



---

## AKSESIBELITAS TRANSPORTASI PARIWISATA TERKONEKSI DARAT, LAUT DAN UDARA

Oleh  
**I Ketut Purwata**  
Sekolah Tinggi Pariwisata Mataram  
Email: [iketutpurwata@gmail.com](mailto:iketutpurwata@gmail.com)

### Abstrak

Peluang kerja dan bisnis pariwisata sampai dengan 2030 sangat besar, bahkan diperkirakan kedepannya industri pariwisata akan menggeser industri lain sebagai industri yang utama atau primadona dalam menggerakkan ekonomi bangsa. Oleh karena itu hampir semua negara didunia termasuk Indonesia berlomba-lomba untuk menggalakkan industri pariwisata, dari menciptakan bahkan mencari destinasi unggulan yang akan di tawarkan kepada stakeholder. Tujuan penelitian ini adalah suatu upaya untuk memberikan gagasan dan atau usulan dengan menciptakan skema aksi dan mencari landasan hukum atau legalitas yang tepat, guna lebih meningkatkan destinasi pariwisata nasional dengan memberikan kemudahan pemanfaatan fasilitas aksesibilitas transportasi yang terkoneksi antara akses marka darat, akses marka laut dan akses marka udara bagi wisatawan pada saat berwisata di negara kita, sehingga dapat menjadi daya tarik kunjungan wisata. Metode penelitian yang digunakan adalah metode pendekatan perundang-undangan dan ketentuan-ketentuan yang ada (*Statute Approach*), dan pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*) yang berhubungan dengan aksesibilitas transportasi. Jenis penelitian ini adalah Normatif Empiris. Sumber data dalam penelitian ini adalah data primer yaitu diperoleh melalui wawancara dan pengamatan langsung dilapangan. Wawancara dilakukan dengan para pelaku bisnis Pariwisata (investor) bidang transportasi, wisatawan pengguna fasilitas transportasi yang ada dikawasan wisata sekitar pulau lombok dan aparaturnya dari instansi yang terkait dan data skunder diperoleh dengan studi kepustakaan, Analisa data dilakukan dengan cara kualitatif.

**Kata Kunci:** Aksesibilitas, Transportasi Pariwisata, Terkoneksi

### PENDAHULUAN

Pariwisata sebagai salah satu primadona dalam menggerakkan pembangunan ekonomi masyarakat, memiliki peranan yang strategis kedepannya. Bahkan sebagian besar para ahli memperdiksi sampai dengan tahun 2030 industri pariwisata memiliki prospek bisnis yang sangat menjanjika, bahkan lebih jauh diperkirakan industri pariwisata akan menggeser industri lain menjadi industri yang utama dalam menggerakkan perekonomian suatu bangsa. Bahkan di beberapa negara didunia pariwisata menjadi primadona dalam menciptakan peluang untuk meningkatkan perekonomian masyarakat. Oleh karena itu hampir semua negara di dunia bahkan negara-negara asia berlomba-lomba untuk mengambil kesempatan untuk menjadikan diri sebagai negara tujuan wisata yang unggul

<http://ejurnal.binawakya.or.id/index.php/MBI>

Open Journal Systems

dan dengan tawaran fasilitas dan aksesibilitas transportasi yang sangat menjanjikan dan fleksibilitas yang tinggi, melalui promosi baik langsung melalui perwakilan buyer di pasar-pasar wisata maupun melalui masmedia yang ada baik nasional maupun internasional. Indonesia sebagai negara yang berada pada pusan spektrum global pariwisata ini akhirnya tidak bisa tinggal diam dalam menghadapi situasi persaingan ini, dengan menciptakan inovasi dan kreatifitas dalam memberikan fasilitas dan aksesibilitas transportasi yang dapat menjadi daya tarik kunjungan wisata.

Pelayanan transportasi bagi wisatawan merupakan salah satu fasilitas yang sangat strategis dalam menunjang pelayanan pariwisata yang *excellence*. Sebab Sebagai suatu kegiatan pariwisata yang inti dari usaha ini adalah proses



.....  
suatu perjalanan, sebagai mana disebutkan dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009, tentang Kepariwisata (UUK) bahwa yang dimaksud dengan wisata adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara. Oleh sebagai suatu perjalanan untuk menikmati dan menuju daerah atau wilayah lain maka sebaiknya semua *steakholder* pariwisata dapat menyajikan suatu kerja pelayanan bersama guna mengunggulkan kegiatan ini, hal ini sejalan dengan apa yang di jelaskan dalam Pasal 1 ayat (4) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Pariwisata (UUK) bahwa Kepariwisata adalah 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, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha.

Sehubungan dengan perjalanan menuju kawasan wisata melalui berbagai jenis alat transportasi maka perlu penanganan yang secara baik dan tidak parsial. Bahkan dalam ketentuan perundang-undangan tentang pariwisata, dalam hal ini Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 (UUK) dalam Penjelasan Umum Pasal 14 Huruf c, bahwa yang dimaksud dengan “usaha jasa transportasi pariwisata” adalah usaha khusus yang menyediakan angkutan untuk kebutuhan dan kegiatan pariwisata, bukan angkutan transportasi reguler/umum. Berarti dengan sifat usaha jasa transportasi yang khusus maka dengan demikian penyediaan jasa transportasi untuk pariwisata memang perlu ditangani secara khusus dan kreatif sehingga dalam pelaksanaannya bentuk penanganan transportasi baik dari sarana dan prasarannya harus kreatif dan dirasakan sangat membantu dan memiliki arti kemudahan (aksesibilitas) bagi wisatawan.

Kemudahan transportasi wisata dewasa ini menjadi suatu keharusan dan mempunyai nilai pelayanan yang unggul tinggi, hal ini disebabkan oleh semakin tingginya persaingan dalam dunia pariwisata dalam merebut pangsa pasar pariwisata dengan mengedepankan pelayanan kemudahan dalam transportasi ini. Apalagi dewasa ini Indonesia umumnya dan daerah Nusa Tenggara Barat khususnya dikaitkan dengan perkembangan dewasa ini dimana begitu banyaknya kejadian, hambatan, gangguan bencana alam seperti bencana alam letusan gunung (seperti meletusnya gunung agung), banjir dan sebagainya, yang menyebabkan terjadinya atau tertundanya aktipitas penerbangan dan atau takdapatnya menggunakan sarana transportasi yang seharusnya didapatkan disebabkan oleh situasional tersebut, maka dengan adanya gagasan untuk mengaksesibilitas transportasi pariwisata ini dengan mengoneksi transportasi udara, laut dan darat atau dengan kata lain bahwa tiket yang dimiliki seperti tiket pesawat yang sudah dibeli dapat digunakan pada moda transportasi laut maupun darat yang ada yang berpungsi saat itu sehingga tidak menunda suatu perjalanan wisata disebabkan oleh suatu keadaan tertentu tersebut. Bahkan pemerintah wajib menciptakan situasional yang aksesibilitas khususnya transportasi untuk menyediakan kemudahan alternatif lain yang terkoneksi antar moda transportasi yang ada sehingga dirasakan oleh wisatawan adanya suatu pelayanan transportasi yang representatif, yang pada gilirannya mendorong kemajuan pariwisata nasional dan daerah yang dapat membawa kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu maka gagasan dan terobosan ini perlu untuk diangkat dalam suatu penelitian yang penting dan startegis dalam memajukan industri pariwisata di Indonesia umumnya dan Nusa Tenggara Barat khususnya. Rumusan Masalah dalam penelitian ini adalah apa pertimbangan sosiologi dan yuridis Aksesibilitas Transportasi Pariwisata Terkoneksi Darat, Laut, Udara dan bagaimanakah penerapan gagasan Aksesibilitas

<http://ejurnal.binawakya.or.id/index.php/MBI>



Transportasi Pariwisata Terkoneksi Darat, Laut, Udara di lapangan sebenarnya.

## LANDASAN TEORI

### 1. Teori Kebijakan Publik.

Kebijakan publik (*public policy*) merupakan suatu bidang yang sulit, karena kajiannya menyangkut banyak pihak. Kita bisa mengatakan bahwa “kebijakan publik” berhubungan dengan bidang seperti kepentingan publik (*public interest*), hukum publik (*public law*)...ketertiban umum (*public order*) yang didisain sebagai bidang publik, yang berbeda dengan daftar yang kita bisa namakan sebagai bidang privat. Ide kebijakan publik mengandung anggapan bahwa ada suatu ruang atau domain dalam kehidupan yang bukan privat atau murni milik individual, tetapi milik bersama atau milik umum. Publik itu sendiri bersifat aktifitas manusia yang dipandang perlu untuk diatur atau diintervensi oleh pemerintah atau aturan sosial, atau setidaknya oleh tindakan bersama. (Parsons, 2005).

Kebijakan adalah keputusan yang dibuat oleh pemerintah untuk melaksanakan tujuan politik/ atau pembangunan yang telah disepakati sebelumnya. Kebijakan sering kali diidentikkan dengan kebijakan public karena domain dari kebijakan selalu public, yaitu kehidupan bersama. (Soejachmoen, 2006).

Oleh karena itu kebijakan dalam melaksanakan aksesibilitas transportasi pariwisata terkoneksi udara, laut dan darat agar dapat berjalan dengan baik dan dapat memberikan kemudahan pelayanan untuk memberikan kesejahteraan bagi masyarakat dalam bidang pariwisata, membutuhkan suatu intervensi pemerintah, sebab domain kebijakan adalah menyangkut hal yang berhubungan dengan kepentingan orang banyak atau public.

### 2. Teori Kepastian Hukum.

Kepastian hukum dalam the concept of law karya H.L.A. Hart mengomentari kepastian hukum dalam undang-undang. Beliau berpendapat bahwa kadang-kadang kata-kata dalam sebuah undang-undang dan apa yang diperintahkan undang-undang tersebut dalam

suatu kasus tertentu bisa jadi jelas sekali, namun terkadang mungkin ada keraguan terkait dengan penerapannya. Keraguan itu terkadang dapat diselesaikan melalui interpretasi atas peraturan hukum lainnya. Hal inilah menurut H.L.A Hart salah satu contoh ketidak pastian (*legal uncertainty*) hukum. (Khozim, 2010) Cara pandang Hart tentang kepastian hukum lebih ditekankan pada subyektifitas penerapan perundang-undangan.

Menurut Tan Kamello, dalam suatu undang-undang, kepastian hukum (*certainty*) meliputi dua hal pertama, kepastian hukum dalam perumusan norma dan prinsip hukum yang tidak bertentangan antara satu dengan yang lainnya baik dari pasal-pasal undang-undang itu secara keseluruhan maupun kaitannya dengan pasal-pasal lainnya yang berada di luar undang-undang tersebut. Kedua, kepastian hukum juga berlaku dalam melaksanakan norma-norma dan prinsip-prinsip hukum undang-undang tersebut (Tan, 2004)

Sebagaimana Mahfud MD mengatakan sebenarnya kedua belah pihak yang berhadapan dalam kontroversi hukum hanya mendasarkan pada pandangan dan argumentasi menurut logika pilihannya sendiri, bukan menurut undang-undang (Mahfud, 2007). Pendapat ini merupakan sebuah protes terhadap kepastian hukum dalam undang-undang sehingga orang yang bersengketa beralih untuk mendasarkan pada pandangan dan argumentasi menurut logika pilihannya sendiri.

Cicut Sutiarto menyarankan kepastian hukum yang berdasarkan keadilan menurutnya harus selalu ditanamkan untuk menciptakan budaya hukum yang tepat waktu (Cicut, 2011). Mungkin dari pendapat ini kepastian hukum akan lebih ampuh bila para penegak hukum membiasakan diri untuk membudidayakan penegakan hukum (*rule of law*) secara pasti, tidak pandang bulu, sesuai dengan prinsip *equality before the law* terhadap semua orang. Inilah gambaran suatu kepastian hukum.

Bila kepastian hukum menjadi primadona dalam penegakan hukum, di lain sisi tidak pula mampu menimbulkan keadilan,



karena kepastian hukum dapat menimbulkan seolah-olah hukum tidak berpihak kepada orang yang butuh perlindungan hukum. Munculnya hukum moral (*morality law*) sebagai bukti bahwa kepastian hukum harus diubah dengan paradigma baru bilamana harus dipertimbangkan secara naluri dan hati nurani hakim-hakim pengadilan. Para hakim akan dikatakan tidak adil bila hanya bersandar pada apa yang dituliskan di dalam undang-undang belaka, tanpa mampu menggali nilai-nilai keadilan di dalam undang-undang. Hakim dalam melihat undang-undang bukan lah seperti kuda pakai kaca mata yang hanya boleh melihat ke depan tanpa boleh melihat ke lain sisi untuk mempertimbangkan hukum berdasarkan hati nurani.

Dari sudut pandang yuridis normatif, maka UUK Sebagai undang-undang dan aturan lain yang dibawahnya, yang memayungi atau mendasari dalam memberikan suatu kepastian hukum, baik yang berupa kepastian dalam hukum dan kepastian karena hukum. Kepastian dalam hukum adalah berkenaan dengan adanya berbagai kontradiksi dalam suatu sistem hukum sehingga menimbulkan ketidak pastian dalam hukum. Kepastian karena hukum merupakan persoalan tiadanya ketentuan hukum yang mengatur berbagai masalah yang timbul dalam masyarakat (Achmad,2009). Oleh karena itu dalam pelaksanaan aksesibilitas transportasi pariwisata terkoneksi Udara,Laut dan Darat agar memiliki kekuatan hukum, maka di perlukan suatu kepastian hukum, untuk menjamin pelaksanaan aksesibilitas dilapangan oleh steak holder dan operator.

## Landasan Konseptual

### 1. Konsep Aksesibilitas Transportasi

Soejachmoen mengatakan bahwa aksesibilitas memiliki arti sebagai suatu kemampuan untuk mendapatkan kebutuhan-kebutuhan terutama kebutuhan dasar seperti pekerjaan, pendidikan dan kesehatan. (Soejachmoen,2006) Namun dalam perkembangan dewasa ini istilah ini telah mengalami kemajuan dan pergeseran

penggunaan, dimana untuk menunjukkan suatu tingkat pentingnya atau mendesaknya suatu keadaan yang mendasar untuk memenuhi suatu kebutuhan, maka istilah aksesibilitas digunakan pula pada istilah transportasi dan lain sebagainya.

### 2. Konsep Kepariwisata dan Investasi .

Batasan atau definisi tentang kepariwisataan oleh para pakar sangat banyak, dan belum ada kesatuan atau kesamaan pendapat, bahwa batasan ini belum bisa diterima secara universal atau yang dapat diterima semua orang, walaupun usaha kepariwisataan ini memiliki jangkauan nasional dan Internasional. Hal ini bisa dimaklumi karena bisnis pariwisata merupakan bisnis yang memiliki uniksitas tinggi dan bergerak terus (*Runing Way*) mengikuti situasi dan kondisi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan wisata. Para pakar memberikan batasan sesuai dengan pandangannya sendiri dan sesuai dengan latar belakang pendidikan dan pengalamannya pula.

Dari epitemologinya, ada yang mengartikan istilah pariwisata itu berasal dari bahasa sansekerta yang koponennya terdiri dari; *Pari* artinya penuh, lengkap, berkeliling. *Wis* artinya rumah, property, kampung,komunitas. *Ata* artinya pergi terus menerus, mengembara yang bila dirangkai menjadi satu kata melahirkan istilah pariwisata, yang berarti pergi secara penuh berkeliling meninggalkan rumah (kampung)mengembara terus menerus (Pendit,2006). Sedang I Made Lastra menyatakan bahwa kata pariwisata dari dua komponen yaitu, pari dan wisata. Pari artinya banyak dan berkeliling, wisata berarti pergi atau berpergian jadi pariwisata orang yang pergi atau berkeliling (Pendit,2006).

Definisi yang lebih luas dan kompleks tentang pengertian kepariwisataan diberikan oleh Didi Atmadilaga yang mengatakan yang menggambarkan bagaimana topografi kepariwisataan secara luas, unsur-unsur, karakter, kedudukan, fungsi dan peran, serta sifat dinamika hubungannya yang terlibat didalamnya serta bagaimana uniksitas dari

<http://ejurnal.binawakya.or.id/index.php/MBI>



kepariwisataan Indonesia (Pendid,2006). Pemerintah melalui Undang-undang Nomor 10 tahun 2009, tentang kepariwisataan (UUK) pasal 1 ayat (4) memberikan definisi tentang kepariwisataan sebagai berikut: “Kepariwisataan adalah 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, pengusaha, Pemerintah, dan Pemerintah Daerah.” Jadi kepariwisataan disediakan dalam rangka memberikan pelayanan terbaik kepada wisatawan, dan pelayanan tersebut harus mengatur interaksi semua komponen pariwisata seperti wisatawan, masyarakat, pengusaha, pemerintah dan pemerintah daerah dan masing-masing memiliki tanggung jawab untuk kebaikan dan kesejahteraan bersama.

Pengusaha yang identik sebagai pelaksana bisnis pariwisata, sebagai komponen kepariwisataan bertanggung jawab untuk menyediakan sarana dan prasarana penunjang wisata di daerah-daerah yang menjadi destinasi wisata. Bisnis atau usaha pariwisata menurut pasal 14 ayat(1) UUK disebutkan bahwa usaha pariwisata meliputi, antara lain : daya tarik wisata; kawasan pariwisata; jasa transportasi wisata; jasa perjalanan wisata; jasa makanan dan minuman; penyediaan akomodasi; penyelenggaraan kegiatan hiburan dan rekreasi; penyelenggaraan pertemuan, perjalanan insentif, konferensi, dan pameran; jasa informasi pariwisata; jasa konsultan pariwisata; jasa pramu wisata; wisata tirta; dan spa. Dengan melihat luasnya usaha pariwisata tersebut, maka peneliti mencoba untuk menyederhanakan usaha pariwisata itu sebagai hotel, karena umumnya masyarakat di lombok lebih familier dengan nama hotel.

Perkembangan industri pariwisata dunia menunjukkan tren yang baik dimana data UNWTO jumlah wisatawan tahun 2014 adalah 1,14 milyar, meningkat 51 juta dari 2013. Prediksi tahun 2030 turis internasional menjadi 1,8 milyar. Estimasi World Travel & Tourism

<http://ejurnal.binawakya.or.id/index.php/MBI>

Open Journal Systems

Council (WTTC) pariwisata menyumbang 9,5 % dari global GDP mencapai US\$ 7 triliun. Dan menyediakan pekerjaan langsung/tidak langsung 266 juta, naik 4 % tahun 2014, dan satu dari 11 *jobs* adalah dari sektor pariwisata. Sedang secara nasional tahun 2013 sektor pariwisata menyerap 10,18 juta SDM, atau 8,89 % dari tenaga kerja nasional (Dharma,2016).

Dengan melihat posisi Indonesia dalam pertumbuhan kepariwisataan dunia kemudian, posisi NTB dalam pertumbuhan pariwisata khususnya hunian kamar menurut berita Globalfmlombok bahwa, jumlah tamu yang menginap di hotel berbintang dari tahun 2010 – 2012 juga menunjukkan tren yang positif. Angka statistik menunjukkan, tahun 2010 jumlah tamu yang menginap di hotel berbintang sebanyak 268 ribu orang, tahun 2011 sebanyak 312 ribu orang serta tahun 2012 sebanyak 369 ribu orang”. Menunjukkan bahwa sektor pariwisata sangat menjanjikan dalam meningkatkan perekonomian masyarakat, oleh karena itu perlu mendapat perhatian.

Tumbangnya pemerintah orde baru dan masuk pada masa pemerintahan reformasi tepatnya pada pertengahan tahun 1997, menyebabkan Indonesia mengalami krisis disemua aspek kehidupan, baik ekonomi, sosial, politik maupun keamanan, bahkan sampai pada krisis multidimensi. Situasi ini menyebabkan seluruh komponen bangsa eksekutif, legislative dan rakyat Indonesia berusaha untuk keluar dari situasi itu.

Erman Rajagukguk mengatakan bahwa situasi yang dialami Indonesia sama dengan apa yang dihadapi Negara berkembang pada umumnya, yaitu; bagaimana menghindari disitegrasi bangsa, dalam waktu yang sama dapat juga memulihkan keadaan ekonomi dari krisis yang berkepanjangan dan memperluas kesejahteraan sosial sampai kepada masyarakat yang paling rendah (Erman,2012).

Untuk keluar dari persoalan itu disarankan melalui tiga tahap kebijakan, adalah; “melakukan unifikasi hukum; memajukan industrialisasi dan kesejahteraan sosial. Unifikasi hukum diarahkan untuk mendukung



terciptanya stabilitas politik yang kondusif serta aman. Kemudian stabilitas politik yang kondusif ini diharapkan dapat merangsang berkembangnya industri yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi, sehingga pada akhirnya kesemua usaha tersebut dapat menjaga keutuhan bangsa serta memberikan kesejahteraan bagi rakyat” (Erman,2012).

Situasional inilah yang memacu pemerintah untuk sesegera mungkin mengatasi situasi kritis ini, dengan mengeluarkan kebijakan khususnya dibidang investasi. Untuk menstabilkan bidang politik dengan mengadakan pemilu dan pilkada secara demokratis, jujur dan adil bidang keamanan menyelesaikan konflik-konflik didaerah-daerah. Dalam bidang ekonomi, pemerintah melakukan berbagai upaya untuk dapat menarik minat investor asing agar menanamkan modalnya di Indonesia. Adapun upaya dilakukan pemerintah untuk meningkatkan iklim investasi tersebut, antara lain; menjalin hubungan baik dengan Negara-negara dunia, memberikan insentif atau perlakuan khusus bagi investor asing, menjamin keamanan serta memberikan kemudahan bagi mereka yang berminat menanamkan modalnya di Indonesia (Erman,2012).

## **METODE PENELITIAN**

### **Jenis Penelitian.**

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan jenis penelitian hukum normatif-empiris atau penelitian hukum Normatif-sosiologis.

### **Pendekatan yang digunakan.**

Karena penelitian ini menggunakan penelitian normatif-empiris, maka untuk pembahasan dalam rangka pemecahan permasalahan aksesibilitas transportasi pariwisata terkoneksi Udara, Laut dan Darat, pendekatan yang digunakan yaitu Pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*), Pendekatan Konseptual (*Conseptual Approach*), Pendekatan empiris (*sosiologis*).

### **Jenis dan sumber data.**

Data yang dijadikan sebagai bahan kajian dalam penelitian ini adalah data penelitian primer, yaitu dengan mengalaih dan mencari data atau informasi yang diperoleh langsung dari responden, berupa perilaku hukum baik individu ataupun kelompok maupun dalam wujud pendapat, persepsi, atau sikap individu maupun kelompok.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Hasil Yang Dicapai.**

1. Pertimbangan sosiologi dan yuridis Aksesibilitas Transportasi Pariwisata Terkoneksi Darat, Laut, Udara .

Dalam penjelasan umum Undang-undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan secara garis besar menggambarkan pertimbangan sosiologis dan hukum perlunya Aksesibilitas Transportasi Pariwisata Terkoneksi Darat,Laut dan Udara yaitu :

1. Bahwa bangsa Indonesia oleh Tuhan Yang Maha Esa telah dianugrahi kekayaan yang tak ternilai harganya, kekayaan berupa letak geografis, keaneka ragaman bahasa dan suku bangsa, keadaan alam, flora dan fauna, peninggalan purbakala serta peninggalan sejarah seni dan budaya merupakan sumber daya dan modal untuk meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan bangsa Indonesia sebagai mana terkandung dalam Pancasila dan Undang-Undang Dasar Tahun 1945. Oleh karena itu dengan sumber daya dan modal tersbut harus dimanfaatkan secara optimal melalui penyelenggaraan kepariwisataan. Jadi untuk kemakmuran rakyat telah digariskan bahwa pertimbangan sosiologis dan yuridis lah yang menyebabkan pariwisata harus mendapat perhatian khusus.
2. Kecendrungan perkembangan pariwisata dunia dari tahun ketahun menunjukkan perkembangan yang sangat pesat. Kemudian kepariwisataan telah berkembang menjadi fenomena global, telah menjadi kebutuhan dasar, serta



menjadi bagian dari hak asasi manusia yang harus dihormati dan dilindungi. Oleh Karena itu Pemerintah dan pemerintah daerah, dunia usaha pariwisata, dan masyarakat berkewajiban untuk dapat menjamin agar berwisata sebagai hak setiap orang dapat ditegakkan sehingga mendukung tercapainya peningkatan harkat dan martabat manusia, peningkatan kesejahteraan, serta persahabatan antar bangsa dalam rangka mewujudkan perdamaian dunia.

3. Dengan demikian, pembangunan kepariwisataan dapat dijadikan sarana untuk menciptakan kesadaran akan identitas nasional dan kebersamaan dan keragaman.
4. Pembangunan kepariwisataan dikembangkan dengan pendekatan pertumbuhan dan pemerataan ekonomi untuk kesejahteraan rakyat dan pembangunan yang berorientasi pada pengembangan wilayah, bertumpu kepada masyarakat, dan bersifat memperdayakan masyarakat yang mencakup berbagai aspek, seperti sumber daya manusia, pemasaran, destinasi, ilmu pengetahuan dan teknologi, keterkaitan lintas sektor, kerjasama antar Negara, pemberdayaan usaha kecil, serta tanggung jawab dalam pemanfaatan sumber kekayaan alam dan budaya.
5. Sebagai usaha yang berorientasi global, lintas sektoral dan kerjasama antar Negara dan pemanfaatan teknologi, membawa suatu konsekuensi bahwa intensitas perkembangannya harus mengarah kepada pengembangan usaha yang kreatif dan menyeluruh dan fleksibilitas yang tinggi. Untuk itu penciptaan aksesibilitas transportasi pariwisata yang terkoneksi baik darat, laut dan udara, menjadi suatu yang mungkin dan dapat diterapkan sebab secara sosiologis masyarakat pasti akan mendukung hal ini sebab tujuan akhirnya adalah mensejahterakan masyarakat. Dan secara hukum walaupun masih miskin

aturan dan masih belum banyak mengatur namun karena sifat transportasi pariwisata memiliki kekhususannya dapat mendukung program ini jika ingin diterapkan (penjelasan umum UUK Pasal 14 ayat(1) huruf c).

6. Koneksitas transportasi semua marka secara sosiologis dan yuridis, merupakan bentuk "Kualitas Pelayanan Transportasi, yaitu tercapainya kepuasan dari masyarakat yang dilayani, yang menyangkut indikator-indikator keselamatan, keandalan, fleksibilitas, kenyamanan, kecepatan dan dampak yang ditimbulkan.
7. Bahwa dari hasil wawancara dengan menggunakan daftar pertanyaan (questioner) kepada 60 orang responden bahwa, mengenai inginkah wisatawan mendapat pelayanan transportasi yang terkoneksi?. Ternyata ada 75% mengatakan sangat menginginkan, 20% mengatakan, tidak dan 5% tidak menjawab. Dari pertanyaan apa yang mendasari responden ingin mendapatkan pelayanan ini, ada 40% untuk fleksibilitas, 20% evisien dana dan waktu, 15% mempercepat proses, 10% tidak membosankan dan 15% tidak berkomentar. Dari pertanyaan mengenai optimistic responden mengenai dapatkah gagasan ini diterapkan? ternyata 50% mengatakan optimis dapat dilaksanakan 35% mengatakan ragu-ragu dan 15% memberikan jawaban kosong. Alasan yang mengatakan optimis adalah
  1. Kebutuhan wisatawan karena Indonesia terdiri dari Negara kepulauan; 2. Karena dewasa ini banyak terjadi bencana alam dan lain-lain yang mengganggu perjalanan wisata; 3. Indonesi memiliki fasilitas yang memadai baik armada maupun teknologi jaringan informasi dan elektronik.
  2. Bagaimanakah penerapan gagasan Aksesibelitis Transportasi



Pariwisata Terkoneksi Darat, Laut, Udara di lapangan sebenarnya.

Walaupun dalam penelitian ini konsepnya adalah mendapatkan suatu gagasan untuk, namun jika di kaji secara komprehensif bahwa gagasan ini akan menjadi suatu bentuk model pelayanan kepada wisatawan yang lebih representatif, guna mendukung pengembangan industri pariwisata kedepannya, yang secara langsung maupun tidak langsung dapat mensejahterakan masyarakat.

a. Pencarian fakta pendukung gagasan dilapangan :

Dari berbagai literatur, dan sumber sumber lain dan nara sumber memang secara implisit aksesibilitas transportasi terkoneksi darat, laut dan udara tidak dikenal. Namun dalam kenyataannya bahwa sebenarnya sudah diterapkan, baik disadari maupun tidak, namun penerapannya masih sektoral dan gagasan sepihak sebagai konsep sales atau promosi di masing-masing marka transportasi. Contoh di marka transportasi udara telah diterapkan sistem jika gangguan pesawat akan ada delay penerbangan dan penumpang akan dapat di alihkan ke perusahaan penerbangan yang sama pada penerbangan berikutnya, bahkan dilakukan dengan perusahaan penerbangan lain dengan pengalihan penerbangan atau dengan memberikan fasilitas pendukung lain seperti pengaturan penerbangan berikut atau rechedule, dan pola pola kerjasama lain yang berlaku. Demikian pula dengan marka transportasi laut bahwa sistem tiketing atau penjualan tiket berlaku untuk semua kapal penyebrangan, dan penumpang dapat berpindah dan atau mengatur sendiri jadwal keberangkatan dan atau dengan kapal yang menjadi pilihannya demikian pula dengan marka transportasi darat dan seterusnya.

Gagasan ini artinya apa ?, artinya bahwa fakta diatas tidak menutup

kemungkinan untuk digunakan dengan antar marka transportasi, seperti marka transportasi udara dengan marka transportasi Laut dan dilanjutkan dengan marka transportasi darat, demikian pula sebaliknya antara marka transportasi laut dengan marka transportasi Udara dilanjutkan dengan marka transportasi darat. Dari beberapa wawancara yang dilakukan dengan menggunakan questioner, menunjukkan bahwa walaupun ada keraguan dalam pelaksanaannya yang disebabkan oleh 1. Kemampuan pendukung alat komunikasi(basis online) dan 2. Kemampuan SDM, ada 60 % mengatakan ragu-ragu namun pertimbangannya, merka mengatakan itu akan menjadi mungkin jika pemerintah andil dalam prespektif tersebut. Ada yang mengatakan 35 % biaya yang menjadi kendala, karena hal ini dalam aplikasinya membutuhkan biaya yang sangat besar. Dan 5 % tidak memberikan jawaban.

b. Kebijakan pemerintah dan kekosongan hukum faktor penghambat.

Kebijakan pemerintah dalam hal ini adalah kebijakan publik memiliki peranan yang sangat strategis dan penting dalam mendukung gagasan ini sebab sekuat dan sekencang apapun pihak swasta dalam mengagas dan melaksanakan aksesibilitas transportasi terkoneksi ini tanpa adanya kemauan kebijakkan pemerintah akan menjadi sulit untuk dikembangkan keluar dari sektor regional atau untuk dijadikan antar marka. Namun oleh Soejachmoen mengatakan bahwa tidak semata kebijakan publik saja yang dapat menyelesaikan masalah transportasi, namun kebijakan publik yang unggul (*excellent*). Premis mengatakan bahwa keunggulan setiap organisasi, baik organisasi besar ataupun kecil, bisnis atau nirlaba, permanen ataupun sementara, ditentukan oleh seberapa unggul (*excellent*) keputusan-keputusan untuk menyelenggarakan organisasi tersebut dibuat





dalam bahasa politik keputusan keputusan tersebut disebut sebagai kebijakan. Demikian pula bagi organisasi publik, nasional atau pun regional. Keunggulan negara dan keunggulan daerah sangat ditentukan oleh sehebat apa kebijakan publik yang dibuat atau dimilikinya. Kenapa demikian ?. Karena kebijakan publik adalah *the rule of the game* yang menentukan interaksi antar warga dan menentukan hendak dibawa kemana interaksi tersebut.

Untuk itu kebijakan pemerintah jadi penentu dapat tidaknya aksesibilitas transportasi pariwisata terkoneksi darat, laut dan udara terlaksana. Dari hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan bahwa pemerintah dewasa ini bisa saja menerapkan gagasan ini menjadi suatu kebijakan. Dari semua responden hampir 85 % mengatakan bahwa alasan pemerintah dapat menerapkannya adalah : 1. Pemerintah didukung oleh program tol laut; 2. Perusahaan penerbangan sebagai pendukung banyak; 3. Pembangunan transportasi darat yang variatif dan memadai dan telah menjangkau pelosok-pelosok; 4. Didukung oleh situasi alam dewasa ini; 5. Tehnologi informasi dan online sangat maju.

Kekosongan hukum (*rechstvaccum*) dari penerapan gagasan ini pun menjadi faktor penghambat yang harus diperhatikan. Sebab dari beberapa referensi dan hasil wawancara dengan nara sumber mengatakan bahwa jika sesuatu aktifitas apalagi menyangkut suatu pelayanan publik tidak bisa tidak harus ada aturan hukum yang memayunginya, sebab kalau tidak akan menjadi gampang menimbulkan suatu ketidak pastian hukum termasuk untuk memberikan perlindungan hukum bagi wisatawan. Dari wawancara yang dilakukan kepada para pelaku usaha transportasi atau investor dimana jika aturan yang mengatur ketentuan untuk berinvestasi transportasi kosong apa yang ada dalam pandangan mereka, jawaban dari 60 responden bahwa ada 55% mengatakan akan

terjadi ketidak pastian hukum dan perlindungan hukum menjadi nisbi, dan 25% mengatakan hal itu akan membuka peluang untuk timbulnya hal yang tidak diinginkan, dan 20% mengatakan biasa saja. Oleh karena itu WS. Rendra mengatakan bahwa” hukum tanpa di tegakkan dengan peradilan bersih, adalah hukum yang di tulis diatas air”. Untuk itu penulis memberi catatan bahwa jika aturan yang ada kosong (*rechstvaccum*) akan menyebabkan semuanya menjadi tidak jelas oleh karena itu , maka harus dilakukan dengan melakukan penemuan hukum atau pembuatan hukum yang menunjang aksesibilitas transportasi yang terkoneksi.”

Perlu juga diperhatikan bahwa kebijakan dan kekosongan hukum menyebabkan perundang-undangan tidak terlaksana secara efektif dan efisien; Dengan banyaknya ketentuan yang mengatur ketentuan berinvestasi dibidang transportasi pariwisata baik Undang-undang sampai dengan peraturan dibawahnya dan belum termasuk perda, oleh Johnny W. Situmorang, dalam Paper for center for business and economic study (CBES), sebanyak 208 ketentuan mengindikasikan bahwa dengan ketentuan banyak akan menyebabkan ketentuan perundang-undangan akan tidak efektif dan efisien dalam pelaksanaannya (Purwata,217). Didapat keterangan dan wawancara dengan nara sumber yang kompeten, melalui kuesioner menunjukkan bahwa investor transportasi pariwisata menginginkan adanya suatu ketentuan usaha yang pasti dan memberi perlindungan, praktis, dan ingin ada suatu perubahan, biaya yang pasti. Dari hasil wawancara dengan kuesioner menunjukkan bahwa ada 80% responden setuju dengan gagasan aksesibilitas transportasi pariwisata terkoneksi darat, laut, dan udara sangat variatif dan dapat meningkatkan usaha dan efisiensi.

Bahwa dari pertemuan tersebut terungkap bahwa aksesibilitas transportasi



terkoneksi bisnis pariwisata, memiliki arti yang penting, sebab suatu ketentuan yang yang tidak memiliki aturan hukum yang konkrit, dapat berakibat fatal bagi semua termasuk pemerintah, investor, masyarakat karena dapat dibatalkan, disamping itu dengan adanya otonomi daerah menyebabkan terjadinya pemikiran seperti raja-raja kecil sehingga berimplikasi terhadap kebijakkan daerah( perda) yang dikeluarkan menurut daerah tanpa melihat ketentuan diatas.

Dari hasil wawancara dengan quesioner menunjukan bahwa ada hampir 90% mengatakan gagasan aksesibilitas transportasi pariwisata ini menarik dan penting untuk dipertimbangan. Dengan alasan bahwa sebagai bisnis yang padat modal, keamanan investasi transportasi penting untuk di lindungi. Kemudian perlu suatu kemudahan dalam pengurusan ada 75%. Kemudian dari pertanyaan mengenai hal hambatan apa yang paling mengganggu dalam mengurus atau mengelola investasi, 65% mengatakan banyaknya aturan dan menjelimet, 85% mengatakan kebingungan dalam mengurus pajak dan caranya, 76% mengatakan lamanya waktu pengurusan dan 60% mengatakan banyak pungutan baik dari birokrasi paling bawah sampai atas.

## PENUTUP

### Kesimpulan

Dari pembahasan tersebut , maka dapat ditarik kesimpulan, sebagai berikut :

1. Bahwa gagasan untuk Aksesibilitas Transportasi Pariwisata Terkoneksi Darat,Laut dan Udara merupakan suatu gagasan yang menarik dan diapresiasi oleh semua kalang khususnya para wisatawan dan para pengusaha bidang transportasi pariwisata. Namun dalam tataran praktis banyak kendala dan hal-hal yang menjadi penghalang yang dapat mengganggu terlaksananya program ini antara lain yaitu kekosongan hukum (*rechtvacuum*), kebijakkan publik yang

tidak memihak program ini dan cenderung tidak diatur sebagai kebijakan publik yang representatif.

2. Disamping itu dalam kontek penerapan di lapangan bahwa program ini akan mendapat kendala dalam penerapan yaitu disebabkan oleh kemampuan pendanaan, kemampuan untuk pengadaan perangkat jejaring sosial dan online serta kemampuan SDM, serta cakupannya sangat luas baik nasional maupun internasional. Namun kendala itu dapat diimbangi dengan hampir semua marka transportasi telah menerapkan hal ini walaupun terbatas pada tataran regional masing-masing dan dengan tata cara yang sederhana namun dapat dijadikan sebagai cikal bakal untuk berlakunya minimal secara nasional, dengan catatan bahwa apakah pemerintah mau dengan kebijakkannya guna memberikan suatu pelayanan publik yang *excellent*.

### Saran

Sebaiknya pemerintah mengambil kesempatan ini khusus dalam bidang aksesibilitas transportasi pariwisata terkoneksi darat,laut dan udara sebaga kebijakan strategis nasional, sebab dengan adanya program tol laut dan pembangunan inprastruktur yang begitu masif program ini sangat mendukung.

### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Wayne Parsons, Public Policy (Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan), Prenada Media,Jakarta, 2005.
- [2] Violetta Simatupang, Pengaturan Hukum Kepariwisata Indonesia, Alumni, Bandung, 2009.
- [3] Moekti H. Soejachmoen, Transportasi Kota Dalam Pembangunan Kota Yang
- [4] Berkelanjutan, Subur Printing, Jakarta, 2006
- [5] David Kairupan, Aspek Hukum Penanaman Modal Asing Di Indonesia,Kencana
- [6] Prenada Media Group,Jakarta, 2013.



- [7] H. Salim HS, dan Budi Sutrisno, Hukum Investasi di Indonesia, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008.
- [8] Made Metu Dahana, "Perlindungan Hukum Terhadap Wisatawan Dari Perspektif Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009, Tentang Kepariwisata di Pulau Lombok", Tesis Magister Ilmu Hukum Universitas Mataram, 2011.
- [9] I Ketut Purwata, Perlindungan Hukum Bagi Investor Dalam Pemanfaatan Tanah Untuk Kepentingan Bisnis Pariwisata Ditinjau Dari Perspektif Undang-Undang No 10 Tahun 2009, Tentang Kepariwisata, Tesis Magister Ilmu Hukum, Mataram, 2013.
- [10] Jurnal IUS, Magister Ilmu Hukum Unram, Nomor 1 Volume I, Mataram, Januari-April 2013.
- [11] Jurnal IUS, Magister Ilmu Hukum Unram, Nomor 1 Volume II, Mataram, Januari-April 2014.
- [12] Prof. Dr. I Nyoman Dharma Putra, M.Lit., Makalah disampaikan pada General Studium, di AKPAR Mataram, 30 Mei 2016.
- [13] Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.
- [14] Undang-Undang Republik Indonesia No 25 Tahun 2007, Tentang Penanaman Modal. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 67, Tambahan Lembaran Negara Tahun 2007 Nomor 4724).
- [15] Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Tentang Perseroan Terbatas. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106. Tambahan Lembaran Negara Tahun 2007 Nomor 4756).
- [16] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009, Tentang Kepariwisata. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 11. Tambahan Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 4966).
- [17] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2011, Tentang Keimigrasian. (Lembaran Negara Republik
- Indonesia Tahun 2011 Nomor 52. Tambahan Lembaran Negara Tahun 2011 Nomor 5216).
- [18] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 67 Tahun 1996 Tentang Penyelenggaraan Kepariwisata. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 101. Tambahan Lembaran Negara Tahun 1996 Nomor 3658).
- [19] Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2003 Tentang Bebas Visa Kunjungan Singkat.
- [20] Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2005 Tentang Kebijakan Pembangunan Kebudayaan Dan Pariwisata.
- [21] Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM.35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.
- [22] [https://id.wikipedia.org/wiki/kebijakkan\\_pu\\_blik](https://id.wikipedia.org/wiki/kebijakkan_pu_blik)
- [23] [www.Artikelsiana.com](http://www.Artikelsiana.com)
- [24] [www.Bisdansigalinggang.blogspot.co.id](http://www.Bisdansigalinggang.blogspot.co.id)
- [25] [http://bappedanews.blogspot.com/2009/12/Potensi wisata Nusa Tenggara Barat.](http://bappedanews.blogspot.com/2009/12/Potensi_wisata_Nusa_Tenggara_Barat)
- [26] [www.KamusBahasaIndonesia.org](http://www.KamusBahasaIndonesia.org), tanggal 16 Februari 2013.
- [27] [www.viva.co.id](http://www.viva.co.id)
- [28] [www.globalfmlombok.com](http://www.globalfmlombok.com)
- [29] [www.budpar.go.id/kode](http://www.budpar.go.id/kode) etik pariwisata dunia
- [30] [www. Academia.edu/Teori Hukum Dan Implementasinya](http://www.Academia.edu/Teori_Hukum_Dan_Implementasinya)



HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN