

## **Peran Kementerian/Lembaga Negara untuk Meningkatkan Daya Saing Kepariwisata Indonesia**

### *The Role of Ministries/State Institutions to Improve Indonesia's Tourism Competitiveness*

**Addin Maulana**

*addin.maulana@yahoo.co.id*

*Pusat Riset Ekonomi Industri, Jasa, dan Perdagangan, Badan Riset dan Inovasi Nasional  
Jl. Gatot Subroto No.10, Jakarta 12710, Indonesia*

Received: February 22, 2022 | Revised: August 27, 2022 | Published: October 12, 2022

**Abstract:** *The indicator of tourism competitiveness is known as the Travel and Tourism Competitiveness Index (TTCI), published by the World Economic Forum (WEF). TTCI is one of Indonesia's medium-term development targets for the 2020–2024 period, so it is essential to identify the distribution of roles and contributions of each ministry/state institution in increasing the competitiveness of Indonesian tourism in the global market. By using a scoring for each TTCI sub-pillar indicator, this study aims to map the role of each ministry/state institution in the competitiveness of Indonesian tourism in the global market. This study resulted in recommendations for the Indonesian House of Representatives (DPR RI) through its supervisory function in encouraging ministries/state institutions to disseminate information to regional tourism stakeholders regarding how to view competitive and sustainable tourism development based on the TTCI indicator. The DPR RI also needs to slightly encourage the existing indicators to be included in the performance target indicators of the relevant ministries/state institutions. Primary data indicators also need to be considered by publishing development achievements to the public to harmonize government development achievements with public perceptions as recipients of these development outcomes. Thus, the synergy in achieving the competitiveness target can be materialized optimally.*

**Keywords:** *Indonesia; tourism competitiveness; TTCI*

**Abstrak:** Indikator daya saing kepariwisataan dunia yang dikenal dengan *Travel and Tourism Competitiveness Index (TTCI)* diterbitkan oleh World Economic Forum (WEF) sebagai tolok ukur daya saing pariwisata secara global. Peningkatan TTCI merupakan salah satu target pembangunan jangka menengah Indonesia periode 2020–2024 sehingga penting untuk dapat mengidentifikasi sebaran peran dan kontribusi dari setiap kementerian/lembaga negara dalam meningkatkan daya saing kepariwisataan Indonesia di pasar global. Dengan menggunakan pembobotan pada setiap indikator subpilar TTCI, kajian ini bertujuan untuk memetakan peran setiap kementerian/lembaga negara dalam daya saing kepariwisataan Indonesia di pasar global. Kajian ini mengidentifikasi bahwa terdapat 17 mitra strategis Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif dalam membentuk daya saing kepariwisataan.



Kajian ini merekomendasikan kepada Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia (DPR RI) melalui fungsi pengawasan untuk mendorong kementerian/lembaga agar melakukan sosialisasi kepada pemangku kepariwisataan daerah terkait bagaimana cara memandang pembangunan kepariwisataan yang berdaya saing dan berkelanjutan berbasis pada indikator TTCI. DPR RI juga perlu mendorong agar indikator-indikator yang ada masuk ke dalam capaian indikator sasaran kinerja kementerian/lembaga terkait. Penting juga bagi kementerian/lembaga untuk memperhatikan indikator data primer dengan melakukan publikasi capaian-capaian pembangunan pada publik guna menyelaraskan capaian pembangunan pemerintah dengan persepsi masyarakat sebagai penerima manfaat dari hasil pembangunan. Dengan demikian, maka sinergi dalam pencapaian target daya saing dapat terlaksana secara optimal.

**Kata Kunci:** daya saing kepariwisataan; Indonesia; TTCI

## Pendahuluan

Pariwisata merupakan salah satu bagian penting dalam struktur perekonomian yang saat ini sedang berkembang pesat (Algieri *et al.*, 2018) dan telah diakui sebagai salah satu sektor utama pembangunan di banyak negara karena menjadi sumber pendapatan, membuka lapangan kerja, dan menciptakan kesejahteraan (Andrades & Dimanche, 2017; Kovačević *et al.*, 2018). Pemerintah Republik Indonesia menempatkan sektor pariwisata sebagai motor penggerak perekonomian sehingga menjadi prioritas utama selain infrastruktur, maritim, energi, dan pangan di dalam pembangunan perekonomian (Aribowo *et al.*, 2018; Maulana, 2019).

Dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020–2024, pemerintah Indonesia menargetkan peringkat *Travel and Tourism Competitiveness Index* (TTCI) di tahun 2025 nanti berada pada rentang ke-29 hingga 34 atau naik sebanyak 6 hingga 11 peringkat dari posisi tahun 2019 yang berada pada peringkat ke-40 dunia. Jika melihat periode data yang digunakan dalam setiap terbitannya yang terdapat jeda hingga dua tahun, maka TTCI edisi 2021 kemungkinan belum mencerminkan dampak dari pandemi karena menggunakan data tahun 2019 atau yang paling akhir tersedia pada sumber rujukan World Economic Forum (WEF). Dalam upaya peningkatan daya saing pariwisata Indonesia di pasar global, diperlukan koordinasi lintas sektor. Koordinasi lintas sektor pembangunan kepariwisataan tertuang dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia (Perpres) Nomor 26 Tahun 2022 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Presiden Nomor 64 Tahun 2014 tentang Koordinasi Strategis Lintas Sektor Penyelenggaraan Kepariwisata (Perpres 26/2022). Perpres tersebut penting karena merupakan payung hukum penyelenggaraan koordinasi lintas sektor, bukan hanya untuk 30 kementerian dan empat kementerian koordinator tapi juga lembaga lain dalam penyelenggaraan kepariwisataan di Indonesia.

Sesuai dengan Perpres 26/2022 tersebut, koordinasi lintas sektor penyelenggaraan kepariwisataan dipimpin langsung oleh Wakil Presiden Republik Indonesia, di mana Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sebagai wakil ketua I, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian sebagai wakil ketua II, Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan sebagai wakil ketua III, dan Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan sebagai wakil ketua IV. Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Kepala Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif bertindak sebagai ketua harian dan Sekretaris Utama Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif sebagai sekretaris. Terdapat beberapa menteri dan kepala lembaga yang masuk ke dalam anggota tim, antara lain: Menteri Luar Negeri; Menteri Dalam Negeri; Menteri Hukum dan Hak Asasi

Manusia; Menteri Keuangan; Menteri Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi; Menteri Kesehatan; Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat; Menteri Perhubungan; Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan; Menteri Kelautan dan Perikanan; Menteri Komunikasi dan Informatika; Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional; Menteri Perindustrian; Menteri Perdagangan; Menteri Badan Usaha Milik Negara; Menteri Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi; Menteri Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah; Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral; Menteri Ketenagakerjaan; Menteri Pemuda dan Olahraga; Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional; Sekretaris Kabinet; Menteri Pertanian; Menteri Investasi/Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal; Kepala Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan; Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia; Kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan; Kepala Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika; Kepala Badan Nasional Penanggulangan Bencana; Kepala Badan Riset dan Inovasi Nasional; dan Jaksa Agung.

Hingga saat ini, penelitian terkait daya saing kepariwisataan Indonesia sesuai dengan indikator yang diterbitkan dalam TTCl masih sulit ditemukan. Melalui penelusuran kata kunci “TTCl” pada <https://garuda.kemdikbud.go.id/> sebagai portal rujukan digital terbesar Indonesia untuk artikel ilmiah, hanya didapati satu tulisan saja yang ditulis oleh Kusumawardhani (2020). Dalam tulisannya, Kusumawardhani membahas terkait indikator TTCl dan hubungannya dengan teori-teori pembentuk daya saing pariwisata dengan pendekatan studi kepustakaan. Dari penjelasan tersebut, maka penting untuk mengkaji daya saing kepariwisataan Indonesia mengacu kepada TTCl, yang dapat menjadi masukan bagi pemerintah dalam upaya meningkatkan daya saing kepariwisataan Indonesia. Tolok ukur TTCl dapat dijadikan sebagai alat kalibrasi untuk mengetahui posisi Indonesia dalam persaingan global pembangunan kepariwisataan. Tanpa teridentifikasinya daya saing, maka Indonesia akan kesulitan dalam menentukan arah pembangunan kepariwisataannya.

Penting juga untuk mengidentifikasi kementerian/lembaga yang terkait dengan indikator TTCl. Ini dilakukan untuk memetakan koordinasi lintas sektor pembangunan kepariwisataan di Indonesia sehingga peningkatan peringkat daya saing kepariwisataan Indonesia di pasar global dapat dicapai secara efektif dan efisien. Kajian ini akan fokus terhadap peran setiap kementerian/lembaga negara yang terkait dalam setiap indikator TTCl. Rumusan masalahnya adalah bagaimana peran kementerian/lembaga negara di Indonesia dalam konteks pembentukan daya saing kepariwisataan Indonesia di pasar global? Diharapkan kajian ini dapat memberikan gambaran kepada seluruh pemangku kepentingan tentang keterkaitan beberapa kementerian/lembaga negara yang mampu mengoptimalkan kinerjanya guna mendukung pencapaian target daya saing kepariwisataan, sesuai dengan apa yang tertuang dalam Perpres 26/2022.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif dengan menggunakan data sekunder yang bersumber dari buku *Travel & Tourism Competitiveness Report (TTCR)* yang diterbitkan WEF pada tahun 2019, yang di dalamnya terdapat TTCl. Penelitian ini dilakukan selama periode Oktober 2021 hingga Februari 2022. Dalam penelitian ini pemetaan dilakukan berdasarkan kepada Perpres 26/2022 tentang koordinasi lintas sektor penyelenggaraan kepariwisataan. Kementerian/lembaga yang terdapat di dalamnya akan disandingkan dengan indikator daya saing TTCl sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya. Peran kementerian/lembaga diidentifikasi berdasarkan kepada pembobotan yang dilakukan terhadap masing-masing indikator yang menjadi tanggung jawabnya. Pembobotan didasarkan kepada cara perhitungan yang dijelaskan dalam dokumen laporan TTCR 2019.

## Ukuran Daya Saing Kepariwisata di Pasar Global

Dalam pengelolaan dan pengembangan pariwisata diperlukan suatu koordinasi dan kolaborasi antara pihak pemerintah, pelaku bisnis pariwisata, komunitas, akademisi, serta media (Aribowo *et al.*, 2018). Setiap pemangku kepentingan memiliki peran dan fungsi yang berbeda yang perlu dipahami agar pengembangan pariwisata di suatu daerah dapat terwujud dan terlaksana dengan baik (Amalyah *et al.*, 2016). Seluruh pemangku kepentingan harus dapat mengoptimalkan keunggulan komparatif dan kompetitif dari destinasi yang dimiliki. Keunggulan komparatif mengacu pada faktor-faktor yang dimiliki destinasi, termasuk faktor-faktor yang terjadi secara alami dan yang telah diciptakan (sumber daya manusia, sumber daya fisik, sumber daya modal, sumber daya ilmiah, dan sumber daya budaya). Keunggulan kompetitif mengacu pada kemampuan destinasi wisata untuk menggunakan sumber dayanya secara efisien dalam jangka menengah dan panjang (Martínez *et al.*, 2014). Keunggulan komparatif dan kompetitif akan bersinergi hanya ketika keunggulan kompetitif sepenuhnya dieksploitasi (Algieri *et al.*, 2018). Ini dilakukan guna meningkatkan daya saing kepariwisataan.

Daya saing kepariwisataan merupakan salah satu tolok ukur kinerja pembangunan kepariwisataan di Indonesia. Selama periode 2015–2019 TPCI Indonesia terus mengalami peningkatan. Di tahun 2015 Indonesia berada pada peringkat ke-50 dari 141 negara di mana peringkat pertama adalah Spanyol, disusul Prancis, dan Jerman (Crotti & Misrahi, 2015, p. 5). Pada tahun 2017, peringkat Indonesia naik ke peringkat 42 dari 136 negara, di mana posisi tiga besar tidak mengalami perubahan (Crotti & Misrahi, 2017, p. 9). Pada terbitan terakhir di tahun 2019, peringkat Indonesia kembali meningkat menjadi peringkat ke-40 dari 140 negara, dan yang menarik adalah posisi tiga besar tidak berubah (Calderwood & Soshkin, 2019, p. xiii). Hal ini menunjukkan bahwa ketiga negara tersebut konsisten dalam penyediaan ekosistem daya saing kepariwisataannya.

Daya saing berarti produktivitas yang dilihat sebagai nilai tambah (Gabor *et al.*, 2012). Mengukur tingkat daya saing penting dalam mengukur kinerja destinasi agar dapat mengetahui posisi di antara pesaingnya (Croes & Kubickova, 2013; Lopes *et al.*, 2018). Banyak faktor yang dapat menentukan daya saing kepariwisataan, antara lain pengembangan sumber daya manusia (Adam, 2016; Croes *et al.*, 2020), kepuasan wisatawan (Cîrstea, 2014), promosi, dan pengembangan fasilitas sektor pariwisata (Fernández *et al.*, 2020), serta pengelolaan destinasi (Kovačević *et al.*, 2018).

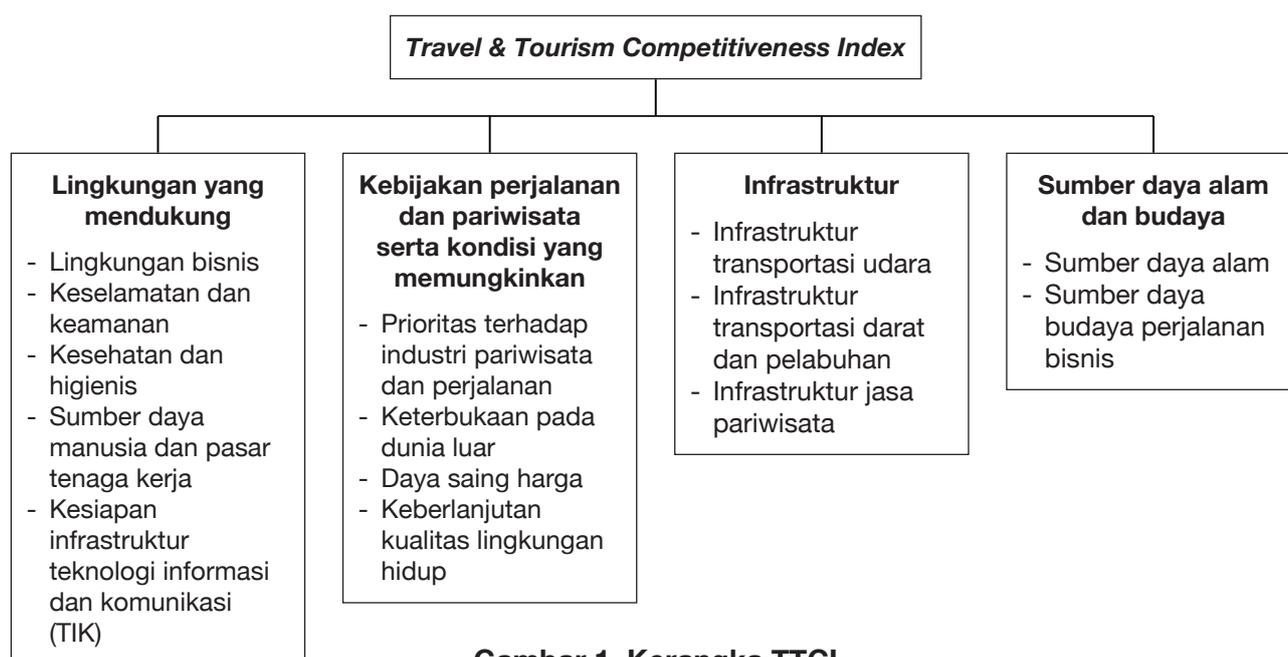
WEF menerbitkan indeks daya saing kepariwisataan dunia dalam bentuk TPCI. TPCI dirancang untuk mengukur daya saing negara, bukan wilayah (Lopes *et al.*, 2018). TPCI bertujuan untuk mengukur faktor dan kebijakan yang membuatnya menarik untuk mengembangkan sektor pariwisata dan perjalanan di berbagai negara (Gabor *et al.*, 2012). Menurut WEF, laporan TPCI dapat digunakan sebagai alat tolok ukur strategis untuk bisnis dan pemerintah dalam mengembangkan sektor perjalanan dan pariwisata sehingga dapat menginformasikan kebijakan dan keputusan investasi, memberikan wawasan tentang keunggulan dan aspek yang perlu dikembangkan, serta platform dialog pemangku kepentingan di tingkat negara dalam merumuskan kebijakan dan tindakan yang tepat (Calderwood & Soshkin, 2019, p. ix).

Meskipun demikian TPCI juga banyak menuai kritik, antara lain karena tidak memiliki dasar ilmiah dalam hal pengambilan sampel yang menganggap semua negara adalah homogen tanpa memperhitungkan ukuran dan siklus hidup produk sehingga sulit untuk menguji secara empiris (Croes & Kubickova, 2013). Lebih lanjut Croes dan Kubickova (2013) juga menyatakan bahwa terdapat indikator yang kurang berhubungan dengan daya saing dan tidak memiliki hubungan sebab akibat yang jelas sehingga tidak mampu

mengukur konsep daya saing secara langsung. Ada juga yang mempertanyakan terkait konsistensi sumber data dari indikator yang digunakan (Dias, 2017). Namun, saat ini belum ada lembaga independen di dunia yang mampu menyediakan indikator daya saing kepariwisataan secara global seperti yang ada pada TTCI. Ini yang menjadikan TTCI sebagai alat paling populer untuk pemeringkatan negara dalam hal kinerja kepariwisataan (Croes & Kubickova, 2013).

Dalam upaya peningkatan kualitas laporan setiap edisinya, WEF selalu melakukan beberapa perubahan. Beberapa di antaranya merupakan perubahan kecil yang tidak berpengaruh pada metodologi serta keterbandingannya dengan laporan sebelumnya. Namun, beberapa di antaranya merupakan perubahan besar yang mengubah metodologi serta menjadikan laporan tidak dapat dibandingkan secara langsung terhadap edisi sebelumnya. Pertama, pada edisi kedua yaitu tahun 2008, WEF melakukan perubahan struktur data TTCI, antara lain: perubahan nama pilar dari Regulasi terkait lingkungan menjadi Keberlanjutan lingkungan hidup, pemecahan pilar Sumber alam dan budaya menjadi dua komponen yakni Sumber daya alam dan Sumber daya budaya, serta perubahan nama pilar Persepsi pariwisata nasional menjadi Afinitas untuk perjalanan dan pariwisata (Blanke & Chiesa, 2008, p. 7). Perubahan ini menyebabkan hasil penilaian tidak dapat lagi diperbandingkan dengan periode sebelumnya (Blanke & Chiesa, 2008, p. 8).

Kedua, pada edisi keenam tahun 2015, WEF kembali melakukan perubahan struktur data TTCI, antara lain: mengubah struktur dari tiga menjadi empat subindeks, menambah indikator dari 79 menjadi 90, dengan komposisi 1/3 data menggunakan hasil survei/ data primer, dan 2/3 data lainnya diperoleh dari data statistik atau data sekunder (Crotti & Misrahi, 2015, pp. 6–7). Dengan demikian, penilaian yang dilakukan tidak dapat dibandingkan dengan periode sebelumnya. Ketiga, struktur data edisi 2015, tidak mengalami banyak perubahan pada edisi 2017 dan 2019 sehingga struktur data terlihat seperti pada Gambar 1. Pada edisi 2015, perubahan dilakukan tanpa mengubah konsep dan keseluruhan metodologi (Crotti & Misrahi, 2015, p. 31). Pada edisi 2019, dikarenakan perubahan indikator yang dilakukan pada sumber data, data yang sebelumnya digunakan tidak lagi diterbitkan namun diganti dengan data lainnya (Calderwood & Soshkin, 2019, p. 89).



**Gambar 1. Kerangka TTCI**

Sumber: Calderwood & Soshkin (2019, p. ix); Crotti & Misrahi (2015, p. 4); Crotti & Misrahi (2017, p. xiv).

Dari penjelasan di atas terlihat bahwa dalam perkembangannya, WEF terus melakukan perbaikan dan penyempurnaan, baik dari segi data dan cakupan atau kemampuannya dalam menggambarkan kondisi lingkungan atau ekosistem bisnis perjalanan dan pariwisata, serta penyempurnaan metodologi, baik cara pengumpulan maupun pengolahan data.

### Menghitung Peran Kementerian/Lembaga

Untuk mengidentifikasi peran maka dilakukan perhitungan kontribusi dari setiap kementerian/lembaga negara. Selanjutnya dilakukan proses pembobotan berdasarkan subpilar yang berada di bawah kendali kementerian/lembaga tersebut. Metode perhitungan untuk memperoleh TTCI dihitung sebagai rata-rata dari komponen subindeks komponen, dihitung juga sebagai rata-rata dari pilar yang ada di dalamnya, serta masing-masing pilar dihitung sebagai rata-rata tak tertimbang dari masing-masing variabel komponen (Calderwood & Soshkin, 2019, p. 86). Dengan demikian, bobot setiap subpilar dapat diperoleh dengan rumus sebagai berikut.

Bobot indeks adalah 100 persen, yang merupakan penjumlahan dari setiap subindeks (SI), dengan formula:

$$TTCI = SI_1 + SI_2 \dots + SI_n \dots\dots\dots (1)$$

Bobot setiap subindeks, merupakan pembagian antara bobot indeks (100 persen) dengan jumlah (n) subindeks dengan rumus:

$$SI = \frac{TTCI}{SI_n} \dots\dots\dots (2)$$

Bobot setiap pilar (P), merupakan pembagian dari bobot subindeks (SI) dengan jumlah (n) pilar yang ada dalam subindeks tersebut, dengan persamaan:

$$P = \frac{SI}{P_n} \dots\dots\dots (3)$$

Dengan demikian, bobot subpilar (SP) merupakan pembagian dari bobot pilar (P) dengan jumlah (n) subpilar yang ada dalam pilar tersebut, sebagai berikut:

$$SP = \frac{P}{SP_n} \dots\dots\dots (4)$$

Sementara, bobot untuk beberapa subpilar yang membentuk satu indikator (I) adalah dengan membagi bobot subpilar dengan jumlah (n) indikator, sebagai berikut:

$$I = \frac{SP}{I_n} \dots\dots\dots (5)$$

### Perhitungan Bobot Indeks, Subindeks, Pilar, dan Subpilar

Seperti yang terlihat pada Tabel 1, karena metodologi penilaian tidak memberikan bobot kepada indikator yang dinilai, maka setiap subindeks memiliki kontribusi yang sama kepada Indeks. TTCI dibentuk dari empat subindeks, ini menunjukkan bahwa setiap subindeks berkontribusi sebesar 25,0 persen terhadap TTCI. Penulis menggunakan istilah TTCI yang telah dikonversi ke dalam Bahasa Indonesia dalam *Buku Kebijakan Pembangunan Kepariwisata* (Antariksa, 2016, pp. 154–171). Konversi bahasa dilakukan untuk pilar dan subpilar atau indikator yang digunakan di dalam TTCI.

Perbedaan kontribusi dari pilar sebagai elemen pembentuk subindeks bervariasi. Ini bergantung pada berapa jumlah pilar yang membentuk subindeks tersebut. Besaran kontribusi tersebut menggambarkan seberapa besar proporsi dari pilar terhadap indeks daya saing kepariwisataan.

Subindeks Lingkungan yang mendukung, memiliki lima pilar. Masing-masing pilar akan memiliki kontribusi sebesar 5,0 persen terhadap indeks. Ini berarti setiap pengembangan yang dilakukan pada pilar-pilar yang di dalamnya berdampak masing-masing

sebesar lima persen pada indeks kepariwisataan. Subindeks Kebijakan perjalanan dan pariwisata serta kondisi yang memungkinkan, memiliki empat pilar. Masing-masing pilar akan memiliki kontribusi sebesar 6,25 persen terhadap indeks. Ini menunjukkan pilar-pilar di dalamnya memiliki dampak yang lebih besar dibandingkan dengan pilar yang berada pada subindeks Lingkungan yang mendukung.

**Tabel 1. Bobot Indeks dan Subindeks**

Bagian	Indikator	Bobot (%)
Indeks	Daya saing kepariwisataan	100,00
Subindeks	Lingkungan yang mendukung	25,00
	Jumlah pilar:	5
	Bobot masing-masing pilar:	5,00%
Pilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lingkungan bisnis,</li> <li>- Keselamatan dan keamanan,</li> <li>- Kesehatan dan higienis,</li> <li>- Sumber daya manusia dan pasar tenaga kerja, dan</li> <li>- Kesiapan infrastruktur teknologi informasi dan komunikasi (TIK)</li> </ul>	
Subindeks	Kebijakan Perjalanan dan Pariwisata serta Kondisi yang Memungkinkan	25,00
	Jumlah pilar:	4
	Bobot masing-masing pilar:	6,25%
Pilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prioritas terhadap industri pariwisata dan perjalanan,</li> <li>- Keterbukaan pada dunia luar,</li> <li>- Daya saing harga, dan</li> <li>- Keberlanjutan kualitas lingkungan hidup</li> </ul>	
Subindeks	Infrastruktur	25,00
	Jumlah pilar:	3
	Bobot masing-masing pilar:	8,33%
Pilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastruktur transportasi udara,</li> <li>- Infrastruktur transportasi darat dan pelabuhan, serta</li> <li>- Infrastruktur jasa pariwisata</li> </ul>	
Subindeks	Sumber daya alam dan budaya	25,00
	Jumlah pilar:	2
	Bobot masing-masing pilar:	12,50%
Pilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sumber daya alam,</li> <li>- Sumber daya budaya, dan perjalanan bisnis</li> </ul>	

Sumber: Calderwood dan Soshkin, diolah (2019, p. 86).

Subindeks Infrastruktur memiliki tiga pilar sehingga masing-masing pilar akan memiliki kontribusi sebesar 8,33 persen terhadap indeks. Ketiga pilar pada subindeks Infrastruktur tersebut memiliki dampak yang lebih besar dibandingkan subindeks Lingkungan yang mendukung, Kebijakan perjalanan dan pariwisata, serta Kondisi yang memungkinkan. Subindeks Sumber daya alam dan budaya memiliki dua pilar sehingga masing-masing pilar akan memiliki kontribusi sebesar 12,5 persen terhadap indeks. Pilar-pilar pada subindeks ini memiliki dampak yang paling signifikan dibandingkan pilar-pilar lain yang berada pada Subindeks lingkungan yang mendukung, Kebijakan perjalanan dan pariwisata, serta Kondisi yang memungkinkan, serta Infrastruktur.

Meskipun pilar-pilar di atas memiliki proporsi berbeda terhadap indeks, namun penting untuk mengidentifikasi subpilar atau indikator yang membentuk pilar tersebut. Semakin banyak subindeks turunan dari pilar, maka semakin kecil kontribusi subpilar tersebut kepada indeks daya saing kepariwisataan. Seperti tersaji pada Tabel 2, bahwa subindeks

Lingkungan yang mendukung terdiri dari lima pilar yang dibentuk oleh elemen-elemen subpilar yang jumlahnya beragam. Ini yang menentukan besarnya kontribusi subpilar terhadap indeks.

**Tabel 2. Bobot Pilar dan Subpilar dari Subindeks Lingkungan yang Mendukung**

Bagian	Indikator	Bobot %
Subindeks	Lingkungan yang mendukung	25,00
Pilar	Lingkungan bisnis	5,00
	Jumlah subpilar:	12
	Bobot masing-masing subpilar:	0,42%
Subpilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perlindungan hak milik,</li> <li>- Dampak peraturan terhadap tingkat penanaman modal asing,</li> <li>- Tingkat efisiensi sistem hukum dalam menyelesaikan sengketa bisnis,</li> <li>- Tingkat efisiensi sistem hukum dalam memfasilitasi keberatan terhadap peraturan,</li> <li>- Waktu yang dibutuhkan untuk memperoleh izin membangun gudang,</li> <li>- Biaya yang dibutuhkan untuk memperoleh izin membangun gudang,</li> <li>- Luas penguasaan pasar,</li> <li>- Waktu yang dibutuhkan untuk memulai kegiatan bisnis,</li> <li>- Biaya yang dibutuhkan untuk memulai kegiatan bisnis,</li> <li>- Tingkat pengaruh pajak terhadap minat untuk bekerja,</li> <li>- Tingkat pengaruh pajak terhadap minat untuk melakukan penanaman modal, dan</li> <li>- Jumlah pajak total yang harus disetor</li> </ul>	
Pilar	Lingkungan bisnis	5,00
	Jumlah subpilar:	5
	Bobot masing-masing subpilar:	1,00%
Subpilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biaya berbisnis akibat kejahatan dan kekerasan,</li> <li>- Kualitas pelayanan polisi,</li> <li>- Biaya yang timbul akibat terorisme,</li> <li>- Indeks insiden terorisme, dan</li> <li>- Tingkat angka pembunuhan</li> </ul>	
Pilar	Kesehatan dan higienis	5,00
	Jumlah subpilar:	6
	Bobot masing-masing subpilar:	0,83%
Subpilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jumlah dokter,</li> <li>- Akses terhadap fasilitas sanitasi yang lebih baik,</li> <li>- Akses terhadap fasilitas air minum yang lebih baik,</li> <li>- Jumlah tempat tidur rumah sakit,</li> <li>- Tingkat penyebaran hiv, dan</li> <li>- Jumlah kasus penyakit malaria</li> </ul>	
Pilar	Sumber daya manusia dan pasar tenaga kerja	5,00
	Jumlah subpilar:	9
	Bobot masing-masing subpilar:	0,63%
Subpilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tingkat pendidikan dasar,</li> <li>- Tingkat pendidikan lanjutan,</li> <li>- Tingkat pelatihan tenaga kerja,</li> <li>- Perilaku terhadap konsumen,</li> <li>- Praktik rekrutmen dan pemecatan tenaga kerja,</li> <li>- Tingkat kemudahan mendapatkan tenaga kerja ahli,</li> <li>- Tingkat kemudahan rekrutmen tenaga kerja asing,</li> <li>- Relasi tingkat gaji dan produktivitas, serta</li> <li>- Partisipasi angkatan kerja perempuan</li> </ul>	

Bagian	Indikator	Bobot %
Pilar	Sumber daya manusia dan pasar tenaga kerja	5,00
	Jumlah subpilar: 8	
	Bobot masing-masing subpilar: 0,63%	
Subpilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tingkat pemanfaatan tik untuk transaksi bisnis,</li> <li>- Transaksi antar-bisnis dan konsumen melalui jaringan internet,</li> <li>- Individu pengguna jaringan internet,</li> <li>- Pengguna jaringan internet berkecepatan tinggi,</li> <li>- Jumlah telepon seluler,</li> <li>- Jumlah pengguna jaringan internet seluler berkecepatan tinggi,</li> <li>- Jangkauan jaringan seluler, dan</li> <li>- Kualitas penyediaan jaringan listrik</li> </ul>	

Sumber: Calderwood dan Soshkin, diolah (2019, p. 86).

Pilar Lingkungan bisnis terdiri dari 12 subpilar sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 0,33 persen terhadap indeks. Pilar Keselamatan dan keamanan terdiri dari lima subpilar sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 1,00 persen terhadap indeks. Pilar Kesehatan dan higienis terdiri dari enam subpilar sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 0,83 persen terhadap indeks. Pilar Sumber daya manusia dan pasar tenaga kerja terdiri dari sembilan subpilar sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 0,56 persen terhadap indeks. Pilar Kesiapan TIK terdiri dari delapan subpilar sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 0,63 persen terhadap indeks.

Tabel 3, menunjukkan bahwa subindeks Kebijakan perjalanan dan pariwisata serta kondisi yang memungkinkan terdiri dari empat pilar yang dibentuk oleh elemen-elemen subpilar yang jumlahnya beragam. Ini yang menentukan besarnya kontribusi subpilar terhadap indeks.

**Tabel 3. Bobot Pilar dan Subpilar dari Subindeks Kebijakan Perjalanan dan Pariwisata serta Kondisi yang Memungkinkan**

Bagian	Indikator	Bobot %
Subindeks	Kebijakan perjalanan dan pariwisata serta kondisi yang memungkinkan	25,00
Pilar	Prioritas terhadap pariwisata dan perjalanan	5,00
	Jumlah subpilar: 6	
	Bobot masing-masing subpilar: 0,83%	
Subpilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prioritas pemerintah terhadap industri pariwisata dan perjalanan,</li> <li>- Belanja pemerintah di bidang pariwisata dan perjalanan,</li> <li>- Efektivitas kegiatan pemasaran dan pencitraan untuk menarik wisatawan,</li> <li>- Tingkat kelengkapan data tahunan di bidang pariwisata dan perjalanan,</li> <li>- Kelengkapan waktu dalam penyediaan data, dan</li> <li>- Strategi pencitraan negara</li> </ul>	
Pilar	Keterbukaan pada dunia luar	6,25
	Jumlah subpilar: 3	
	Bobot masing-masing subpilar: 2,08%	
Subpilar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kewajiban memiliki visa,</li> <li>- Perjanjian bilateral jasa angkutan udara, dan</li> <li>- Jumlah kesepakatan perdagangan regional yang berlaku</li> </ul>	
Pilar	Daya saing harga	6,25

Bagian	Indikator	Bobot %
	Jumlah subpilar:	4
	Bobot masing-masing subpilar:	1,56%
<b>Subpilar</b>	- Pajak harga tiket dan biaya pelayanan di bandar udara, - Indeks harga sewa kamar hotel,  - Tingkat daya beli, dan - Tingkat harga bahan bakar minyak	
<b>Pilar</b>	Keberlanjutan lingkungan hidup	6,25
	Jumlah subpilar:	10
	Bobot masing-masing subpilar:	0,63%
<b>Subpilar</b>	- Ketatnya peraturan perundang-undangan di bidang perlindungan lingkungan hidup, - Penegakan peraturan perundang-undangan di bidang perlindungan lingkungan hidup, - Keberlanjutan pembangunan industri pariwisata dan perjalanan, - Konsentrasi <i>particulate matter</i> 2.5, - Jumlah kesepakatan internasional di bidang perlindungan lingkungan hidup yang diratifikasi, - Tingkat pemanfaatan sumber daya air, - Persentase jumlah spesies fauna yang terancam punah, - Perubahan luas wilayah hutan, - Pengolahan limbah cair, dan - Status stok ikan	

Sumber: Calderwood dan Soshkin, diolah (2019, p. 86).

Pilar Prioritas terhadap pariwisata dan perjalanan terdiri dari enam subpilar sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 0,83 persen terhadap indeks. Pilar Daya saing harga terdiri dari empat subpilar sehingga masing-masing memiliki kontribusi sebesar 1,56 persen terhadap indeks. Pilar Keterbukaan pada dunia luar terdiri dari tiga subpilar sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 2,08 persen terhadap indeks. Pilar Keberlanjutan lingkungan hidup terdiri dari 10 subpilar sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 0,63 persen terhadap indeks.

Tabel 4, menunjukkan bahwa Subindeks Infrastruktur terdiri dari tiga pilar yang dibentuk oleh elemen-elemen subpilar yang jumlahnya beragam. Ini yang menentukan besarnya kontribusi subpilar terhadap indeks.

**Tabel 4. Bobot Pilar dan Subpilar dari Subindeks Infrastruktur**

Bagian	Indikator	Bobot %
<b>Subindeks</b>	Infrastruktur	25,00
<b>Pilar</b>	Infrastruktur transportasi udara	8,33
	Jumlah subpilar:	5
	Bobot masing-masing subpilar:	1,67%
<b>Subpilar</b>	- Kualitas infrastruktur transportasi udara, - Jumlah kursi kilometer yang tersedia untuk penerbangan domestik,* - Jumlah kursi kilometer yang tersedia untuk penerbangan internasional,* - Jumlah pesawat yang melakukan penerbangan, - Tingkat kepadatan bandar udara, dan - Jumlah perusahaan penerbangan yang beroperasi  *) Membentuk satu indikator	
<b>Pilar</b>	Infrastruktur darat dan pelabuhan	8,33
	Jumlah subpilar:	7
	Bobot masing-masing subpilar:	1,19%

Bagian	Indikator	Bobot %
Subpilar	- Kualitas jalan raya, - Tingkat kepadatan jalan, - Tingkat kepadatan jalan raya yang sudah dikeraskan, - Kualitas infrastruktur jalan kereta api, - Tingkat kepadatan jalan kereta api,	
	- Kualitas infrastruktur pelabuhan, dan - Efisiensi transportasi darat	
Pilar	Infrastruktur jasa pariwisata	8,33
	Jumlah subpilar:	4
	Bobot masing-masing subpilar:	2,08%
Subpilar	- Jumlah kamar hotel,	
	- Kualitas infrastruktur pariwisata,	
	- Perusahaan besar rental mobil, dan	
	- Mesin ATM	

Sumber: Calderwood dan Soshkin, diolah (2019, p. 86).

Pilar Infrastruktur transportasi udara terdiri dari lima subpilar sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 1,67 persen terhadap indeks. Subpilar Jumlah kursi kilometer yang tersedia untuk penerbangan domestik, dan Jumlah kursi kilometer yang tersedia untuk penerbangan internasional, membentuk satu indikator, sehingga masing-masing memiliki bobot 0,83 persen terhadap indeks. Pilar Infrastruktur darat dan pelabuhan terdiri dari tujuh subpilar, sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 1,19 persen terhadap indeks. Pilar Infrastruktur jasa pariwisata terdiri dari empat subpilar, sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 2,08 persen terhadap indeks.

Pada Tabel 5, terlihat bahwa Subindeks Sumber daya alam dan budaya terdiri dari dua pilar yang dibentuk oleh elemen-elemen subpilar yang jumlahnya beragam. Ini yang menentukan besarnya kontribusi subpilar terhadap indeks.

**Tabel 5. Bobot Pilar dan Subpilar dari Subindeks Sumber Daya Alam dan Budaya**

Bagian	Indikator	Bobot %
Subindeks	Sumber daya alam dan budaya	25,00
Pilar	Sumber daya alam	12,50
	Jumlah subpilar:	5
	Bobot masing-masing subpilar:	2,50%
Subpilar	- Jumlah situs warisan alam dunia,	
	- Jumlah total spesies fauna yang diketahui,	
	- Jumlah total luas kawasan lindung,	
	- Permintaan wisata alam secara digital, dan	
	- Daya tarik kekayaan alam	
Pilar	Kekayaan sumber daya budaya dan perjalanan bisnis	12,50
	Jumlah subpilar:	4
	Bobot masing-masing subpilar:	3,13%
Subpilar	- Jumlah situs warisan budaya dunia*,	
	- Jumlah warisan budaya takbenda*,	
	- Jumlah stadion olahraga besar,	
	- Jumlah pertemuan yang diselenggarakan oleh asosiasi internasional, dan	
	- Permintaan digital mengenai wisata budaya dan hiburan	
	*) Membentuk satu indikator	

Sumber: Calderwood dan Soshkin, diolah (2019, p. 86).

Pilar Sumber daya alam terdiri dari lima subpilar, sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 2,5 persen terhadap indeks. Pilar Kekayaan sumber daya budaya dan perjalanan bisnis terdiri dari empat subpilar, sehingga masing-masing subpilar memiliki kontribusi sebesar 3,13 persen terhadap indeks. Subpilar Jumlah situs warisan budaya dunia, dan Jumlah warisan budaya takbenda, membentuk satu indikator, sehingga masing-masing memiliki bobot 1,56 persen terhadap indeks.

### Peran Kementerian/Lembaga Negara dalam TTCI

Setelah bobot setiap subpilar teridentifikasi, maka selanjutnya adalah melakukan pemetaan tanggung jawab dari setiap subpilar seperti yang terlihat pada Tabel 6, sesuai dengan tugas penyelenggaraan urusan pemerintah yang diemban.

**Tabel 6. Pemetaan Peran Kementerian/Lembaga Negara dalam TTCI**

Kementerian/ Lembaga	Subpilar	Jumlah	Bobot %
Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif	1. Prioritas Pemerintah terhadap Industri Pariwisata dan Perjalanan	15	25,9
	2. Belanja Pemerintah di Bidang Pariwisata dan Perjalanan		
	3. Efektivitas Kegiatan Pemasaran dan Pencitraan untuk Menarik Wisatawan		
	4. Tingkat Kelengkapan Data Tahunan di Bidang Pariwisata dan Perjalanan		
	5. Kelengkapan Waktu dalam Penyediaan Data		
	6. Strategi Pencitraan Negara		
	7. Indeks Harga Sewa Kamar Hotel		
	8. Keberlanjutan Pembangunan Industri Pariwisata dan Perjalanan		
	9. Jumlah Kamar Hotel		
	10. Kualitas Infrastruktur Pariwisata		
	11. Perusahaan Besar Rental Mobil		
	12. Permintaan Wisata Alam secara Digital		
	13. Daya Tarik Kekayaan Alam		
	14. Jumlah Pertemuan yang Diselenggarakan oleh Asosiasi Internasional		
	15. Permintaan Digital Mengenai Wisata Budaya dan Hiburan		
Kementerian Perhubungan	1. Tingkat Kepadatan Jalan Kereta Api	12	16,7
	2. Perjanjian Bilateral Jasa Angkutan udara		
	3. Pajak harga Tiket dan Biaya Pelayanan di Bandar Udara		
	4. Kualitas Infrastruktur Transportasi Udara		
	5. Jumlah Kursi Kilometer yang Tersedia untuk Penerbangan Domestik*		
	6. Jumlah Kursi Kilometer yang Tersedia untuk Penerbangan Internasional*		
	7. Jumlah Pesawat yang Melakukan Penerbangan		
	8. Tingkat Kepadatan Bandar Udara		
	9. Jumlah Perusahaan Penerbangan yang Beroperasi		
	10. Kualitas Infrastruktur Jalan Kereta Api		
	11. Kualitas Infrastruktur Pelabuhan		
	12. Efisiensi Transportasi Darat		

Kementerian/ Lembaga	Subpilar	Jumlah	Bobot %
Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan	1. Ketatnya Peraturan Perundang-undangan di Bidang Perlindungan Lingkungan Hidup	9	9,4
	2. Penegakan Peraturan Perundang-undangan di Bidang Perlindungan Lingkungan Hidup		
	3. Konsentrasi <i>Particulate Matter</i> 2.5		
	4. Jumlah Kesepakatan Internasional di Bidang Perlindungan Lingkungan Hidup yang Diratifikasi		
	5. Tingkat Pemanfaatan Sumber Daya Air		
	6. Perubahan Luas Wilayah Hutan		
	7. Jumlah Total Luas Kawasan Lindung		
	8. Persentase Jumlah Spesies Fauna yang Terancam Punah		
	9. Jumlah Total Spesies Fauna yang Diketahui		
Kementerian Komunikasi dan Informatika	1. Tingkat Pemanfaatan TIK untuk Transaksi Bisnis	7	4,4
	2. Transaksi antara Bisnis dan Konsumen Melalui Jaringan Internet		
	3. Individu Pengguna Internet		
	4. Pengguna Jaringan Internet Berkecepatan Tinggi		
	5. Jumlah telepon Seluler		
	6. Jumlah Pengguna Jaringan Internet Seluler Berkecepatan Tinggi		
	7. Jangkauan Jaringan Seluler		
Kementerian Ketenagakerjaan	1. Tingkat Pelatihan Tenaga Kerja	7	3,9
	2. Perlakuan terhadap Konsumen		
	3. Praktik Rekrutmen dan Pemecatan Tenaga Kerja		
	4. Tingkat Kemudahan Mendapatkan Tenaga Kerja Ahli		
	5. Tingkat Kemudahan Rekrutmen Tenaga Kerja Asing		
	6. Relasi Tingkat Gaji dan Produktivitas		
	7. Partisipasi Angkatan Kerja Perempuan		
Badan Koordinasi Penanaman Modal	1. Dampak Peraturan terhadap Tingkat Penanaman Modal Asing	7	2,9
	2. Waktu yang Dibutuhkan untuk Memperoleh Izin Membangun Gudang		
	3. Biaya yang Dibutuhkan untuk Memperoleh Izin Membangun Gudang		
	4. Luas Penguasaan Pasar		
	5. Waktu yang Dibutuhkan untuk Memulai Kegiatan Bisnis		
	6. Biaya yang Dibutuhkan untuk memulai Kegiatan Bisnis		
	7. Jumlah Total Pajak yang Harus Disetor		
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat	1. Akses terhadap Fasilitas Sanitasi yang Lebih Baik	6	5,9
	2. Akses terhadap Fasilitas Air Minum yang Lebih Baik		
	3. Kualitas Jalan Raya		
	4. Tingkat Kepadatan Jalan		
	5. Tingkat Kepadatan Jalan Raya yang Sudah Dikeraskan		
	6. Pengolahan Limbah Cair		
Kepolisian Negara Republik Indonesia	1. Biaya Berbisnis Akibat Kejahatan dan Kekerasan	5	5,0
	2. Biaya yang Timbul Akibat Terorisme		
	3. Kualitas Pelayanan Polisi		
	4. Indeks Insiden Terorisme		
	5. Tingkat Angka Pembunuhan		
Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi	1. Tingkat Pendidikan Dasar	5	6,7
	2. Tingkat Pendidikan Lanjutan		
	3. Jumlah Situs Warisan Alam Dunia		
	4. Jumlah Situs Warisan Budaya Dunia*		
	5. Jumlah Warisan Budaya Takbenda*		

Kementerian/ Lembaga	Subpilar	Jumlah	Bobot %
Kementerian Kesehatan	1. Jumlah Dokter	4	3,3
	2. Jumlah Tempat Tidur di Rumah Sakit		
	3. Tingkat Penyebaran HIV		
	4. Tingkat Kasus Penyakit Malaria		
Kementerian Keuangan	1. Tingkat Pengaruh Pajak terhadap Minat untuk Bekerja	3	2,4
	2. Tingkat Pengaruh Pajak terhadap Minat untuk Melakukan Penanaman Modal		
	3. Tingkat Daya Beli		
Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia	1. Kewajiban Memiliki Visa	2	2,5
	2. Perlindungan Hak Milik		
Kementerian Badan Usaha Milik Negara	1. Kualitas Penyediaan jaringan Listrik	2	2,2
	2. Tingkat Harga Bahan Bakar Minyak		
Kementerian Pemuda dan Olahraga	1. Jumlah Stadion Olahraga Besar	1	3,1
Bank Indonesia	1. Mesin ATM	1	2,1
Kementerian Perdagangan	1. Jumlah Kesepakatan perdagangan Regional yang Berlaku	1	2,1
Jaksa Agung	1. Tingkat Efisiensi Sistem Hukum dalam Menyelesaikan Sengketa Bisnis	2	0,8
	2. Tingkat Efisiensi Sistem Hukum dalam Menyelesaikan Keberatan terhadap Peraturan		
Kementerian Kelautan dan Perikanan	1. Status Stok Ikan	1	0,6
<b>Total</b>		<b>90</b>	<b>100,0</b>

\*) Membentuk 1 indikator

Sumber: Perpres 26/2022, diolah (2022).

Dari Tabel 6, terlihat bahwa terdapat kementerian/lembaga negara yang bertanggung jawab pada subpilar TTCl namun tidak tercantum dalam Perpres 26/2022 tentang Koordinasi Strategis Lintas Sektor Pembangunan Kepariwisata, yaitu Bank Indonesia. Jika dilihat dari banyaknya indikator subpilar, peran kementerian/lembaga negara dalam TTCl adalah sebagai berikut: Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (15), Kementerian Perhubungan (12), Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (9), Kementerian Keuangan (7), Kementerian Komunikasi dan Informatika (7), Kementerian Ketenagakerjaan (7), BKPM (7), Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (6), Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi (5), Polri (5), Kementerian Kesehatan (4), Kementerian Keuangan (3), Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (2), Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) (2), Jaksa Agung (2) Kementerian Pemuda dan Olahraga (1), Kementerian Perdagangan (1), Bank Indonesia (1), serta Kementerian Kelautan dan Perikanan (1).

Namun, apabila diurutkan berdasarkan bobot yang diemban oleh setiap kementerian/lembaga negara, sebagai bentuk besarnya peran atau kontribusi terhadap indeks daya saing TTCl, maka akan diperoleh hasil sebagai berikut: Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (25,9 persen), Kementerian Perhubungan (16,7 persen), Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (9,4 persen), Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi (6,7 persen), Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

(5,9 persen), Polri (5,0 persen), Kementerian Komunikasi dan Informatika (4,4 persen), Kementerian Ketenagakerjaan (3,9 persen), Kementerian Kesehatan (3,3 persen), BKPM (2,9 persen), Kementerian Pemuda dan Olahraga (3,1 persen), Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (2,5 persen), Kementerian Keuangan (2,4 persen), Kementerian BUMN (2,2 persen), Kementerian Perdagangan (2,1 persen), Bank Indonesia (2,1 persen), Jaksa Agung (0,8 persen), serta Kementerian Kelautan dan Perikanan (0,6 persen). Besaran tersebut menunjukkan bahwa daya saing kepariwisataan secara berurutan dibentuk oleh elemen-elemen terkait langsung dengan pariwisata, dan diperkuat dengan elemen-elemen lainnya yang dimulai dari aksesibilitas atau transportasi, keberlanjutan lingkungan hidup, pendidikan masyarakat, kesehatan masyarakat, keamanan dan keselamatan, fasilitas TIK, tenaga kerja, kemudahan usaha, fasilitas pendukung penyelenggaraan *event*, kemudahan akses masuk, sistem pembayaran, kesediaan suplai listrik, keterbukaan internasional, dan kepastian hukum.

Hasil tersebut menunjukkan besaran peran dari masing-masing kementerian/lembaga negara dalam upaya peningkatan daya saing kepariwisataan melalui TTCl, serta mengidentifikasi mitra strategis bagi Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif dalam berkoordinasi lintas sektor. Meskipun terdapat kementerian/lembaga negara dalam Perpres 26/2022, namun perlu diingat bahwa masih banyak indikator lain yang menjadi tolok ukur pembangunan kepariwisataan yang perlu diidentifikasi peranan dari masing-masing kementerian/lembaga negara terkait. Seperti yang dinyatakan oleh Aribowo *et al.* (2018), bahwa koordinasi antar-pemerintah dalam pembangunan pariwisata sangatlah penting, serta Amalyah *et al.* (2016) menyampaikan bahwa pemahaman terhadap peran dan fungsi dari setiap pemangku kepentingan adalah kunci keberhasilan pembangunan kepariwisataan.

Jika ditinjau lebih lanjut, kontribusi Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif dilihat dari indikator-indikator yang diampu sebesar 25,9 persen menunjukkan bahwa dalam membangun ekosistem daya saing kepariwisataan, kementerian ini tidak bisa bekerja sendirian. Banyak elemen-elemen pembentuk daya saing yang justru berasal dari kementerian/lembaga lain. Besaran proporsi di bawah 50 persen menunjukkan bahwa upaya kementerian ini dalam upaya penciptaan dan peningkatan daya saing kepariwisataan di Indonesia sangat bergantung pada kementerian/lembaga lainnya. Dengan demikian, maka koordinasi menjadi kunci keberhasilan pengelolaan ekosistem kepariwisataan yang berdaya saing.

Dalam meningkatkan daya saing, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif memiliki mitra strategis, di antaranya: Kementerian Perhubungan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Kementerian Keuangan, Kementerian Komunikasi dan Informatika, Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Kesehatan, Kementerian Pemuda dan Olahraga, Polri, BKPM, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Kementerian Perdagangan, Bank Indonesia, Kementerian BUMN, Kementerian Kelautan dan Perikanan, serta Jaksa Agung. Dengan demikian, maka terdapat beberapa hal yang harus dilakukan.

Pertama, mengingat pentingnya sistem pembayaran dalam daya saing kepariwisataan, maka penting untuk juga memasukkan Bank Indonesia ke dalam pembaruan Perpres 26/2022. Hal ini karena salah satu tugas Bank Indonesia antara lain mengatur dan menjaga kelancaran sistem pembayaran, serta mengatur dan mengawasi bank (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 1999 tentang Bank Indonesia, 1999). Sistem pembayaran menjadi kunci transaksi pertukaran dan aliran dana dari wisatawan ke usaha-usaha yang terkait dengan pariwisata dan masyarakat lokal sebagai penerima manfaat seluruh

kegiatan kepariwisataan. Dengan lancarnya sistem pembayaran maka akan memudahkan seluruh transaksi dan perputaran perekonomian yang terjadi dari seluruh aktivitas pariwisata yang dilakukan.

Kedua, dalam upaya peningkatan daya saing, tentu jenis data menjadi hal yang harus diperhatikan. Untuk data statistik/data sekunder, setiap kementerian/lembaga negara terkait hendaknya melakukan pembaruan data secara berkala sesuai dengan kondisi terkini. Untuk data primer, yang dilakukan melalui survei, penting bagi pemerintah untuk dapat juga menginformasikan kepada publik tentang capaian-capaian pembangunan yang telah dilaksanakan. Hal ini dilakukan agar indikator pembangunan yang ada pada data sekunder akan sesuai dengan persepsi yang ada di publik. Penting untuk memastikan bahwa Indonesia dinilai dengan data terkini dan kondisi yang sesungguhnya, agar posisi Indonesia di pasar global dalam hal daya saing kepariwisataan dapat teridentifikasi dengan baik sehingga pembangunan dalam rangka perbaikan peringkat daya saing akan lebih terarah, efektif, dan efisien.

Ketiga, jika pariwisata merupakan salah satu sektor unggulan, maka penting untuk memastikan seluruh indikator keberhasilan yang ada mendapat dukungan dari seluruh kementerian/lembaga negara terkait. Indikator yang ada pada TTCl sepatutnya dapat menjadi indikator capaian kinerja dari seluruh kementerian/lembaga negara yang terkait. Keempat, penting untuk menyusun indeks daya saing kepariwisataan nasional yang merupakan turunan dari TTCl hingga ke tingkat daerah, yang mampu memetakan masalah dan mengidentifikasi potensi ekosistem terbaik dalam pengelolaan kepariwisataan di Indonesia. Indeks ini juga nantinya diharapkan dapat membantu meningkatkan kesadaran pemangku kepentingan daerah akan ekosistem pembangunan kepariwisataan.

## Penutup

Penelitian ini berhasil memetakan peran 17 kementerian/lembaga negara yang menjadi mitra strategis Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, dalam daya saing kepariwisataan global yang dinilai menggunakan TTCl. Kementerian/lembaga tersebut, di antaranya: (1) Kementerian Perhubungan; (2) Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan; (3) Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi; (4) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat; (5) Kementerian Keuangan; (6) Kementerian Komunikasi dan Informatika; (7) Kementerian Ketenagakerjaan; (8) Kementerian Kesehatan; (9) Kementerian Pemuda dan Olahraga; (10) Polri; (11) BKPM; (12) Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia; (13) Kementerian Perdagangan; (14) Bank Indonesia; (15) Kementerian BUMN; (16) Kementerian Kelautan dan Perikanan; serta (17) Jaksa Agung. Ini menunjukkan bahwa ekosistem pariwisata yang berdaya saing, perlu didukung oleh kementerian/lembaga negara lainnya. Koordinasi lintas sektor ini penting untuk dilakukan, karena banyak dari indikator pembentuk daya saing pariwisata justru merupakan indikator kinerja kementerian/lembaga negara lain di luar Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif.

Jika mengacu kepada hasil bobot dari setiap kementerian/lembaga negara, maka dapat terlihat bahwa daya saing kepariwisataan dibentuk dari unsur pariwisata itu sendiri, yang dilanjutkan dengan unsur konektivitas, dan memastikan bahwa pariwisata mengedepankan keberlanjutan lingkungan hidup. Daya saing pariwisata juga ditentukan oleh sumber daya manusia yang ada di destinasi, yang mampu memberikan kepastian pelayanan optimal, kemudahan berusaha dan penciptaan lingkungan usaha yang kondusif, kepastian terhadap keselamatan dan kesehatan, kepastian kepada aspek keamanan, kemudahan terhadap izin masuk, dan lainnya.

Dalam menindaklanjuti hasil penelitian ini, penulis merasa penting bagi DPR RI melalui fungsi pengawasan untuk mendorong kementerian/lembaga terkait agar melakukan

sosialisasi kepada pemangku kepariwisataan daerah terkait bagaimana cara memandang pembangunan kepariwisataan yang berdaya saing dan berkelanjutan berbasis pada indikator TTCI. DPR RI juga perlu mendorong kementerian/lembaga negara yang mengampu indikator TTCI untuk memasukkan indikator tersebut ke dalam salah satu indikator capaian kinerja pembangunan organisasinya, sehingga pencapaian peningkatan indikator yang nantinya akan meningkatkan peringkat Indonesia akan tercapai secara bersinergi antar-kementerian/lembaga negara terkait. DPR RI juga perlu mendorong kementerian/lembaga untuk memperhatikan indikator data primer dengan melakukan publikasi capaian-capaian pembangunan tidak hanya melalui media yang dimiliki namun juga melalui media-media lainnya. Hal ini penting, guna menyelaraskan hasil/capaian pembangunan pemerintah dengan persepsi masyarakat penerima hasil pembangunan tersebut.

Penulis menyadari akan masih banyaknya kekurangan dalam hasil penelitian ini, untuk itu penulis mendorong agar penelitian terkait indikator TTCI dan upaya dalam meningkatkan daya saing kepariwisataan Indonesia di pasar global dapat dilakukan dari berbagai perspektif. Penulis sadar bahwa pandemi akan mendorong WEF untuk melakukan kembali perubahan indikator yang mampu menjawab tantangan baru dari sektor pariwisata, sehingga penting bagi pemerintah agar dapat sigap untuk menyesuaikan perubahan yang mungkin terjadi terhadap TTCI.

### Daftar Pustaka

- Adam, L. (2016). Membangun daya saing tenaga kerja Indonesia melalui peningkatan produktivitas. *Jurnal Kependudukan Indonesia*, 11(2), 71–84. <https://doi.org/10.14203/jki.v11i2.205>
- Algieri, B., Aquino, A., & Succurro, M. (2018). International competitive advantages in tourism: an eclectic view. *Tourism Management Perspectives*, 25(January 2018), 41–52. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.11.003>
- Amalyah, R., Hamid, D., & Hakim, L. (2016). Peran stakeholder pariwisata dalam pengembangan pulau samalona sebagai destinasi wisata bahari. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 37(1), 158–163. <http://administrasibisnis.studentjournal.ub.ac.id/index.php/jab/article/view/1439>
- Andrades, L., & Dimanche, F. (2017, October). Destination competitiveness and tourism development in Russia: Issues and challenges. *Tourism Management*, 62, 360–376. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.05.008>
- Antariksa, B. (2016). *Kebijakan pembangunan kepariwisataan: pengembangan kepariwisataan yang berkelanjutan dan perlindungan kekayaan intelektual*. Intrans Publishing.
- Aribowo, H., Wirapraja, A., & Putra, Y. D. (2018). Implementasi kolaborasi model pentahelix dalam rangka mengembangkan potensi pariwisata di Jawa Timur serta meningkatkan perekonomian domestik. *Jurnal Mebis (Manajemen dan Bisnis)*, 3(1), 31–38. <https://doi.org/10.33005/mebis.v3i1.21>
- Blanke, J., & Chiesa, T. (2008). *The travel and tourism competitiveness report 2008: Balancing economic development and environmental sustainability*. World Economic Forum. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.225.7976&rep=rep1&type=pdf>
- Calderwood, L. U., & Soshkin, M. (2019). *Travel & tourism competitiveness report 2019: Travel and tourism industry at a tipping point*. World Economic Forum's Platform for Shaping the Future of Mobility. [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TTCR\\_2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2019.pdf)
- Cîrstea, Ș. D. (2014). Travel & tourism competitiveness: A study of world's top economic competitive countries. *Procedia Economics and Finance*, 14, 1273–1280. [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(14\)00588-7](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(14)00588-7)

- Croes, R., & Kubickova, M. (2013). From potential to ability to compete: Towards a performance-based tourism competitiveness index. *Journal of Destination Marketing and Management*, 2(3), 146–154. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2013.07.002>
- Croes, R., Ridderstaat, J., & Shapoval, V. (2020). Extending tourism competitiveness to human development. *Annals of Tourism Research*, 80(2020), 102825. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.102825>
- Crotti, R., & Misrahi, T. (2015). *The travel & tourism competitiveness report 2015: Growth through shocks*. World Economic Forum. [https://www3.weforum.org/docs/TT15/WEF\\_Global\\_Travel&Tourism\\_Report\\_2015.pdf](https://www3.weforum.org/docs/TT15/WEF_Global_Travel&Tourism_Report_2015.pdf)
- Crotti, R., & Misrahi, T. (2017). The travel & tourism competitiveness report 2017: Paving The way for a more sustainable and inclusive future. World Economic Forum. [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TTCR\\_2017\\_web\\_0401.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf)
- Dias, J. G. (2017). Environmental sustainability measurement in the Travel & Tourism Competitiveness Index: An empirical analysis of its reliability. *Ecological Indicators*, 73, 589–596. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2016.10.008>
- Fernández, J. A. S., Azevedo, P. S., Martín, J. M. M., & Martín, J. A. R. (2020). Determinants of Tourism Destination Competitiveness in the countries most visited by international tourists: Proposal of S Synthetic Index. *Tourism Management Perspectives*, 33, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2019.100582>
- Gabor, M. R., Conțiu, L. C., & Oltean, F. D. (2012). A comparative analysis regarding European Tourism competitiveness: Emerging versus developed markets. *Procedia Economics and Finance*, 3(12), 361–366. [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(12\)00165-7](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(12)00165-7)
- Kovačević, N. D., Kovačević, L., Stankov, U., Dragičević, V., & Miletić, A. (2018). Applying destination competitiveness model to strategic tourism development of small destinations: The case of South Banat District. *Journal of Destination Marketing and Management*, 8, 114–124. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2017.01.002>
- Kusumawardhani, Y. (2020). Kajian 14 pillar pada Travel And Tourism Competitiveness Index (TTCI) sebagai indikator daya saing pariwisata suatu negara. *Tourism Scientific Journal*, 6(1), 79–95. <https://doi.org/10.32659/tsj.v6i1.129>
- Lopes, A. P. F., Muñoz, M. M., & Alarcón-Urbistondo, P. (2018). Regional tourism competitiveness using the PROMETHEE approach. *Annals of Tourism Research*, 73(November 20198), 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2018.07.003>
- Martínez, R. M., Galván, M. O., & Lafuente, A. M. G. (2014). Public policies and tourism marketing: An analysis of the competitiveness on tourism in Morelia, Mexico and Alcala de Henares, Spain. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 148, 146–152. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.07.028>
- Maulana, A. (2019). Kajian perhitungan Global Gross Travel Propensity (GTP) dan Country Potential Generation Index (CPGI) 2016. *Jurnal Pariwisata Pesona*, 4(2), 139–148. <https://doi.org/10.26905/jpp.v4i2.2594>
- Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2020–2024. (2020).*
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 1999 tentang Bank Indonesia. (1999).*