

Estimasi Biaya Ekonomi Pembangunan Pariwisata Berbasis Sungai di Provinsi Kalimantan Selatan

Muhammad Abigail Faza *

* Penulis korespondensi. Jurusan Ilmu Ekonomi, Universitas Katolik Parahyangan, Indonesia.

Abstract

JEL Classification Code:
R58, Z300

Kata kunci:

Provinsi Kalimantan Selatan, Pariwisata berbasis Sungai, Pengelolaan Sungai, Valuasi Ekonomi, Biaya Privat, Biaya Sosial.

Email penulis:

2016110014@student.unpar.ac.id*

South Kalimantan Province is one of the provinces that has the largest number of rivers; namely, there are 58 rivers. The river has a strategic role for the people of South Kalimantan as a natural resource that can support various activities. Watershed management is intended as an effort to plan and evaluate the conservation of river resources. Using rivers, including tourism, can have a multiplier effect on the regional economy. Therefore, this study aims to determine whether every river in South Kalimantan can become a tourism destination and to calculate the economic costs arising from river-based tourism development activities. In this study using, the research method is economic valuation. The research calculations show that the total private costs are Rp. 118,423,429,388 divided from operational costs of Rp. 25,881,210,800 and a construction cost of Rp. 92,542,218,588. While the social costs of Rp. 15,235,806,143,180.

Abstrak

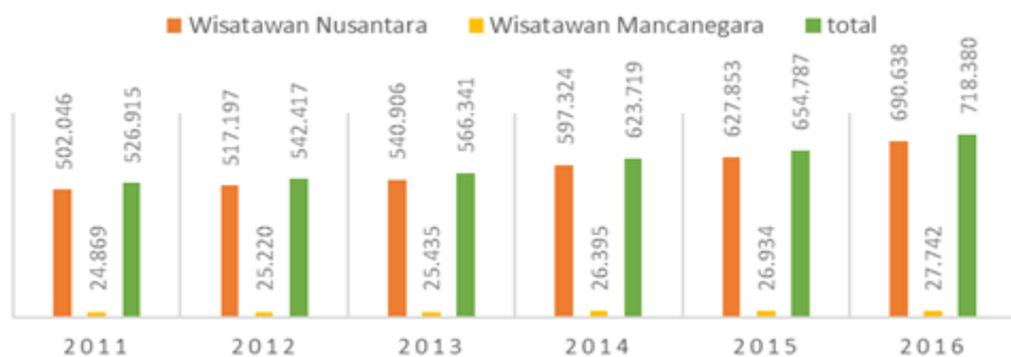
Provinsi Kalimantan Selatan merupakan salah satu provinsi yang memiliki jumlah sungai terbanyak; yaitu, ada 58 sungai. Sungai memiliki peran strategis bagi masyarakat Kalimantan Selatan sebagai sumber daya alam yang dapat menunjang berbagai aktivitas. Pengelolaan DAS dimaksudkan sebagai upaya perencanaan dan evaluasi konservasi sumber daya sungai. Pemanfaatan sungai, termasuk pariwisata, dapat memberikan multiplier effect bagi perekonomian daerah. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah setiap sungai di Kalimantan Selatan dapat menjadi tujuan wisata dan menghitung biaya ekonomi yang timbul dari kegiatan pengembangan wisata berbasis sungai. Dalam penelitian ini, metode penelitian yang digunakan adalah valuasi ekonomi. Perhitungan penelitian menunjukkan bahwa total biaya pribadi adalah Rp. 118.423.429.388 dibagi dari biaya operasional sebesar Rp. 25.881.210.800 dan biaya pembangunan sebesar Rp. 92.542.218.588. Sedangkan biaya sosial sebesar Rp. 15.235.806.143.180.

Pendahuluan

Provinsi Kalimantan selatan salah satu provinsi di indonesia yang memiliki jumlah sungai terbanyak. Sungai bagi masyarakat provinsi kalimantan selatan memiliki peran penting yaitu sebagai fungsi ekonomi, sosial budaya, dan ekologi. Sungai memiliki peran yang strategis bagi masyarakat kalimantan selatan yaitu sebagai salah satu sumber daya alam yang dapat mendukung kegiatan ekonomi maupun sosial masyarakat. Sungai memiliki nilai sangat penting bagi masyarakat kalimantan selatan selain sebagai fungsi ekonomi tetapi memiliki nilai ekologi. Nilai ekologi yang dimiliki sungai sangat penting bagi keberlangsungan hidup sebuah masyarakat, nilai tersebut dapat dirasakan oleh masyarakat luas ketika pemanfaatan dan pengelolaan sudah mencapai titik optimal.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 38 tahun 2011 tentang sungai, sungai merupakan alur atau wadah air alami dan/atau buatan berupa jaringan pengaliran air beserta air di dalamnya, mulai dari hulu sampai muara, dengan dibatasi kanan dan kiri oleh garis sempadan. Sungai juga dapat dimaknai sebagai salah satu sumber daya alam yang memiliki *multifunction* yang dapat digunakan oleh masyarakat luas. Salah satu fungsi sungai yang dapat dirasakan oleh masyarakat luas adalah fungsi ekonomi. Pemanfaatan sungai sebagai salah satu pendorong perekonomian wilayah dengan mengembangkan satu sektor yang memiliki potensi besar di Kalimantan Selatan. Sektor pariwisata dinilai dapat memberikan efek pengganda atau *multiplier effect* terhadap perekonomian wilayah serta memberikan dampak positif terhadap lingkungan. Pada dasarnya sektor pariwisata akan melibatkan keindahan dari sumber daya alam maupun budaya yang dapat mendorong sektor tersebut menjadi sektor yang unggul. Dengan melibatkan sumber daya alam dan budaya di Kalimantan Selatan, sektor pariwisata akan menjadi sektor prioritas dan berpotensi sebagai destinasi pariwisata nasional.

Gambar 1. Jumlah Wisatawan Nusantara dan Mancanegara yang Berkunjung ke Provinsi Kalimantan Selatan pada Tahun 2011 - 2016



Sumber: Kalimantan Selatan Dalam Angka tahun 2019, 2019 (diolah oleh penulis)

Jumlah wisatawan domestik maupun mancanegara di provinsi Kalimantan Selatan memiliki tren yang meningkat setiap tahunnya. Kenaikan jumlah wisatawan di provinsi Kalimantan Selatan sesuai dengan target yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah. Pemerintah daerah menargetkan setiap tahun mengalami kenaikan sebesar 7 s.d 8 persen per tahun. Jumlah wisatawan domestik maupun mancanegara di Kalimantan Selatan tidak sebesar provinsi yang lain, akan tetapi kenaikan persentase kenaikan wisatawan di Kalimantan Selatan mengalami cukup besar. Namun, dari grafik 1, dapat dilihat jumlah wisatawan mancanegara yang berkunjung masih rendah dibandingkan wisatawan domestik. Rata-rata perbulan wisatawan yang berkunjung masih sedikit diatas 2000 orang per bulan.

Pariwisata berbasis sumber daya alam yang ada di Kalimantan Selatan di dominasi oleh wisata pantai, sungai, dan pegunungan. Salah satu wisata pegunungan yang sering dikunjungi oleh wisatawan baik nusantara maupun mancanegara adalah kawasan pegunungan meratus. Kawasan tersebut banyak meliputi aspek wisata serta terdapat kawasan *geosite*. Kalimantan Selatan dikenal dengan kawasan yang memiliki sungai terbanyak di pulau Kalimantan yang menjadi nilai penting bagi masyarakat. Hal tersebut menjadikan pariwisata berbasis sumber daya sungai menjadi prioritas pemerintah daerah untuk mendorong jumlah wisatawan nusantara maupun mancanegara.

Sungai merupakan sumber daya pariwisata utama yang menyediakan berbagai pengaturan spekulatif, peluang pengembangan rekreasi, lanskap tepi laut atau perairan di pusat destinasi pariwisata, sarana transportasi, serta sumber air yang penting bagi konsumsi manusia (*Prideaux and Cooper, 2008:14*). Pariwisata yang menggunakan sungai sebagai sumber daya utama untuk meningkatkan jumlah wisatawan nusantara maupun mancanegara akan memiliki tantangan dalam pengembangannya. Tantangan tersebut yang dapat menghambat tantangan salah satunya penggunaan sungai sebagai sarana transportasi dan sumber daya air. Penggunaan sarana transportasi di sungai. Sungai akan memberikan perspektif bagi sektor pariwisata yang berbeda dengan destinasi pariwisata yang lainnya. Sungai akan menunjukkan ekosistem air dan lanskap yang

lengkap dibandingkan dengan pegunungan serta penggunaan lahan yang cukup kecil serta optimal (Prideaux and Cooper, 2008:14).

Sungai di Kalimantan selatan memiliki potensi dan peluang yang cukup besar akibat aktivitas yang terjadi di sungai tersebut. Salah satu sungai yang memiliki potensi yang cukup besar untuk sektor pariwisata adalah sungai Barito. Aktivitas ekonomi yang dilakukan di sungai cukup banyak dan dapat memberikan efek pengganda yang cukup besar. Aktivitas pariwisata berbasis sungai pada dasarnya akan menunjukkan lanskap dan ekologi sungai tersebut. Kalimantan selatan yang dikenal dengan kota seribu sungai memiliki potensi yang berbeda di setiap sungai. Aktivitas pariwisata yang dapat dilakukan di sungai salah satunya susur sungai dan pasar terapung atau aktivitas olahraga air. Susur sungai dan pasar terapung merupakan salah satu contoh dari sekian banyak aktivitas kepariwisataan yang dapat dilakukan di sungai. Pasar terapung bagi masyarakat Kalimantan selatan ialah adat dan istiadat mereka yang sudah turun temurun dilakukan.

Provinsi Kalimantan selatan memiliki 58 aliran sungai yang dapat digunakan oleh masyarakat maupun sektor industri terutama industri pariwisata untuk aktivitas ekonomi. Sungai pada saat ini lebih besar digunakan untuk berbagai sektor sedangkan pada saat yang bersamaan jumlah wisatawan memiliki tren meningkat. Pariwisata berbasis sungai ditujukan untuk meningkatkan jumlah wisatawan nusantara maupun mancanegara yang lebih tinggi. Pengembangan pariwisata berbasis sungai dihadapkan pada kenyataan penggunaan sungai di Kalimantan selatan tidak memprioritaskan pariwisata sebagai arah pengembangan. Akan tetapi tidak setiap sungai dapat dikembangkan menjadi sektor pariwisata akibat beberapa faktor salah satunya lingkungan. Dengan demikian, pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan selatan menimbulkan dampak berupa timbulnya biaya ekonomi serta tidak semuanya sungai dapat menjadikan destinasi pariwisata.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui berbagai dampak yang timbul akibat pengembangan pariwisata berbasis sungai dan menghitung besarnya biaya ekonomi yang terdiri dari berbagai macam biaya yang timbul dari pariwisata berbasis sungai serta melihat apakah setiap sungai dapat menjadi objek wisata. Berlandaskan hal tersebut penelitian ini diharapkan memberikan informasi tentang keberadaan barang dan jasa lingkungan di seluruh sungai di provinsi Kalimantan selatan.

Landasan Teori dan Tinjauan Literatur

Landasan teori

Di Kalimantan, angkutan sungai banyak digunakan untuk kebutuhan angkutan lokal dan perkotaan, terutama di wilayah yang belum tersedia prasarana transportasi jalan. Angkutan sungai merupakan angkutan yang tumbuh dan berkembang secara alami di Indonesia akibat kondisi geografis alam yang memiliki banyak sungai. Jalan bagi transportasi air ini selain bersifat alami (laut, sungai, danau), ada pula yang bersifat buatan manusia (kanal, anjir, danau buatan). Transportasi ini biasa disebut juga dengan "*inland water transportation*" (Chandra Widjaja, 1998: 5).

Menurut Nasution (1996), transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan adanya kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Menurut Munawar (2005) transportasi dibagi menjadi tiga jenis yaitu transportasi udara, transportasi darat, dan transportasi air. Transportasi air terdapat dua kategori yaitu transportasi danau dan sungai dan transportasi laut. Transportasi laut identik dengan kapal pengangkut barang dan/atau manusia dari segi ukuran lebih besar dan memiliki jarak yang cukup jauh mencakup antar provinsi maupun negara. Sedangkan transportasi sungai dan danau identik dengan jarak yang cukup pendek dan bertujuan untuk menyebrang atau melintas saja. Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Prosesnya dapat dilakukan

menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang) (Warpani, 1990: 170).

Sedangkan menurut Lundberg (1997) *tourism* atau pariwisata mencakup orang-orang yang melakukan perjalanan pergi dari rumahnya, dan perusahaan-perusahaan yang melayani mereka dengan cara memperlancar atau mempermudah perjalanan mereka sehingga membuat perjalanan lebih menyenangkan. Menurut Undang Undang No. 10 tahun 2009 Tentang Pariwisata, pariwisata merupakan berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah, dan pemerintah daerah. Pariwisata terbagi kedalam beberapa kategori yaitu pariwisata budaya, pariwisata sumberdaya alam, dan pariwisata buatan. Dalam pariwisata budaya akan menampilkan adat dan istiadat masyarakat setempat menjadi atraksi pariwisata yang akan dinikmati oleh wisatawan. Contoh pariwisata berbasis budaya adalah destinasi wisata saung angklung udjo yang mana destinasi tersebut menawarkan atraksi penampilan adat dan istiadat Sunda. Pariwisata buatan merupakan destinasi pariwisata yang dibentuk oleh sektor industri untuk dinikmati oleh wisatawan.

Menurut prideaux and cooper (2008), sungai dapat menjadi sumber daya utama pariwisata yang dapat menyediakan beberapa pengaturan yang spektakuler: *recreational opportunities, waterfront landscapes in center of tourism interest, a means of transport, dan an essential sources of water for human consumption*. Sungai - sungai besar di dunia telah lama menjadi destinasi yang membuat wisatawan atau pelancong menjadi penasaran. Sungai sejak dahulu sudah menjadi latar belakang bahkan menjadi sebuah cerita fiksi maupun non fiksi. Dari perspektif pariwisata, penulisan perjalanan telah menjadi mekanisme yang memacu imajinasi para pembaca di era yang mendahului transportasi publik dan media visual. Narasi dalam cerita membuat sebagian masyarakat ingin mengunjungi serta membuat sebuah pasar baru pada zamannya.

Sungai menyediakan banyak atraksi dan daya tarik estetika bagi wisatawan dan tempat yang unik dimana pariwisata itu terjadi. Beberapa bagian dunia, morfologi fisik yang diciptakan oleh sistem fluvial menghasilkan pemandangan alam yang menakjubkan yang menarik pengunjung dari seluruh penjuru dunia. Mungkin kurang mengesankan, tetapi tidak kalah penting, sebagian besar sungai memberikan kesunyian, keindahan dan sejarah yang menarik bagi rekreasi. Dalam tabel 2 disampaikan faktor – faktor yang dirangkum oleh prideaux and cooper (2008). Faktor tersebut dapat menentukan pariwisata berbasis sungai di sebuah kawasan.

Table 1 Faktor - Faktor Penentu Penggunaan Sungai Untuk Destinasi Pariwisata

Spasial	Managemen	Penggunaan sungai untuk industri	Faktor politik termasuk perbatasan
Panjang	Pembagian kekuatan politik	Irigasi	Lokal
Lebar	Perencanaan	Manufaktur/pendinginan	Negara bagian
Musiman	Daerah tangkapan air	Pembuangan limbah	Nasional
Lokasi	Alokasi sumberdaya, co: irigasi	Konsumsi manusia	Legislatif
Navigasi (termasuk manusia dan hutan)		Listrik hydro.	Konflik lepas pantai
Isu lingkungan	Perubahan komposisi spesies	Transportasi	Tanah bersebelahan dengan sungai
tingkat bahan berbahaya	Akibat penangkapan ikan	Industri (pengangkutan barang berat)	Pertanian
Serbuan spesies tertentu	Struktur tropis	Penumpang Kapal pesiar	Perkotaan
Kadar garam			Hutan belantara
Faktor biologi	Rekreasi		Rekreasi
Spesies endemik	Berenang		
Jumlah spesies	Berperahu		
	Menyelam		
	Memancing		

Sumber: *River Tourism*, 2008

Metode Penelitian

Provinsi Kalimantan Selatan secara geografis terletak antara 114° 19' 13" – 116° 33' 28" Bujur Timur dan 1° 21' 49" - 4° 10' 14" Lintang Selatan. Peta Kalimantan Selatan dapat dilihat pada gambar 2. Pada peta dapat dilihat banyaknya aliran sungai di provinsi ini.

Pada penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian valuasi ekonomi sebagai suatu alat analisis. Valuasi ekonomi merupakan upaya untuk memberikan nilai kuantitatif terhadap barang dan jasa yang dihasilkan oleh sumber daya alam dan lingkungan, baik atas dasar nilai pasar (*market value*) maupun nilai non - pasar (*non-market value*). Valuasi ekonomi sumber daya merupakan sebuah alat ekonomi (*economics tool*) yang menggunakan teknik penilaian tertentu untuk mengestimasi nilai uang dari barang dan jasa yang dihasilkan oleh sumber daya alam dan lingkungan. Valuasi ekonomi memiliki manfaat untuk mengilustrasikan hubungan timbal balik antara ekonomi dengan lingkungan yang diperlukan untuk melakukan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya alam yang baik serta optimal. Hal tersebut dapat memberikan gambaran dari keuntungan dan kerugian yang berkaitan dengan berbagai kebijakan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya alam sekaligus memberikan pemerataan pendistribusian manfaat dari sumber daya alam tersebut. Valuasi dengan menggunakan nilai mata uang sebagai indikasi penerimaan dan kehilangan manfaat atau kesejahteraan akibat kerusakan lingkungan.

Gambar 1. Peta Provinsi Kalimantan Selatan



Sumber: - Peta Rupabumi Indonesia, BIG
- Permendagri Nomor 56 Tahun 2015

Sumber: <https://sentrapeta.com/peta-atlas-provinsi-kalimantan-selatan>

Dalam upaya mengestimasi total biaya ekonomi yang ditimbulkan oleh pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan, dalam penelitian ini menggunakan perhitungan biaya privat dan biaya sosial. Langkah pertama yang akan dilakukan oleh penulis adalah melakukan perhitungan atau estimasi biaya privat yang meliputi biaya operasional dan biaya pembangunan sarana dan prasarana. Dalam upaya mengestimasi biaya privat tersebut, digunakan persamaan sebagai berikut:

$$\text{Biaya Privat} = Q_{\text{input}} \times P_{\text{input}} \quad (1)$$

$$\sum_{i=1}^N \text{Total Biaya Privat} = (Q_{\text{input}_1} \times P_1) + \dots + (Q_{\text{input}_n} \times P_n) \quad (2)$$

Selanjutnya penulis akan melakukan estimasi total nilai ekonomi dari pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Pengembangan pariwisata berbasis sungai memberikan dampak dan biaya sosial terhadap sektor transportasi. Persamaan estimasi dari nilai total manfaat transportasi, sebagai berikut:

$$\sum \text{Nilai Manfaat Transportasi} = (\text{nilai retribusi} + \text{nilai Pajak}) \times \text{jumlah kapal} \quad (3)$$

Pada tabel 3 disampaikan struktur biaya yang diperhitungkan dalam studi ini.

Table 2. Variable, Data, dan Sumber Data

Variabel	Data	Sumber
Biaya privat	Perahu kecil dan kapal jakung	Tinjauan pustaka dan wawancara
	Perahu sedang atau kapal klotok	Tinjauan pustaka dan wawancara
	Bahan bakar kapal	PT Pertamina Tbk
	Kredit usaha rakyat	Bank Kalimantan Selatan
	Upah tenaga kerja atau pramuwisata	BPS
	Pembangunan pelabuhan utama	Tinjauan pustaka dan pemerintah Provinsi/Kota/Kabupaten
	Pembangunan pelabuhan transit	Tinjauan pustaka dan pemerintah Provinsi/Kota/Kabupaten
Biaya Sosial	Revitalisasi pelataran pasar terapung	Tinjauan pustaka dan pemerintah Provinsi/Kota/Kabupaten
	Jumlah retribusi dan pajak kapal pengangkut sumberdaya alam	PT Ambapers dan pemerintah provinsi
	Pembangunan jalur kereta api Tanjung_Banjarmasin-Pelaihari	Pemerintah provinsi dan pemerintah pusat

Hasil dan Pembahasan

Setelah langkah yang dilakukan guna mencapai tujuan penelitian dalam menghitung dan mengestimasi besarnya biaya ekonomi akibat kegiatan pengembangan pariwisata berbasis sungai di Provinsi Kalimantan Selatan. Dalam perhitungan biaya mencakup dua komponen biaya, yaitu biaya privat (*private cost*) dan biaya sosial (*social cost*). Biaya privat adalah biaya yang dikeluarkan oleh pihak pengembangan untuk melakukan suatu kegiatan. Sedangkan biaya sosial adalah biaya yang ditanggung oleh masyarakat sebagai akibat dari tindakan atau dampak dari kegiatan pengembangan tersebut. Dalam penelitian ini, biaya sosial akan diwakili oleh kerugian akibat hilangnya barang dan jasa lingkungan serta berkurangnya berbagai aktivitas ekonomi di sungai yang ada di Provinsi Kalimantan Selatan. Dalam penelitian ini penulis memposisikan pihak pengembang adalah pemerintah daerah Provinsi Kalimantan Selatan.

Biaya privat dalam penelitian ini terdiri atas dua komponen, yaitu biaya operasional kapal serta biaya pembangunan dan revitalisasi. Biaya operasional yang dikeluarkan oleh pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan mencakup lima komponen, salah satunya biaya perbaikan kapal *klotok* dan kapal *jakung* untuk mendukung pariwisata berbasis sungai. Sedangkan biaya pembangunan dan revitalisasi pelabuhan yang akan dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan untuk mendukung kegiatan pariwisata berbasis sungai yaitu kegiatan susur sungai dan pasar terapung.

Dengan demikian, total biaya privat yang akan dikeluarkan oleh pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan dapat diketahui dari berbagai komponen yang telah dihitung.

Biaya operasional dihitung dengan cara menjumlahkan dari hasil perkalian bahan bakar kapal atau *marine fuel oil* dan upah tenaga kerja atau pramuwisata dengan tingkat harga yang berlaku untuk masing - masing komponen. Dalam komponen Kredit Usaha Rakyat dihitung dengan menjumlahkan seluruh kapal yang beroperasi dengan jumlah batas maksimum pemberian kredit. Sedangkan komponen biaya perbaikan kapal jukung dan *klotok* menghitung batas maksimal pemberian subsidi untuk pemilik kapal yang disediakan oleh pemerintah untuk mendukung aksesibilitas dan atraksi pariwisata berbasis sungai. Dengan begitu, penulis dapat mengetahui biaya yang dikeluarkan oleh pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan berdasarkan hasil perhitungan.

Pemilihan komponen biaya operasional ditujukan untuk memberikan dukungan terhadap pariwisata berbasis sungai. Pemberian Kredit Usaha Rakyat ditujukan untuk menjamin keberlangsungan aktivitas pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Dalam komponen biaya perbaikan kapal *klotok* dan *jukung* diberikan untuk memperbaiki kapal tersebut yang sesuai dengan standar keselamatan dan keamanan transportasi sungai. Selain itu, biaya perbaikan kapal digunakan untuk meningkatkan sarana dan prasarana kapal yang dibutuhkan dalam menunjang aktivitas pariwisata berbasis sungai. Biaya perbaikan kapal *klotok* dan *jukung* diberikan oleh pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan dalam bentuk subsidi untuk seluruh kapal yang beroperasi akan tetapi memiliki nilai yang berbeda setiap kelasnya. Pemilihan komponen Bahan Bakar Kapal atau *Marine Fuel oil* dan upah tenaga kerja atau pramuwisata dalam biaya operasional pengembangan pariwisata. Hal tersebut ditujukan untuk menjamin keberlangsungan aktivitas pariwisata berbasis sungai. Penyediaan bahan bakar kapal oleh pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan dilakukan untuk memastikan bahwa ketersediaan bahan bakar selama satu tahun. Upah tenaga kerja atau pramuwisata diberikan selama satu bulan pertama oleh pemerintah untuk menjamin keberlangsungan aktivitas pariwisata berbasis sungai.

Biaya pembangunan dihitung dengan cara mengalikan jumlah seluruh pelabuhan dan pelataran pasar terapung yang akan di bangun dengan biaya pembangunan per meter. Biaya pembangunan terdiri atas tiga komponen biaya, yaitu pembangunan dan revitalisasi pelabuhan utama, pembangunan pelabuhan transit, dan pembangunan dan revitalisasi pelataran pasar terapung. Desain pelabuhan dan pelataran pasar terapung serta biaya pembangunan merujuk kepada hasil penelitian Chandra Karta Yudha, dkk pada tahun 2018. Pembangunan pelabuhan dan pelataran menggunakan bahan material *Thermoplastic High Density Polyethylene*. Pelabuhan utama akan memiliki luas 2.175 meter² sebanyak lima buah pelabuhan serta pelabuhan transit memiliki luas 580 meter² sebanyak sepuluh buah pelabuhan. Penempatan titik pelabuhan akan menyesuaikan dengan destinasi di susur sungai yang berada di sungai Barito dan Martapura. Sedangkan pelataran pasar terapung akan dibangun sebesar 1.740 meter² sebanyak dua titik. Dengan demikian, upaya dalam proses perhitungan biaya privat akan menghasilkan besarnya total biaya operasional dan biaya pembangunan pelabuhan dan pelataran yang mencakup beberapa komponen pembentuknya pada tingkat harga yang berlaku pada tahun 2020.

Tabel 4 menunjukkan hasil perhitungan yang dilakukan oleh penulis untuk mengetahui berapa besar biaya yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan untuk pengembangan pariwisata berbasis sungai. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut biaya privat yang akan dikeluarkan oleh pemerintah sebesar Rp. 118.423.429.388 biaya tersebut terdiri dari biaya operasional sebesar Rp. 25.881.210.800 serta biaya pembangunan pelabuhan dan pelataran sebesar Rp. 95.542.218.588.

Tabel 3. Biaya Privat Pengembangan Pariwisata Berbasis Sungai di Provinsi Kalimantan Selatan

Biaya operasional	Rp. 25.881.210.800
Biaya pembangunan	Rp. 92.542.218.588
Total	Rp. 118.423.429.388

Sumber: Hasil Perhitungan Penulis

Selain biaya privat, penulis juga mengestimasi biaya sosial yang ditimbulkan oleh pengembangan pariwisata berbasis sungai. Biaya sosial yang ditimbulkan oleh pengembangan

pariwisata berbasis sungai pada penelitian ini ditinjau dari nilai ekonomi dari aktivitas sektor transportasi terutama dari transportasi sungai di Provinsi Kalimantan Selatan. Estimasi nilai ekonomi sektor transportasi dilakukan dengan cara mengalikan nilai retribusi dan pajak dari kapal pengangkut sumber daya alam dengan jumlah rata - rata kapal yang melintas di sungai. Nilai retribusi dan pajak sesuai dengan peraturan dan undang - undang yang berlaku. Retribusi dan pajak yang berada di sungai barito dikelola oleh PT Ambang Barito Nusapersada yang dibawah pengawas Badan Keuangan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan. Selain itu pengembangan pariwisata berbasis sungai memberikan dampak terhadap menurunnya aktivitas transportasi di sepanjang sungai yang membuat pemerintah membangun jalur Kereta Api khusus angkutan sumber daya alam dari tanjung - banjarmasin - pelaihari. Estimasi biaya yang akan timbul dari pembangunan jalur kereta api dihitung dari jarak antara Tanjung di Kabupaten Tabalong menuju Pelaihari Kabupaten Tanah Laut melalui Kota Banjarmasin dikalikan dengan biaya pembangunan per kilometer. Dengan demikian, dapat penulis peroleh besarnya nilai ekonomi dari sektor transportasi yang merupakan representasikan biaya sosial yang timbul dari pengembangan pariwisata berbasis sungai.

Tabel 4. Biaya Sosial Pengembangan pariwisata Berbasis Sungai di Provinsi Kalimantan Selatan

Jumlah retribusi dan pajak kapal pengangkut sumberdaya	Rp. 528.106.143.180
Biaya pembangunan jalur kereta api khusus sumberdaya alam (Tanjung-Banjarmasin-Pelaihari)	Rp. 14.707.700.000.000
Total	Rp. 15.235.806.143.180

Sumber: Hasil Perhitungan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan, tabel 5 menunjukkan besarnya biaya sosial yang timbul dari pengembangan pariwisata berbasis sungai dengan total nilai sebesar Rp. 15.235.806.143.180 terdiri dari jumlah retribusi dan pajak kapal pengangkut sumber daya sebesar Rp. 528.106.143.180 dan biaya pembangunan jalur kereta api khusus pengangkut sumber daya alam sebesar Rp. 14.707.700.000.000.

Beberapa upaya telah dilakukan oleh penulis guna mencapai tujuan penelitian dan menjawab pertanyaan penelitian. Berdasarkan hal tersebut diperoleh total biaya ekonomi sebesar Rp. 15.354.229.572.568 yang timbul akibat kegiatan pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Biaya tersebut mencakup biaya privat dan biaya sosial yang dapat ditunjukkan dalam tabel 6.

Table 5. Estimasi Total Biaya Ekonomi Pengembangan Pariwisata Berbasis Sungai di Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2020

Biaya Privat	Rp. 118.423.429.388
Biaya sosial	Rp. 15.235.806.143.180
Total biaya ekonomi	Rp. 15.354.229.572.568

Sumber: Hasil Perhitugan Penulis

Pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap kondisi ekonomi dan sosial masyarakat. Selain memberikan dampak terhadap kondisi ekonomi dan sosial masyarakat, pengembangan pariwisata berbasis sungai memberikan dampak terhadap sektor pariwisata maupun sektor transportasi. Hal tersebut dicerminkan oleh besarnya estimasi total biaya ekonomi yang timbul dari pengembangan pariwisata berbasis sungai. Berdasarkan hasil perhitungan estimasi, total biaya ekonomi yang timbul dari pengembangan pariwisata berbasis sungai sebesar Rp. 15.354.229.572.568 pada tingkat harga tahun 2020. Keseluruhan biaya ekonomi yang timbul dari pengembangan pariwisata berbasis sungai akan ditanggung oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan.

Pengembangan pariwisata berbasis sungai dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan sebagai pengembang utama. Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan sebagai pihak yang melakukan pengembangan akan melihat dampak yang dirasakan oleh masyarakat. Dampak

terhadap kondisi sosial masyarakat akibat pengembangan pariwisata berbasis sungai memiliki nilai positif. Dengan begitu kegiatan pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan tidak akan mengurangi aktivitas masyarakat yang menggunakan sungai sebagai aktivitas ekonomi. Sedangkan dengan adanya pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan akan mendorong aktivitas ekonomi bagi masyarakat di sekitar sungai. Pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan dapat dilakukan untuk mendorong dan menjamin keberlangsungan aktivitas ekonomi terutama sektor pariwisata.

Pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan dinilai tepat sasaran untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Kalimantan Selatan memiliki sungai yang cukup banyak, yaitu terdapat 58 aliran sungai. Seluruh sungai di Kalimantan Selatan dapat digunakan oleh masyarakat untuk aktivitas ekonomi, walaupun tidak seluruh sungai memiliki lebar sungai yang sama. Hanya beberapa sungai yang memiliki lebar sungai yang cukup lebar yang dapat dilalui oleh jenis kapal yang cukup besar. Menurut *prideaux and cooper* (2008) lebar aliran sungai dinilai menjadi salah satu faktor utama dalam penentuan pariwisata berbasis sungai. Lebar sungai menjadi sangat penting bagi pariwisata berbasis sungai karena sebagian besar aktivitas pariwisata di Kalimantan Selatan banyak menggunakan kapal. Atraksi pariwisata sungai di Kalimantan Selatan yang cukup populer yaitu susur sungai dan pasar terapung.

Menurut *prideaux and cooper* (2008) selain lebar aliran sungai yang menjadi faktor utama sungai dapat menjadi destinasi pariwisata, yaitu *length*, *location*, dan *navigability*. Ketiga faktor utama penentuan pariwisata sungai tersebut berdasarkan aspek kewilayahan atau *spatial* yang mana menekankan keberadaan sungai tersebut. Keempat faktor tersebut dapat menentukan sungai yang dinilai tepat untuk dilakukan pengembangan pariwisata berbasis sungai. Jarak atau panjang sungai menjadi penting dalam penentuan pariwisata berbasis sungai. Hal tersebut menjadi penting karena panjang sungai akan menentukan seberapa banyak destinasi yang dapat dikunjungi oleh wisatawan. Selain itu faktor penting dalam penentuan pariwisata sungai adalah lokasi. Lokasi menjadi faktor utama dalam penentuan pariwisata berbasis sungai selain lebar sungai, karena lokasi menjadi penting untuk aksesibilitas dan amenities pariwisata. Faktor lokasi sangat penting ketika sungai berada di pedalaman hutan tropis Kalimantan yang tidak dapat dikunjungi oleh wisatawan. Faktor lokasi menjadi pilar utama dalam keempat faktor tersebut untuk menentukan bahwa sungai tersebut dapat dikunjungi atau tidak oleh wisatawan. Sedangkan faktor navigasi menjadi pendukung ketiga faktor tersebut, apabila sungai tidak dapat terlacak oleh navigasi kapal atau sungai belum dapat sinyal navigasi dapat menimbulkan risiko dalam penentuan pariwisata berbasis sungai tersebut.

Selain faktor *spatial* menurut *prideaux and cooper* (2008) ada faktor lain yang dapat menentukan pariwisata berbasis sungai, yaitu *land use adjacent to river* dan *management*. Kedua faktor tersebut dapat membantu penentuan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Kedua faktor tersebut akan menjelaskan bagaimana peran penggunaan lahan dan pengelolaan terhadap penentuan pariwisata berbasis sungai. Faktor penggunaan lahan (*land use adjacent to river*) terdapat beberapa komponen, yaitu *agriculture*, *urban*, *wilderness*, dan *recreation*. Keempat komponen tersebut memiliki peran yang berbeda dalam penentuan pariwisata berbasis sungai. Komponen *land use adjacent to river* ditujukan untuk bagaimana sungai dapat berdamai dengan beberapa penggunaan lahan. Sedangkan faktor manajemen terdapat beberapa komponen, yaitu *political power sharing*, *planning*, *catchment*, dan *resources allocation*. Keempat komponen tersebut ditujukan bagaimana pengembangan atau pengelolaan pariwisata berbasis sungai ini melakukan pengelolaan yang baik. Komponen ini juga mendorong pemilihan pengelolaan yang tepat dan memiliki transparansi. Komponen ini mendorong bagaimana penentuan pariwisata berbasis sungai secara transparansi mulai dari perencanaan sampai pelaksanaan.

Setelah mengetahui beberapa faktor penentu pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan menurut *prideaux and cooper*. Berdasarkan penjelasan di atas bahwa tidak semua sungai yang berada di Kalimantan Selatan dapat menjadi destinasi pariwisata. Hal tersebut ada beberapa faktor yang tidak terpenuhi oleh beberapa sungai tersebut salah satunya faktor *spatial*. Menurut penulis faktor *spatial* merupakan faktor utama dari penentuan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Sedangkan ada beberapa sungai yang dapat menjadi destinasi pariwisata berbasis sungai salah, yaitu Sungai Barito dan Sungai Martapura.

Pembiayaan pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan akan dilaksanakan oleh pemerintah provinsi. Pembiayaan pengembangan pariwisata terdiri dari dua variabel yaitu biaya privat dan biaya sosial. Pemerintah provinsi Kalimantan Selatan akan menanggung keseluruhan biaya privat pengembangan pariwisata berbasis sungai. Seperti yang dijelaskan di atas biaya privat yang akan dikeluarkan sebesar Rp 118.423.429.388. Sedangkan biaya sosial yang akan ditanggung oleh pemerintah provinsi Kalimantan Selatan sebesar Rp. 14.707.700.000.000.

Biaya privat yang dikeluarkan oleh pemerintah provinsi merupakan upaya pemerintah untuk mendorong sektor pariwisata terutama pariwisata sungai. Biaya yang dikeluarkan oleh pemerintah diharapkan dapat meningkatkan jumlah wisatawan baik mancanegara maupun nusantara. Pemerintah provinsi menargetkan kenaikan jumlah wisatawan per tahunnya sebesar 10 s.d 15 %. Dengan dilakukan pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan diharapkan menjadi salah satu destinasi yang dapat mendorong jumlah wisatawan. Pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan merupakan destinasi pariwisata yang sarat akan budaya dan ekologi yang tinggi. Dengan begitu diharapkan sungai dapat menarik wisatawan untuk berkunjung ke Kalimantan Selatan.

Biaya sosial dalam pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan, selain akan ditanggung oleh masyarakat akan ditanggung juga oleh pemerintah provinsi. Pemerintah provinsi Kalimantan Selatan akan menanggung dua variabel, yaitu jumlah retribusi dan pajak kapal pengangkut sumberdaya alam dan pembangunan jalur kereta api Tanjung - Banjarmasin - Pelaihari. Pemerintah provinsi akan mengalami kehilangan pendapatan Asli Daerah dari sektor transportasi terutama transportasi sungai, akan tetapi di sisi yang lain pemerintah akan mendapatkan pendapatan dari sektor pariwisata. Sedangkan pembangunan jalur kereta api khusus tersebut menjadi biaya sosial yang akan ditanggung oleh masyarakat dan pemerintah. Hal tersebut dapat dijelaskan pembangunan jalur kereta api khusus dilakukan dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Pembangunan jalur tersebut ditujukan sebagai alternatif jalur pengangkut sumber daya alam terutama hasil pertambangan yang sebelumnya berada di jalur sungai menjadi jalur kereta api.

Kegiatan pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan yang dilakukan oleh pemerintah provinsi memberikan dampak positif bagi sektor pariwisata. Akan tetapi di sisi yang lain memberikan dampak negatif bagi sektor transportasi. Sektor transportasi di Kalimantan Selatan terutama dari pengangkut hasil sumber daya alam banyak sekali menggunakan jalur sungai. Kegiatan pengembangan pariwisata berbasis sungai akan memberikan dampak negatif bagi sektor transportasi menimbulkan biaya sosial yang cukup besar. Estimasi biaya sosial yang telah dihitung oleh penulis menunjukkan biaya sosial lebih besar dibandingkan biaya privat. Dalam pengembangan pariwisata berbasis sungai ini menimbulkan biaya sosial yang cukup tinggi akibat pemerintah maupun masyarakat akan membangun jalur kereta api yang terhubung dari Tanjung menuju Pelaihari. Sedangkan biaya privat merupakan estimasi dari biaya yang dikeluarkan untuk mendorong aktivitas dan keberlangsungan sektor pariwisata. Dalam hasil perhitungan estimasi terdapat dampak yang belum dihitung dalam biaya sosial maupun biaya privat. Berdasarkan hasil perhitungan estimasi total biaya ekonomi pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan menunjukkan akan menguntungkan semua pihak yang terlibat dalam sektor pariwisata sungai.

Kesimpulan dan Implikasi

Pengembangan pariwisata berbasis sungai dilakukan untuk meningkatkan jumlah wisatawan nusantara maupun mancanegara di Kalimantan Selatan. Pariwisata berbasis sungai memiliki dua kategori objek pariwisata yang dapat digunakan oleh wisatawan, yaitu susur sungai dan pasar terapung. Kedua kategori tersebut menjadi ujung tombak sektor pariwisata baik di tingkat provinsi maupun kota/kabupaten. Aktivitas pasar terapung dan susur sungai di Kalimantan Selatan sebagian besar berada di Sungai Barito dan Sungai Martapura. Pasar terapung di Kalimantan Selatan merupakan salah satu pasar terapung tradisional di dunia yang memiliki nilai sejarah dan budaya yang besar. Pasar terapung bagi masyarakat Kalimantan Selatan sudah menjadi adat istiadat yang

turun menurun. Pasar terapung di Kalimantan Selatan berada di Lok Baintan dan Muara Kuin. Sedangkan susur sungai pada saat ini hanya berjalan di sepanjang sungai Martapura yang melewati Kota Banjarmasin dan Kabupaten Banjar. Susur sungai juga memiliki nilai sejarah dan budaya yang tinggi yang tercermin dari penggunaan kapal dan destinasi yang dikunjungi selama menyusur sungai.

Penelitian ini bertujuan untuk melihat apakah setiap sungai di Kalimantan Selatan dapat menjadi destinasi pariwisata sungai dan mengetahui berbagai dampak yang timbul serta menghitung estimasi biaya ekonomi yang timbul dari pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Berdasarkan hasil estimasi biaya ekonomi yang besar ditimbulkan oleh pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Biaya privat yang akan dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan sebagai pihak pengembangan sebesar Rp. 118.423.429.388 yang terdiri atas biaya operasional dan biaya pembangunan dan revitalisasi pelabuhan. Biaya privat ditujukan untuk menjamin keberlangsungan aktivitas pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Namun tidak hanya itu saja, pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan menimbulkan biaya sosial yang cukup besar. Pada penelitian ini, biaya sosial yang timbul dari aktivitas pengembangan pariwisata berbasis sungai sebesar Rp. 15.235.806.143.180 yang terdiri atas jumlah retribusi dan pajak kapal pengangkut sumber daya alam dan biaya pembangunan jalur kereta api khusus sumber daya alam.

Dengan timbulnya biaya ekonomi patut menjadi pertimbangan karena biaya tersebut mencerminkan suatu kerugian bagi masyarakat maupun pemerintah. Besarnya biaya ekonomi seyogianya menjadi acuan pemerintah provinsi maupun kota/kabupaten guna merencanakan langkah yang tepat untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan oleh pelaksanaan pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Dengan begitu diharapkan dampak yang timbul menjadi minimalisasi oleh pihak pengembangan. Diperlukan kebijakan dan penelitian yang dapat mengurangi dampak ekonomi dari pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Salah satu bentuk kebijakan yang dapat dilakukan adalah kebijakan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). KPBU merupakan kebijakan kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha dalam hal penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum. Melalui KPBU pemerintah dan masyarakat dapat mengurangi biaya sosial yang ditanggung yaitu pembangunan jalur kereta api khusus pengangkut sumber daya alam. Melalui kebijakan ini diharapkan pemerintah dan masyarakat dapat meminimalisasi biaya sosial yang timbul dari pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan. Terdapat beberapa bentuk penelitian yang perlu dilakukan, yaitu pembangunan pelabuhan, dampak lingkungan, dan pembangunan jalur alternatif. Penelitian ini belum sepenuhnya sempurna, maka diperlukan penelitian selanjutnya yang lebih komprehensif untuk menyempurnakannya, dalam mengestimasi biaya ekonomi yang timbul dari pengembangan pariwisata berbasis sungai, diharapkan memasukkan aspek penting yang lain seperti menghitung nilai ekonomi dari kualitas air sungai di Kalimantan Selatan.

Daftar Pustaka

- BPS Kalimantan Selatan . (2020). *Upah Minimum Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2005-2019*. Retrieved from <https://kalsel.bps.go.id/dynamictable/2017/05/02/938/upah-minimum-provinsi-kalimantan-selatan-tahun-2005-2019.html>
- BPS Kalimantan Selatan . (2019). *Provinsi Kalimantan Selatan Dalam Angka 2019*. Banjarmasin: BPS Kalimantan Selatan.
- Budiyanto, B. (2020, April). Kesiapan Pemerintah dalam Pelaksanaan Pengembangan Pariwisata Berbasis sungai di Banjarmasin (Mantan Asisten Perekonomian Kota Banjarmasin). (M. A. Faza, Interviewer)
- Budiyanto, B. (2020, April). Perencanaan pengembangan pariwisata berbasis sungai di Kalimantan Selatan (Mantan Asisten Perekonomian Kota Banjarmasin). (M. A. Faza, Interviewer)
- Bull, A. (1995). *Economics of travel and tourism*. Australia: Longman Australia Pty Ltd.

- Dinas Pariwisata Provinsi Kalimantan Selatan . (2017). *Perubahan Rencana Strategis (Renstra) Dinas Pariwisata Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2016 - 2021*. Banjarmasin: Dinas Pariwisata Provinsi Kalimantan Selatan.
- Fauzi, A. (2004). *Ekonomi sumber daya alam dan lingkungan: Teori dan aplikasi*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Hanley, N., Wright, R., & Alvarez-Farizo, B. (2007). Estimating the economic value of improvements in river ecology using choice experiments: an application to the water framework directive. *In Environmental value transfer: Issues and methods*, 111 - 130.
- Hitzhusen, F. J. (2007). *Economic valuation of river systems*. Edward Elgar Publishing.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Buku Informasi Perkeretaapian Tahun 2014*. Jakarta: Direktorat Jendral Perkeretaapian.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2018). *Review Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2018*. Jakarta: Direktorat Jendral Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI.
- Maslina, & Fauzan, M. (2016). ANALISA BIAYA OPERASIONAL KAPAL KLOTOK TERHADAP KESELAMATAN TRANSPORTASI AIR PADA PELABUHAN. *Jurnal Transukma*, 84 - 95.
- Normelani , E. (2016). River, Culture and Tourism in Lok Baintan, South Kalimantan. *Journal of Indonesian Tourism and Development Studies*, 4(2), 57.
- Normelani, E. (2016). The Floating Market of Lok Baitan, South Kalimantan. *Journal of Indonesian Tourism and Development Studies*, 4(1), 1 - 4.
- Pradono, P., Syabri, I., Shanty, Y., & Fathoni , M. (2017). Indikator Keberlangsungan Angkutan Barang Di Sungai. *Simposium II UNIID 2017*, 436 - 442.
- Prideaux, B., & Cooper, M. (2009). *River Tourism*. Cabi.
- PT. Pertamina,Tbk. (2020). *Daftar Harga BBK Tmt 29 Januari 2020*. Retrieved from pertamina.com: <https://www.pertamina.com/en/news-room/announcement/daftar-harga-bbk-tmt-29-januari-2020>
- Putra, W. (2017). anajemen Pengembangan Daerah Aliran Sungai (DAS) Sebagai Daya Tarik Pariwisata Bekelanjutan Studi Kasus Daerah Aliran Sungai Ayung. *Jurnal Ilmiah Manajemen dan Bisnis*, 2 (1), 81 - 94.
- Small, K., Verhoef, E., & Lindsey, R. (2007). *economics of urban transportation*. Routledge.
- Spillane, J. J. (1991). *Ekonomi pariwisata: sejarah dan prosepekenya*. Jogjakarta: Kanisius.
- Tietenberg, T., & Lewis, L. (2016). *Environmental and natural resource economics*. Routledge.
- Wattanacharoensil, W., & Sakdiyakorn, M. (2016). The potential of floating markets for creative tourism: A study in Nakhon Pathom Province, Thailand. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, S3 - S29.
- Yamin, K. (2020, April). Keselamatan dan perkembangan Pelayaran sungai di Kalimantan Selatan (Kepala Seksi Prasarana Pelayaran Bidang Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan). (M. A. Faza, Interviewer)
- Yamin, K. (2020, Febuari). perkembangan dan situasi terkini perihal Transportasi sungai dan danau di Kalimantan Selatan (Kepala Seksi Prasarana Pelayaran Bidang Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan). (M. A. Faza, Interviewer)
- Yudha, C. K., Achmadi, T., & Lazuardi, S. D. (2018). Model Revitalisasi Pasar Tradisional Terapung Untuk Menunjang Logistik Wilayah Pedalaman. *Jurnal Teknik ITS*, E39 - E42.