

BAB III

PERKEMBANGAN PARIWISATA INDONESIA

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Ini kemudian berdampak pada besarnya potensi pariwisata Indonesia, baik wisata pantai, gunung, hingga wisata minat khusus. Sejak dekade 1990-an, pariwisata mampu memberikan berbagai keuntungan bukan hanya sebagai penghasil devisa, namun juga memberikan keuntungan bagi pelaku usaha, diantaranya perhotelan, restoran, biro perjalanan dan lain-lainnya.

Pada dekade 2000-an, pariwisata Indonesia dihadapkan pada berbagai persoalan penting munculnya masalah keamanan yaitu terorisme. Beberapa wilayah yang menjadi target aksi terror, diantaranya adalah Bali, Jakarta dan wilayah lain dalam skala yang lebih kecil. Kemudian terdapat persoalan lainnya yaitu keselamatan pelayaran dan penerbangan, dimana Indonesia dihadapkan pada kecelakaan transportasi yang berdampak secara langsung pada eksistensi bidang pariwisata Indonesia. Gambaran mengenai potensi pariwisata Indonesia dan berbagai persoalan yang terjadi akan diuraikan pada bab III sebagai berikut.

A. Potensi Pariwisata Indonesia

Potensi pariwisata di Indonesia sangatlah besar dari Propinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai Propinsi Papua dengan segala keaneka ragaman obyek pariwisata, berbagai seni budaya yang menawan dan ketersediaan sarana dan prasara pendukung pariwisata, yang kesemuanya itu diharapkan mampu menarik

lebih banyak lagi devisa negara, baik dari wisatawan manca negara maupun domestik.¹

Badai krisis ekonomi yang melanda Indonesia sejak akhir tahun 1997, merupakan pengalaman yang sangat berharga bagi masyarakat pariwisata Indonesia untuk melakukan *re-positioning* sekaligus *re-vitalization* kegiatan pariwisata Indonesia. Disamping itu berdasarkan Undang-undang No. 25 Tahun 2000 tentang Program Perencanaan Nasional pariwisata mendapatkan penugasan baru untuk turut mempercepat pemulihan ekonomi nasional dan memulihkan citra Indonesia di dunia internasional.²

Menghadapi tantangan dan peluang ini, telah dilakukan pula perubahan peran Pemerintah dibidang kebudayaan dan pariwisata yang pada masa lalu berperan sebagai pelaksana pembangunan, saat ini lebih difokuskan hanya kepada tugas-tugas pemerintahan terutama sebagai fasilitator agar kegiatan pariwisata yang dilakukan oleh swasta dapat berkembang lebih pesat. Peran fasilitator disini dapat diartikan sebagai menciptakan iklim yang nyaman agar para pelaku kegiatan kebudayaan dan pariwisata dapat berkembang secara efisien dan efektif. Selain itu sub sektor pariwisata pun diharapkan dapat menggerakkan ekonomi rakyat, karena dianggap sektor yang paling siap dari segi fasilitas, sarana dan prasarana dibandingkan dengan sektor usaha lainnya. Harapan ini dikembangkan dalam suatu strategi pemberdayaan masyarakat melalui pengembangan pariwisata yang berbasis kerakyatan atau *community-based tourism development*.

Keberadaan Indonesia sebagai negara yang kaya dengan beragam wisata budaya dan keindahan wisata alam, serta berbagai masakan yang mengandung nilai cita rasa tinggi dalam wisata kulinernya. Keindahan itu semua yang akhirnya

¹ Industri Pariwisata Indonesia, diakses dari <http://www.indonesia-investments.com/id/pariwisata/item6051>, pada 2 Januari 2017.

² *Ibid.*

membuat Indonesia dikenal sebagai salah satu negara tempat wisata yang populer. Pada tahun 2007 hingga 2014 tren kunjungan wisatawan asing ke Indonesia terus mengalami peningkatan. Hal ini dapat dilihat pada tabel 3.1. sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Jumlah Kunjungan Wisatawan Mancanegara ke Indonesia Tahun 2007-2014

No.	Tahun	Jumlah (Jutwa Jiwa)
1.	2007	5,51
2.	2008	6,23
3.	2009	6,32
4.	2010	7,00
5.	2011	7,65
6.	2012	8,04
7.	2013	8,80
8.	2014	9,44

Sumber: Laporan, “Jumlah Wisatawan Asing ke Indonesia Tahun 2007-2014”, Badan Pusat Statistik, Jakarta, 2015, chapter iii.

Sektor pariwisata Indonesia berkontribusi untuk kira-kira 4% dari total perekonomian. Pada tahun 2019, Pemerintah Indonesia merencanakan upaya untuk meningkatkan angka ini dua kali lipat menjadi 8% dari PDB, sebuah target yang ambisius (mungkin terlalu ambisius) yang mengimplikasikan bahwa dalam waktu 4 tahun mendatang, jumlah pengunjung perlu ditingkatkan dua kali lipat menjadi kira-kira 20 juta. Dalam rangka mencapai target ini, Pemerintah akan berfokus pada memperbaiki infrastruktur Indonesia (termasuk infrastruktur teknologi informasi dan komunikasi), akses, kesehatan dan kebersihan dan juga meningkatkan kampanye promosi online (marketing) di luar negeri.

B. Persoalan-persoalan Bidang Pariwisata Indonesia

Pariwisata merupakan sektor yang sangat potensial berkaitan dengan *multiplier effect* yang ditimbulkan, namun di balik daya tarik pariwisata ternyata sektor ini cenderung rapuh karena sangat berkaitan dengan akomodasi dan stabilitas keamanan wilayah. Hal ini ternyata juga berlaku bagi dinamika pariwisata di Indonesia yang ternyata terdampak persoalan keamanan dan keselamatan transportasi.

Beberapa persoalan pariwisata Indonesia, diantaranya terorisme hingga kecelakaan transportasi dikemukakan oleh pejabat PATA (*Pacific Asia Travel Association*), Martin Craigs bahwa:

“...pariwisata dunia telah berkembang, dimana interaksi masyarakat dan akses informasi dapat dengan mudah dicapai oleh para wisatawan. Kemajuan teknologi dan komunikasi telah merubah segalanya, namun masalah-masalah yang harus dapat segera diselesaikan adalah bagaimana rezim pariwisata bersama dengan stakeholder lainnya dapat menjamin human security.”³

Pernyataan di atas menunjukkan bahwa *human security* (keamanan manusia) menjadi masalah utama bagi pariwisata dunia. Berkembangnya konsep *cheap and secure tourism* mendorong pemerintah dunia untuk berlomba-lomba mewujudkan keamanan pariwisata. Merebaknya persoalan terorisme dan keselamatan transportasi menjadi masalah utama bagi pariwisata Indonesia. Hal ini dibenarkan oleh PATA

³ Martin Craigs, “Glokak Tourism After WTC 11 September”, Journal PATA, Vol IX, Manila, 2009, chapter iii.

bahwa terorisme menduduki peringkat pertama sebagai pertimbangan wisatawan asing untuk berkunjung ke Indonesia.⁴

1. Berkembangnya Terorisme di Indonesia

Kejahatan Terorisme merupakan salah satu bentuk kejahatan berdimensi Internasional yang sangat menakutkan masyarakat. Di berbagai negara di dunia telah terjadi kejahatan terorisme baik di negara maju maupun negara-negara sedang berkembang, aksi-aksi teror yang dilakukan telah memakan korban tanpa pandang bulu. Hal ini menyebabkan Perserikatan Bangsa Bangsa dalam kongresnya di Wina Austria tahun 2000 mengangkat tema “*The Prevention of Crime and The Treatment of Offenders*”, antara lain menyebutkan terorisme sebagai suatu perkembangan perbuatan dengan kekerasan yang perlu mendapat perhatian.

Terorisme merupakan kejahatan luar biasa (*extraordinary measure*) karena terorisme merupakan perbuatan yang menciptakan bahaya terbesar (*the greatest danger*) terhadap hak asasi manusia. Dalam hal ini hak asasi manusia untuk hidup (*the right to life*) dan hak asasi untuk bebas dari rasa takut. Selain itu, target terorisme bersifat *random* atau *indiscriminate* yang cenderung mengorbankan orang-orang tidak bersalah dan beberapa hal lainnya.⁵

Kasus terorisme yang terjadi pada kurun tahun 2001 – 2015 di dunia, serta di Indonesia pada khususnya, cenderung mengalami peningkatan. Aksi terorisme hingga saat ini terjadi karena berbagai motif yang beragam, namun aksi terorisme terjadi karena bentuk ketertekanan atau suatu komunitas tertentu yang tersudutkan yang terkadang anggotanya merupakan komunitas menengah yang berpendidikan, sehingga terorisme menjadi bentuk upaya penampilan kekuatan (*show of force*) dalam merealisasikan tujuan-tujuan tertentu. Di Indonesia

⁴ *Ibid.*

⁵ Muladi, *Penanggulangan Terorisme Sebagai Tindak Pidana Khusus*, bahan seminar Pengamanan Terorisme sebagai Tindak Pidana Khusus, Jakarta: 28 Januari 2004.

sendiri terorisme merupakan salah satu ancaman yang menakutkan karena terkadang menggunakan obyek-obyek vital asing dan instansi fasilitas publik yang terkadang menimbulkan korban dari pihak-pihak yang tidak berkepentingan.⁶

Jaringan terorisme Jamaah Islamiyah, sebagai jaringan terorisme utama yang beroperasi di Asia Tenggara sendiri memiliki keterkaitan dengan jaringan terorisme global. Jamaah Islamiyah (JI) yang beroperasi di kawasan Asia Tenggara ternyata juga berhubungan dengan jaringan terorisme di kawasan Timur Tengah dan Asia Selatan, antara yang berpusat di Peshawar, Harby Sohanjay di Pabbi dan Darbaud sebuah kota timur Islamad Pakistan, yang merupakan salah satu pusat pembelajaran terorisme di kawasan Asia.

Perkembangan jaringan terorisme di Indonesia pada rentang tahun 2001 hingga 2005, juga mempunyai peran yang signifikan karena mempunyai keterkaitan dengan kelompok terorisme Jamaah Islamiyah, komunitas ini dikenal dengan Negara Islam Indonesia (NII). Orang-orang yang tergabung dalam NII banyak yang menimba ilmu di Pakistan (Maehmon Khana) yang dimiliki oleh Tanzim Ittihad e Islamiy.

Kawasan Asia Tenggara menjadi salah satu fokus perhatian dunia terkait dengan perkembangan terorisme. Kawasan ini dinilai menjadi salah satu kawasan yang vital disamping beberapa negara di Asia Tengah (Afghanistan) dan Timur-Tengah. Disamping tempat berdomisili dan pembelajaran salah satu jaringan terorisme global yaitu Jamaah Islamiyah (JI), kawasan Asia Tenggara juga difungsikan sebagai target ancaman dan sasaran terorisme yang didominasi oleh penyerangan-penyerangan radikal kepada instalasi vital asing, penyerangan sporadis terhadap komunitas religi lain yang dinilai memiliki sentimen sekaligus mengindikasikan pola

⁶Walter Laquerer, *Definitions of Terrorism* dalam Abdullah Sumragadi, *New Terorisme: Fanatisme dan Senjata Pemusnah Massal*, Research Public Study Club Press, Yogyakarta, 2005. Di akses pada tanggal 1 mei 2016

yang berseberangan dan peledakan bom baik dalam skala tinggi (*High Explosive*) ataupun yang berskala rendah (*Low Explosive*).⁷

Gambaran mengenai kasus-kasus teror di Indonesia sebelum berkembangnya EFTF atau terorisme garis keras yang terjadi di Indonesia pada rentang tahun 2001 hingga 2005 dapat dilihat pada tabel 3.2. sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Gambaran Terorisme di Indonesia

No.	Periode	Tempat	Keterangan
1.	8 Mei 2008	Poso	Penyerangan warga di Poso menyebabkan 3 orang tewas.
2.	17 Juli 2009	Jakarta	Peledakan bom di hotel Ritz Carlton dan JW Marriot yang menewaskan 9 orang dan melukai 50 orang. Pelaku adalah Dani Dwi Permana dan Ikwana Maulana yang merupakan simpatisan Nurdin M. Top pimpinan Jamaah Islamiyah.
3.	15 April 2011	Cirebon, Jabar	
4.	25 September 2011	Solo, Jateng	

⁷ “Beberapa Negara Asia Tenggara Telah Hancurkan Jaringan Militer”, *Suara Pembaharuan*, 8 Januari 2002.

5.	16 Oktober 2012	Poso-Sulteng	Peledakan bom di wilayah kantor kepolisian resort Cirebon yang melukai 26 orang dan menewaskan
6.	2 Juni 2013	Poso-Sulteng	pelaku adalah Moihammad Syarif Astanasyarif yang diduga simpatisan ISIS.
7.	14 Januari 2016	Jakarta	<p>Peledakan bom di Gereja Bethel Solo yang menewaskan pelaku alah Mohammad Yosefa Hayat alias ahmad Abu Daud yang merupakan simpatisan Jamaah Islamiyah dan melukai 14 orang.</p> <p>Pembunuhan dua personel polisi di wilayah Tamajenka, Sulawesi Tengah pelaku diperkirakan</p>

			<p>merupakan anak buah dari Santoso pimpinan kelompok Mujahidin Timur.</p> <p>Peledakan bom yang berhasil menewaskan seorang pelaku di instansi pemerintahan Poso pelaku diperkirakan merupakan anak buah dari Santoso pimpinan kelompok Mujahidin Timur.</p> <p>Peledakan bom dan penembakan bom di wilayah di Jakarta Pusat yang menewaskan 5 orang dan melukai 24 orang. Pelaku adalah kelompok Bahrun Naim yang merupakan simpatisan dari kelompok teroris</p>
--	--	--	--

			Islamic State of Iraq and Syria (ISIS).
--	--	--	---

Sumber: Diolah dari “Indonesian: The Last Six Major Terrorist Attack”, dalam <http://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/risiko/islam-radikal/item245?>, diakses pada tanggal 4 Maret 2017.

Melalui tabel di atas maka dapat difahami bahwa kondisi keamanan di Indonesia masih dihadapkan pada persoalan terorisme. Dari tahun 2008 hingga 2016 ternyata terorisme belum dapat ditangani secara mendasar, meskipun intensitas aksi, serangan dan ancaman sudah sangat jauh berkurang.

2. Keselamatan Penerbangan dan Pelayaran

Keselamatan Pelayaran Kapal secara teknis tidak dapat dipisahkan dari faktor keselamatan (*safety*) pada saat segala usaha yang dilakukan manusia tidak terbebaskan dari bahaya (*hazard*) yang menimbulkan faktor resiko (*risk*) yang dapat berakibat pada kerugian baik secara materiil maupun non materiil, Sehingga jelas diperlukan pengukuran tingkat keselamatan terhadap sumber bahaya dan resiko yang ditimbulkan. Demikian halnya dengan kapal ikan, penangkapan ikan merupakan salah satu pekerjaan yang memiliki tingkat resiko yang cukup tinggi karena lingkungan pekerjaan yang dihadapi cukup sulit.

Dewan Maritim Indonesia (DMI) memastikan 72% dari 1.551 kasus kecelakaan laut yang terjadi di Indonesia karena kesalahan manusia (*human error*) data ini diperoleh dari hasil penelitian independen *International Maritim Organization* (IMO) di Indonesia tahun 1990-2001. Adapun dari penelitian tersebut bahwa kecelakaan laut tersebut terdapat lima pihak yang memberi kontribusi terjadinya kecelakaan laut antara lain anak buah kapal (ABK) dan nahkoda 80,9%, pemilik kapal 8,7%, syahbandar 1,8%, biro klasifikasi 3,1%, dan pandu 5,5%.

Semester I/2005 kecelakaan kapal di Indonesia juga mengalami kenaikan yang cukup signifikan yaitu 26 kasus dan diyakini masih banyak lagi yang belum dilaporkan.⁸

Kejadian kapal tenggelam merupakan (40%) dari seluruh kecelakaan kapal, kebakaran kapal merupakan urutan berikut (14%), disusul dengan tabrakan kapal yang cukup sering terjadi (11%). Tabrakan kapal merupakan kejadian yang sangat serius dan menjadi peristiwa yang merenggut banyak jiwa dan harta benda. Penyebab terjadinya kecelakaan menurut JICA dapat diperinci oleh sebab-sebab kesalahan manusia (*human error*), akibat bencana alam (*force majeure*) dan akibat struktur kapal (*hull structure*). Dalam kurun 3 tahun terakhir tingkat kecelakaan dilihat dari penyebabnya menunjukkan dominasi kesalahan manusia sebagai penyebab terbesar.⁹

Beberapa kasus kecelakaan maritim di wilayah perairan Indonesia dan Australia, diantaranya:¹⁰

- a. Tenggelamnya KM Teratai Prima pada tanggal 11 Januari 2009 di sekitar perairan Majene Sulawesi Barat.
- b. Tenggelamnya KM Cahaya Mandiri utama pada tanggal 27 Juli 2009 di sekitar perairan Selat Mekasar.
- c. Tenggelamnya KM Sari Mulia utama pada tanggal 28 Agustus 2009 yang menewaskan 21 orang.

⁸ Adam Weintrit and Thomas Newment, 2012, *Marine Navigation of Safety Sea Transportation: Maritime Transport*, CRC Press and Publishing, Boca Raron, hal.31.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Data Kecelakaan Transportasi*, dalam <http://data.go.id/dataset/data-kecelakaan-transportasi-2/resource/1bed74a3-8bee-4576-b634-e8ad21efa6dc>, diakses pada tanggal 2 Januari 2017.

- d. Tenggelamnya KM Dumai Ekspres utama pada tanggal 22 November 2009 di sekitar perairan Kepulauan Riau yang menewaskan 28 orang.
- e. Tenggelamnya KM Ferry Belanak pada tanggal 31 Agustus 2008 di sekitar perairan Pulau Putri.
- f. Tenggelamnya KM Fery Dharma Roro III pada tanggal 28 Agustus 2008 di sekitar perairan pelabuhan Semayang.
- g. Tenggelamnya KM Wahai Star pada tanggal 11 Juli 2007 di sekitar perairan Pulau Buru Ambon.
- h. Tenggelamnya KM Asita III pada tanggal 18 Oktober 2007 di sekitar perairan Pulau Buton, Sulawesi Tenggara.
- i. Tenggelamnya KM Tri Star pada tanggal 28 Desember 2006 di sekitar perairan Selat Bangka.

Secara umum keselamatan merupakan kondisi dimana tidak terjadi kecelakaan atau tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan akan tetapi pada kenyataannya sangat bertolak belakang, dimana kecelakaan adalah suatu kemungkinan yang selalu ada. Pencegahan kecelakaan dapat dibagi dalam 3 tahap, yaitu Tahap Desain, Tahap Konstruksi dan Tahap Operasi.

Pada tahap desain sangat penting dilakukan pemeriksaan apakah peraturan keselamatan atau peraturan klasifikasi sudah diterapkan, demikian halnya dengan tersedianya desain sistem pencegahan dan penanganan kecelakaan, semua kemungkinan untuk mengurangi resiko atau bahaya harus dipertimbangkan dalam tahap ini. Pada tahap konstruksi diperlukan pengawasan untuk memeriksa apakah penerapan desain akan keselamatan dan pendukungnya telah dibuat sesuai dengan desain. Pada tahap operasi kualitas awak kapal dan perawatan/pemeliharaan kapal akan mempengaruhi keselamatan, terutama untuk menghindari bahaya sehingga tercapai keselamatan pelayaran kapal.

Kemudian terdapat juga kecelakaan udara yang banyak menimpa maskapai penerbangan di Indonesia yang dikhawatirkan akan terjadi juga pada maskapai Australia karena tidak dapat dipungkiri bahwa jalur penerbangan Australia ke Asia dan Eropa melewati wilayah Indonesia. Beberapa kecelakaan ini, diantaranya:¹¹

- a. Merpati Nusantara hilang pada Januari 1995. Kasus ini berawal dari pesawat tipe de Havilland Twin Otter 300 milik maskapai Merpati Nusantara menghilang di atas perairan terbuka. Pesawat yang mengangkut 14 orang penumpang ini sedang dalam perjalanan antar pulau di Indonesia. Hingga saat ini pesawat berserta 14 penumpang dan awak tidak pernah ditemukan.
- b. Kecelakaan pesawat Garuda Indonesia September 1997. Kasus ini menjadi Salah satu kecelakaan terburuk dalam dunia penerbangan Indonesia tercatat pada bulan September 1997. Sebuah Airbus A300 milik Garuda Indonesia jatuh di daerah pegunungan desa Buah Nabar, Kecamatan Sibolangit, Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara. Jarak pandang pesawat yang hendak mendarat di Bandara Polonia, Medan ini terbatas akibat asap tebal dari kebakaran hutan hingga akhirnya menabrak tebing gunung. Dalam tragedi ini menewaskan 234 orang yang berada di pesawat.
- c. Kecelakaan SilkAir pada Desember 1997. Kasus ini mengakibatkan 104 orang tewas dalam pesawat SilkAir yang jatuh di atas Sungai Musi, Sumatera Selatan. Maskapai yang berbasis di Singapura ini melakukan perjalanan dari Jakarta ke Singapura. Hingga saat ini penyebab jatuhnya pesawat belum pasti, namun tim penyelidik Amerika mengatakan pilot Tsu Way Ming

¹¹ *Recent Indonesian Plane Crash*, dalam http://www.airsafe.com/events/last_15.htm, diakses pada tanggal 2 Januari 2017.

dari Singapura sengaja menjatuhkan pesawat atau bunuh diri.

- d. Kecelakaan Mandala Airlines pada September 2005, Kasus ini berawal dari Pesawat Mandala Airlines rute Medan-Jakarta jatuh di kawasan Padang Bulang, Medan, Sumatera Utara pada Bulan September 2005. Pesawat lepas landas dalam posisi tidak sempurna di Bandara Polonia, akibatnya menabrak tiang listrik hingga terjatuh di pemukiman penduduk yang hanya berjarak 100meter dari bandara. Dalam kecelakaan ini menewaskan 100 orang di dalam Pesawat dan 49 orang penduduk setempat.
- e. Kecelakaan Adam Air pada Januari 2007, Kasus ini berawal dari kecelakaan pesawat Adam Air pada 1 Januari 2007 menjadi catatan buruk penerbangan Indonesia di awal tahun kala itu. Pesawat yang lepas landas pukul 12.55 WIB dari Bandara Juanda, Surabaya seharusnya tiba di Bandara Sam Ratulangi, Manado pukul 16.14 WITA. Namun, pesawat hilang kontak pada 14.53 WITA dan diperkirakan terjatuh di atas perairan Selat Makassar. 102 orang di dalam pesawat diperkirakan tewas dalam kecelakaan tragis ini.
- f. Kecelakaan Sukhoi Superjet-100 pada Mei 2012, Kasus ini berawal dari pesawat Sukhoi Superjet-100 yang lepas landas dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma, Jakarta pada 9 Mei 2012 menabrak tebing Gunung Salak, Jawa Barat. Puing-puing pesawat buatan Rusia ini baru ditemukan besok harinya di tebing Gunung Salak. Dalam kecelakaan ini semua orang di dalam pesawat yang berjumlah 45 orang dinyatakan tewas.
- g. Kecelakaan Lion Air pada April 2013, Kasus ini berawal dari Boeing 737-800 yang dioperasikan maskapai Lion Air Indonesia jatuh di lepas pantai Bali pada tanggal 13 April 2013. Kecelakaan pesawat yang lepas landas dari Bandara Husein Sastranegara

Bandung menuju Bandara Ngurah Rai Bali ini tidak menimbulkan korban jiwa. Namun, 45 orang penumpang mengalami luka-luka dan langsung dilarikan ke rumah sakit setempa.

Melalui uraian di atas maka dapat dipahami bahwa pariwisata Indonesia merupakan sektor yang sangat potensial dalam memberikan keuntungan pada perekonomian nasional, sektor swasta dan masyarakat secara luas. Meskipun demikian, pariwisata sangat rentan terhadap berbagai persoalan, diantaranya keamanan hingga keselamatan transportasi dan akomodasi. merebaknya berbagai permasalahan pariwisata, diantaranya persoalan keamanan berkaitan dengan terorisme yang seringkali menjadikan warga asing sebagai sasaran kemudian menyebabkan dampak serius bagi eksistensi pariwisata Indonesia. Hal ini diperparah dengan terjadinya beberapa kecelakaan pesawat dan kapal juga turut memperparah persoalan pariwisata Indonesia. Dalam rangka memulihkan berbagai persoalan ini kemudian pemerintah Indonesia melalui berbagai insitusi, diantaranya KBRI Indonesia di Bangkok-Thailand kemudian menjalankan berbagai upaya diantaranya menyelaraskan pariwisata Indonesia dengan pariwisata global hingga kerjasama dengan pihak swasta Thailand. Gambaran tentang hal ini akan diuraikan pada pembahasan bab selanjutnya (bab IV).

