dialami kapal *Cruise Costa Marine* yang buang jangkar di perairan Padang Bai.

Di tingkat angkutan antar negara, keandalan dan pelayanan sistem transportasi Indonesia masih kalah jauh bersaing. Akomodasi dan daya tarik wisata serta atraksi wisata lainnya yang menarik tidak akan banyak maknanya tanpa dukungan sistem transportasi yang handal dengan tingkat daya hubung yang tinggi (Warpani and Warpani, 2007). Keandalan pelayanan transportasi adalah prasyarat utama dalam upaya pengembangan kepariwisataan, khususnya dalam persaingan mendatangkan wisatawan baik mancanegara maupun nusantara.

Penentuan letak pelabuhan berbasis sektor pariwisata sebagai pelabuhan rekreasi haruslah mempunyai fasilitas yang menarik serta mengintegrasikan pelayanan antara daratan dan lautan menjadi suatu kesatuan. Dengan adanya fasilitas-fasilitas perairan (*in water facilities*), persyaratan utama untuk pelabuhan tidak terkecuali pelabuhan pariwisata adalah kedalaman air (kolam pelabuhan) yang cukup. Data-data yang lain menyangkut pasang-surut dan perkiraan tinggi gelombang, serta pengikatan (jaringan transportasi) ke destinasi wisata, kesesuaian lingkungan, kebijakan pemerintah, penolakan masyarakat, dan masalah biaya konstruksi.

### Tujuan Penelitian

Bertitik tolak dari latar belakang permasalahan di atas, studi ini menjajagi lokasi pelabuhan wisata kapal pesiar dan merumuskannya dalam suatu model penentuan lokasi pelabuhan berbasis sektor pariwisata, studi kasus sektor pariwisata di Bali.

### PELABUHAN DAN DESTINASI WISATA

Pariwisata dan transportasi merupakan dua sisi dari proses manajemen pariwisata yang berpengaruh terhadap jumlah kunjungan wisatawan. Agar efektif, proses ini membutuhkan pendekatan terintegrasi yang mengkombinasikan pariwisata, transportasi, perencanaan tata guna lahan, dan meliputi tidak hanya pelabuhan, angkutan wisata, tetapi juga semua organisasi yang lain dan pemangku kepentingan yang berkontribusi terhadap pengembangan daerah tujuan wisata (destinasi). Dalam penelitian ini, pelabuhan pariwisata *cruise* dipandang sebagai titik asal (*origin points*) wisatawan. Pelabuhan merupakan infrastruktur transportasi yang berperan dalam pengembangan destinasi. Menurut Achmadi dan Firmanto (2000), pelabuhan-pelabuhan di Indonesia tidak hanya berkontribusi pada perdagangan saja, tetapi juga mempromosikan dan menstimulasi pertumbuhan lokal dan regional.

Karakteristik pelayanan angkutan kapal *cruise* merupakan faktor internal dari elemen sistem transportasi yang turut menentukan permintaan angkutan pariwisata. Pelayanan pada kapal *cruise* sama seperti sebuah hotel yang mengapung, pergelaran atraksi, nyaman dan bebas dari keruwetan untuk kunjungan ke berbagai destinasi tanpa harus berpindah akomodasi. Penumpang umumnya diberikan akomodasi penuh di dalam kapal dan dapat menikmati tempat yang luas di atas kapal dengan fasilitas-fasilitas yang lengkap seperti restoran, *bar*, ruang pertemuan/rapat, disko, kasino, kolam renang, sauna, *jacuzzi*, *gym* dan fasilitas-fasilitas olah raga lainnya, salon kecantikan, sinema, teater, perpustakaan, tempat bermain anak-nak dan *duty-free shops*. Meskipun ciri utama kebanyakan kapal pesiar adalah kapal itu sendiri, pelabuhan tempat singgah yang eksotik tetap merupakan sesuatu yang dapat memperindah pengalaman para penumpang selama pelayaran.

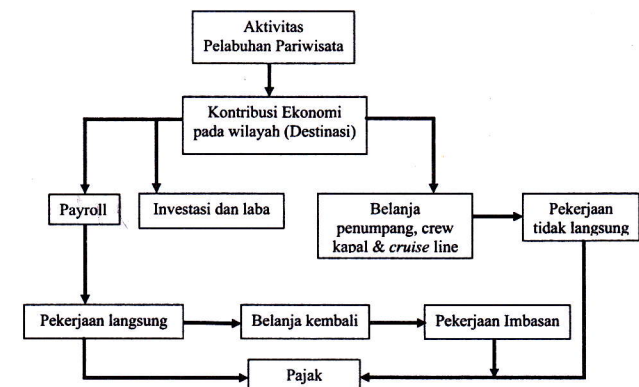
## METODOLOGI

Banyak model yang bisa digunakan untuk menghitung dampak ekonomi akibat dibangunnya pelabuhan pariwisata terhadap perekonomian daerah. Terdapat empat metode yang biasanya digunakan untuk mengevaluasi dampak ekonomi yaitu metode *inventory/budget*; model pengganda (*multiplier model*); analisis *economic base*; dan analisis *benefit-cost*. Dalam literatur evaluasi dampak ekonomi pariwisata, model *multiplier* cenderung paling dominan digunakan.

Ada tiga versi yang paling umum digunakan dari model *multiplier* yaitu komputasi keseimbangan umum, input-output, dan model Keynesian (WTO, 1999; Archer, 1976; Baaijens, Injkamp & Van Monfort, 1997). Analisis input-output menggunakan matrik untuk menentukan seberapa banyak konsumsi (*demand*) dan seberapa banyak output yang akan digunakan dalam aktivitas produksi untuk mendapatkan sebuah output final (Baumol, 1977). Model input-output dapat digunakan untuk mengestimasi jumlah pendapatan, tenaga kerja, dan produksi yang dikehendaki oleh permintaan pariwisata. Di samping itu, model input-output dapat mengestimasi *multipliers*. Semua metode tersebut penting dan bisa digunakan tergantung kebutuhan atau tujuan dari studi. Tujuan utama dari studi ini adalah untuk menentukan lokasi pelabuhan yang dapat merangsang pertumbuhan dan menghasilkan dampak ekonomi yang optimal pada destinasi atau pada daerah tujuan wisata (destinasi). Salah satu model yang paling sesuai untuk studi ini adalah model input-output yang merupakan model pendekatan multisektor yang dikembangkan oleh Leontief pada tahun 1950-an. Karena model ini dapat digunakan untuk memprediksi hubungan diantara berbagai sektor, seperti sektor pariwisata *cruise* terhadap sektor-sektor lainnya yang berpengaruh serta dapat mengukur dampak langsung, tidak langsung, dan terimbas setiap sektor serta mampu menelusuri saling keterkaitan antarsektor.

## Definisi Istilah

Istilah dampak ekonomi dalam studi ini mengacu pada perubahan aktivitas ekonomi di wilayah yang terkait dengan kegiatan *cruise* di daerah Bali. Analisis dilakukan dengan mengukur dampak ekonomi dalam hal 'nilai tambah', upah yang dibayar, menciptakan lapangan kerja, dan pendapatan pajak yang dikumpulkan dalam kabupaten dan daerah sekitarnya. Ukuran dampak adalah yang terkait dengan keberadaan dan kegiatan industri *cruise* di Pelabuhan Benoa dan Pelabuhan Padangbai, Bali.



Gambar 2. Bagan alir kontribusi ekonomi wisatawan *cruise*

## HASIL DAN DISKUSI

### Beberapa Masalah Khusus

Terdapat masalah yang muncul dan umumnya tidak nampak ketika mengukur dampak sektor lain (Davis, 1983). Misalnya, dampak apa saja yang tercakup dari industri *cruise* di pelabuhan. Karena kebaruan dari industri kapal pesiar di bagian dunia, sangat sulit memperoleh data untuk referensi, karena tidak ada sektor industri yang disebut "sektor industri kapal pesiar". Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan "industri kapal pesiar" merupakan bagian apa saja yang langsung dipengaruhi oleh keberadaan industri kapal pesiar di Bali. Berbagai sektor secara langsung dipengaruhi oleh industri kapal pesiar yang merupakan sektor inti adalah (dalam table input-output Bali 68x68): sektor 51 (angkutan carter darat), sektor 52 (angkutan laut antar pulau/negara), sektor 53 (angkutan wisata), sektor 57 (jasa penunjang angkutan lainnya). Penelitian ini fokus pada pengaruh sektor industri kapal pesiar, maka sektor kapal pesiar dipisahkan dari sektor transportasi lainnya dan beberapa sektor digabungkan selanjutnya table (68x68) diintegrasikan menjadi (28x28) seperti Tabel 1. Investasi di bidang infrastruktur pelabuhan akan memberikan kontribusi terutama untuk sektor 14 (bangunan/konstruksi) tabel input-output (28x28).

### Sumber Dampak

Langkah pertama dalam analisis dampak ekonomi melibatkan identifikasi sumber dampak. Sumber dampak dari industri *cruise* diidentifikasi sebagai: (1) pembelian langsung oleh *cruise* lines dan yang dibayarkan

kepada pekerja yang merupakan penduduk di wilayah dampak pelabuhan, (2) pengeluaran oleh penumpang kapal di wilayah dampak sebelum atau setelah berlayar. Dalam studi ini, diambil pendekatan konservatif dalam mengukur dampak pengeluaran penumpang dimana diukur hanya untuk kapal pesiar yang tinggal di Bali sebelum atau sesudah mereka berlayar. Survey data dan wawancara menunjukkan bahwa tidak ada atau hanya satu dua orang penumpang yang tinggal/menginap di darat, yang berarti tidak ada pengeluaran untuk penginapan (lihat Table 1).

**Analisis Input-output**

Dampak ekonomi dari kapal pesiar di Pelabuhan Benoa dan Padangbai didasarkan pada injeksi milyaran rupiah ke dalam ekonomi lokal. Komplexitas interaksi ekonomi dirangsang oleh sumber dampak diidentifikasi dan akumulasi oleh analisis input-output yang menentukan efek total pada kabupaten dan wilayah kerja, upah, dan nilai tambah melalui multiplier effect.

Tabel 1. Rata-rata pengeluaran penumpang kapal pesiar

Purchase Categories	Average Spend per Passenger (\$US)	Share of All Onshore Visits	Weighted Average Spend per Passenger
Shore Excursions	\$ 35.78	52.2 %	\$ 18.67
F&B at Restaurants & Bars	\$ 14.37	45.3 %	\$ 6.51
Local Crafts & Souvenirs	\$ 15.82	44.6 %	\$ 7.06
Clothing	\$ 21.76	44.0 %	\$ 9.57
Taxis/Ground Transportation	\$ 12.86	27.9 %	\$ 3.59
Watches & Jewelry	\$ 165.88	21.8 %	\$ 36.09
Other Purchases	\$ 45.63	20.5 %	\$ 9.35
Retail Purchases of Liquor	\$ 17.73	11.3 %	\$ 2.00
Perfumes & Cosmetics	\$ 29.60	4.2 %	\$ 1.24
Entertainment	\$ 43.02	2.2 %	\$ 0.95
Telephone & Internet	\$ 5.71	2.0 %	\$ 0.11
Lodging	\$ 134.25	1.2 %	\$ 1.55
Electronics	\$ 63.54	0.9 %	\$ 0.57

Sumber : (BREA 2009)

Model input-output regional digunakan untuk menganalisis sumber awal dari dampak yang dijelaskan di atas. Dampak langsung didasarkan pada milyaran rupiah disuntikkan ke dalam ekonomi lokal dengan adanya kegiatan kapal pesiar. Suntikan diperoleh dari pekerjaan dan pengeluaran wisatawan. Hasil dari masukan pemodelan output ditunjukkan pada Tabel 2.

**Kontribusi Langsung**

Pengeluaran oleh cruise lines, penumpang kapal, dan awak kapal pesiar di daerah merupakan dampak ekonomi langsung dari industri cruise di pelabuhan. Sumber utama dari dampak langsung adalah belanja penumpang, awak kapal, dan perusahaan kapal pesiar (cruise line). Pengeluaran penumpang dan awak kapal akan melibatkan sektor-sektor angkutan udara, akomodasi, restoran, retail, transportasi lokal, atraksi budaya, dan jasa hiburan lainnya. Sedangkan perusahaan kapal pesiar (cruise line) melibatkan sektor yang terkait dengan operasi pelabuhan, pengisian bahan bakar, biaya agen, dan perbaikan kapal. Di bagian lain dari dampak langsung dari pelabuhan datangnya dari investasi dan

proyek pengembangan pelabuhan dan bangunan-bangunan lain, konstruksi dermaga baru, pengerukan alur pelabuhan, dan pembelian material-material untuk instalasi.

Kontribusi ekonomi langsung pada wilayah Pelabuhan Benoa dan Pelabuhan Padangbai dapat dilihat pada Tabel 3. Dampak dipecah menjadi tiga komponen yaitu pengeluaran cruise lines, penumpang belanja di area yang tidak termasuk dalam pengeluaran mereka dengan cruise lines, dan belanja kru di dalam daerah. Nilai tambah langsung oleh industri cruise di wilayah ini adalah Rp 8.187.000.000,- (sekitar 15 %) dari pengeluaran pada sektor angkutan laut tapi masih sangat kecil dibandingkan pengeluaran seluruh wisatawan yang berkunjung ke Bali. Kegiatan kapal pesiar menciptakan pekerjaan hampir 250 orang di daerah kabupaten, dengan upah hampir Rp 4 milyar.

**Efek Pengganda (Multiplier)**

Sebagaimana terlihat dalam Table 3, dampak ekonomi dari sektor pariwisata di Bali tahun 2007 berupa kontribusi lapangan pekerjaan pada sektor pariwisata sebesar 40,56% dengan pendapatan gaji/upah sebesar Rp 4.446,40 milyar rupiah atau 36,12% . Kontribusi pajak yang diperoleh dari pariwisata sebesar 66,44% atau sebesar Rp 654,33 milyar rupiah. Sedangkan kontribusi terhadap GDP Bali adalah sebesar 46,16% dan output yang dihasilkan adalah sebesar 51,56%.

Efek pengganda industri kapal pesiar (cruise multiplier) bersifat tidak langsung atau karena pengeluaran industri cruise sampai batas tertentu menjadi penghasilan dengan perusahaan lokal. Untuk menghasilkan barang yang diperlukan atau untuk menyediakan jasa yang dibutuhkan perusahaan-perusahaan ini harus membeli input tambahan, termasuk jasa tenaga kerja. Hal ini merupakan putaran dampak kedua yang merupakan bagian dari total dampak ekonomi pada wilayah tersebut. Prosesnya berlanjut dengan tambahan putaran yang mengurangi besarnya ekonomi daerah bersangkutan. Penjumlahan dari semua putaran dampak ekonomi tidak langsung merupakan efek pengganda industri kapal pesiar tersebut.

Dampak tidak langsung adalah ukuran tambahan ekspansi ekonomi yang disebabkan oleh pendapatan baru yang mengalir ke sektor-sektor yang terkena dampak langsung (misalnya sektor angkutan wisata) dan menghasilkan nilai tambah pendapatan, remunerasi, pekerjaan, dan pajak. Misalnya, penumpang yang bepergian ke suatu destinasi dengan menggunakan sektor angkutan wisata adalah dampak langsung dan makanan atau minuman ringan yang dibeli untuk melayani penumpang adalah dampak tidak langsung.

Dampak yang kedua (sekunder) adalah dampak tidak langsung (induced impact) yang merupakan semua aktivitas dalam daerah yang perekonomiannya tergantung pada aktivitas utama (Davis, 1983). Dampak tidak langsung meliputi dampak bagi buruh, pelayanan, material, dan pembelanjaan lain oleh perusahaan yang

Tabel 2. Struktur permintaan dan penawaran menurut sektor ekonomi tahun 2000 (Rp. juta)

Kode I-O	Sektor	Permintaan			Penyediaan		
		Antara (180)	Akhir (309)	Total (310)	Impor (409)	Domestik(Output) (600)	Total (700)
<b>SEKTOR INTI INDUSTRI KAPAL PESIAR</b>							
19	Angkutan wisata & jasa penunjang angkutan lainnya	290,929	421,143	712,072	86,730	1,891,819	1,978,549
	<b>Sub Jumlah</b>	<b>290,929</b>	<b>421,143</b>	<b>712,072</b>	<b>86,730</b>	<b>1,891,819</b>	<b>1,978,549</b>
	<b>Persentase</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>SEKTOR-SEKTOR PARIWISATA LAINNYA</b>							
10	Industri percetakan dan penerbitan	535,756	216,125	751,881	819,971	8,703	828,674
12	Industri Logam dan Pengolahan lainnya	426,562	602,118	1,028,680	707,307	84,207	791,514
15	Perdagangan	1,521,719	1,623,414	3,145,133	-	3,145,133	3,145,133
16	Restoran, Rumah makan, Warung	430,271	2,485,371	2,915,642	18,994	2,896,648	2,915,642
17	Hotel Bintang dan non Bintang	137,940	3,344,208	3,482,148	70,339	3,411,808	3,482,147
18	Angkutan Lokal	738,214	1,344,242	2,082,456	76,708	690,790	767,498
20	Travel biro	16,581	275,977	292,558	4,979	336,061	341,040
23	Money changer	36,757	28,588	65,345	-	549,511	549,511
25	Jasa Perusahaan	114,295	10,649	124,944	-	124,944	124,944
27	Atraksi budaya dan hiburan lainnya	1,655	77,782	79,437	7,372	72,066	79,438
	<b>Sub Jumlah</b>	<b>3,959,750</b>	<b>10,008,474</b>	<b>13,968,224</b>	<b>1,705,670</b>	<b>11,319,871</b>	<b>13,025,541</b>
	<b>Persentase</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>41</b>	<b>5</b>	<b>34</b>	<b>39</b>
<b>SEKTOR-SEKTOR LAINNYA</b>							
1	Pertanian	1,346,248	858,304	2,204,552	73,142	2,131,409	2,204,551
2	Perkebunan	140,704	44,237	184,941	13,032	171,907	184,939
3	Peternakan	1,383,378	1,203,388	2,586,766	136,794	2,449,970	2,586,764
4	Kehutanan	32,654	2,588	35,242	33,915	1,326	35,241
5	Perikanan	199,230	464,883	664,113	28,851	635,263	664,114
6	Pertambangan dan Penggalian	124,728	807	125,535	2,923	122,612	125,535
7	Industri pengolah hasil pertanian	826,368	1,322,698	2,149,066	398,442	1,750,624	2,149,066
8	Industri tekstil dan pakaian jadi	617,042	1,073,864	1,690,906	127,631	1,563,275	1,690,906
9	Industri kerajinan kulit, kayu, perhiasan & bahan galian	706,192	682,345	1,388,537	697,540	1,418,777	2,116,317
11	Bahan bakar minyak	692,750	123,941	816,691	222,955	21,335	244,290
13	Listrik dan air minum	529,041	318,346	847,387	727,245	193,847	921,092
14	Bangunan/Konstruksi	712,243	1,473,135	2,185,378	-	2,116,667	2,116,667
21	Komunikasi, pos dan Giro	297,816	135,309	433,125	21,540	411,585	433,125
22	Perbankan dan lembaga keuangan lainnya	405,986	201,612	607,598	27,015	476,486	503,501
24	Penyewaan bangunan dan tanah	173,862	375,649	549,511	4,029	165,413	169,442
26	Jasa umum dan sosial	26,276	1,238,981	1,265,257	2,462	1,262,795	1,265,257
28	Jasa perorangan, rumah tangga lainnya termasuk pramuwisata	469,110	874,667	1,343,777	4,472	1,339,304	1,343,776
	<b>Sub Jumlah</b>	<b>8,683,628</b>	<b>10,394,754</b>	<b>19,078,382</b>	<b>2,521,988</b>	<b>16,232,595</b>	<b>18,754,583</b>
	<b>Persentase</b>	<b>26</b>	<b>31</b>	<b>57</b>	<b>7</b>	<b>48</b>	<b>56</b>
		<b>12,934,307</b>	<b>20,824,371</b>	<b>33,758,678</b>	<b>4,314,388</b>	<b>29,444,285</b>	<b>33,758,673</b>
		<b>38</b>	<b>62</b>	<b>100</b>	<b>13</b>	<b>87</b>	<b>100</b>

Sumber: diolah dari Tabel Input-Output Pariwisata Bali 2000

Tabel 3. Dampak ekonomi sektor pariwisata di Bali, 2007 (milyard rupiah)

No.	Economic Sector	Tourist exp, promo, and invest	Impact on				
			Output	GDP	Wages/Salaries	Taxes	Employment (000)
1	Agricultural	177.00	3,449.85	1,748.26	326.29	13.55	144.59
2	Mining and Quarrying	-	255.85	166.93	15.05	2.32	5.38
3	Manufacturing	7,689.00	9,441.98	2,777.61	920.94	76.42	251.68
4	Elect, Gas & Water	0.13	412.19	283.17	28.07	2.79	1.31
5	Construction	3,149.00	3,641.68	1,254.34	422.93	13.29	86.04
6	Trade	-	1,619.54	1,063.46	414.36	26.10	73.62
7	Restaurant	4,237.05	4,756.03	2,137.80	619.27	104.97	62.79
8	Hotel	7,086.42	7,227.57	3,994.95	663.82	301.06	44.12
9	Land Transport	1,288.92	1,361.84	798.73	203.32	29.92	29.81
10	Water Transport	57.76	118.44	86.06	19.40	1.79	1.18
11	Air Transport	1,917.09	2,377.64	1,381.89	45.51	22.56	0.93
12	Service Allied to trans	408.39	721.84	322.23	92.54	3.85	6.62
13	Communication	806.63	1,006.95	650.92	177.81	10.86	9.19
14	Other Service	2,574.95	3,996.11	2,877.02	497.09	44.85	98.38
	<b>Total of Tourism</b>	<b>29,392.34</b>	<b>40,387.51</b>	<b>19,543.37</b>	<b>4,446.40</b>	<b>654.33</b>	<b>815.64</b>
	<b>Total of Economy</b>		<b>78,325.61</b>	<b>42,336.42</b>	<b>12,311.59</b>	<b>984.81</b>	<b>2,011.05</b>
	<b>Share of Tourism</b>		<b>51.56</b>	<b>46.16</b>	<b>36.12</b>	<b>66.44</b>	<b>40.56</b>

Sumber: Bali Tourism Satellite Account, 2007

mensuplai aktivitas langsung. *Induced impact* hampir sama yaitu meliputi aktivitas ekonomi yang datang dari pembelian barang-barang dan fasilitas-fasilitas pelayanan rumah tangga yang dimungkinkan karena akibat dari pendapatan yang diterimanya dari aktivitas langsung dan tidak langsung. Dalam kata lain dampak sekunder terdiri dari dampak pengganda yang dibangkitkan oleh aktivitas

ekonomi daerah termasuk dalam dampak primer akibat dibangunnya pelabuhan.

Lapangan pekerjaan, upah, dan output pengali untuk kegiatan industri kapal pesiar di pelabuhan, baik untuk Pelabuhan Benoa maupun Pelabuhan Padangbai, dihitung dengan menggunakan model regional 28 sektor input-output. Kontribusi induksi ekonomi kegiatan *cruise* di Pelabuhan Benoa dan Pelabuhan Padangbai untuk kawasan (destinasi) wisata Tabel 1 dan 2. Pengganda dihitung dengan menunjukkan model input-output untuk setiap pekerjaan yang dibuat langsung di wilayah Bali oleh kapal pesiar. Pengganda juga menunjukkan bahwa setiap rupiah nilai tambah

yang diciptakan menghasilkan Rp 1,14 nilai tambah bagi daerah Bali. Pengali untuk upah menunjukkan bahwa setiap rupiah dari upah dibayar di pelabuhan menghasilkan Rp 1,21 bagi Bali. Pengali lebih besar untuk Bali adalah untuk Pelabuhan Benoa karena area yang lebih banyak memungkinkan lebih banyak pengeluaran langsung.

Tabel 4. Ringkasan kontribusi industri *cruse* terhadap perekonomian daerah Bali tahun 2007

	Benoa	Padangbai
Jumlah Penumpang	1,360	6,196
<b>Dampak Ekonomi langsung</b>		
Pengeluaran penumpang dan Kapal Pesiar	Rp 1,473,753,308	Rp 6,714,246,691
Jumlah Pekerja	40	200
Upah dan Gaji	Rp 530,551,191	Rp 2,417,128,808
<b>Dampak Ekonomi secara tidak langsung</b>		
Jumlah Pekerja	8	635
Upah dan Gaji	Rp 206,325,500.00	Rp 939,994,537.00
<b>Dampak Ekonomi Total</b>		
Jumlah Pekerja	48	242
Upah dan Gaji	Rp 736,876,691.00	Rp 3,357,123,345.00

Tabel 5 Destinasi yang dapat disinggahi dengan waktu singgah 10 jam

Benoa		Tanah Ampo		Amed		Celukan Bawang		Menjangan	
Destinasi	Rank	Destinasi	Rank	Destinasi	Rank	Destinasi	Rank	Destinasi	Rank
Kuta	1	Candi dasa	0	Candi Dasa	0	Lovina	22	Lovina	22
Jimbaran	9	Goa Lawah	15	Goa Lawah	15	Danau Beratan	34	Danau Beratan	34
GWK	8	Besakih	14	Besakih	14	Bedugul	10	Bedugul	10
Dreamland	11	Danau Batur	13	Danau Batur	13	Taman Ayun	38		
Uluwatu	7	Kintamani	12	Kintamani	12	Alas Kedaton	36		
Nusadua	4	Tampak siring	27						
Sanur	2	Ubud	3						
Celuk	33								
Sukawati	18								
Ubud	3								

Sumber: (Budiarta 2010)

### Total Kontribusi Ekonomi

Studi ini menemukan bahwa durasi yang paling ideal kapal tinggal di pelabuhan singgah (*port-of-call*) untuk mengunjungi destinasi yang paling disukai adalah sepuluh jam. Pelabuhan Benoa peringkat pertama dalam kunjungan penumpang ke darat seperti ditunjukkan pada Tabel 5. Pelabuhan Benoa memiliki jumlah kunjungan destinasi yang tertinggi dengan 10 destinasi dengan peringkat tertinggi pula yaitu ranking 1, 2, 3, dan 4. Karena masalah alur pelabuhan, kolam pelabuhan, dan masalah lingkungan maka kapal-kapal yang mempunyai panjang lebih besar dari 200 meter tidak berani untuk masuk pelabuhan Benoa. Walaupun lokasi pelabuhan merupakan yang paling strategis, karena dekat dengan destinasi-destinasi wisata yang paling diminati, hanya 1360 penumpang saja yang masuk pelabuhan. Dampak langsung berupa pengeluaran penumpang dan kapal pesiar hanya Rp 1.473.753.308,- dengan total jumlah pekerja 48 orang dan pendapatan gaji/upah total sebesar Rp 736.876.691,- seperti yang ditunjukkan dalam Tabel 4. Seperti ditunjukkan pada Tabel 4 dan Tabel

5, Pelabuhan Tanah Ampo (Padangbai) menduduki peringkat kedua dalam jumlah kunjungan destinasi di darat, tapi menduduki peringkat pertama dalam jumlah kunjungan kapal ke pelabuhan yaitu 6.196 penumpang. Dampak langsung berupa pengeluaran penumpang dan kapal sebesar Rp 6.714.246.691,- dengan total pekerja 242 orang dan pendapatan gaji/upah total sebesar Rp 3.357.123.345,-. Alternatif pelabuhan lainnya sampai saat ini belum pernah disinggahi kapal karena tidak seperti halnya alternatif pelabuhan Tanah Ampo, walaupun pelabuhannya sampai saat ini masih belum siap untuk disinggahi kapal pesiar karena masih dalam pembangunan, tapi kapal-kapal yang singgah di pelabuhan ini sementara buang jangkar di perairan dekat pelabuhan.

### KESIMPULAN

Hasil perhitungan dengan model TSP mengungkapkan bahwa Pelabuhan Benoa merupakan dermaga terbaik untuk kapal pesiar berdasarkan jumlah dan peringkat

preferensi destinasi wisata yang dapat dikunjungi (Budiartha, 2010). Oleh karena itu, Pelabuhan Benoa merupakan pelabuhan pariwisata yang ideal selama persyaratan untuk sebuah pelabuhan yang bagus dapat dipenuhi seperti saluran akses dan kedalaman air. Selain itu, pelabuhan ini dikelola oleh Pelindo II dengan manajemen yang sudah berpengalaman. Namun, sampai saat ini Pelabuhan Benoa belum siap untuk melayani kapal-kapal *cruise* yang berukuran panjang lebih dari 200 meter sehingga Pelabuhan Benoa masih jauh tertinggal dalam kontribusi ekonomi bagi Bali khususnya dari kontribusi aktifitas kapal-kapal *cruise*.

Pelabuhan Tanah Ampo (Padangbai), yang pembangunannya sedang diselesaikan merupakan peringkat kedua sebagai pelabuhan untuk kapal pesiar, akan menjadi alternatif pertama bila persyaratan di atas tidak dapat dipenuhi oleh Pelabuhan Benoa. Dengan memperbaiki infrastruktur seperti koneksi langsung dengan Jalan Bypass Prof. Mantra akan membuat Pelabuhan Tanah Ampo sebagai pelabuhan yang paling ideal.

Bukan tugas yang mudah untuk menghitung dan mengukur dampak ekonomi kapal pesiar di Pelabuhan Benoa maupun di Pelabuhan Padangbai, dalam hal dampak baik langsung maupun tidak langsung. Singkatnya, dampak pelabuhan pariwisata menjadi peningkatan segmen yang semakin penting bagi perekonomian Bali. Industri kapal pesiar memiliki kontribusi yang signifikan terhadap perekonomian daerah seperti yang dihasilkan dalam penelitian ini. Oleh karenanya, disarankan usaha mempromosikan

industri kapal pesiar di wilayah Bali dan di Indonesia semakin perlu ditingkatkan. Sebagai industri baru, industri kapal pesiar mempunyai peluang besar untuk terus tumbuh dan berkontribusi langsung maupun tidak langsung yang semakin besar sebagaimana tercermin dari dampak ekonominya.

## DAFTAR PUSTAKA

- BALI, T. S. A. 2007. "BALI Tourism Satellite Account, 2007." A Joint Project by Statistics Indonesia and Department of Culture and Tourism.
- Baumol, W. J. 1977. *Economic Theory and Operations Analysis*. Englewood Cliffs NJ, Prentice-Hall.
- BREA. 2009. *Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies. A survey-based Analysis of the Impacts of Passenger, Crew and Cruise Line Spending*. Destination Reports. Florida
- Budiartha, D. M., Tri Achmadi. 2010. "Environmental quality and optimal investment in tourism infrastructures: Setting an environmentally friendly Port location combined to tourist destinations using TSP model". *Bumi Lestari* 10(2).
- CLIA. 2008. "Cruise Line International Association. 2008 CLIA Cruise Market Overview, Statistical Cruise Industry Data Through 2007." Download; <http://www.cruising.org/Press/overview2008/>.
- Davis.H.C. 1983. "Regional port impact studies: a critique and suggested methodology". *Transportation Journal*, 23 pp. 61 - 71.
- Warpani, S. and I. P.Warpani. 2007. *Pariwisata dalam tata ruang wilayah*. Bandung, Penerbit ITB.
- T.Achmadi,T and H. Firmanto. 2000. "A Study of Port Restructuring Strategy: an Anticipation for Global Change" "Marine Transportation Systems Laboratory Department of Naval Architecture, Faculty of Marine Technology Institut Teknologi Sepuluh Nopember(ITS) Surabaya, Indonesia