

Efektivitas Pengelolaan Kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer Sebagai Destinasi Pariwisata Yang Berkelanjutan

Rickayatul Muslimah¹, R N Afsdy Saksono², Mala Sondang Silitonga³

Politeknik STIA LAN Jakarta^{1,2,3}

rickayatulm@gmail.com¹, sakusono@gmail.com², malasondang@stialan.ac.id³

Abstract

This research aims to explore the factors that cause the lack of management effectiveness of the Cikoneng Anyer Lighthouse tourism destination and to formulate strategies to improve the management as a sustainable tourism destination. The qualitative method used in this research is by using data collection techniques in the form of in-depth interviews with nine key informants, field observations and document review. The research results show several factors causing this lack of management effectiveness. First, the inadequate availability of tourism attractions, amenities and accessibility (3A). Second, there is no action plan document for managing tourism destinations. Third, community involvement and collaboration with stakeholders has not been optimal. Based on the conditions of these three factors, this occurs because in terms of management functions, such as at the organizing and directing stages, while the planning, coordination and control stages have been carried out even though they have not been carried out intensively by the stakeholders. The recommendations of this research are in the form of strategies, namely first, building adequate 3As to encourage and motivate people to visit the area to gain new experiences in the form of historical values and enjoy preserved cultural heritage objects. Second, prepare an action plan document for area management so that it produces short, medium and long-term programs that are right on target. Third, the strategy encourages community involvement and collaboration between stakeholders in order to provide clarity in regulations regarding rules such as levies or retributions which have been a problem in this area. Fourth, the strategy for optimizing management functions at the organizing and directing stage in a wider destination scope (the scope of the Anyer Tourism Area or Serang Regency) by forming destination governance or what is called a Destination Management Organization.

Keywords: *anyer, mercusuar, tourism destination*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menggali faktor – faktor yang menyebabkan efektivitas pengelolaan destinasi pariwisata Mercusuar Cikoneng Anyer masih rendah dan untuk merumuskan strategi untuk meningkatkan efektivitas pengelolaannya sebagai destinasi pariwisata yang berkelanjutan. Metode kualitatif digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan menggunakan teknik pengumpulan data berupa wawancara mendalam kepada sembilan orang informan kunci, observasi lapangan dan telaahan dokumen. Hasil penelitian menunjukkan beberapa faktor-faktor penyebab rendahnya efektivitas tersebut. Pertama, kurang memadainya ketersediaan Atraksi, Amenitas dan Aksesibilitas (3A) pariwisata. Kedua, belum tersedianya dokumen rencana aksi pengelolaan destinasi pariwisata. Ketiga, belum optimalnya pelibatan masyarakat dan kolaborasi dengan pemangku kepentingan. Berdasarkan kondisi dari ketiga faktor tersebut terjadi karena dari sisi fungsi pengelolaan seperti pada tahap pengorganisasian dan pengarahan, sedangkan untuk tahap perencanaan, koordinasi dan pengendalian sudah dilakukan meskipun belum secara intensif dilakukan oleh para pemangku kepentingan. Rekomendasi penelitian ini dalam bentuk strategi yaitu pertama, membangun 3A yang memadai agar dapat mendorong dan memotivasi orang agar mengunjungi kawasan untuk mendapatkan pengalaman baru berupa nilai histori sejarah dan menikmati benda cagar budaya yang dilestarikan. Kedua, menyusun dokumen rencana aksi pengelolaan kawasan sehingga menghasilkan program jangka pendek, menengah dan panjang yang tepat sasaran sehingga terjamin keberlanjutan pengelolaan jangka panjang. Ketiga, strategi mendorong pelibatan masyarakat dan kolaborasi antar pemangku kepentingan agar dapat menjawab kejelasan regulasi tentang aturan-aturan seperti pungutan atau retribusi yang selama ini menjadi permasalahan di kawasan ini. Keempat, strategi mengoptimalkan fungsi pengelolaan pada tahap pengorganisasian dan pengarahan pada lingkup destinasi yang lebih luas (lingkup Kawasan Wisata Anyer atau Kabupaten Serang) dengan membentuk tata kelola destinasi atau disebut *Destination Management Organization*.

Kata Kunci: *Anyer, Mercusuar, Destinasi Pariwisata*

PENDAHULUAN

Pariwisata menjadi sektor unggulan yang mampu menyumbangkan devisa terbesar bagi negara. Sebagai penggerak ekonomi, peran pemerintah baik tingkat pusat dan daerah untuk sektor pariwisata sangatlah penting. “Pemerintah bertanggung jawab atas empat hal utama yaitu; perencanaan (*planning*) daerah atau kawasan pariwisata, pembangunan (*development*) fasilitas utama dan pendukung pariwisata, pengeluaran kebijakan (*policy*) pariwisata, dan pembuatan dan penegakan peraturan (*regulation*)” (Sasongko, 2014). Sebagai pembuat kebijakan, pemerintah harus dapat menentukan arah dan tujuan pembangunan pariwisata sesuai dengan kewenangannya. Demikian halnya dengan penetapan destinasi pariwisata prioritas/unggulan, sesuai kewenangannya Pemerintah harus menetapkan kebijakan untuk Kawasan Strategis Pariwisata Nasional, Kawasan Strategis Pariwisata Provinsi, dan Kawasan Strategis Pariwisata Kabupaten/Kota. Penetapan kawasan ini dimaksudkan agar potensi pariwisata unggulan dapat tergarap dengan optimal serta dapat fokus dalam pengembangan infrastruktur dan sarana pendukung pariwisata lainnya.

Potensi kekayaan alam dan budaya Indonesia merupakan daya tarik wisata yang memiliki nilai daya saing yang tinggi di tingkat global karena keunikan dan keindahannya. Namun terdapat tantangan dan ancaman bagi pengembangan pariwisata Indonesia yaitu kondisi geografis Indonesia yang berada pada cincin api dan adanya dampak perubahan iklim global yang dapat menimbulkan bencana alam seperti gempa bumi, erupsi gunungapi, tsunami, banjir dan lain sebagainya. Selain itu bencana nonalam seperti kecelakaan transportasi, banjir dan wabah penyakit seperti pandemi Covid – 19 juga dapat menjadi bencana nasional yang sangat berdampak bagi sektor pariwisata. Bagi wisatawan *image* destinasi pariwisata yang berada di daerah rawan bencana merupakan ancaman bagi keamanan dan keselamatan sehingga menjadi faktor pertimbangan utama terhadap keputusan untuk berwisata ke daerah tersebut. Tantangan kedepan adalah bagaimana mengembangkan destinasi yang mampu menerapkan prinsip-prinsip pariwisata berkelanjutan dalam pengelolaannya secara efektif sehingga pemulihan destinasi wisata pasca terjadinya bencana dapat segera terjadi yang ditandai dengan kembali normalnya jumlah kunjungan seperti sebelum bencana terjadi.

Destinasi pariwisata di Indonesia banyak yang telah mengalami bencana alam dan nonalam secara silih berganti. Salah satunya dialami oleh destinasi pariwisata di Kawasan Anyer yang berlokasi di Kabupaten Serang, Provinsi Banten yang selama ini terkenal karena daya tarik wisata pantainya yang sangat indah. Tsunami Selat Sunda yang terjadi pada tahun 2018 telah menerjang seluruh kawasan pariwisata yang berada di sepanjang pantai barat mulai dari Kabupaten Serang hingga ke Kabupaten Pandeglang. “Setahun pasca tsunami, Pemerintah bersama para pemangku kepentingan berupaya melakukan pemulihan agar wisata di daerah tersebut kembali bergeliat” (Laraspati, 2019). “Dalam kondisi pariwisata yang belum kembali normal, telah terjadi pandemi Covid-19 tepatnya pada bulan Maret 2020” (Kemkes, 2021). Kondisi tersebut memperpanjang keterpurukan pariwisata di Banten dimana hampir sebagian besar masyarakat di sepanjang pantai barat tersebut menggantungkan perekonomiannya dari sektor pariwisata. Baru kemudian pada tahun 2023, pandemi Covid – 19 di Indonesia berakhir sesuai dengan keputusan pemerintah tentang “Penetapan Berakhirnya Status Pandemi Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) di Indonesia”. Upaya percepatan pemulihan sektor pariwisata telah dilakukan sebagaimana yang dilakukan pada Kawasan Anyer, Kabupaten Serang yaitu dengan mendorong kembali pengembangan wisata pantai yang menjadi sektor unggulannya. Namun di sisi lain perlu kiranya untuk mendorong potensi wisata lainnya yang terdapat di sekitar kawasan ini seperti wisata sejarah (*heritage*). Sebelum meletusnya Gunung

Krakatau pada tahun 1883, Kawasan Anyer merupakan pelabuhan besar yang dikuasai Belanda. Namun setelah meletusnya Gunung Krakatau, pusat perdagangan pindah ke Anyer Lor (Utara) yang bertempat di Merak saat ini, sedangkan situs yang lama dinamakan Anyer Kidul (Selatan). Lokasi sejarah yang hingga saat ini masih dapat ditemui di kawasan Anyer antara lain Mercusuar Cikoneng Anyer dan Mesjid Kuno Darul Falah yang dibangun di sekitar abad ke-16 oleh masyarakat Lampung yang bermukim di Anyer. Tidak jauh dari kawasan tersebut, terdapat pula Stasiun Kereta Api Anyer Lor dan Anyer Kidul yang sudah tidak berfungsi namun memiliki nilai historis juga.

Mercusuar Cikoneng Anyer memiliki nilai historis yang tinggi karena sebagai saksi dan bukti sejarah panjang bangsa Indonesia sebelum masa kemerdekaan. Mercusuar ini merupakan Titik Nol Kilometer dari Jalan Daendels. Jalan Daendels adalah jalan raya sepanjang 1.100 km yang terbentang dari Anyer (Banten) hingga Panarukan (Jawa Timur) yang dibangun pada tahun 1808 – 1825 atas perintah Gubernur Jenderal Hindia Belanda yang ke-36, Herman Willem Daendels. “Bangunan mercusuar ini dijadikan titik lalu lintas pelabuhan Banten dan berfungsi sebagai pemandu arah kapal” (Solihah Jumardi, 2021). Bangunan mercusuar yang ikonik hingga saat ini masih berdiri kokoh, serta telah menjadi destinasi wisata yang dikunjungi wisatawan baik nusantara maupun mancanegara yang umumnya didominasi oleh kebangsaan Belanda. Selain untuk mempelajari sejarah melalui beberapa struktur bangunan cagar budaya yang masih dapat dijumpai di dalam kawasan, kawasan ini menjadi tempat/*spot* foto terbaik di Kabupaten Serang.

Beberapa destinasi wisata di Indonesia memiliki daya tarik wisata yang sama berupa mercusuar antara lain adalah Mercusuar Pulau Lengkuas (1882) di Bangka Belitung, Mercusuar Willem Toren III (1875) di Aceh, Mercusuar Pulau Biawak (1872) di Indramayu, dan Mercusuar Pulau Sebira (1869) di Kepulauan Seribu. Mercusuar telah menjadi magnet bagi masyarakat untuk mengetahui sejarah dan keindahan alam di sekitarnya. Melihat potensi wisata tersebut, pemerintah daerah, masyarakat dan para pemangku kepentingan berupaya untuk mengelola kawasan mercusuar yang dimilikinya sehingga mampu mendatangkan wisatawan.

Berbeda kondisi aksesibilitasnya di daerah lain yang cenderung susah di jangkau karena jauh dari pusat kota, keunggulan Mercusuar Cikoneng Anyer ini adalah pada letaknya yang sangat strategis dekat dengan Bandar Udara Internasional Soekarno–Hatta dan Pelabuhan Merak. Keunggulan ini yang menjadikan Mercusuar Cikoneng Anyer tepat kiranya menjadi daya tarik wisata unggulan di Kabupaten Serang. Jumlah kunjungan wisatawan di kawasan ini pasca bencana tsunami Selat Sunda tahun 2018 dan pandemi Covid-19 untuk mengalami penurunan sebagaimana pada Tabel 1.1 berikut:

Tabel 1.1 Jumlah Kunjungan Wisatawan Destinasi Mercusuar Anyer Cikoneng Tahun 2021-2022

Destinasi	Tahun	Jumlah Wisatawan (orang)
Mercusuar Cikoneng Anyer	2021	3.650
	2022	2.230

Sumber: Disporapar Kabupaten Serang, 2023

Selain menurunnya jumlah kunjungan wisatawan, tingkat kepuasan wisatawan yang datang ke kawasan ini juga masih rendah. Sebanyak 2.902 pengunjung memberikan ulasannya tentang pengalaman mereka berkunjung ke kawasan ini seperti yang terlihat pada Google Maps (2024). Untuk memudahkan mengetahui ulasan yang banyak

disampaikan wisatawan tersebut, dengan menggunakan bantuan *website WordClouds.com*, sebagai suatu aplikasi yang dapat digunakan untuk representasi visual dari kumpulan kata-kata di mana kata-kata yang paling sering muncul akan ditampilkan lebih besar dan mencolok, maka dapat terlihat sebagaimana Gambar 1.2 tentang Ulasan Pengunjung ke Mercusuar Anyer berikut.



Gambar 1.2 Ulasan Pengunjung ke Mercusuar Anyer

Sumber: Diolah peneliti, 2024

Pengunjung menyampaikan sentimen positifnya tentang peninggalan sejarah bangunan mercusuar dan monumen bola dunia Titik Nol Km yang secara fisik bangunan masih terjaga dengan baik. Terkait sentimen negatif, sebagian besar pengunjung mengeluhkan seperti akses untuk mencapai kawasan ini masih kurang jelas pada penunjuk arah, biaya parkir yang mahal, pungli untuk tiket masuk serta terbatasnya aktivitas yang bisa dilakukan di dalam kawasan ini. Ketidakjelasan informasi tentang boleh atau tidaknya pengunjung untuk masuk dan naik ke lantai atas mercusuar juga membuat sebagian besar pengunjung merasa kecewa. Kekecewaan pengunjung lainnya adalah ketika mengetahui bahwa kawasan ini merupakan milik pemerintah yang seharusnya dapat dikelola dengan baik.

Permasalahan dalam pengelolaan destinasi sangat mempengaruhi performansi pariwisata. Pariwisata masih merupakan sektor yang relatif terfragmentasi, dalam pengelolaan pariwisata memerlukan koordinasi antar pemangku kepentingan seperti pemerintah di berbagai tingkat, sektor swasta dan komunitas (Widaningrum & Damanik, 2018). Dengan berbagai permasalahan yang terjadi di kawasan ini maka dapat diketahui bahwa pengelolaan di kawasan ini belum berjalan dengan baik. Secara operasional, kawasan mercusuar ini dimiliki dan dikelola oleh Distrik Navigasi Tipe B Tanjung Priok, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan. Mercusuar ini masih digunakan untuk aktivitas kenavigasian dan pengawasan pelayaran laut. Meskipun masih beroperasi sesuai dengan fungsinya, keberadaan mercusuar ini telah mampu menarik masyarakat untuk mengunjunginya. Dilihat dari nilai sejarahnya, Mercusuar Cikoneng Anyer termasuk kedalam Benda Cagar Budaya (BCB). Dalam Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, disebutkan bahwa “BCB dapat dimanfaatkan untuk kepentingan agama, sosial, pendidikan, ilmu pengetahuan, teknologi, kebudayaan, dan pariwisata”. Untuk itu maka potensi pariwisata Mercusuar Cikoneng Anyer sangat besar untuk dikembangkan agar dapat mampu meningkatkan tingkat perekonomian masyarakat yang lebih baik.

Keterlibatan masyarakat sebagai pelaku pariwisata dalam pengelolaan kawasan ini memegang peranan yang penting. Penetapan harga tiket masuk kawasan yang termasuk didalamnya komponen parkir serta pengembangan usaha kuliner yang terdapat di kawasan ini telah dilakukan secara swadaya oleh masyarakat sekitar. Tiket masuk kawasan yang seharusnya dapat menjadi bagian dari retribusi untuk pemasukan pemerintah (pusat dan daerah), namun hanya dikuasai oleh masyarakat yang mengatasnamakan dirinya sebagai Karang Taruna.

Pemerintah Provinsi Banten dan Kabupaten Serang selaku pembuat kebijakan untuk mengelola pariwisata di kawasan ini memiliki kewenangan untuk menetapkan destinasi unggulan tersebut. Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Banten No. 6 Tahun 2019 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan (RIPPARDA) Provinsi Banten Tahun 2018-2025 dalam bagian penjelasan disebutkan, kawasan ini termasuk dalam Kawasan Strategis Pariwisata Provinsi (KSPP) Anyer – Cinangka dan sekitarnya. KSPP ini sesuai dengan visi pembangunan kepariwisataannya adalah agar menjadi destinasi pariwisata yang berkelas dunia, berdaya saing dan berkelanjutan. Untuk mencapai tujuan dari RIPPARDA tersebut, seharusnya Pemerintah Provinsi dan Kabupaten dengan segala keterbatasan sumber daya yang dimilikinya tetap harus dapat mendukung pengelolaan kawasan ini dalam bentuk dukungan kebijakan. Namun nyatanya hingga saat ini pemerintah daerah belum memiliki kebijakan dalam bentuk program dan kegiatan yang menyorot kepada peningkatan pengelolaan destinasi pariwisata di kawasan ini.

Setahun menjelang masa berakhirnya dokumen RIPPARDA Provinsi Banten pada tahun 2025 belum juga terdapat dokumen turunan dari PERDA RIPPARDA tersebut baik itu dalam bentuk masterplan atau rencana aksi pengembangan destinasi yang terkait dengan rencana pengembangan kawasan yang memuat tentang indikasi program tentang siapa berbuat apa sesuai dengan kewenangannya masing-masing. Pemerintah daerah sebagai bagian dari pengelola kawasan bersama para pemangku kepentingan seharusnya juga memiliki standar dan pedoman pemanfaatan bangunan cagar budaya untuk mengatur tentang tata cara berkegiatan pariwisata didalamnya.

Permasalahan kewenangan secara kelembagaan dalam pengelolaan destinasi pariwisata berpotensi terjadinya konflik kewenangan yang berdampak terhadap keberlanjutan pengelolaan (Sambali et al., 2014). Dalam konteks pengelolaan destinasi berkelanjutan di Kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer, kelembagaan yang terdiri dari berbagai pemangku kepentingan sangat dibutuhkan untuk memastikan pemulihan dan pengembangan pariwisata di kawasan ini dapat berjalan dengan efektif sesuai dengan prinsip destinasi pariwisata berkelanjutan. Perlu dipastikan bahwa kawasan ini memiliki kelembagaan yang terdiri dari berbagai pemangku kepentingan untuk secara bersama mengelola kawasan ini dalam bentuk misalnya seperti organisasi manajemen pariwisata (*destination management organization*), forum komunikasi pariwisata, Kelompok Sadar Wisata (Pokdarwis) atau Badan Usaha Milik Desa (Bumdes).

Dalam RIPPARDA Provinsi Banten Tahun 2018 – 2025, telah disebutkan arah pembangunan kepariwisataan Provinsi Banten sejalan dengan tujuan pembangunan kepariwisataan nasional yaitu untuk mengatasi berbagai tantangan global melalui *Sustainable Development Goals* (SDG). Hal tersebut juga sejalan dengan kebijakan Kementerian Pariwisata dan Ekonomi yang turut mendukung penerapan prinsip-prinsip pariwisata berkelanjutan melalui adopsi standarisasi global yang ditandai dengan diterbitkannya Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan. Dalam pedoman tersebut terdapat 4 kategori, 10 sub-bagian, 38 kriteria, dan 174 indikator yang dapat digunakan

sebagai pedoman dan penilaian bagi destinasi pariwisata yang telah menerapkan prinsip berkelanjutan. Seperti terlihat pada Gambar 1.3 tentang Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan, terdapat 4 (empat) kategori Destinasi Pariwisata Berkelanjutan yaitu Pengelolaan Berkelanjutan, Keberlanjutan Sosial-Ekonomi, Keberlanjutan Budaya, dan Keberlanjutan Lingkungan. Dalam ruang lingkup penelitian ini hanya akan menggunakan 2 (dua) kategori yaitu Pengelolaan Berkelanjutan dan Keberlanjutan Budaya. Kedua kategori ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana kawasan ini telah menerapkan prinsip berkelanjutan dari sisi pengelolaan dan sisi budaya dimana didalam kawasan terdapat daya tarik wisata berupa Benda Cagar Budaya yang membutuhkan pengelolaan dan pemeliharaan yang lebih spesifik.



Gambar 1.3 Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan
Sumber: Kemenparekraf, 2021

Berdasarkan 11 kriteria/indikator yang terdapat dalam 2 (dua) kategori tersebut, baru 1 (satu) kriteria yang dapat ditemukenali permasalahan pengelolaan berkelanjutan di kawasan yaitu pelibatan masyarakat sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya. Terjadi hubungan yang kurang baik dalam pengelolaan kawasan antara masyarakat dengan pemilik aset kawasan yaitu Dinas Navigasi Tipe B Tanjung Priok, sehingga dalam hal ini tidak ada umpan balik dari masyarakat setempat untuk secara bersama mencari solusi atas permasalahan pariwisata di kawasan ini. Mengingat mercusuar ini sebagai aset benda cagar budaya yang harus dilindungi dan dapat dimanfaatkan untuk kegiatan berwisata, maka perlu menilai kawasan ini dengan menggunakan Kategori Keberlanjutan Budaya. Hal yang perlu diperhatikan terkait perlindungan warisan aset budaya yaitu kebijakan dan sistem yang akan digunakan untuk mengevaluasi, merehabilitasi dan mengkonservasi terhadap aset-aset budaya tersebut. Pengaturan tentang panduan dalam mengunjungi situs budaya yang juga perlu diperhatikan yaitu kriteria pengelolaan pengunjung pada situs budaya dan interpretasi situs.

Kebijakan pemerintah daerah didalam penetapan kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer sebagai daya tarik wisata unggulan di destinasi tersebut belum mampu diimplementasikan dengan baik. Berdasarkan kondisi tersebut, peneliti bermaksud untuk mengambil judul tesis ‘Efektivitas Pengelolaan Kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer sebagai Destinasi Pariwisata yang Berkelanjutan’ dengan maksud untuk mengetahui faktor – faktor apa sajakah yang dapat menyebabkan pengelolaan kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer sebagai destinasi pariwisata yang berkelanjutan di Provinsi Banten masih rendah. Setelah mengetahui faktor-faktor tersebut maka akan disusun strategi untuk

meningkatkan efektivitas pengelolaan pariwisata di Kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer. Dalam strategi tersebut akan diketahui dukungan kebijakan dari para pemangku kepentingan sesuai dengan kewenangannya masing-masing.

KAJIAN LITERATUR

Pertama dalam jurnal Azhari et al., (2021) membahas terkait pembelajaran dari pemulihan sektor pariwisata untuk mewujudkan pariwisata berkelanjutan dan berketahanan di Pandeglang pasca tsunami Selat Sunda tahun 2018 dimana industri perhotelan dan pariwisata terkena dampak cukup parah. Hal tersebut sebagaimana visi didalam Rencana Induk Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025 yaitu menciptakan pariwisata berkelanjutan yang diharapkan dapat mempercepat pemulihan dampak tsunami terhadap industri perhotelan, memperbaiki pendekatan pengembangan destinasi yang ada saat ini dan meningkatkan ketahanan kawasan pariwisata. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk menggambarkan strategi utama pariwisata berkelanjutan secara mendalam wawancara dan data sekunder. Diperlukan optimalisasi hubungan antar komponen utama pariwisata berkelanjutan (ekologi, sosial ekonomi, dan sosial budaya) serta dibutuhkan strategi pariwisata berkelanjutan untuk mengisi kesenjangan dalam pemulihan tsunami tahun 2018 dan COVID-19 pandemi pada sektor pariwisata dan kebijakan industri perhotelan di Pandeglang.

Kedua, pelibatan berbagai stakeholder didalam pengelolaan destinasi pariwisata dapat dipastikan membawa kepentingannya masing – masing. Temuan tersebut disampaikan Patadjenu et al., (2023) dalam penelitiannya yang menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode *case study*, yang mengambil lokus di Likupang, Kabupaten Minahasa, Provinsi Sulawesi Utara. Disampaikan bahwa kondusivitas lingkungan untuk menerapkan berbagai kebijakan dalam pengelolaan destinasi pariwisata dan faktor kepemimpinan yang fasilitatif dapat menjadi faktor pendukung keberhasilan. Legalitas kelembagaan untuk mengelola destinasi pariwisata diperlukan untuk memperjelas pembagian tugas stakeholder serta kontribusinya atas pencapaian target bersama. Strategi pengelolaan destinasi yang disampaikan dalam penelitian ini dalam pengelolaan destinasi pariwisata adalah diperlukannya kelompok kerja yang diinisiasi oleh kepala daerah agar dapat menjadi forum kolaboratif untuk menyelesaikan berbagai isu terkait pengelolaan kepariwisataan.

Ketiga penelitian Fifiyanti & Muhammad Luqman Taufiq (2022) dalam penelitian kualitatifnya menyebutkan bahwa dengan adanya potensi pariwisata maka diperlukan pengelolaan yang baik agar komponen daya tarik wisata yang ada dapat dimanfaatkan sebagai penunjang pariwisata. Komponen daya tarik wisata dan pengelolaan daya tarik wisata dengan menggunakan konsep komponen destinasi (4A) yang meliputi *attraction* (atraksi wisata), *accessibilities* (akses), *aminities* (fasilitas), dan *ancillary service* (kelembagaan).

Berdasarkan beberapa penelitian tersebut yang terkait dengan pengelolaan pariwisata berkelanjutan menekankan pentingnya orkestrasi terhadap peran dan kewenangan pemangku kepentingan serta bentuk kelembagaannya. Perhatian ditujukan juga pada pengelolaan komponen destinasi dan pentahapan pengelolaan pariwisata berkelanjutan seperti pariwisata yang responsif dari sisi pengelola maupun wisatawan. Hubungan antara komponen pariwisata berkelanjutan yaitu ekologi, sosial ekonomi, dan sosial budaya pada penerapannya belum terintegrasi secara optimal merupakan gambaran bagi sebagian

besar pengelolaan destinasi pariwisata di Indonesia. Kontribusi dan peran masyarakat dalam bentuk partisipasi dan kolaborasi dalam pengelolaan berkelanjutan menjadi hal yang penting karena pada akhirnya masyarakatlah yang menerima kebermanfaatan dari penyelenggaraan pariwisata ini. Dalam penelitian ini akan menggunakan variabel pengelolaan kriteria dan indikator yang terdapat dalam Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan yang dikeluarkan oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif RI untuk menggali permasalahan, menganalisa dan menentukan strateginya. Hal inilah yang belum ditemui pada penelitian-penelitian sebelumnya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metodenya berupa Studi Kasus (*Case Study*) dengan tujuan untuk mengeksplorasi secara mendalam tentang Efektivitas Pengelolaan Kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer sebagai destinasi pariwisata yang berkelanjutan. Efektivitas ini dilakukan dengan menggunakan data dan informasi yang terjadi sesuai dengan kondisi eksisting dan dengan melakukan observasi langsung ke lokasi penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor Ketersediaan 3A (Atraksi, Amenitas dan Aksesibilitas) Yang Memadai Atraksi Wisata

Secara umum kondisi pariwisata kawasan Anyer yang terkenal dengan wisata pantainya seperti berenang di laut, bermain di pantai, menikmati pemandangan, naik *speedboat* atau perahu tradisional sangat diminati oleh wisatawan terutama yang berasal dari wilayah Jabodetabek. Namun jika dibandingkan dengan destinasi wisata pantai lainnya di Anyer, kawasan mercusuar ini sepi kunjungan. Hal tersebut karena sebagaimana disampaikan pada penjelasan di latar belakang penelitian ini yaitu terdapat beberapa masalah yang berdampak pada citra kawasan yang kurang baik, selain itu terbatasnya aktivitas wisatawan selama berada di kawasan dikarenakan atraksi wisata utama yang ada hanya untuk menikmati bangunan mercusuar dan pemandangan laut saja.

Kawasan ini dibuka setiap hari untuk umum dari pagi hingga malam hari. Sebagian besar aktivitas berwisata yang dilakukan pengunjung adalah menikmati wisata sejarah dan bahari. Berikut aktivitas berwisata yang wisatawan dapat dilakukan di kawasan ini:

- a) Menaiki puncak mercusuar;
- b) *Sightseeing*;
- c) Menikmati sunset;
- d) Mempelajari tentang sejarah kawasan (edukasi);
- e) Fotografi;
- f) Membeli makan dan minum;
- g) Menginap di wisma pada area Mercusuar Cikoneng;
- h) Menjadi tempat membuat konten bagi *digital creators*.

Potensi dan peluang untuk diversifikasi atraksi dan produk wisata masih terbuka lebar untuk pengemasan, promosi dan kerjasama dengan pelaku wisata lain. Hal tersebut sebagaimana disampaikan oleh para *Key Informant* (KI). Pada kesempatan wawancara dengan KI 6 disampaikan terkait *positioning* Kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer sebagai destinasi wisata unggulan sebagai berikut:

“Secara letak geografis sudah sangat bagus, yang kedua psikografis tidak melihat jarak tempuh tapi orang bule itu sampaikan ini buatan buyut kami, karena keingintahuan bekas peninggalan nenek moyangnya. Lalu cerita letusan Krakatau itu

menarik karena sebagian masih ada sisa-sisa menara yang sudah hancur, tinggal ditingkatkan pada sisi secara potensi atraksi sudah oke. Aksesibilitas sudah oke. Namun pada sisi amenities dan promosi belum. Amenitas perbaikan sesuai standar dan secara promosi teman – teman GENPI sudah. Tinggal di garap ini masuk ke wisata edukasi atau apa. Cuma harus ada pengemasannya secara menarik di dalamnya, kan ada pemandu ditunjang amenities yang baik sama daya dukung masyarakatnya yang paling penting karena masyarakat harus dapat impact dari kegiatan pariwisata, nah itu yang belum. Bahwa cagar budaya bisa di kembangkan nah itu yang belum dimanfaatkan secara total, dimana pengunjung saat ini hanya melihat pantai saja”.

KI 5 dalam wawancara terkait posisi kawasan sudah menjadi bagian dari travel pattern wisata di Banten yang selama ini laku dijual:

“Mercusuar ini selalu kalau kita bawa tamu yang reservasi Tour Krakatau dijadikan sebagai destinasi yang untuk rest area-nya. Ketika bawa wisatawan dari Jakarta langsung mau kesini, dari Tangerang bandara kesini rest area disitu. Biasanya lanjut ke Aston Anyer untuk nginepnya. Baru stayover lagi kesitu di hotelnya tapi tidak di destinasi, rileks-rileks di mobil gitu lihat pantai. Coba kalau dikelola lagi dari Hotel Mambruk dan Hubla, sebetulnya join aja dia”.

Terkait aktivitas wisata menaiki puncak mercusuar dari hasil wawancara dengan KI 8 sebagai berikut:

“Karena yang jadi ikon mercusuar ini, tadi ada bule minta naik keatas cuma mohon maaf untuk sekarang belum bisa untuk orang luar naik ke atas mercusuar. Kami belum ada arahan pusat untuk terbuka untuk umum. Dulu sebelum Tsunami sih bisa. Sekarang aturan baru ya. Mungkin nanti kedepannya ya dibuka lagi tapi dengan pengawasan ekstra gitu ya. Terkait ijin naik ke mercusuar, kalau ibu sudah ada tembusan kesana (kantor pusat Disnav Tipe B Tanjung Priok) ya bisa aja kita dampingi begitu. Kemarin aja gak sinkron juga sama tukang parkir, pengunjung boleh naik katanya. Saya bilang kata siapa boleh naik, kata tukang parkir, pengunjung yang infoin ke saya. Jadinya kan kecewa mereka”.

KI 5 juga dalam wawancara terkait ketentuan untuk dapat naik ke mercusuar serta ketersediaan pemandu wisata yang bertugas didalam kawasan sebagai berikut:

“Mau naik tuh di dampingi dulu sama Hubla yang punya kewenangan, terus baru guide naik sampai atas gak masalah tapi ketika di area museum itu harus ada, sebetulnya udah standar pariwisata. Beberapa kali wisatawan mau naik, kata penjaganya kalau ada suratnya surat izin dari pusat di tanjung priok boleh naik, mungkin dibatasi untuk menjaga ini sebagai sesuatu yang sudah ringkih, tapi secara fisik bangunan belum keliatan korosif sama sekali. Bangunan sangat terpelihara karena kaitannya dengan fungsi saat ini sebagai penerangan (navigasi)”.

Melihat kondisi didalam dan disekitar kawasan melalui observasi, serta berdasarkan hasil wawancara dengan KI, ada beberapa aktivitas yang potensial untuk dikembangkan menjadi produk wisata yaitu:

- a) Wisata sejarah Masjid Kuno Al Falah & Stasiun Anyar Kidul;
- b) Wisata sejarah Jalan Daendels Anyer-Panarukan (seperti wisata Jalur Rempah);
- c) Foto Prewedding;
- d) Produk kuliner dan UMKM khas Kabupaten Serang;
- e) Penampilan tradisi budaya khas Kabupaten Serang seperti Tarian Lampung dan Pencak Silat Merah Putih;

- f) Festival (musik, budaya, produk UMKM);
- g) Watersport kerjasama dengan pelaku wisata lainnya.

Berdasarkan hasil wawancara, observasi lapangan dan telaahan dokumen tentang kondisi atraksi wisata didalam dan disekitar kawasan maka dapat ditemukenali permasalahan ketersediaan atraksi wisata adalah kurangnya ketersediaan atraksi wisata yang beragam, kurangnya koordinasi dan sinergi antar pemangku kepentingan serta kurangnya inovasi dan kreatifitas. Untuk itu maka dapat diketahui bahwa rendahnya efektivitas pengelolaan destinasi pariwisata Mercusuar Cikoneng Anyer dipengaruhi oleh ketersediaan atraksi wisata yang kurang memadai.

Amenitas Pariwisata

Secara umum kondisi amenities pariwisata didalam kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer sudah cukup secara jenis dan jumlahnya jika dilihat dengan aktivitas pengunjung didalam kawasan yang kurang beragam. Amenitas pariwisata berupa sarana dan prasarana yang telah ada di kawasan adalah Wisma Koperasi Primkokamar - Ditjen Hubla; Landmark Titik 0 Km; Mercusuar Cikoneng (Willem III); Dermaga Kapal; Monumen MenSu Cikoneng (titik awal Mensu Pasca Tsunami Krakatau); Kompleks Bangunan Penunjang Mercusuar & *Guest House*; Gedung Serbaguna yang bernama Graha Kala Jivam Asti; Toilet dan Musholla; Area Terbuka (*Open Space*); Bangunan Semi-permanen Pondok Kuliner; dan Tempat Parkir. Terdapat akomodasi yang disewakan kepada pengunjung berupa Wisma Koperasi Primkokamar, Ditjen Hubla. Pada sesi wawancara dengan KI 8 menyampaikan:

“Untuk wisma ini kan yang punya koperasi pusat, tapi untuk kedepannya bakal diambil juga sama Kemenhub”.

KI 2 menjelaskan kembali terkait keberadaan wisma dan aset lainnya didalam kawasan sebagai berikut:

“Sewa dirumah panggung, itu juga menjadi permasalahan. Karena berada di wilayah distrik navigasi tapi tidak ada kerjasamanya dengan kita sampai saat ini. Harus di stop PPK karena tidak setor, hanya setor laporan saja, jadi masalah. Kemarin mau ada serah terima, ternyata di koperasi yang urus koperasi maritim, kepalanya sudah pensiun dan tidak pakai Rapat Anggota Tahunan (RAT), dan saat ini sudah ada kepala yang baru. Barang panas karena tidak terdaftar di aset negara, sama yang conblok dan pagar masih aset tak bertuan”.

Terlihat beberapa warung-warung semi permanen yang berjajar di sepanjang pantai. Pengunjung dapat menikmati makan dan minum sambil menikmati suasana. Namun makanan dan minuman yang diujakan disini belum menampilkan kuliner lokal khas dari Kabupaten Serang. Hasil wawancara dengan KI 2 terkait keberadaan warung – warung tersebut sebagai berikut: *“Warung-warung belum kita kelola dan sudah jadi temuan dari BPK juga kemarin”.* Pada sesi wawancara yang berbeda, KI 9 menyampaikan sebagai berikut:

“Ini mah punya per orang bu, yang jualan itu masing – masing. Mereka nggak ada yang bayar ke Disnav. Dari Disnav bilang masyarakat disini itu silahkan dikelola orang sini, tempat selagi masih kosong tapi kalau tempatnya dibutuhkan mau di bangun kita gak boleh nuntut apapun”.

Perihal pemahaman masyarakat yang boleh berjualan di kawasan tersebut diatas lahan milik Disnav, sepertinya dari Disnav telah melakukan pendekatan ke masyarakat untuk membolehkan lahan yang ada digunakan namun jika di kemudian hari akan dibangun oleh Disnav maka masyarakat tidak dapat menuntut apapun. Terkait pengamanan

Kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer ini telah dibatasi pagar keliling. Mengenai hal ini hasil wawancara dengan KI 9 sebagai berikut:

“Untuk pagar keliling kawasan bukan dibangun Kemenhub. Pemda juga awalnya, tiap ngebangun itu setahun sekali. Tiap bulan puasa ngebangun jadi empat kali ngebangun. Dulunya mah alami bu, pantainya indah, ya berhubung itu lah gatau orang dalamnya”.

Amenitas pariwisata yang tidak kalah penting harus tersedia adalah papan informasi atau papan interpretasi. Berdasarkan hasil observasi lapangan, beberapa papan informasi yang dapat ditemui berisi larangan seperti “Dilarang Untuk Berenang Di Area Pantai”. Larangan ini terkait faktor keamanan pengunjung dimana kondisi kawasan tidak terdapat pantai berpasir yang landai namun sudah tertutup bebatuan yang disusun untuk mengurangi abrasi atau mengurangi dampak tsunami pada saat terjadi gempa di laut. Papan informasi yang terkait sejarah Mercusuar Cikoneng sudah tersedia pada beberapa spot. Namun persebarannya masih terbatas, seperti di tempat parkir atau di area yang dikelola oleh masyarakat masih belum ditemui papan informasi mengenai apapun. Beberapa papan informasi yang terkait larangan tersebut. Pada sesi wawancara dengan KI 6 menyampaikan berikut:

“Amenitas dalam kawasan masih belum lengkap. Saya pernah nanya, saya kagum aja dengan bangunan yang sudah 200 tahun tapi gak korosi begitu. Saya pengen tahu secara struktur bangunan tapi gak ada informasinya. Harusnya ada ya karena contoh bendungan yang dibangun Belanda ada microchip-nya untuk pembangunan segala semuanya. Karena saya yakin Belanda itu sekarang tertib administrasi akan mencatat sekecil apapun”.

Untuk parkir kendaraan sudah memadai yang ditandai dengan lahan parkir yang tersedia seluas 2.900 m² sehingga mampu menampung kendaraan roda dua, empat dan bus dengan jumlah yang cukup banyak. Pada kesempatan wawancara dengan KI 8 menyampaikan terkait kebersihan kawasan khususnya lahan parkir ini: “Saya membersihkan kawasan ini dan potong rumput juga tapi area mercusuar saja, untuk area parkir oleh karang taruna”. KI 5 menyampaikan terjadinya konflik didalam kawasan, antara area yang dikelola Disnav dengan yang dikelola oleh masyarakat sebagai berikut:

“Kita juga sering ribut dengan mereka (pengelola) juga. Jangankan kita yang dari travel agent, yang dari provinsi aja gak diladenin. Kita kesitu parkir di sebelah kanan dan disitu pun hanya untuk parkir ketika masuk area mercusuar itu kan hubla wilayah hukumnya. Sebelah sini bu itu mah punya umum yang ada warung - warung mah”.

Ada pemahaman yang berbeda oleh pelaku pariwisata yaitu dari ASITA yang diwakili oleh KI 5 terkait pengelolaan kawasan. KI 5 berasumsi kepemilikan kawasan dibagi menjadi dua yaitu yang dimiliki oleh Disnav dan masyarakat. Hal tersebut karena melihat kondisi sehari-hari yang pengelolaannya seperti saling terpisah. Untuk amenitas lainnya seperti toilet dan tempat ibadah sudah tersedia didalam kawasan dengan kondisi yang baik dan bersih. Sedangkan untuk rumah makan/restoran, ATM dan toko serba ada telah tersedia juga dan mudah ditemui di sekitar kawasan.

Berdasarkan hasil wawancara, survei lapangan dan telaahan dokumen tentang kondisi amenitas pariwisata didalam kawasan sudah tersedia dengan baik namun secara legalitas dapat lebih ditingkatkan seperti kejelasan kepemilikan aset serta pembagian tugas pengelolaan yang belum jelas antara amenitas yang dikelola langsung oleh Disnav atau Karang Taruna. Perlunya penambahan papan informasi juga perlu menjadi perhatian, agar informasi mengenai sejarah kawasan dapat diakses langsung oleh pengunjung.

Berdasarkan permasalahan tersebut dapat diketahui bahwa rendahnya efektivitas pengelolaan destinasi pariwisata Mercusuar Cikoneng Anyer dipengaruhi oleh ketersediaan amenities pariwisata yang kurang memadai.

Aksesibilitas

Secara umum aksesibilitas dari dan ke menuju kawasan sangat baik. Kondisi fisik Jalan Nasional III atau disebut juga Jalan Raya Anyer – Cinangka yang merupakan kelas jalan Nasional dalam kondisi yang baik, tersedia 2 jalur berlawanan namun masing-masing hanya untuk 1 kendaraan roda empat dan 1 roda dua. Letak kawasan sangat strategis seperti yang terlihat pada Gambar 4.7. Hal tersebut karena kawasan berada pada Kawasan Wisata Pantai Anyer dan jaraknya cukup dekat dengan kawasan strategis seperti Kawasan Pantai Carita (± 30 km), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung (± 30 km), Taman Nasional Ujung Kulon (± 119 km), Pelabuhan Merak (± 30 km), Kawasan Industri Terpadu Krakatau (± 20 km), Bandara Udara Internasional Soekarno – Hatta (± 103 km), Kota Serang sebagai Ibukota Provinsi Banten (± 40 km) dan Ibukota Jakarta (± 115 km). Berdasarkan hasil observasi lapangan, pada hari tertentu seperti libur nasional/ hari raya kondisi jalan ke kawasan sangat padat karena banyaknya wisatawan yang membawa kendaraan pribadi sehingga menyebabkan kemacetan cukup parah sehingga menyebabkan kendaraan tidak bergerak dalam waktu yang cukup lama. Kondisi kemacetan lalu lintas tersebut. Sebagai gambaran jarak dari Tangerang – Labuan yang pada hari biasa dapat ditempuh dalam waktu sekitar 2 jam, namun saat terjadi kemacetan menjadi 3-6 jam. Kemacetan terjadi pada perempatan Mengger, Terminal Kadu Banen, Cimanuk dan Labuan. Langkah yang selama ini diambil oleh pemerintah daerah untuk mengurai kemacetan yaitu dengan menerapkan sistem *one way*.

Hasil konfirmasi kepada beberapa *Key Informant* melalui wawancara menyampaikan permasalahan dan masukannya dapat menjadi solusi yang bisa dilakukan untuk mengurangi kemacetan tersebut oleh KI 6 yang menjelaskan bahwa:

“Permasalahan jalan wisata dan jalan industri masih jadi satu sehingga beriringan. Dulu sempet ada isu bahwa sabtu minggu hanya untuk wisata saja industri tidak boleh tapi tidak berjalan, akhirnya beriringan jalur wisata dan industri”.

Terkait dengan kondisi ketersediaan angkutan umum, KI 9 menyampaikan bahwa:

“Memang kan dari Pelabuhan Cilegon itu gak putus angkot itu sampai pagi muter, apalagi sekarang angkot itu lagi payah. Kalau naik kereta bisa juga, turun dari kereta itu di Stasiun Krenceng, dari Krenceng ke Anyer naik angkot lagi bayar sekitar 15 ribu”.

Dalam sesi wawancara KI 5 menyampaikan terkait kondisi jalur menuju kawasan dan ketersediaan rambu penunjuk jalan:

“Dari Cilegon Timur aja satu jam katakanlah masuk lingkaran selatan. Sebetulnya kalau dari area lingkaran selatan itu sudah cukup rambu – rambu. Kalau harusnya masuk dari ujung lingkaran selatan itu kan daerah industri, papan petunjuk arah nya gak ada disitu sampai ke Anyer gak ada itu. Dari Pelindo sampai jembatan Anyer itu tidak ada billboard terkait informasi destinasi wisata itu. Sebetulnya petunjuk arah dari Anyer ke Carita, Tanjung Lesung, Pandeglang Sumur baru ada dari situ. Untuk angkutan umum, sebetulnya kalo dari Tanjung Lesung ke Cilegon itu kan kurang peminat, dimana destinasinya banyak jalur angkot juga, tapi kalo dari Serang ke Tanjung Lesung via Pandeglang ya Malingping nah mereka itu lancar jalan banyak, justru yang prihatin dari Tanjung Lesung ke Cilegon via Anyer karena gak ada penumpangnya”.

Sebagai daya tarik wisata utama di kawasan ini, pengunjung yang datang ke kawasan ini memiliki keinginan untuk melihat mercusuar dari dekat dengan rasa aman dan memberikan kenyamanan. Namun pada saat kunjungan lapangan, peneliti mengalami kebingungan terkait akses masuk menuju mercusuar. Hal tersebut karena pengunjung harus melewati pagar pembatas di pinggir pantai yang berbatu-batu. Untuk itu terkait akses masuk menuju Mercusuar ini dalam wawancara ditanyakan kepada KI 8 sebagai berikut: *“Terkait pintu masuk ke kawasan ada dua aksesnya, yang dari wisma dan yang ada tempat parkir”*. Konfirmasi terkait akses masuk tersebut dijelaskan kembali oleh KI 2 sebagai berikut:

“Kalau mbak bilang masuk dari pinggir pantai, kan ada bekas pagarnya kan, itu kami sudah 3 kali bikin pembatas tapi dijebol sama karang taruna, sampai petugas kami diteror kotoran dibuang ke area dalam. Kita akhirnya melakukan pendekatan”.

KI 9 menyampaikan alasan terkait akses menuju Mercusuar yang harus melewati pinggir pantai yang tertutup sebagaimana gambar sebagai berikut:

“Untuk akses masuk ke mercusuar, jalannya lewat pinggir Pantai, walaupun kasian pengunjung harus lewat jalan pantai yang banyak batunya tapi ya dikasihnya dari sana sih, dari orang tanjung priuknya. Selama ini belum ada sih kejadian kasus pengunjung jatuh, disini aman bu”.

Berdasarkan hasil wawancara, survei lapangan dan telaahan dokumen tentang kondisi aksesibilitas pariwisata menuju kawasan sudah baik mudah dijangkau, terdapat pilihan moda transportasi namun dari sisi kenyamanan pengunjung pada hari libur nasional masih kurang, karena terjadinya kemacetan yang parah. Akses pengunjung didalam kawasan juga sangat terganggu karena kurang jelasnya alur masuk kedalam kawasan. Hal tersebut karena kawasan terbagi dua pengelolaannya, yaitu yang dikelola Disnav Tanjung Priok dan Karang Taruna. Berdasarkan permasalahan yang terjadi tersebut maka dapat disampaikan bahwa rendahnya efektivitas pengelolaan destinasi pariwisata Mercusuar Cikoneng Anyer dipengaruhi oleh ketersediaan aksesibilitas pariwisata yang kurang memadai.

Faktor Ketersediaan Rencana Aksi Pengelolaan Destinasi

Rencana aksi pengelolaan destinasi merupakan bentuk dari adanya strategi pariwisata jangka pendek, menengah dan panjang yang mencakup pengembangan Atraksi, Amenitas dan Aksesibilitas (3A), aktivitas kepariwisataan baik dalam maupun di sekitar destinasi serta dilaksanakan dengan partisipasi masyarakat dan komitmen politik dari pemangku kepentingan. Dalam kriteria ini yang diperhatikan juga adalah daya tampung dan daya dukung lingkungan, pertumbuhan ekonomi, isu sosial, warisan budaya, kualitas, kesehatan, keselamatan, dan estetika. Dengan adanya rencana aksi ini program kegiatan yang akan didukung oleh para pemangku kepentingan dapat lebih efektif dan tepat sasaran. Melalui wawancara dengan KI 5 terkait ketersediaan rencana aksi pengelolaan destinasi mengharapkan sebagai berikut: *“Terkait tadi cikoneng mercusuar itu aja sebetulnya mah bagus kalau mau dibuat masterplannya”*. Dalam konfirmasinya terkait arah kebijakan Distrik Navigasi Tanjung Priok yang mana hal ini akan sejalan dan diwujudkan dalam rencana aksi untuk pengelolaan kawasan, KI 2 menyampaikan sebagai berikut:

“Memang tujuan menara suar sebagai destinasi pariwisata belum kita launching. Sebagai BLU, Distrik Navigasi untuk layanan utama bukan di sektor ini kita disektor kenavigasian. Yang menjadi kesulitan kita pertama kita tidak memiliki expert di bidang

pariwisata itu. Memang dari awal kita menyusun program ini waktu pimpinan memberikan arahan kita coba jalankan dulu, karena secara tusi juga bukan di bidang ini. Kalaupun ada pengunjung yang masuk ya sudah dibiarkan dulu, tidak kami batasi”.

KI 2 menambahkan pernyataan terkait kajian untuk rencana aksi sebagaimana berikut: *“Kami sudah buat kajian sendiri, sepertinya belum selesai dan mungkin tidak dilanjutkan lagi kajiannya. Karena kita sedang fokus ke penetapan tarif layanan dari Kemenkeu”.* Belum adanya rencana aksi sangat dipengaruhi oleh faktor kepemimpinan di unit kerja Distrik Navigasi Tanjung Priok yang mana akan menetapkan arah kebijakan pengembangan kawasan kedepannya sebagaimana disampaikan oleh KI 2 sebagai berikut: *“Kemudian yang jadi masalah adalah terkait penggantian pimpinan di kami sangat luar biasa, kebijakannya selalu baru dan nol lagi”.*

Terkait lama masa berlakunya suatu dokumen kebijakan berupa perencanaan pengembangan kawasan pariwisata akan mempengaruhi keberhasilan pada tahap implementasinya. Hal tersebut karena dokumen perencanaan dapat menjadi acuan dalam perencanaan meskipun dengan adanya pergantian pimpinan yang sangat dinamis. Sehingga diharapkan semua pihak yang berkepentingan terhadap pengembangan kawasan ini dapat terus mendorong pengelola kawasan yang memiliki aset didalam kawasan dalam hal ini Distrik Navigasi Tanjung Priok untuk segera menyusun dan mensahkan dokumen rencana aksi pengembangan kawasan.

Selain rencana aksi yang terkait dengan pengembangan kawasan sebagai destinasi pariwisata yang berkelanjutan, perlu juga membuat rencana aksi untuk mengelola dampak negatif dari masalah yang timbul seperti mahalnya tarif parkir masuk serta transparansi penggunaan anggaran parkir oleh pihak-pihak terkait. Sebagaimana telah disampaikan sebelumnya bahwa seluruh aset didalam kawasan milik Distrik Navigasi Tipe B Tanjung Priok namun pengelolaannya terbagi menjadi dua yaitu Distrik Navigasi Tipe B Tanjung Priok dan Karang Taruna setempat. Dapat disampaikan bahwa pasca penetapan Distrik Navigasi Tipe B Tanjung Priok sebagai BLU di tahun 2023, KI 2 menyatakan dalam wawancaranya sebagai berikut:

“Ini kenapa stop kunjungan ke mercusuar, karena begitu terjadi penggantian pimpinan minta dibuatkan terlebih dahulu kajiannya, karena kita itu namanya mercusuar adalah peralatan keselamatan pelayaran, di UU Pelayaran Tahun 2008 itu sendiri dilarang aktivitas lain selain keselamatan pelayaran. Untuk daerah terbatas/ terlarang itu radius 50 meter dari sisi terluar menara suar. Untuk daerah tidak boleh dimasukinya itu 500 meter. Larangan itu masih berlaku dan belum ada pembatalannya. Saya coba masukan kajian dari aturan-aturan internasional. Terkait mercusuar ini kita mengadopsi dari Internasional Maritim Organization (IMO), yang kedua terkait yang mengatur menarasuar dari Internasional Aids Lighthouse Association (IALA), dari IALA sudah ada tiga literatur yang dibuat untuk panduan kita sebagai otoritas penyelenggaraan keselamatan pelayaran mercusuar. Pertama bagaimana memanfaatkan aset yang surplus, yang idle sudah lengkap tersedia panduannya. Jadi ada (panduan) yang surplus aset tersendiri, untuk menarasuar tersendiri dan untuk bisnis wisatanya sudah ada tersendiri panduannya”.

Berdasarkan hasil wawancara, survei lapangan dan telaahan dokumen tentang ketersediaan rencana aksi pengelolaan destinasi dapat diketahui bahwa belum tersedia sama sekali dokumen yang terkait dengan rencana aksi tersebut. Permasalahan kepemimpinan di internal Distrik Navigasi Tipe B Tanjung Priok sehingga kesulitan untuk menentukan kebijakan yang dinamis menyesuaikan dengan kondisi di kawasan. Ditambah lagi permasalahan terkait kejelasan status BLU Distrik Navigasi Tipe B

Tanjung Priok yang baru ditetapkan pada tahun 2023 sehingga Rencana Aksi Pengelolaan Kawasan juga baru pada tahap penyusunan dokumen. Permasalahan lainnya terkait status kawasan sebagai Benda Cagar Budaya yang pengelolaannya sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya maka harus memuat upaya perlindungan, pengembangan, pemanfaatan, dan keberlanjutan dengan memperhatikan keseimbangan aspek ekologis dan partisipasi dari masyarakat dan para pemangku kepentingan. Berdasarkan permasalahan tersebut maka dapat diketahui bahwa rendahnya efektivitas pengelolaan destinasi pariwisata Mercusuar Cikoneng Anyer saat ini karena dipengaruhi oleh belum tersedianya dokumen rencana aksi pengelolaan destinasi pariwisata.

Faktor Keterlibatan Masyarakat Dan Kolaborasi Pemangku Kepentingan

Pengelolaan kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer sudah melibatkan masyarakat. Namun hal ini yang menjadi penyebab permasalahan dalam pengelolaan kawasan. Berikut wawancara dengan beberapa *key informant* yang membahas hal tersebut. Pada kesempatan wawancara dengan KI 4 disampaikan sebagai berikut:

“Saat ini permasalahan utama yang timbul di kawasan tersebut terkait dengan tarif parkir. Karena merupakan kewenangan dari pengelola dan daerah maka kami di pusat sifatnya menghimbau daerah untuk menyelesaikan persoalan tersebut melalui musyawarah dengan pengelola/masyarakat serta jika jelas kepemilikan lahan misal milik pmda asetnya maka perlu dibuatkan Perda tentang tarif masuk kawasan pariwisata”.

Dalam kesempatan wawancara dengan KI 2 disampaikan sebagai berikut:

“Memang kami ada rencana mau menggandeng terutama Karang Taruna. Dari Kepala Desa juga agak keras, gak boleh ada warga yang masuk selain warga saya. Kita lihat sudah identifikasi dari Karang taruna, ternyata mereka bukan dari karang taruna yang background-nya orang kampung yang tidak berpendidikan. Ternyata karang taruna ini punya pendidikan yang baik, seperti arsitek, saya senang, ayo mas, kita ajak dialog, ayo mas konsepin saja usulin, jadi dari sisi kami ga mau pusing, karena bukan tusi kami, kalau ada yang mau mengelola lebih baik kami persilahkan”.

Berdasarkan hasil wawancara dengan KI 2 tersebut dapat diketahui pula bahwa masyarakat atau ormas pemuda Karang Taruna yang mengelola kawasan telah memiliki kesadaran bahwa kepemilikan aset yang mereka kelola ada milik Kemenhub. Pihak Kemenhub telah melakukan pendekatan persuasif dengan pengelola dari masyarakat tersebut. Pendekatan yang dilakukan Kemenhub ini mendapat tanggapan yang positif karena mengingat tingkat pendidikan Karang Taruna tersebut rata-rata telah menempuh pendidikan strata 1 sehingga memiliki pemahaman dan pemikiran yang lebih terbuka dan maju untuk secara bersama berdialog dan berkolaborasi mengembangkan pariwisata di kawasan yang berdampak positif untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat setempat. Isu pengelolaan kawasan yang menjadi perhatian semua pihak dan wisatawan adalah terkait tarif masuk kawasan. Berikut hasil wawancara dengan KI 6 tentang hal tersebut: *“Kalau sekarang tidak ada standar, tiket masuk kawasan sekarang di patok 50 ribu. Harga segitu bukan ngitung orang ya, ngitung mobil mau kosong mau nggak 50 ribu, dibedakan antara bus besar kadang sampe 600-800 ribu”.*

Terkait harga tiket masuk yang ditarik oleh Karang Taruna beserta peruntukannya sebagaimana karcis tiket masuk, disampaikan KI 9 sebagai berikut:

“Dari pagi juga udah buka. Untuk tiket kalo mobil weekend sekarang ini masih kena Rp.50.000, kalo besok hari biasa Rp.30.000. Kaya yang jualan juga dari masyarakat, jadi sepeserpun gak dipungut biaya. Kalau tukang warung pemungutan biaya itu buat buang sampah. Itu sampah yang menumpuk itukan 1 mobil itu 800 buangnya. Untuk kami anggota Karang Taruna bukan digaji tapi sistemnya bagi hasil”.

Kondisi harga tiket masuk kawasan tersebut berdasarkan wawancara dengan key informant telah selaras dengan kondisi pada saat observasi lapangan, dimana peneliti menemukan harga tiket masuk yang demikian pula. Pada kesempatan wawancara dengan KI 2 disampaikan tentang rencana kedepan terkait tiket masuk kawasan ini mengingat Disnav Tanjung Priok sudah menjadi BLU sebagai berikut:

“Setuju untuk harga tiket masuk lebih besar dari saat ini dan untuk tiket bisa dibedakan harganya antara untuk wisatawan nusantara dan wisatawan mancanegara karena komponen operasionalnya akan lebih tinggi. Misal di Cikoneng ada 16 lantai, kita harus siapkan peralatan darurat seperti oksigen, peralatan evakuasi, walkie talkie, CCTV, harus ada petugas yang standby juga dilantai berapa. Kemarin sudah kita simulasikan sehingga biaya operasional menjadi lebih tinggi. Kemarin kita hitung dari pagi sampai sore tidak lebih dari 50 orang. Kalau dihitung untuk naiknya 15 menit untuk rata-rata umur 40-50 tahun karena harus pakai istirahat, kalau anak muda 5-10 menit. Diatas sendiri tidak mungkin hanya 15 menit berarti lebih lama untuk foto-foto jadi sekitar 30 menit karena ada ruang lampu juga yang jadi daya tarik sendiri. Dan sekali naik paling banyak 6-7 orang, untuk 10 orang terlalu penuh. Kita juga belum ada penguatan dari sisi railing yang harus dibuat tertutup. Saat ini hanya sebatas pinggang manusia dewasa”.

KI 2 dalam wawancaranya juga menyampaikan langkah-langkah persuasif yang telah diambil untuk mengatasi sementara permasalahan pengelolaan di kawasan ini sebagai berikut:

“Untuk Cikoneng yang sudah dilakukan terkait pungli, terkait masyarakat setempat, kami coba rangkul lebih dulu, dan memang kita mau ikat dengan sebuah perjanjian supaya masyarakat yang datang kesitu merasa ada kepastian harga tiket masuk dan parkir. Sampai sekarang sudah coba menyematani dengan pihak-pihak yang berkepentingan disana dan dengan masyarakat namun memang belum ada jalan keluar. Terakhir sudah akan mengikat perjanjian, namun kami analisa kembali karena kalau mengikat perjanjian dengan yang masih berkegiatan disana adalah karang taruna, jika dibuat perjanjian dan dilepas seperti itu, khawatirnya yang tadinya pungli resmi kemudian ada biaya khawatirnya akan berefek pada kita juga”.

Terkait solusi yang melibatkan banyak pemangku kepentingan dalam penanganan masalah kemacetan menuju kawasan yaitu selalu terjadi pada hari libur nasional disampaikan KI 1 bahwa sudah dibentuk Tim Pengamanan Mudik Lebaran yang salah satunya bertugas untuk mengurai kemacetan yang ada. Tim Pengamanan ini terdiri dari berbagai pihak seperti satuan pengamanan, perhubungan dan SAR.

Berdasarkan hasil wawancara, survei lapangan dan telaahan dokumen tentang permasalahan dalam pelibatan masyarakat dalam pengelolaan adalah meskipun sudah ada pengelolaan bersama antara Disnav Tanjung Priok dan Karang Taruna namun masih kurang untuk saling berkoordinasi. Tumpang tindih kebijakan yang berdampak pada inefisiensi dan kebingungan bagi pengunjung seperti yang banyak dikeluhkan terkait pintu masuk kawasan yang terbagi menjadi dua pintu masuk. Dari sisi masyarakat belum dilibatkan secara sosial budaya untuk menampilkan keunikan tradisi dan budaya lokal

yang mengangkat tentang suku Anyar-Lampung yang mampu menjadi daya tarik wisata tersendiri serta produk UMKM lokal dan belum terintegrasinya homestay yang ada di desa sekitar. Manajemen aset juga menjadi tantangan tersendiri dimana dalam situasi darurat seperti kejadian bencana alam Tsunami Selat Sunda Tahun 2018 dan pandemi, terdapat pihak-pihak yang telah membangun sarana dan prasarana untuk meminimalisir dampak bencana selanjutnya tanpa berkoordinasi terlebih dahulu dengan pemilik aset kawasan sehingga menimbulkan permasalahan administrasi di kemudian hari (adanya temuan BPK terhadap bangunan yang dibangun Pemerintah Provinsi Banten diatas lahan milik Distrik Navigasi Tanjung Priok dan belum ada serah terima aset) serta belum adanya kolaborasi kerjasama dengan pemangku kepentingan lainnya. Untuk itu maka dapat diketahui rendahnya efektivitas pengelolaan destinasi pariwisata Mercusuar Cikoneng Anyer saat ini disebabkan karena belum optimalnya pelibatan masyarakat dan kolaborasi dengan pemangku kepentingan.

Strategi Peningkatan Efektivitas Pengelolaan Kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer Sebagai Destinasi Pariwisata yang Berkelanjutan

Membangun 3A (Atraksi, Amenitas dan Aksesibilitas) yang memadai

Membangun atraksi wisata memiliki kekuatan untuk mendorong orang untuk pergi dan mengunjungi daya tarik wisata agar mendapatkan pengalaman baru. Keberadaan Mercusuar sebagai bagian dari wisata budaya yang menjadi atraksi utama mengandung nilai historis sejarah yang besar, untuk itu fungsi pelestariannya menjadi sangatlah penting. Membangun amenities dan aksesibilitas yang berkualitas dengan jumlah ketersediaan yang cukup dimaksudkan agar dapat meningkatkan kenyamanan dan pengalaman berwisata. Hal tersebut karena dengan ketersediaan amenities dan aksesibilitas yang cukup maka akan berbanding lurus dengan peningkatan motivasi, minat dan lama kunjungan wisatawan. Untuk aksesibilitas agar efektif dalam membangunnya maka harus mempertimbangkan empat hal yaitu waktu, biaya, kesenangan dan kenyamanan serta keselamatan dan keamanan. Oleh karena itu melalui strategi membangun 3A yang memadai diharapkan dapat mendorong, memotivasi dan meningkatkan minat orang agar mengunjungi Kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer untuk mendapatkan pengalaman baru yaitu dengan mengetahui nilai histori sejarah dan menikmati benda cagar budaya yang dilestarikan secara efektif waktu, efisien biaya, kesenangan dan kenyamanan serta keselamatan dan keamanan. Melalui strategi ini harapannya agar optimalisasi pengembangan potensi dan produk wisata yang unggul dan berdaya saing dapat tercapai.

Menyusun dokumen rencana aksi pengelolaan kawasan

Perencanaan kawasan Mercusuar Cikoneng Anyer sangatlah penting karena untuk membangun pariwisata yang efektif di kawasan ini adalah dengan program yang tepat sasaran sesuai dengan perencanaannya. Dengan adanya dokumen rencana aksi menjamin keberlanjutan jangka panjang dan penerapan Pedoman Pariwisata Berkelanjutan tersusun rencana aksi yang mencakup pengelolaan destinasi untuk strategi pariwisata jangka pendek, menengah dan panjang. Melalui strategi menyusun dokumen rencana aksi pengelolaan kawasan ini diharapkan memiliki program yang tepat sasaran untuk jangka pendek, menengah dan panjang sehingga terjamin pengelolaan yang keberlanjutan jangka panjang. Strategi harus dilakukan karena untuk dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan serta untuk dapat meningkatkan tingkat kepuasan wisatawan.

Mendorong pelibatan masyarakat dan kolaborasi antar pemangku kepentingan

Kerja sama dan koordinasi antar pemangku kepentingan dalam pengelolaan di kawasan ini akan mempengaruhi efektivitas pengelolaan. Pemangku kepentingan yang ikut terlibat secara aktif akan memberikan manfaat bagi efektivitas pengelolaan destinasi seperti

kejelasan regulasi tentang aturan-aturan seperti tentang pungutan atau retribusi yang terkait dengan pariwisata. Dari sisi masyarakat sebagai bagian dari pemangku kepentingan harus pula memiliki kesadaran dan berpartisipasi aktif untuk mengambil bagian dalam pengelolaan destinasi pariwisata. Dalam Pedoman Pariwisata Berkelanjutan disebutkan pula bahwa pelibatan dan umpan-balik dari masyarakat setempat, dapat dilihat dengan adanya partisipasi publik dalam perencanaan dan pengelolaan destinasi. Masyarakat juga perlu untuk mendapat pemahaman dan peningkatan kapasitas terhadap peluang dan tantangan dalam mewujudkan pariwisata berkelanjutan. Dalam penerapan strategi ini lebih lanjut, untuk pemangku kepentingan yang memiliki peran sebagai *key player* dapat ditindaklanjuti dengan menggunakan analisis pemangku kepentingan dengan cara: (1) mengidentifikasi para pemangku kepentingan, (2) mengelompokkan dan mengategorikan para pemangku kepentingan, dan (3) menggambarkan hubungan antara para pemangku kepentingan. Peranan yang aktif dan kebutuhan para pemangku kepentingan dapat dipenuhi melalui koordinasi yang lebih intensif dan dilakukan secara berkala. Strategi mendorong pelibatan masyarakat dan kolaborasi antar pemangku kepentingan dapat menjawab terkait kejelasan regulasi tentang aturan-aturan seperti pungutan atau retribusi yang selama ini menjadi permasalahan utama di kawasan ini. Masyarakat harus memiliki kesadaran dan berpartisipasi aktif untuk mengambil bagian dalam pengelolaan mulai dari tahap perencanaan hingga kemampuan menemukan peluang dan tantangan dalam mewujudkan pariwisata berkelanjutan di kawasan ini. Dalam penerapan strategi ini perlu ditindaklanjuti dengan menggunakan analisis pemangku kepentingan agar dapat diketahui peran dan kebutuhannya sehingga koordinasi dapat dilakukan lebih intensif dan dilakukan secara berkala. Melalui penerapan strategi ini diharapkan tidak terjadi atau meminimalisir konflik kepentingan dalam mengelola kawasan terutama antara pemilik aset kawasan dalam hal ini yaitu Distrik Navigasi Tipe B Tanjung Priok dengan masyarakat sekitar yang mengatasnamakan Karang Taruna.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Efektivitas pengelolaan destinasi pariwisata Mercusuar Cikoneng Anyer masih rendah disebabkan karena masih kurang memadainya ketersediaan 3A (atraksi, amenitas dan aksesibilitas), tidak terdapatnya rencana aksi pengelolaan destinasi serta belum optimalnya pelibatan masyarakat dan kolaborasi dengan pemangku kepentingan;
2. Strategi untuk meningkatkan efektivitas pengelolaan destinasi Mercusuar Cikoneng Anyer sebagai destinasi pariwisata yang berkelanjutan adalah membangun 3A (Atraksi, Amenitas dan Aksesibilitas) yang memadai; menyusun dokumen rencana aksi pengelolaan kawasan; dan mendorong pelibatan masyarakat dan kolaborasi antar pemangku kepentingan.

Saran

Atas dasar hasil penelitian yang telah dilakukan dan kesimpulan yang dihasilkan maka peneliti memberikan saran serta masukan kepada pemangku kepentingan yang menjadi kunci dalam pengelolaan kawasan untuk menjadikan kesimpulan tersebut masuk menjadi agenda setting sebagai tahapan kebijakan awal untuk ditindaklanjuti dalam menyusun kebijakan publik di instansi atau unit kerja masing-masing sebagai berikut:

1. Distrik Navigasi Tipe B Tanjung Priok sebagai pemilik aset dalam kawasan dan yang memiliki fungsi Badan Layanan Umum (BLU) diharapkan:

- a. mampu menciptakan lingkungan yang kondusif sehingga dapat menerapkan berbagai kebijakan yang dapat diterima oleh para pemangku kepentingan dan masyarakat;
 - b. setelah ada kepastian legalitas kelembagaan BLU dapat memiliki sifat kepemimpinan yang fasilitatif sehingga dapat memperjelas pembagian tugas stakeholder serta kontribusinya atas pencapaian target bersama;
 - c. melakukan pendekatan partisipatif yang melibatkan masyarakat dalam kelembagaan, pengelolaan daya dukung sarana, pengelolaan pemasaran, dan dalam membuat produk wisata baru dan partisipasi dalam inovasi promosi;
 - d. lebih responsif untuk beradaptasi dan merespon dengan baik terhadap perubahan dan permintaan dalam menjalankan fungsi pe (perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, koordinasi dan pengendalian) sesuai dengan penerapan destinasi pariwisata berkelanjutan.
2. Saran untuk Dinas Pemuda, Olahraga dan Pariwisata Kabupaten Serang
 - a. Memfasilitasi pertemuan pemangku kepentingan dan masyarakat di Kawasan Wisata Anyer dalam bentuk Forum Tata Kelola Destinasi Pariwisata Anyer secara regular;
 - b. Mendorong pelaku kreatif di Kabupaten Serang lebih aktif dan terus berinovasi membuat produk wisata baru;
 - c. Membantu peningkatan kapasitas dan pemberdayaan masyarakat.
 3. Saran untuk ASITA, HPI dan GENPI Provinsi Banten
 - a. Meningkatkan kolaborasi antar pelaku pariwisata untuk meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan;
 - b. Menyampaikan feedback wisatawan terhadap kepuasan layanan yang didapat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adeleke, B. O., & Ogunsusi, K. (2019). Evaluation of factors enhancing effectiveness of destination management of nature based tourism, Lagos, Nigeria. ... *Tourism and Hospitality Journal*, 9(June), 61–75. https://www.researchgate.net/profile/Bola-Adeleke-2/publication/333895310_ITHJ_International_Tourism_and_Hospitality_Journal_Evaluation_of_Factors_Enhancing_Effectiveness_of_Destination_Management_of_Nature_Based_Tourism_Lagos_Nigeria/links/5d13b85e92851c
- Amiruddin, S., Suharyana, Y., & Hermawan, A. A. (2022). Pengelolaan Sektor Pariwisata Melalui Pendekatan Partisipasi Stakeholders Di Kawasan Wisata Desa Sawarna Kabupaten Lebak Provinsi Banten. *Jurnal Kebijakan Pembangunan Daerah*, 6(2), 1–21. <https://doi.org/10.56945/jkpd.v6i2.202>
- Alaslan, A. (2021). Formulasi Kebijakan Publik : Studi Relokasi Pasar. In CV. Pena Persada (Vol. 53, Issue 1). <http://dx.doi.org/10.1016/j.encep.2012.03.001>
- Andriza, T., & Nelviritia, N. (2022). Analisis Pengaruh Efektivitas, Efisiensi, dan Kontribusi Sektor Pariwisata terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Bukittinggi Tahun 2010-2019. *Jurnal Eksplorasi Akuntansi*, 4(3), 545–562. <https://doi.org/10.24036/jea.v4i3.553>
- Asmariva, H. (2018). Efektivitas Program Pengembangan Destinasi. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara Dan Bisnis*, 3(1), 1–14.

- Azhari, D., Rosyidie, A., Sagala, S., Ramadhani, A., & Karistie, J. F. (2021). Achieving sustainable and resilient tourism: Lessons learned from Pandeglang tourism sector recovery. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 704(1), 1–12. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/704/1/012007>
- Cahyadi, H. S. (2020). *Dasar-Dasar Pembangunan Destinasi Pariwisata (Pertama)*. Graha Ilmu.
- Cahyowati, R., Asmara, G., & Wibowo, G. D. H. (2023). *Efektivitas Kebijakan Pembangunan Pariwisata Effectiveness Of Sustainable Tourism Development Policy In Pulau Maringkik Village , East Lombok*. 8(2).
- Creswell, John w. (2019). *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif dan Campuran* (Keempat). Penerbit Pustaka Belajar.
- Damanik, J., & Teguh, F. (2013). *Manajemen Destinasi Pariwisata* (Revisi Cet). Kepel Press.
- Detik, News (2024). *Setahun Pasca Tsunami Pemkab Serang Genjot Wisata Anyer Cinangka*. <https://news.detik.com/berita/d-4832536/setahun-pasca-tsunami-pemkab-serang-genjot-wisata-anyer-cinangka>. Diakses pada tanggal 15 Januari 2024.
- Di, B., Pulau, D., Ntb, L. T., & Cahyowati, R. R. (2023). *Efektivitas Kebijakan Pembangunan Pariwisata Effectiveness Of Sustainable Tourism Development Policy In Pulau Maringkik Village , East Lombok*. 8(2).
- Edo, I. K., Susila, W., & Pramono, J. (2020). Daya Tarik Wisata Di Pura Tanah Lot Tabanan Bali Indonesia. *Jurnal.Undhirabali*, November, 419–430.
- Fifiyanti, D., & Muhammad Luqman Taufiq. (2022). Identifikasi Pengelolaan Destinasi Pariwisata Di DPD Segoro Kidul Kabupaten Bantul. *TOBA: Journal of Tourism, Hospitality and Destination*, 1(2), 89–98. <https://doi.org/10.55123/toba.v1i2.594>
- Handayani, S., Khairiyansyah, & Nanang, W. (2019). Fasilitas, Aksesibilitas Dan Daya Tarik Wisata Terhadap Kepuasan Wisatawan. *Jurnal Ilmiah Manajemen Dan Bisnis*, 20(2), 123–133. <https://doi.org/10.30596/jimb.v20i2.3228>
- Hidayatullah, S., Windhyastiti, I., Patalo, R. G., & Rachmawati, I. K. (2020). Citra Destinasi : Pengaruhnya terhadap Kepuasan dan Loyalitas Wisatawan yang Berkunjung ke Gunung Bromo. *Jurnal Manajemen Dan Kewirausahaan*, 8(1), 96–108. <https://doi.org/10.26905/jmdk.v8i1.4246>
- Indrawan, R., & Yaniawati, P. (2017). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan campuran untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan* (N. F. Atif (ed.); Cetakan Ke). PT Refika Aditama.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/>. Diakses pada tanggal 2 Desember 2024.
- Keputusan Presiden Nomor 11 tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 di Indonesia.

Keputusan Presiden RI Nomor 17 Tahun 2023 tentang Penetapan Berakhirnya Status Pandemi Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) di Indonesia.

Kristiana, Y., & Nathalia, T. C. (2021). Identifikasi Manfaat Ekonomi Untuk Masyarakat Lokal Dalam Penerapan Pariwisata Berkelanjutan di Desa Wisata Kereng Bangkirai. *Jurnal Akademi Pariwisata Medan*, 9(2), 56–64. <https://doi.org/10.36983/japm.v9i2.134>

Kurniati, P. S. (2021). Analisis Faktor Pendukung dan Penghambat Pengelolaan Atraksi Wisata Air Mancur Sri Baduga. *Journal of Tourism and Economic Vol.3, No.2, 2020*, Page 104-112.

Makal, J. T., Lengkong, F. D. J., & Londa, V. Y. (2021). Efektivitas Pengelolaan Objek Pariwisata Wilayah Woloan Raya Kecamatan Tomohon Barat Kota Tomohon. *Jurnal Administrasi Publik*, VII(109), 8–17.

Maps, Google (2024). *Ulasan Mercusuar Cikoneng*. https://www.google.com/maps/place/Mercusuar+%22Raja+Willem%22+Cikoneng/@-6.0705429,105.8824991,17z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0x2e41840fabb1f1cb:0xf7e547fbffff2bb!8m2!3d-6.0705482!4d105.885074!16s%2Fg%2F11dyktxr?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI0MTExMC4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D. Diakses pada tanggal 7 Januari 2024.

Marlina, N., Nurasa, H., & Pancasilawan, R. (2017). Efektivitas Program Pengembangan Destinasi Pariwisata Di Kabupaten Ciamis (Studi Pada Objek Wisata Situ Lengkong). *JANE - Jurnal Administrasi Negara*, 2(1), 37–42. <https://doi.org/10.24198/jane.v2i1.13681>

Nugroho, R. (2017). *Public Policy* (Keenam, re). PT Elex Media Komputindo. <https://doi.org/717060172>

Nur Fadilla, D., & Darmawan, F. (2018). Pengembangan Aksesibilitas Transportasi Pariwisata Pulau Pramuka Kepulauan Seribu. *Journal of Tourism Destination and Attraction*, 6(2), 1–15. <https://doi.org/10.35814/tourism.v6i2.769>

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010–2025

Peraturan Daerah Provinsi Banten No. 6 Tahun 2019 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Provinsi Banten Tahun 2018-2025

Peraturan Daerah Kabupaten Serang Nomor 8 Tahun 2014 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kabupaten Serang Tahun 2014-2025

Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Nomor 9 Tahun 2021 tentang Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan

Pitana, I. G., & Gayatri, P. G. (2005). *Sosiologi Pariwisata*. ANDI Yogyakarta.

- Rivai, A. (2021). *Bagian Pertama: Kebijakan Publik* (Bahan Ajar). Politeknik STIALAN Jakarta.
- Rodiyah, I., Si, M., Choiriyah, I. U., Ap, M., Sukmana, H., & Kp, M. (2022). *Buku Ajar Kebijakan Publik Diterbitkan Oleh : Umsida Press Universitas Muhammadiyah Sidoarjo*. 1–237.
- Sambali, H., Yulianda, F., Bengen, D. G., & Kamal, M. M. (2014). Institutional analysis of the “Kepulauan Seribu” National Marine Park Management. TT - Analisis kelembagaan pengelola Taman Nasional Laut Kepulauan Seribu. *Jurnal Sosial Ekonomi Kelautan Dan Perikanan*, 9(1), 105–113. https://login.proxy.lib.duke.edu/login?url=https://search.proquest.com/docview/1722180374?accountid=10598%0Ahttp://pm6mt7vg3j.search.serialssolutions.com?ctx_ver=Z39.88-2004&ctx_enc=info:ofi/enc:UTF-8&rft_id=info:sid/ProQ%3Aasfaocean&rft_val_fmt=info:ofi/
- Sasongko, T. S. D. (2014). Kompleksitas Hubungan Antara Pariwisata, Politik, dan Manajemen Sektor Publik. *Jurnal Destinasi Pariwisata Kemenparekraf*, 1(17), 87–96.
- Sianipar, A. F. (2019). Efektivitas Perencanaan Pembangunan Pariwisata di Kabupaten Tapanuli Tengah. *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik*, 5(3), 260–267. <https://doi.org/10.21776/ub.jiap.2019.005.03.1>
- Suvena, I. K., & Widyatmaja, I. G. N. (2010). Pengetahuan Dasar Ilmu Pariwisata. 252.
- Suawa, P. J., Pioh, N. R., & Waworundeng, W. (2021). Manajemen Pengelolaan Dana Revitalisasi Danau Tondano oleh Pemerintah Kabupaten Minahasa (Studi Kasus di Balai Wilayah Sungai Sulawesi). *Jurnal Governance*, 1(2), 1-10. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/governance/article/viewFile/36214/33721>
- Tanrisevdi, A., Ozdogan, O. N., Acar, V., & Kilicdere, S. (2021). Destination Management: Right Or Wrong Measures. *Journal of Global Business Insights*, 6(1), 1–21. <https://doi.org/10.5038/2640-6489.6.1.1137>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya.
- UNWTO. (2020). *International Tourism Growth Continues To Outpace The Global Economy*. 20.01.2020. <https://www.unwto.org/international-tourism-growth-continues-to-outpace-the-economy>.
- UNWTO. (2024). *Pengertian Destinasi Pariwisata*. <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms>. Diakses pada tanggal 16 Maret 2024.
- Widaningrum, A., & Damanik, J. (2018). *Stakeholder Governance Network In Tourist Destination: Case Of Komodo National Park And Labuan Bajo City, Indonesia*. 191(Aapa), 452–464. <https://doi.org/10.2991/aapa-18.2018.42>.
- Yohanes, L., & Sasmito, C. (2019). Manajemen Strategi Kebijakan Publik Sektor Pariwisata Di Desa Pujon Kidul Kecamatan Pujon Kabupaten Malang Jawa Timur Pada Era Industri 4.0. *Jurnal Ilmu Manajemen Dan Akuntansi Volume 7, Nomor 1*.