



# **KEMBALI MELAUT: INDUSTRI DAN JASA MARITIM DALAM VISI POROS MARITIM DUNIA**

Tim Editor:  
**Okto Irianto, Nikolaus Loy, Muhammad Rusdi  
Aryanta Nugraha, Ludiro Madu, Suryo Wibisono**



KEMENTERIAN KOORDINATOR  
BIDANG KEMARITIMAN  
REPUBLIK INDONESIA



PUSHANKAM  
UPN "Veteran" Yogyakarta

# **KEMBALI MELAUT: INDUSTRI DAN JASA MARITIM DALAM VISI POROS MARITIM DUNIA**

Tim Editor:

**Okto Irianto, Nikolaus Loy, Muhammad Rusdi  
Aryanta Nugraha, Ludiro Madu, Suryo Wibisono**



**KEMENTERIAN KOORDINATOR  
BIDANG KEMARITIMAN  
REPUBLIK INDONESIA**



**PUSHANKAM  
UPN "Veteran" Yogyakarta**

**KEMBALI MELAUT:  
INDUSTRI DAN JASA MARITIM  
DALAM VISI POROS MARITIM DUNIA**

Tim Editor:

**Okto Irianto, Nikolaus Loy, Muhammad Rusdi,  
Aryanta Nugraha, Ludiro Madu, Suryo Wibisono**  
xii + 426 halaman; 15,5 x 23 cm

Cover: Agung Istiadi  
Layout: Agvenda

ISBN: 978-602-6370-16-7  
Cetakan pertama: November 2016

Diterbitkan oleh  
**PUSHANKAM UPN “Veteran” Yogyakarta dan Asdep  
Jasa Maritim, Deputi Bidang Industri dan Jasa Maritim,  
Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman  
Republik Indonesia**

Bekerjasama dengan  
**Penerbit Aswaja Pressindo**  
Jl. Plosokuning V/73, Minomartani,  
Sleman, Yogyakarta  
Telp. ( 0274) 4462377  
Email: [aswajapressindo@gmail.com](mailto:aswajapressindo@gmail.com)  
Website: [www.aswajapressindo.co.id](http://www.aswajapressindo.co.id)

# DAFTAR ISI

<b>Sekapur Sirih</b>	
<b>Dari Menko Bidang Kemaritiman .....</b>	<b>Iii</b>
<b>Pendahuluan .....</b>	<b>V</b>
<b>Daftar Isi .....</b>	<b>ix</b>
<b>A. INDUSTRI DAN JASA MARITIM .....</b>	<b>1</b>
1. Poros Maritim Dunia: Peluang Dan Tantangan Dalam Industri Jasa Maritim <i>Siswanto Rusdi</i> .....	3
2. Mewujudkan Poros Maritim Dunia 2030 Dengan Aplikasi KKMI Dan KKMD <i>Siswanto</i> .....	17
3. Kebijakan Progresif Untuk Mengatasi Problem Di Sektor Jasa Kemaritiman <i>Okto Irianto</i> .....	29
4. Securing Ports And Sea Lanes Of Communications: A Herculean Task <i>Alban Sciascia</i> .....	49
5. Pengembangan Budaya Maritim Di Indonesia Sebagai Strategi Adaptasi <i>Retno Andriati</i> .....	69
6. Model Insentif Pengembangan Short Sea Shipping Transportasi Barang Di Jalur Pantai Utara Jawa <i>Tri Achmadi, Pratiwi Wuryaningrum, Hasan Iqbal Nur</i> .....	83
7. Menata Ekspor Keamanan Indonesia Guna Mendorong Perdagangan Pertahanan Sektor Industri Maritim <i>Alman Helvas Ali</i> .....	93
	<b>ix</b>

8. Model Evaluasi Program Tol Laut Dalam Mendukung Poros Maritim Dan Sistem Logistik Nasional <i>Tri Achmadi, Pratiwi Wuryaningrum, Hasan Iqbal Nur</i> .....	115
9. Peluang Dan Tantangan Serta Kebijakan Pemerintah Pada Sektor Jasa-jasa Kepelabuhan Dan Sektor Wisata Bahari <i>Nova Vincentia Pati</i> .....	129
<b>B. JASA KEPELABUHAN DAN WISATA BAHARI</b> .....	145
10. Konsep Dan Strategi Pengembangan Tata Kelola Dan Ekosistem Pariwisata Bahari <i>Frans Teguh</i> .....	147
11. Strategi Pemasaran Wisata Bahari Dengan Pendekatan DOT, BAS Dan POS <i>Sigit Haryono</i> .....	163
12. Urgensi Keamanan Maritim Dalam Pembangunan Ekonomi Maritim Indonesia <i>Anta Maulana Nasution</i> .....	175
13. Gagasan Memberdayakan Industri, Jasa Olahraga, Dan Percepatan Pengembangan Industri Dan Jasa Maritim <i>Andi Muhyu</i> .....	203
14. Peran Diplomasi Indonesia Dalam Promosi Wisata Bahari Di Pasar Internasional <i>Ludiro Madu</i> .....	215
15. <b>Agar Sail Tidak Sial: Refleksi Event Internasional Sail Dalam Wisata Bahari Indonesia</b> <i>Aryanta Nugraha</i> .....	231
16. Peran Pemerintah Dalam Pengelolaan Dan Kesejahteraan Masyarakat Di Kawasan Wisata Pesisir Yogyakarta <i>Sri Muryantini</i> .....	259
17. Pengembangan Wisata Bahari Berbasis Masyarakat Di Kawasan Pantai Kabupaten Batang <i>Ida Susi Dewanti</i> .....	271

<b>C. PENGEMBANGAN RUANG MARITIM .....</b>	<b>287</b>
18. Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia Di Era Presiden Joko Widodo <i>Dedi Dinarto .....</i>	<b>289</b>
19. Diplomasi Maritim: Memaksimalkan Iora Dalam Pengembangan Dan Pemanfaatan Ruang Maritim Indonesia Di Kawasan Samudra Hindia <i>Christine Anggi Sidjabat Dan Megawati Rosalio Putri .....</i>	<b>315</b>
20. Siapa Menggembalakan Ikan: Pelebagaan <i>Property Rights</i> Dan Pencegahan Konflik Atas Ruang Maritim <i>Nikolaus Loy .....</i>	<b>341</b>
21. Pengembangan Dan Pemanfaatan Ruang Geopolitik Maritim Dalam Maksimalisasi Kepentingan Diplomasi Indonesia <i>Laode Mubamad Fathun .....</i>	<b>363</b>
22. Pengembangan Potensi Kemaritiman Di Kepulauan Riau <i>Huzrin Hood.....</i>	<b>389</b>
23. Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia: Menuju Integrasi Institusi Pengamanan Maritim <i>Suryo Wibisono .....</i>	<b>409</b>
<b>CV SINGKAT PENULIS .....</b>	<b>421</b>

# AGAR SAIL TIDAK SIAL: Refleksi *Event Sail* Dalam Wisata Bahari Indonesia

*Aryanta Nugraha*

Kami tidak ingin sekali event ini selesai terus tidak ada apa-apa setelahnya, harus ada impact (dampak) yang dirasakan rakyat,” (*Safri Burhanuddin, Deputi IV Kemenko Kemaritiman pada peluncuran Sail Karimata Juni 2016, (http://maritimnews.com/sail-selat-karimata-2016-penggerak-ekonomi-negara-maritim/)*)

## Pendahuluan

Kegiatan promosi atau *branding* pariwisata bahari secara besar-besaran telah dilaksanakan melalui event internasional yang sering disebut sebagai Sail. Kegiatan ini Bermula dari turnamen reli kapal wisata (*yacht rally*) internasional di perairan Indonesia dengan rute Darwin-Bali (2003-2004) dan Darwin-Kupang (2003-2005). Nama Sail Indonesia mulai digunakan sejak tahun 2005 hingga saat ini untuk mengganti nama Darwin-Kupang *Rally*, dengan memanfaatkan rute reli yang meliputi beberapa destinasi singgah di Indonesia. Mulai 2009, kegiatan Sail oleh pemerintah pusat dikembangkan menjadi festival tahunan wisata bahari, yang dimulai dari Sail Bunaken 2009. Sejak itu Sail Indonesia hanya menjadi satu bagian dari rangkaian kegiatan promosi wisata bahari yang dilakukan secara massif. Setelah delapan kali kegiatan festival *Sail* hingga tahun 2016 ini, ungkapan deputi IV kemenko Kemaritiman di atas seolah mewakili kegelisahan tentang apa dampak pelaksanaan festival Sail yang sudah berjalan sejak 2009 dalam mendongkrak pariwisata bahari dan apa manfaat langsung bagi masyarakat?

Indonesia memiliki potensi besar untuk pengembangan pariwisata bahari. Negara ini memiliki sekitar 17.504 pulau (10.000 di antaranya adalah pulau-pulau kecil), dengan garis pantai sepanjang 95.181km, luas laut yang mencapai sekitar 5,8 juta km<sup>2</sup>. Potensi wisata bawah laut juga luar biasa dengan terumbu karang sekitar 50.875 km<sup>2</sup> terumbu karang Indonesia menyumbang sebanyak 21% kekayaan terumbu karang dunia dan 75% jenis karang di dunia dapat ditemui di Indonesia. Belum lagi fakta bahwa 65% dari 467 kabupaten dan kota di Indonesia terletak di wilayah pesisir, sementara wilayah itu juga ditinggali oleh 80% penduduk Indonesia.

Meski memiliki keindahan alam dan keanekaragaman atraksi budaya, Indonesia tertinggal apabila dibandingkan dengan negara tetangga seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand. Data tahun 2013 misalnya menunjukkan bahwa, Malaysia dan Thailand mampu menarik masing masing 25 Juta wisatawan asing, Singapura mampu menarik lebih dari 15 juta wisatawan asing, sementara pada tahun yang sama jumlah wisatawan asing yang masuk Indonesia hanya 8,8 juta orang (ASEAN, 2015). Tidak heran apabila akhir tahun 2014 Indonesia menargetkan kenaikan jumlah kunjungan wisatawan ke Indonesia hingga 20 juta dalam kurun lima tahun. Untuk mencapai target tersebut, Presiden Jokowi telah menetapkan tahun 2016 sebagai tahun percepatan akselerasi sektor pariwisata (<http://presidenri.go.id/kabar-presiden/kegiatan-kepresidenan/presiden-jokowi-tahun-2016-adalah-tahun-percepatan.html>).

Wisata bahari merupakan salah satu program unggulan dan prioritas dalam pembangunan kepariwisataan nasional. Pengembangan pariwisata bahari dipercaya memiliki efek *multiplier* seperti peningkatan infrastruktur, perkembangan properti seperti penginapan, pembukaan lapangan pekerjaan dan peningkatan taraf hidup masyarakat setempat karena pertanian, peternakan, dan kerajinan tangan dapat terserap ke pasar. Sederhananya, peningkatan wisata bahari ini bertujuan untuk mempercepat pembangunan ekonomi dan pengembangan potensi pariwisata di daerah-daerah pesisir untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat

Oleh karena itu promosi besar-besaran dilakukan sebagai upaya untuk mempercepat pembangunan ekonomi dan pengembangan



potensi pariwisata di daerah-daerah pesisir untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dalam rangka itulah event festival terlebih internasional Sail diselenggarakan setiap tahun dengan dana APBN, APBD dan dana sumbangan pihak ketiga yang sangat besar. Dana itu digelontorkan untuk percepatan penyediaan infrastruktur untuk mendukung objek wisata, kegiatan seremonial, kegiatan sosial, dan biaya operasional pelaksanaan rangkaian kegiatan Sail.

Tulisan ini akan membahas mengenai pelaksanaan *event* internasional *Sail* terhadap perkembangan wisata bahari. Apakah *event* internasional yang menyedot dana yang sangat besar itu mampu meningkatkan kapasitas wisata bahari Indonesia? Terlebih lagi, apakah *event Sail* itu bermanfaat dalam meningkatkan taraf hidup masyarakat secara umum? Tulisan ini merupakan refleksi terhadap pelaksanaan kegiatan *Sail* yang selama ini telah berlangsung delapan kali. Dengan memanfaatkan berbagai sumber dari media, terungkap bahwa ada narasi tandingan di balik klaim keberhasilan penyelenggaraan event tersebut. Narasi itu menandakan beberapa catatan kritis mengenai hubungan antara kebijakan peningkatan pariwisata dengan upaya mengangkat standar hidup masyarakat melalui pariwisata. Kebijakan “promosi” pariwisata secara besar-besaran seringkali tidak bermuara pada hasil yang diinginkan, bukan karena kegagalan promosi melainkan karena ketidakjelasan tujuan yang diinginkan dari promosi itu, apakah untuk wisatawan, untuk investor, untuk negara, atau untuk kesejahteraan masyarakat.

### ***Sail* dari Masa ke Masa: Narasi di Balik Kesuksesan**

Munculnya *event yachts rally* tahunan yang kemudian dikenal sebagai *Sail* Indonesia dilatarbelakangi oleh keinginan pemerintah untuk memacu pertumbuhan pariwisata terutama di kawasan timur Indonesia. Salah satu hal yang menarik adalah adanya pertimbangan bahwa para peserta reli kapal layar mewah ini adalah orang-orang dari kalangan atas yang nanti diharapkan akan menjadi turis di kawasan jalur reli. Meskipun disadari bahwa jumlah mereka sangat sedikit, namun kemampuan finansial dan pengaruh mereka diharapkan akan menjadi turis baru yang lebih mneguntungkan ketimbang kalangan anak muda *backpacker*

yang merupakan persentase besar pengunjung wilayah Indonesia timur dalam kurun waktu itu (Erb, 2015; 148).

Kegiatan *yachts rally* sebenarnya sudah berlangsung sejak 1974 dengan rute Darwin-Ambon. Perlombaan ini terpaksa dihentikan pada tahun 1999 menyusul kerusakan komunal di Ambon. Pada bulan Desember 2000, Dr Aji Sularso, dari Kementerian Kelautan dan Perikanan berupaya untuk mengkoordinasikan kegiatan seri reli kapal layar yang aslinya berawal dari Darwin dan Freemantle ke Bali, menjadi ke Pulau Seribu dan Batam, sekaligus menggantikan tradisi Darwin-Ambon yacht race. Sail Indonesia dibentuk sebagai sebuah organisasi nirlaba yang menangani aspek teknis dari kegiatan ini. Hasilnya, pada Juli 2001, 16 kapal layar bertolak dari Darwin ke Bali, meski yang dari Freemantle tidak terlaksana. Sejak itu jumlah peserta terus bertambah dan organisasi ini menyatakan bahwa hingga kini hampir 1000 yacht telah berpartisipasi pada kegiatan ini. Salah satu tujuan utama pembentukan organisasi ini adalah mendorong kegiatan mengeksplorasi wilayah-wilayah terpencil yang jarang dikunjungi oleh para wisatawan (<http://www.sailindonesia.net/rally/organisers.php>). Sejak 2005, kegiatan *yacht rally* itu kemudian dikenal sebagai *Sail Indonesia*.

Pada saat yang sama, pemerintah pusat semakin aktif terlibat dalam mengorganisir berbagai kegiatan tahunan festival kemaritiman di wilayah timur Indonesia. Selain merupakan upaya untuk menangkap peluang emas wisatawan, pemerintah pusat juga ingin mengarahkan aliran keuangan ke wilayah-wilayah potensial di berbagai propinsi dalam bentuk pembangunan infrastruktur untuk mendukung kegiatan pariwisata bahari, terutama di Indonesia timur. Untuk itulah kemudian pemerintah pusat bekerjasama dengan pemerintah daerah menyelenggarakan festival untuk mempromosikan wisata bahari. Acara tahunan itu sejak 2009 disesuaikan dengan nama daerah yang menjadi pusat tujuan utama atau puncak acaranya.

Festival pertama di kenal sebagai *Sail Bunaken* 2009 yang diselenggarakan di Manado dan Kabupaten Bitung Sulawesi utara. Penggunaan nama *Sail* dalam *Sail Bunaken* ini menyerap kegiatan *Sail* Indonesia ke dalam rangkaian kegiatan promosi internasional yang megah.

Menarik untuk mencermati mengapa pemerintah pusat tertarik untuk mengembangkan kegiatan Sail ini menjadi festival tahunan kemaritiman, mengingat jumlah peserta Sail Indonesia yang tidak terlalu banyak. Menurut Maribeth Erb, kegiatan Sail ini dapat dimanfaatkan sebagai *mega events*, yakni suatu kegiatan yang dianggap unik yang berbeda yang memiliki getaran untuk mengangkat profil dari tempat kegiatan sebagai suatu aset wisata yang penting (Erb, 2015; 150). *Mega events* ini dianggap sebagai sarana promosi atau *branding* obyek wisata dan diyakini merupakan jalan pintas untuk pengembangan, penciptaan lapangan kerja dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Meski demikian, kegiatan *mega events* ini sering dikritisi karena biayanya yang sangat besar yang sering kali tidak sebanding dengan pemasukannya. Terlebih lagi dalam upaya memenuhi pembiayaan untuk *mega events* tidak jarang harus mengorbankan program-program lain yang mungkin lebih menguntungkan bagi masyarakat secara keseluruhan.

Dalam konteks inilah evaluasi festival maritim Sail dilakukan. Harapan besar pasca kegiatan Sail adalah meningkatnya *awareness* masyarakat/wisatawan (nasional maupun internasional) terhadap keindahan alam dan daya tarik budaya lainnya. Selain itu kegiatan Sail itu dibayangkan akan menstimulasi perbaikan-perbaikan dalam kondisi infrastruktur dan masyarakat lokal mampu menarik kesempatan emas dari peningkatan pariwisata dalam bentuk peningkatan kesejahteraan. Apakah kegiatan *Sail* selama ini berhasil meningkatkan jumlah wisatawan terutama dari manca negara? Apakah kegiatan-kegiatan itu mampu meningkatkan pendapatan masyarakat lokal?

## Kegiatan Festival Sail dari Masa ke Masa



sumber: <http://www.bpn.go.id/Berita/Siaran-Pers/sail-karimata-2016-motor-penggerak-ekonomi-kawasan-indonesia-barat-63871>

### 1. Sail Bunaken 2009

Event Sail Bunaken 2009 memadukan beberapa rangkaian kegiatan bahari yang dilaksanakan di Kota Manado dan Kota Bitung pada tanggal 12–19 Agustus 2009. Dengan tema *Adventure to Marine Paradise*, agenda utama kegiatan ini adalah *International Fleet Review 2009* yang menghadirkan kapal-kapal perang dan kapal-kapal layar tinggi dari masing-masing Angkatan Laut sebanyak 33 negara sahabat. TNI AL mencatat 37 kapal perang, 2 Tall ships, 1 kapal CW Australia, 2 *flight* pesawat TNI AU, 2 skuadron pesawat udara maritim TNI AL, 13 kapal pemerintah, 30 kapal pelayaran rakyat, dan 163 yacht. Sementara itu TNI juga menerbangkan Pesawat Sukhoi di atas KRI Dewaruci dalam parade itu. Bukan hanya Sukhoi, perwakilan dari Angkatan Laut Amerika Serikat menerbangkan empat pesawat F-18 Hornet dari atas landasan kapal Induk Amerika Serikat USS George Washington. Dalam Sail Bunaken ini ada dua

rekor dunia dipecahkan. Pertama, pemecahan rekor dunia penyelaman dengan jumlah penyelam terbanyak, yakni 2.486 penyelam, mematahkan rekor sebelumnya di Maldives dengan 984 penyelam (<http://www.antaraneews.com/berita/150778/sail-bunaken-event-maritim-terbesar-abad-21>). Rekor lain yang dipecahkan adalah upacara bendera di bawah laut yang diikuti 2.486 penyelam di Pantai Malalayang, Manado.

Ide kegiatan Sail Bunaken 2009 mengemuka pasca kegiatan tuan rumah Konferensi Kelautan Dunia (World Ocean Conference/WOC) dan Coral Triangle Initiative (CTI) Summit, di Manado, 11-15 Mei 2009. Dirjen Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Departemen Kelautan dan Perikanan Dr. Aji Sularso mengusulkan kegiatan Sail Bunaken 2009 sebagai pengembangan kegiatan Sail Indonesia, sehingga Sail Indonesia tahun 2009 dan seterusnya hanya menjadi bagian dari kegiatan festival Sail. Meski begitu reli yacht 2009 ini diikuti diikuti 163 yacht, komunitas kapal layar dari 25 negara dan diakui sebagai reli kapal layar terbesar dunia setelah reli Atlantic (<http://www.goldenheart.id/Manado-dan-Sekitarnya/dibalik-suksesnya-sain-bunaken-2009.html>).

Penyelenggaraan Sail Bunaken ini mendapat pujian karena tingginya partisipasi peserta internasional (33 negara, 15 negara diantaranya mengirimkan kapal perang). Ukuran keberhasilan yang lain adalah hadirnya kapal induk Amerika Serikat USS George Washington, selain juga pecahnya dua rekor penyelaman (<http://news.detik.com/berita/1188011/dihadiri-kapal-induk-as-sail-bunaken-2009-di-manado-sukses>). Keberhasilan ini juga ditekankan oleh Aji Sularso, "Sail Bunaken merupakan momentum untuk memulihkan citra Indonesia, karena *event* maritim terbesar di dunia sukses digelar di Manado," (<http://www.antaraneews.com/berita/150778/sail-bunaken-event-maritim-terbesar-abad-21>).

Kegiatan ini menyedot anggaran yang sangat besar. Total dana yang dihabiskan untuk kegiatan ini adalah Rp 41 miliar. Dana ini berasal dari anggaran Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP) sebesar Rp 11 miliar dan bantuan Kementerian Koordinator

Kesejahteraan Rakyat buat TNI AL sebesar Rp 30 miliar. Pemerintah mengklaim bahwa dana ini tidak terlalu besar karena sebelumnya pemerintah pusat telah mengucurkan dana 1,8 triliun rupiah untuk penyelenggaraan WOC dan CTI Summit di Manado pada bulan Mei tahun yang sama. Dana itu dialirkan untuk pengembangan infrastruktur untuk menyambut pelaksanaan konferensi tingkat dunia tersebut (<http://nasional.kontan.co.id/news/sail-bunaken-menghabiskan-biaya-hanya-rp-41-miliar-1>) Pemerintah juga mengklaim adanya keuntungan yang besar dari kegiatan tersebut, misalnya dengan menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi Sulawesi Utara mencapai 8%, dengan pendapatan sekitar 3 triliun rupiah, dan total estimasi pendapatan dari para peserta reli yacht sebesar 61 milyar di setiap kota yang disinggahi (<https://www.merdeka.com/uang/sail-bunaken-selanjutnya-ambon.html>)

Meski diklaim sebagai sukses, muncul berbagai narasi tandingan yang mulai mempertanyakan apakah *Sail Bunaken* ini memang bermanfaat bagi pengembangan wisata bahari dan kesejahteraan masyarakat di Manado pada umumnya. Klaim keuntungan pelaksanaan *Sail Bunaken* ini kemudian dipatahkan dengan berbagai realita bahwa even itu hanya mampu menarik warga Manado dan sekitar. Sebuah surat kabar lokal menggambarkan bahwa *Sail Bunaken* hanya menyedot perhatian warga setempat tidak sampai meluas ke daerah tetangga seperti kota Tomohon apalagi menarik wisatawan asing (<http://beritamanado.com/gaung-sail-bunaken-tak-dinikmati-warga-luar-kota/>). Bahkan warga sekitar Manado sendiri saja tidak mendapat cukup informasi mengenai detil kegiatan, bagaimana mereka mampu memanfaatkannya kesempatan ini untuk mendapatkan penghasilan tambahan (<http://beritamanado.com/warga-masih-bingung-sail-bunaken/>).

Seorang netizen misalnya menulis bahwa pelaksanaan *International Sail Bunaken* ternyata belum memberi dampak positif terhadap Taman Nasional Laut Bunaken, karena hingga kini masih minim pengunjung (<https://id-id.facebook.com/notes/manado-sulut-skali/bunaken-terkenal-bunaken-masih-sepi/116539274876>). Selain itu ada pula yang mengeluhkan kondisi yang Bunaken

memprihatinkan dikepung sampah karena tidak adanya tempat pembuangan akhir (TPA) untuk 715 kepala keluarga yang menghuni Kelurahan Bunaken (<http://gerakankonsumen.blogspot.co.id/2009/07/bunaken-dikepung-sampah.html>). Di samping berita mengenai keberhasilan, kegiatan itu juga diwarnai dengan berita miring misalnya mengenai para peserta sail yang berkontribusi terhadap peningkatan penjualan kondom di kabupaten Bitung (<http://health.kompas.com/read/2009/08/15/14535471/awak.kapal.borong.kondom.di.bitung>).

## **2. Sail Banda 2010**

Festival wisata bahari berikutnya adalah Sail Banda 2010. Beberapa agenda yang ikut meramaikan event dengan tema *Small Island for Our Future* diantaranya adalah: Yacht rally and race, lomba menyelam internasional, seminar internasional tentang sagu dan ketahanan pangan, dan lintas nusantara remaja Menteri Kelautan dan Perikanan Fredy Numberi saat itu menyatakan bahwa perpindahan lokasi pelaksanaan acara ini, lanjut dia, bertujuan untuk mendongkrak perekonomian daerah-daerah kepulauan lain di tanah air. Dengan mengklaim adanya keuntungan yang besar pada Sail Bunaken 2009, Fredy Numberi optimis bahwa Propinsi Maluku akan memanfaatkan momentum tersebut meraih keuntungan dan investasi (<https://www.merdeka.com/uang/sail-bunaken-selanjutnya-ambon.html>). Beberapa kalangan juga memandangi bahwa kegiatan ini akan menjadi kebangkitan Maluku dalam banyak hal: terciptanya suasana kondusif, meningkatnya wisatawan meningkatnya investasisekaligus menempatkan Maluku sebagai ‘pintu gerbang pariwisata dan perekonomian di kawasan timur Indonesia’ (<http://lipi.go.id/publikasi/sail-banda-2010-momentum-kebangkitan-maluku/3148>).

Segera setelah diputuskan bahwa Propinsi Maluku akan menjadi tuan rumah festival bahari tahun 2010, muncul penolakan dari sebagian kalangan karena Sail Banda itu dinilai tidak menyentuh langsung kepada kebutuhan ekonomi masyarakat. Penolakan ini sebenarnya merupakan refleksi ketidakpercayaan pada pemerintah propinsi terkait dengan kegiatan-kegiatan besar sebelumnya yang dinilai sarat dengan korupsi dan tidak menyentuh kebutuhan dasar

masyarakat, seperti peringatan Hari Keluarga Nasional (Harganas) tahun 2007 dan peringatan Hari Perdamaian Dunia tahun 2009 dan peresmian Monumen Gong Perdamaian Dunia. Sail Banda, menurut mereka, hanya akan setali tiga uang, yang tidak akan memberikan dampak sosial ekonomiyang signifikan bagi rakyat Maluku (<http://siwalimanews.com/show.php?mode=headline&id=2079&path=list-headline.html>)

Alih-alih optimis akan menghadirkan keuntungan, sejak awal perencanaan kegiatan ini, persoalan alokasi anggaran sudah menghadang. Pemerintah pusat hanya berkomitmen untuk mengucurkan 500 juta rupiah, jumlah yang sangat timpang dibandingkan kontribusi pemerintah pusat sebesar 41 Milyar rupiah pada Sail Bunaken dan penyiapan infrastuktur yang juga didanai oleh pusat.

Hal inipun sungguh sangat diluar prediksi awal, bahwa momentum pelaksanaan Sail Banda adalah sepenuhnya tanggung jawab pemerintah pusat dengan sedikit tambahan dengan APBD Maluku serta anggaran khusus. (<http://ichalsangadji.blogspot.co.id/2010/03/awan-hitam-sail-banda-2010.html>)

Pemerintah propinsi Maluku kemudian menganggarkan dana Rp12 miliar dalam APBD tahun 2010, untuk membiayai penyelenggaraan kegiatan itu. (<http://eksposnews.com/properti/Pemprov-Maluku-Sediakan-Anggaran-Sail-Banda-Rp12-miliar-Dalam-APBD-2010>). Disinyalir bahwa seluruh kegiatan Sail banda akan menyedot anggaran sekitar 400 milyar. Dengan kondisi anggaran yang selalu defisit setiap tahun, musykil untuk menyediakan anggaran sebesar itu, kalau pemerintah pusat dan pihak ketiga tidak ikut berpartisipasi. Itupun dapat dipastikan pemerintah propinsi akan memotong pos-pos anggaran belanja lainnya untuk kepentingan penyelenggaraan kegiatan ini. Meski menggunakan anggaran yang besarialih-alih mendatangkan keuntungan, kegiatan ini hanya dianggap sebagai pencitraan pemerintah propinsi Maluku, seorang aktivis berpendapat:



“Seakan-akan pasca Sail Banda kedepan, Maluku langsung kaya, kebanjiran Investor, banyak wisatawan asing yang doyan pariwisata Maluku, tak ada lagi ilegal fishing-karena lautnya sudah terkelola, pulau-pulau kecil terselamatkan, illegal logging pun berkurang, rakyat akan sejahtera, pendapatan bertambah, dan nanti inya penganguran terserap pasar baru industri” ([http://www.kompasiana.com/aristajunaidi/sail-banda-proyek-gagah-gagahan-maluku\\_54ffc99da33311956850f93f](http://www.kompasiana.com/aristajunaidi/sail-banda-proyek-gagah-gagahan-maluku_54ffc99da33311956850f93f))

Kontroversi terjadi ketika kehadiran Presiden SBY hanya sampai di kota Ambon tidak sampai ke Banda Neira karena tidak ada lapangan terbang alternatif. Oleh karenanya Sail Banda diluncurkan di kota Ambon, meski di kota Banda Neira sudah ada hotel dengan kamar mewah yang sengaja dibangun untuk menyambut presiden (<http://www.pojoksamber.com/dibalik-sail-indonesia/>). Kontroversi Sail Banda terus berlanjut pasca pelaksanaan, berkaitan raibnya dokumen pembayaran sewa kapal Peln yang dija-dikan hotel terapung saat Sail Banda sebesar Rp 4,7 milyar. Modus mengucurkan anggaran melalui mega event ini semakin menguatkan sinyalemen bahwa kegiatan tersebut digunakan sebagai sarana untuk memperkaya elit, sementara kesejahteraan masyarakat hampir tidak tersentuh, seperti pengalaman kegiatan Hari Keluarga Nasional (Harganas) tahun 2007 dan peringatan Hari Perdamaian Dunia tahun 2009 sekaligus peresmian Monumen Gong Perdamaian Dunia yang selama ini disoroti oleh masyarakat Maluku (<http://siwalimanews.com/show.php?mode=headline&id=2079&path=list-headline.html>)

### **3. Sail Wakatobi-Belitong 2011**

Sail Wakatobi-Belitong 2011 sesuai namanya, perayaan dilaksanakan di dua tempat, Kepulauan Wakatobi, Sulawesi Tenggara pada 23-29 Agustus dan Kepulauan Belitong, Bangka-Belitong pada 5-12 Oktober. Dengan tema *clean ocean for the future* berbagai kegiatan mewarnai festival seperti *yacht rally*, bakti sosial, seminar nasional dan internasional, lintas nusantara remaja bahari serta pameran UKM dan produk-produk nusantara. Kegiatan dengan biaya lebih 60 milyar Sail Wakatobi-Belitong bertujuan untuk menjadikan kedua tempat ini sebagai tujuan wisata baru. Selain itu, yang tidak kalah

pentingnya, Sail ini juga sebagai upaya melakukan percepatan pembangunan infrastruktur di kedua daerah itu (<http://pemilu.tempo.co/read/news/2011/07/05/090344984/Sail-Wakatobi-Belitong-Habiskan-Rp-60-Miliar>)

Kabupaten Wakatobi sekalipun secara geografis jauh lebih kecil yaitu sekitar 19.000 km<sup>2</sup> selain dianugerahi potensi keanekaragaman hayati bahari yang unik juga memiliki potensi minyak bumi di perairannya. Sedangkan Kepulauan Belitung yang terdiri dari Kabupaten Belitung dan Kabupaten Belitung Timur dengan luaskurang lebih 2.293,69 km<sup>2</sup> selain potensi baharinya juga daratan dan lautannya kaya mengandung mineral Timah dan lainnya. Problem utama dari pengembangan wisata di dua wilayah itu sangat berbeda. Wakatobi menghadapi persoalan sulitnya penyediaan air bersih sedangkan Belitung dibayang-bayangi isu penambangan. Dua hal ini yang sering kali memunculkan pertanyaan mengenai tema *Clean The Ocean for The Future*, terutama bagi Belitung. Penambangan propinsi Bangka Belitung menyebabkan problem lingkungan karena meninggalkan kurang lebih 600 ribu hektar tanah kritis dan rusaknya 60% terumbu karang di perairan Bangka. Apalagi upaya untuk melakukan moratorium penambangan di perairan tidak berhasil karena penambangan timah merupakan penyangga utama ekonomi Bangka Belitung ([http://www.kompasiana.com/wisantara/sail-wa-belitong-2011-pariwisata-berkelanjutan-atau-lanjutkan-timah\\_550dad27a33311cd1c2e3eb3](http://www.kompasiana.com/wisantara/sail-wa-belitong-2011-pariwisata-berkelanjutan-atau-lanjutkan-timah_550dad27a33311cd1c2e3eb3)).

Pada kegiatan sail Wakatobi Belitung ini memang tidak terlalu banyak kontroversi yang muncul menyangkut anggaran, persiapan kegiatan maupun aspek pelaksanaan. Namun pengembangan wisata bahari di dua wilayah ini mengisyaratkan adanya dilema menyangkut pengembangan pariwisata dan daya dukung lingkungan.

#### **4. Sail Morotai 2012**

Sail Morotai 2012 yang diselenggarakan Juni-September 2012 mengangkat tema “Menuju Era Baru Ekonomi Regional Pasifik”. Pulau Morotai memiliki kawasan kelautan dan pulau-pulau kecil yang berpotensi dikembangkan sebagai kawasan industri maritim

dan perikanan terpadu, serta kawasan wisata bahari dan sejarah. Berdasarkan penelitian dari potensi laut yang ada, terdapat 160 jenis ikan yang bernilai ekonomis dan 31 jenis ikan komersial, dengan jumlah potensi perikanan diperkirakan mencapai 148.473,8 ton per tahun Sementara jumlah potensi lestari yang dapat dimanfaatkan 81.660,6 ton per tahun (<http://properti.kompas.com/read/2012/03/14/21564932/sail.morotai.2012.resmi.diluncurkan>).

Pemerintah Daerah Maluku Utara mendukung secara penuh Sail Morotai dengan menyiapkan infrastruktur, sarana dan prasarana dengan menyediakan anggaran sebesar Rp 11,9 miliar(<http://www.indoplaces.com/mod.php?mod=indonesia&op=viewarticle&cid=548&artid=956>). Sementara itu pemerintah pusat menyediakan dana sekitar Rp. 80 miliar untuk beragam kegiatan operasional, seperti aktivitas bakti sosial di pulau-pulau sekitar, kegiatan kepemudaan, riset, dan juga untuk tempat-tempat penginapan (<http://www.rmol.co/read/2012/09/14/77982/Sail-Morotai-2012-Habiskan-Anggaran-Hingga-Rp-80-Miliar->)Pemerintah pusat telah mengalokasikan anggaran Rp 500 miliar lebih untuk membenahan berbagai infrastruktur yang dibutuhkan untuk menyukseskan penyelenggaraan kegiatan bertaraf internasional tersebut, seperti membenahan Bandara Pitu Trip di Daruba, ibukota Kabupaten Pulau Morotai.

Namun menjelang pelaksanaan, muncul kabar miring soal penggunaan anggaran. DPRD Provinsi Maluku Utara mulai mempertanyakan alokasi anggaran untuk pembangunan infrastruktur pendukung Sail Morotai, karena hingga kini belum juga direalisasikan. Padahal, anggarannya sudah dialokasikan melalui APBD Provinsi Maluku Utara sejak tahun 2010 dan 2011. (<http://internasional.kompas.com/read/2012/04/23/14372982/duh.anggaran.sail.morotai.jadi.misterius>). Misalnya pembangunan *home stay* sebanyak 50 unit yang dianggarkan senilai Rp 250 juta per unit melalui APBD Provinsi Maluku Utara tahun 2010, yang tidak kunjung dibangun hingga menjelang pelaksanaan Sail (<http://www.tribunnews.com/regional/2012/04/20/semua-anggaran-pembangunan-pulau-morotai-dari-abpd>)

Setelah acara Sail Morotai dilangsungkan bangunan-bangunan eks Sail Morotai, seorang traveler menggamnbarkan bahwa masih tampak berdiri namun tidak banyak aktivitas yang dilakukan. Secara umum aktivitas ekonomi dan masyarakat berjalan seperti biasa dan tidak terlihat peningkatan ekonomi yang signifikan. Ada beberapa bangunan yang nampak terbengkalai dan beberapa bangunan yang belum dimanfaatkan karena belum ada serah terima dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah. Sail Morotai hanya nampak sebagai kenangan seperti sejarah perang Dunia di Morotai. ([http://www.kompasiana.com/dizzman/akankah-sail-komodo-bernasib-seperti-sail-morotai\\_552fea236ea8346f628b45d9](http://www.kompasiana.com/dizzman/akankah-sail-komodo-bernasib-seperti-sail-morotai_552fea236ea8346f628b45d9)). Hal ini juga diakui oleh kepala promosi Morotai yang menyatakan bahwa ada lebih dari seribu orang datang saat sail Morotai, dan kini jumlahnya semakin menurun. Artinya sail morotai tidak mampu memicu pembangunan dan wisata di wilayah itu. (<http://lifestyle.okezone.com/read/2015/04/11/406/1132655/tak-ada-sail-morotai-melempem>). Kalau sudah begini, apakah visi mewujudkan Morotai sebagai gerbang ekonomi Pasifik tinggal sebuah narasi tanpa bukti/

## **5. Sail Komodo 2013**

Acara Sail Komodo 2013 dibuka di Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur, pada 14 September 2013. Acara didahului dengan Sailing Pass 21 kapal perang (KRI), 7 kapal pemerintah dan yacht rally dari 17 negara serta parade 5 kapal besar. Acara pembukaan juga dimeriahkan atraksi terjun payung 54 penerjun serta Heli Water Jump. Tema Sail Komodo 2013 adalah “Jembatan Emas Menuju Nusa Tenggara Timur menjadi Destinasi Utama Pariwisata Dunia” (<http://www.antaraneews.com/berita/395669/presiden-buka-acara-puncak-sail-komodo-2013>).

Anggaran yang dicurahkan untuk pelaksanaan Sail Komodo 2013 sebesar Rp60 miliar. Dana sebesar itu belum termasuk pembangunan infrastruktur pendukung di Manggarai Barat dan kabupaten/kota lainnya di NTT yang menelan biaya sekitar Rp3 triliun. Keseluruhan biaya tersebut didapatkan dari beberapa kementerian yang sesuai dengan sektor masing-masing.

Dibandingkan dengan sail-sail sebelumnya Sail Komodo ini paling keras kontroversinya dan mendapatkan kritikan yang tajam dari masyarakat. Kritik misalnya datang dari kelompok nelayan yang mengeluhkan larangan untuk melaut sejak 24 Agustus – 14 September 2013. Dengan situasi itu nelayan mengalami kerugian yang sangat besar jumlah kerugian ini, nelayan harus berhutang untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, termasuk biaya pendidikan dan kesehatan anggota keluarganya (<https://www.kiara.or.id/sail-komodo-2013-rugikan-nelayan-tradisional/>).

Pendapat lain menyatakan bahwa karena sebagian besar masyarakat Manggarai Barat adalah petani gencarnya investasi pariwisata di Labuan Bajo itu secara konkrit tidak bersentuhan langsung dengan kehidupan mereka. Infrastruktur dasar terutama jalan yang menghubungkan sentra produksi para petani ke pusat kota sampai saat ini masih sangat buruk, sehingga harga-harga pertanian masih mahal. Hal ini pula yang menyebabkan kebutuhan-kebutuhan dasar seperti sayur-sayuran, buah-buahan untuk hotel dan restoran harus didatangkan dari luar Manggarai Barat seperti Bima, Makasar bahkan Bali karena akses dan biaya transportasinya yang mudah dan murah. Bahkan dalam pelaksanaan Sail Komodoagen wisata lokal kurang lebih menyatakan bahwa Sail Komodo tak membekas karena jumlah turis dirasakan tidak jauh berbea namun souvenir patung Komodo justru didatangkan dari Yogya dan Labuan Bajo hanya menjadi outlet (<http://www.pojoksamber.com/dibalik-sail-indonesia/>)

Seiring dengan semakin populernya Taman Nasional KomodoPemda Manggarai Barat menempatkan pariwisata sebagai prioritas utamapembangunan masyarakat karena potensi pariwisata yang sangat besar. Namun demikian, sektor pariwisata ini hanya tersebar pada beberapa titik antara lain lokasi di sekitar Taman Nasional Komodo dan Labuan Bajo sebagai titik pusat aktivitas bisnis dan jasa. Ternyata pengembangan sektor pariwisata ini, dinilai oleh sebagian masyarakat telah mengabaikan sektor pertanian merupakan potensi yang sangat besar di Manggarai Barat, paling tidak kalau dilihat dari anggaran daerah. Hal ini terlihat dari alokasi

anggaran untuk menunjang sektor pertanian sangat kecil dan tidak pernah mencapai angka 7% setiap tahun. Oleh karena itu, ada pendapat bahwa pengutamaan sektor pariwisata ini telah mengabaikan sektor-sektor lain seperti kesehatan dan pendidikan. Sampai dengan pelaksanaan Sail Komodo, Manggarai Barat ternyata belum memiliki rumah sakit Daerah, dan anehnya dana untuk Sail tidak ada anggaran untuk pembangunan rumah sakit. Problem yang lain adalah penguasaan orang luar Labuan Bajo atas lahan-lahan strategis. Semenjak ditetapkan komodo sebagai salah satu keajaiban dunia pada 2011, para investor baik lokal maupun asing sudah menanamkan investasinya di sektor pariwisata dalam berbagai bentuk seperti penguasaan lahan-lahan, perhotelan, restoran, dan agen travel pariwisata ([http://www.kompasiana.com/siprianus/catatan-dari-kampung-tentang-sail-komodo\\_551f63eaa333113c31b66b14](http://www.kompasiana.com/siprianus/catatan-dari-kampung-tentang-sail-komodo_551f63eaa333113c31b66b14)).

## **6. Sail Raja Ampat 2014**

Sail Raja Ampat 17-23 Agustus 2014 merupakan momentum Kepulauan Raja Ampat yang memiliki sekitar 1.700 pulau dengan tema dari penyelenggaraan Sail Raja Ampat 2014 “Membangun Bahari, Menuju Raja Ampat ke Pentas Wisata Dunia”. Yang berbeda dari kegiatan sail sebelumnya, pada Sail Raja Ampat ini diselenggarakan acara Diplomatic Tour di spot lokasi wisata Raja Ampat dan Tour VIP untuk menteri dan kepala lembaga negara (<http://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/14/08/10/na2uab-panitia-sail-raja-ampat-siapkan-tujuh-agenda-acara>).

Provinsi Papua Barat mengucurkan anggaran sebesar Rp. 100 Miliar lebih yang dialokasikan melalui SKPD terkait di Provinsi Papua Barat. Misalnya melalui Dinas Pekerjaan Umum, Papua Barat mengalokasikan anggaran sebesar Rp. 63,3 M meliputi berbagai kegiatan fisik untuk mendukung kegiatan sail Raja Ampat. Sementara itu Kementerian Koordinator Kesejahteraan Rakyat (Kemenko Kesra) menyiapkan anggaran sebesar Rp 88,1 miliar. (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2392725/pemerintah-siap-rogoh-rp-88-miliar-untuk-sail-raja-ampat-2014>)

Berbagai kontroversi dan kritik juga muncul dari kegiatan ini. Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia (KNTI) misalnya menyatakan bahwa penyelenggaraan Sail Raja Ampat yang digelar di Papua Barat memboroskan anggaran dan tidak melibatkan komunitas nelayan secara menyeluruh. Sail Raja Ampat 2014 ini dilakukan tanpa perbaikan menyeluruh dari penyelenggaraan lima Sail sebelumnya yang dinilai sarat dengan penyalahgunaan anggaran. Terlebih lagi biaya yang besar unyut tur diplomatik para duta besar dan perwakilan internasional tur VIP pejabat negara dan rombongan untuk mengunjungi objek wisata ini “ lebih membahagiakan duta besar, menteri, hingga presiden” (<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/08/11/na4o8n-kesatuan-nelayan-sail-raja-ampat-boroskan-anggaran>).

Kontroversi membayangi persiapan kegiatan ini. Upacara pembukaan resmi Sail Raja Ampat ditunda dari tanggal 21 Juni menjadi tanggal 22 Agustus. Penundaan ini baru diumumkan secara resmi pada pertengahan Juni. Penundaan ini tentu saja berdampak pada aktivitas reli yacht, karena mereka tentu sudah dalam perjalanan melayar ketika informasi penundaan ini diumumkan. Berbagai laporan juga sangat menyayangkan dampak kerusakan lingkungan untuk persiapan Sail. Misalnya laporan mengenai para penduduk yang diminta untuk berkontribusi pada usaha pembangunan di berbagai fasilitas Sail Raja Ampat dengan menyediakan tiang-tiang kayu. Kebanyakan penduduk kemudian menebang kayu dari hutan bakau terdekat. Belum lagi laporan mengenai mengenai perusakan habitat yang disebabkan oleh pembangunan jalan yang dilakukan untuk mengangkut sumber daya yang diperlukan untuk program konstruksi di Marinda. Seorang penulis melaporkan bahwa adanya pembangunan jalan itu telah menghancurkan lokasi tampilan Burung Cenderawasih Wilson's yang merupakan daya tarik para pengunjung (<http://www.stayrajaampat.id/ultimate-raja-ampat-guide/news/sail-raja-ampat-2014/>).

## **7. Sail Tomini 2015**

Teluk Tomini merupakan teluk terbesar kedua di Indonesia setelah Teluk Cendrawasih di Papua dan sering disebut sebagai merupakan

jantung segitiga karang dunia (coral triangle) yang terkenal dengan keanekaragaman hayati yang tinggi dan karakteristik ekosistem unik. Dengan wilayah terumbu karang yang mencapai 1.031 hektar serta hutan mangrove seluas 785,10 hektar, Tomini sangat kaya akan potensi sumber daya laut yang berlimpah untuk pengembangan pariwisata bahari. Kawasan juga dijuluki sebagai “Surganya Sulawesi Tengah” ini pun masuk sebagai salah satu jajaran destinasi pariwisata bahari unggulan di Indonesia. Tema Sail Tomini adalah “Mutiara Khatulistiwa, Untuk Kehidupan Masa Depan” dimana kegiatan akan dipusatkan di kawasan Teluk Tomini yang berada di wilayah 3 provinsi yaitu Provinsi Sulawesi Tengah, Provinsi Gorontalo dan Provinsi Sulawesi Utara. Anggaran Sail Tomini seluruhnya Rp1,3 triliun, dimana anggaran Sail Tomini yang paling besar digunakan untuk infrastruktur.

Menyadari banyaknya kritik atas penyelenggaraan sail sebelumnya Presiden Jokowi menekankan perlunya keterlibatan masyarakat lokal dan dampak riil bagi masyarakat. Jokowi menegaskan “Setelah acara ini ada tindak lanjut, bukan kegiatan yang hanya sekali dalam setahun dan setelah itu senyap,” (<http://redaksisulteng.com/?p=268>). Jokowi juga sempat mengkritisi persiapan Sail Tomini dan soal promosi, dengan menyentil penari pada acara pembukaan. Presiden meminta kepada jajaran menteri dan gubernur serta bupati agar Sail Indonesia.

Meski Presiden sudah menyatakan sikap kritisnya, nasib Tomini pasca Sail tidak jauh berbeda dengan sail-sail sebelumnya. Dibangun dengan anggaran puluhan miliar, bekas lokasi sail tomini kini dikabarkan terlantar. Lokasi-lokasi wisatar yang digunakan untuk promosi wisata Parigi Moutong (Parimo) itu saat ini ditumbuhi rumput dan tidak terurus. Hal ini diakui oleh Dinas PU Cipta Karya Sulawesi Tengah mengakui kesulitan melakukan perawatan atas kondisi terkini kawasan eks Sail Tomini yang cukup memprihatinkan. Alasannya, kondisi tanah yang banyak mengandung air (tanah rawa) (<http://www.sultengaktual.com/2016/07/eks-lokasi-sail-tomini-terlantar.html>). Tidak hanya itu, isu korupsi juga muncul pada kasus pengadaan baliho (<http://www.metrosulawesi.com/article/pengadaan-baliho-sail-tomini-jadi-temuan-bpk>). Namun yang lebih



mengkhawatirkan sebenarnya adalah kualitas lingkungan dan sumberdaya pesisir dan laut di Teluk Tomini cenderung semakin menurun. Kapitalisasi Kawasan ini tanpa memperhatikan keunikan kondisi habitat bawah lautnya justru akan kontra produktif terhadap kehidupan sehari masyarakat yang umumnya menggantungkan hidupnya dari laut (<http://degorontalo.co/sail-tomini-festival-boalemo-apa-gunanya-oleh-rh-linggo-demolingo/>)

## **8. Sail Karimata 2016**

Sail Selat Karimata 2016 yang diselenggarakan pada 17 Agustus-15 Oktober 2016. Sail Karimata bertema “menjadi negara maritim yang mandiri, maju dan kuat. Rangkaian kegiatan sail diawali dengan upacara peringatan HUT Kemerdekaan RI ke-71 di Pulau Enggano, salah satu pulau terluar di Provinsi Bengkulu. Pemerintah mengundang berbagai komunitas pengguna kapal pesiar dan yachter dari mancanegara guna meningkatkan kunjungan wisatawan ke lokasi-lokasi dimana event sail dilaksanakan (<http://maritimnews.com/sail-selat-karimata-2016-penggerak-ekonomi-negara-maritim/>). Berbeda dengan tahun-tahun sebelumnya, pada penyelenggaraan kali ini pemerintah hendak berupaya mengembangkan destinasi wisata bahari dengan memperkuat pembangunan infrastruktur pendukungnya. Presiden Jokowi sekali lagi menegaskan perlunya persiapan dan promosi yang gencar terkait dengan strategi pemerintah untuk pengembangan destinasi yang tengah dilakukan dengan 10 ‘Bali Baru’ untuk menarik 20 juta wisatawan pada tahun 2016. Belum jelas apakah Sail Karimata ini akan bernasib sama dengan sail-sail sebelumnya. Selama cara pandang pemerintah dalam pelaksanaan sail ini tidak berubah, maka nasib pariwisata di Karimata pasca ini dapat diduga tidak akan jauh berbeda dengan yang sebelumnya.

## **Kesimpulan: Dilema Antara Wisata Bahari dan Pembangunan**

Selain untuk mempromosikan Indonesia kepada dunia dan mempromosikan wisata bahari setempat, mega event seperti Sail pada

dasarnya dimaksudkan untuk memajukan dan mensejahterakan daerah propinsi dan kabupaten/kota dimana kegiatan Sail itu berlangsung. Ada beberapa manfaat yang akan dipetik dari even penyelenggaraan Sail yang menyedot anggaran yang sangat besar, pertama manfaat bagi industri pariwisata, manfaat bagi ekonomi lokal dan manfaat infrastuktur jangka panjang. Mega event Sail yang telah diselenggarakan selama 8 kali sampai dengan tahun 2016, diharapkan akan menjadi katalis bagi percepatan pembangunan ekonomi di kawasan pesisir dan tertinggal melalui efek multi seperti penyerapan tenaga kerja, investasi, pemasukan devisa dari wisatawan. Harapannya melalui event besar ini jumlah wisatawan akan meningkat drastis dan warisan penyelenggaraan sail akan terus berdampak pada peningkatan wisatawan.

Pada pembahasan di atas nampak bahwa, terlepas dari narasi mainstream yang menyatakan keberhasilan penyelenggaraan kegiatan Sail, ada narasi dan fakta yang bertolak belakang. Hampir semua daerah yang telah menjadi tuan rumah Sail Indonesia tetap tertinggal dan miskin. Pengamat kelautan, misalnya menyatakan bahwa:

“Janji pemerintah untuk menjadikan Provinsi Maluku dan Maluku Utara sebagai ‘*Lumbung Ikan Nasional*’ pada acara puncak Sail Banda dan Sail Morotai, kini tinggal harapan. Hal yang sama juga dialami Provinsi Sulut yang digadang-gadang sebagai pusat pariwisata bahari, perikanan dan industri serta jasa maritim nasional, Provinsi Babel dan Sultra untuk pusat pariwisata bahari dan perikanan nasional, NTT sebagai pusat industri garam, perikanan dan pariwisata bahari nasional, Papua dicanangkan sebagai pusat industri perikanan dan pariwisata bahari nasional. Lalu, apa yang salah? ([http://www.kompasiana.com/rokhmin/sail-tomini-pembangunan-daerah-dan-poros-maritim-dunia\\_55fb998bc823bd8510ebf689](http://www.kompasiana.com/rokhmin/sail-tomini-pembangunan-daerah-dan-poros-maritim-dunia_55fb998bc823bd8510ebf689))

Secara teoritik memang seringkali terjadi kontradiksi antara turisme dengan pengembangan pariwisata. Para wisatawan menginginkan obyek yang dikunjungi terlihat asli, eksotik dan berbeda dengan panorama kehidupan sehari-hari. Sementara itu masyarakat, pemerintah dan industri pariwisata menanggapi perkembangan turisme dengan harapan akan adanya pembangunan infrastuktur dan modernisasi pada umumnya (Bruner, 1995; Duffy, 2003)

Terlebih lagi kaitan antara turisme dengan modernisasi sering memunculkan dilemma. Perkembangan industry wisata diharapkan akan meningkatkan keuntungan ekonomi bagi masyarakat lokal yang miskin melalui pembukaan lapangan kerja, diversifikasi ekonomi dan membaiknya infrastruktur, namun realitanya keuntungan-keuntungan itu lebih banyak dinikmati oleh elit lokal, para pemodal dan pelaku pariwisata, bukannya warga miskin. Belum lagi dampak kerusakan lingkungan dan biaya sosial lain yang sulit dihitung dengan uang, yang berdampak langsung bagi kehidupan masyarakat lokal. Sudah ditengarai bahwa keuntungan finansial dari perkembangan turisme sering kali harus ditebus dengan kerugian-kerugian dalam bidang lain seperti kerugian dalam system nilai, kerugian-kerugian dalam pembangunan di sektor lain, karena terlalu mengejar pada pembangunan pariwisata (Smith & Duffy, 2003).

Berdasarkan refleksi diatas setelah penyelenggaraan sail yang ke-8 ini, mungkin adalah saat yang tepat untuk meninjau kembali apakah mungkin untuk memahami dan mengembangkan pariwisata bahari dari sudut pandang yang tidak didominasi (melulu) finansial. Misalnya pengembangan wisata bahari yang dilandasi oleh spirit bahwa wisata akan menjadi kekuatan penting dalam perubahan sosial dan pembangunan manusia (Higgins-Desbiolles, 2006). Perspektif semacam itu lebih baik diberikan dan menghasilkan manfaat bagi masyarakat lokal dalam jangkauan yang lebih luas. Contoh pandangan pengembangan wisata bahari lain adalah perspektif ekowisata berkelanjutan yang dikembangkan dari dan oleh masyarakat setempat. Tanpa keterlibatan dan dukungan dari komunitas lokal yang memikirkan konservasi dan komitmen untuk program yang dapat membiayai diri sendiri dan dikelola dengan baik untuk melindungi obyek wisata, maka gelombang pengunjung ke obyek wisata hanya akan menjadi fenomeana sementara.

Mengikuti pandangan Richter (2009), peran pemerintah dalam pariwisata, bukan hanya mempromosikan atau menggejot saja. Hal ini akan berdampak negatif karena aspek finansial yang semata-mata menjadi tujuannya, dan menganggap pariwisata sebagai jalan pintas pembangunan. Pemerintah adalah regulator dan pawisata, terutama wisata bahari yang relative baru membutuhkan pengaturan. Tanpa pengaturan, alih-alih

menguntungkan masyarakat miskin dan kmeningkatkan kesejahteraan pengembangan pariwisata hanya akan menguntungkan kelompok-kelompok elit yang terlibat dalam pariwisata dan pada gilirannya akan memunculkan ketergantungan ekonomi pada pemodal besar.

Pada berbagai kasus pengambilan kebijakan pariwisata di Asia Tenggara pada umumnya, pengembangan pariwisata seringkali gagal menjadi bagian dari upaya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Hal ini karena beberapa adanya sesat pikir pariwisata dan peran pemerintah. Mengutip pendapat Erb, sesat pikir itu bersumber pada kegagalan untuk membangun konsep yang jelas dan detil mengenai beberapa hal: (1) sempitnya pemahaman bagaimana pariwisata (terutama bahari) akan menguntungkan masyarakat lokal, (2) kurangnya perencanaan yang detil dan pengaturan yang jelas yang mengaitkan hubungan antara pariwisata dan pembangunan pada umumnya, dan (3) sesat pikir bahwa pariwisata akan otomatis membawa pembangunan dan kemajuan (Erb 2015, 144).

Berkaitan dengan event sail, masih Nampak bahwa pemerintah Indonesia cenderung memandang wisata bahari sebagai sarana untuk menawarkan program pembangunan, bukannya memandang turisme itu sebagai sarana untuk membangun dan menyejahterakan masyarakat. Hal ini sangat terlihat dari keinginan pemerintah untuk menyalurkan anggaran guna pengembangan infrastruktur, tanpa mempertimbangkan bagaimana masyarakat lokal akan diuntungkan dari pariwisata. Ini saatnya pemerintah mengevaluasi kembali event Sail, sebelum semua menjadi sial.

## **Daftar Pustaka**

- ASEAN, 2015 ASEAN (2015). Tourist arrivals in ASEAN. Retrieved from <[http://www.asean.org/images/2015/february/asean\\_statistic/Table%2028.pdf](http://www.asean.org/images/2015/february/asean_statistic/Table%2028.pdf)> diakses 5 Oktober 2016
- Bruner, E., "The ethnographer as tourist", dalam M. Lanfant & E. Bruner (Eds.), *International tourism: Identity and change* London, UK: Sage Publications, 1995, hal. 224-241

- Erb, Maribeth, "Sailing to Komodo: Contradictions of Tourism and Development in Eastern Indonesia," *ASEAS – Austrian Journal of South-East Asian Studies*, 8(2), 2015, hal. 143-164.
- Higgins-Desbiolles, F., "More than an "industry": The forgotten power of tourism as a social force", *Tourism Management*, 27(6), 2006, hal. 1192-1208.
- Richter, L., "Tourism policy-making in Southeast Asia: A twenty-first century perspective" dalam M. Hitchcock, V. T. King, & M. Parnwell (Eds.), *Tourism in Southeast Asia: Challenges and new directions*, Copenhagen, Denmark: NIAS Press, 2009, hal 132-145.
- Smith, M., & Duffy, R, *The ethics of tourism development*. London, UK: Routledge, 2003
- Dizzman, "Akankah Sail Komodo Bernasib Seperti Sail Morotai?" <[http://www.kompasiana.com/dizzman/akankah-sail-komodo-bernasib-seperti-sail-morotai\\_552fea236ea8346f628b45d9](http://www.kompasiana.com/dizzman/akankah-sail-komodo-bernasib-seperti-sail-morotai_552fea236ea8346f628b45d9)> diakses 5 Oktober 2016
- Dahuri, Rokhmin, "Sail Tomini, Pembangunan Daerah, dan Poros Maritim Dunia", <[http://www.kompasiana.com/rokhmin/sail-tomini-pembangunan-daerah-dan-poros-maritim-dunia\\_55fb998bc823bd8510ebf689](http://www.kompasiana.com/rokhmin/sail-tomini-pembangunan-daerah-dan-poros-maritim-dunia_55fb998bc823bd8510ebf689)>diakses 5 Oktober 2016
- Effendy, Wahyu, "Sail Wakatobi-Belitong) 2011: Pariwisata Berkelanjutan Atau Lanjutkan Timah?", <[http://www.kompasiana.com/wisantara/sail-wa-belitong-2011-pariwisata-berkelanjutan-atau-lanjutkan-timah\\_550dad27a33311cd1c2e3eb3](http://www.kompasiana.com/wisantara/sail-wa-belitong-2011-pariwisata-berkelanjutan-atau-lanjutkan-timah_550dad27a33311cd1c2e3eb3)>diakses 5 Oktober 2016
- Jemalur, Siprianus, "Catatan dari Kampung tentang Sail Komodo", <[http://www.kompasiana.com/siprianus/catatan-dari-kampung-tentang-sail-komodo\\_551f63eaa333113c31b66b14](http://www.kompasiana.com/siprianus/catatan-dari-kampung-tentang-sail-komodo_551f63eaa333113c31b66b14)>diakses 5 Oktober 2016
- Junaidi, Arista, "Sail Banda, Proyek Gagah-gagahan Maluku", <[http://www.kompasiana.com/aristajunaidi/sail-banda-proyek-gagah-gagahan-maluku\\_54ffc99da33311956850f93f](http://www.kompasiana.com/aristajunaidi/sail-banda-proyek-gagah-gagahan-maluku_54ffc99da33311956850f93f)>, >diakses 5 Oktober 2016

Mulyadi, Hanung A., “Sail Banda 2010, Momentum Kebangkitan Maluku”, <<http://lipi.go.id/publikasi/sail-banda-2010-momentum-kebangkitan-maluku/3148>>diakses 15 Oktober 2016

Sangadji, Rizal F., “awan Hitam “sail Banda 2010”, <<http://ichalsangadji.blogspot.co.id/2010/03/awan-hitam-sail-banda-2010.html>>diakses 15 Oktober 2016

“Sail Selat Karimata 2016, Penggerak Ekonomi Negara Maritim”, <<http://maritimnews.com/sail-selat-karimata-2016-penggerak-ekonomi-negara-maritim/>>diakses 15 Oktober 2016

“Presiden Jokowi: Tahun 2016 adalah Tahun Percepatan”, <<http://presidenri.go.id/kabar-presiden/kegiatan-kepresidenan/presiden-jokowi-tahun-2016-adalah-tahun-percepatan.html>>diakses 15 Oktober 2016

“Sail Indonesia, History, the Organization and Mission”, <<http://www.sailindonesia.net/rally/organisers.php>>,diakses 15 Oktober 2016

“Sail Karimata 2016 Motor Penggerak Ekonomi Kawasan Indonesia Barat”, <<http://www.bpn.go.id/Berita/Siaran-Pers/sail-karimata-2016-motor-penggerak-ekonomi-kawasan-indonesia-barat-63871>>diakses 15 Oktober 2016

“Sail Bunaken “Event” Maritim Terbesar Abad 21”, <<http://www.antaranews.com/berita/150778/sail-bunaken-event-maritim-terbesar-abad-21>>diakses 15 Oktober 2016

“Dibalik Suksesnya Sail Bunaken:Kilas Balik Sail Bunaken 2009”, <<http://www.goldenheart.id/Manado-dan-Sekitarnya/dibalik-suksesnya-sain-bunaken-2009.html>>diakses 15 Oktober 2016

“Dihadiri Kapal Induk AS, Sail Bunaken 2009 di Manado Sukses”, <<http://news.detik.com/berita/1188011/dihadiri-kapal-induk-as-sail-bunaken-2009-di-manado-sukses>>diakses 15 Oktober 2016

- “Sail Bunaken Menghabiskan Biaya Hanya Rp 41 miliar”, <<http://nasional.kontan.co.id/news/sail-bunaken-menghabiskan-biaya-hanya-rp-41-miliar-1>>diakses 15 Oktober 2016
- “Sail Bunaken Selanjutnya, Ambon” <<https://www.merdeka.com/uang/sail-bunaken-selanjutnya-ambon.html>>diakses 15 Oktober 2016
- “Gaung Sail Bunaken Tak Dinikmati Warga Luar Kota”, <<http://beritamanado.com/gaung-sail-bunaken-tak-dinikmati-warga-luar-kota/>>diakses 15 Oktober 2016
- “Warga Masih Bingung Sail Bunaken”, <<http://beritamanado.com/warga-masih-bingung-sail-bunaken/>>diakses 15 Oktober 2016
- “Bunaken Dikepung Sampah”, <<http://gerakankonsumen.blogspot.co.id/2009/07/bunaken-dikepung-sampah.html>>diakses 15 Oktober 2016
- “Awak kapal Borong Kondom di Bitung”, <<http://health.kompas.com/read/2009/08/15/14535471/awak.kapal.borong.kondom.di.bitung>>diakses 15 Oktober 2016
- “Puluhan Massa Serbu DPRD Maluku Tolak “Sail Banda”, <<http://siwalimanews.com/show.php?mode=headline&id=2079&path=list-headline.html>>diakses 15 Oktober 2016
- “Pemprov Maluku Sediakan Anggaran Sail Banda Rp12 miliar Dalam APBD 2010”, <<http://eksposnews.com/properti/Pemprov-Maluku-Sediakan-Anggaran-Sail-Banda-Rp12-miliar-Dalam-APBD-2010>>diakses 15 Oktober 2016
- “Dibalik Sail Indonesia”, <<http://www.pojoksamber.com/dibalik-sail-indonesia/>>
- “Sail Wakatobi-Belitong Habiskan Rp 60 Miliar “, <<http://pemilu.tempo.co/read/news/2011/07/05/090344984/Sail-Wakatobi-Belitong-Habiskan-Rp-60-Miliar>>diakses 15 Oktober 2016

“Sail Morotai 2012 Resmi Diluncurkan”, <<http://properti.kompas.com/read/2012/03/14/21564932/sail.morotai.2012.resmi.diluncurkan>>diakses 15 Oktober 2016

“Anggaran Sail Morotai 2012 Lebih dari Rp 700 Miliar”, <<http://www.indoplaces.com/mod.php?mod=indonesia&op=viewarticle&cid=548&artid=956>>diakses 15 Oktober 2016

“Sail Morotai 2012 Habiskan Anggaran Hingga Rp 80 Miliar”, <<http://www.rmol.co/read/2012/09/14/77982/Sail-Morotai-2012-Habiskan-Anggaran-Hingga-Rp-80-Miliar->>diakses 15 Oktober 2016

“Duh, Anggaran Sail Morotai Jadi Misterius”, <<http://internasional.kompas.com/read/2012/04/23/14372982/duh.anggaran.sail.morotai.jadi.misterius>>diakses 15 Oktober 2016

“Semua Anggaran Pembangunan Pulau Morotai dari APBD”, <<http://www.tribunnews.com/regional/2012/04/20/semua-anggaran-pembangunan-pulau-morotai-dari-abpd>>diakses 15 Oktober 2016

“Tak Ada Sail, Morotai Melempem”, <<http://lifestyle.okezone.com/read/2015/04/11/406/1132655/tak-ada-sail-morotai-melempem>>diakses 15 Oktober 2016

“Presiden Buka Acara Puncak Sail Komodo 2013”, <<http://www.antaraneews.com/berita/395669/presiden-buka-acara-puncak-sail-komodo-2013>>diakses 15 Oktober 2016

“Sail Komodo 2013 Rugikan Nelayan Tradisional”, <<https://www.kiara.or.id/sail-komodo-2013-rugikan-nelayan-tradisional/>>diakses 15 Oktober 2016

“Panitia Sail Raja Ampat Siapkan Tujuh Agenda Acara”, <<http://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/14/08/10/na2uab-panitia-sail-raja-ampat-siapkan-tujuh-agenda-acara>>diakses 15 Oktober 2016

“Pemerintah Siap Rogoh Rp 88 Miliar untuk Sail Raja Ampat 2014”, <<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d->



2392725/pemerintah-siap-rogo-rp-88-miliar-untuk-sail-raja-ampat-2014>diakses 15 Oktober 2016

“Kesatuan Nelayan: Sail Raja Ampat Noroskan <Anggaran>”,<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/08/11/na4o8n-kesatuan-nelayan-sail-raja-ampat-boroskan-anggaran>>diakses 15 Oktober 2016

“Sail Raja Ampat segera tiba!”, <<http://www.stayrajaampat.id/ultimate-raja-ampat-guide/news/sail-raja-ampat-2014/>>diakses 15 Oktober 2016

“Jokowi: Setelah Sail Tomini Jangan Jadi Senyap”, <<http://redaksisulteng.com/?p=268>>diakses 15 Oktober 2016

“Eks Lokasi Sail Tomini Terlantar”, <<http://www.sultengaktual.com/2016/07/eks-lokasi-sail-tomini-terlantar.html>>diakses 15 Oktober 2016

“Pengadaan Baliho Sail Tomini Jadi Temuan BPK”, <<http://www.metrosulawesi.com/article/pengadaan-baliho-sail-tomini-jadi-temuan-bpk>>diakses 15 Oktober 2016

“Sail Tomini-Festival Boalemo; Apa Gunanya?”, <<http://degorontalo.co/sail-tomini-festival-boalemo-apa-gunanya-oleh-rh-linggo-demolingo/>>diakses 15 Oktober 2016

<https://id-id.facebook.com/notes/manado-sulut-skali/bunaken-terkenal-bunaken-masih-sepi/116539274876/>