Pseudoname: Feri, Code: Interview S018, Category: Government, Sex: Male, Level: National, Job: Ministry of Tourism Officer

|  |  |
| --- | --- |
| Rama:  Topik saya tentang transportasi wisata di rural Bali, sebelumnya saya sudah interview sekitar 26 orang, termasuk di antaranya bisnis-bisnis tour and travel, atraksi wisata di daerah rural Bali, kemudian kementerian pariwisata, kementerian perhubungan, dan dinas-dinas terkait di Bali. Terakhir saya interview ke pak Menteri pariwisata karena waktunya sedikit jadi Beliau merekomendasikan ke Bapak karena topiknya menurut Beliau terkait dg Bapak. Yang pertama, menurut Bapak -yang merepresentasikan pariwisata- rural tourism itu dikategorikannya seperti apa ya Pak? Mungkin dari bapak pribadi atau ada definisi tersendiri dari kementerian pariwisata?  S018:  Ok pertama selamat dulu…….  Topiknya tentang rural ya. Pariwisata pedesaan itu definisinya memberikan atau memastikan adanya pengalaman tentang kehidupan suasana pedesaan, sehingga orang bisa lebih mengenal, menghargai, dan juga mengenal secara lebih dalam ya atmosfir atau suasana desa/pedesaan. Itu saya kira pemahaman yg saya yakini sebagai konsep yang pas.  Di Indonesia khususnya, pariwisata pedesaan itu biasanya ada 2 jenis. Ada yg disebut dengan desa wisata yang memang secara khusus dikembangkan untuk memberikan pengalaman kepada pengunjung. Tapi juga itu bisa menjadi sebuah aktifitas wisata, jalan-jalan, di luar dari daerah perkotaan, bisa mendapatkan pengalaman secara lebih natural. Bisa menyaksikan kehidupan satwa ataupun populasi masyarakat dengan seluruh budaya yang dimiliki. Dan itu merupakan suatu tatanan ekosistem yang menghidupi warga dan seluruh keterkaitan yang mereka bisa peroleh.  Jadi saya kira ada 2 pola yang terjadi di Indonesia. Satu, Ketika sekarang kan kami mendorong pengembangan desa wisata, wellness tourism. Wellness tourism itulah sebuah entitas dimana Kawasan pedesaan itu memberikan fasilitas, layanan, dan berbagai aktifitas di desa. Sedangkan wisata pedesaan itu bisa saja tidak harus terjadi di desa wisata tapi juga di desa-desa yg memang memiliki nilai-nilai ketertarikan bagi pengunjung atau bagi wisatawan bila mereka keluar dari tempat asalnya dan dia bisa melakukan aktifitas-aktifitas di kampung atau di tempat-tempat terpencil yang suasananya sangat alami ya, sesuai dengan kehidupan masyarakat di sana. Saya kira itu pendapat saya.  Dan kalau Anda mau cari referensi mengenai desa wisata itu juga mudah banget di googling, dan ada buku pedoman kita juga sih dari kemenparekraf dan juga kemenkomarves dan kementerian pedesaan. Kita juga ada semacam konsep pengembangan desa wisata. Jadi saya ingin membedakan dengan jelas sebetulnya ada desa wisata dan ada wisata pedesaan. Bagi Indonesia itu sebetulnya diadopsi dari konsep rural tourism.  Rama:  Baik. Ya sebelumnya banyak dari interviewee saya yg menyempit maknanya ke desa wisata saja padahal sebetulnya banyak wisata pedesaan.  S018:  Saya kira kita di kementarian pariwisata sadar kok bahwa sebetulnya roh dari…jadi sebenarnya kan ada wisata perkotaan, ada wisata perdesaan. Urban tourism, rural tourism, nah rural tourism itu karena kita di Indonesia dalam taraf membangun desa, jadi banyak desa yang dikembangkan menjadi desa wisata. Tapi sebetulnya rural tourism bukan hanya desa wisata, dia lebih luas, mencakup keseluruhan aktifitas, dimana pariwisata yang dikembangkan atau yang akan dihadirkan sebagai pengalaman itu adalah suasana pedesaan, aktifitas-aktifitas yang memang sangat kental dengan kehidupan masyarakat yang bukan orang perkotaan tapi yang ada di kampung, ada di desa-desa. Dan desa-desa itu tidak harus desa wisata. Desa-desa yg bukan desa wisata pun bisa memberikan pengalaman rural sebagai tourism.  Rama:  Berarti pengalamannya ya pak. Yang kedua yang ingin saya tanyakan, topik saya sebenarnya sudah focus ke Bali. Jadi scopenya itu satu provinsi Bali. Kalau dalam konteks Bali menurut Anda bagaimana tipikal cara wisatawan baik domestic maupun asing melakukan perjalanannya menuju ke destinasi atau atraksi-atraksi wisata rural di Bali?  S018:  Saya kira ini momentum yang pas setelah pandemi. Ketika masyarakat termasuk juga pengunjung mencari pengalaman-pengalaman yg otentik, yang connect dengan alam, budaya local, mereka ingin merasakan suasana yang aman dan nyaman, yang alami, saya kira desa wisata mendapat momentum yang cukup pas. Ketika kita bergerak dengan model pariwisata baru setelah pandemi. Itu satu. Konteks Bali malah lebih menarik, karena Bali Ketika dikembangkan itu kan sebetulnya berawal dari spot-spot yang relatif disukai atau disenangi mulai dari aktifitas pantai pusat pertumbuhannya kan, mulai dari kuta, sanur, bergeraklah dengan segmen pasar yang lebih luas ke Nusa Dua, akhirnya ke Ubud, atau sekarang ke Canggu, dan lain sebagainya atau nanti sampai ke utara.  Bagi Bali ini potensi desanya luar biasa, artinya untuk pariwisata pedesaannya ini sangat besar sehingga terjadi penyebaran pertumbuhan itu yang menurut saya menjadi menarik. Jadi antara penyebaran pertumbuhan dan juga akses yang lebih tinggi kepada masyarakat-masyarakat yang tadinya tidak hanya terpusat di tadi ya beberapa titik yang saya sebutkan di awal. Bali sebenarnya lebih kuat tarikannya untuk mereka bisa masuk ke simpul-simpul pedesaaan, dan Bali relatif masih cukup kuat karena sebagian yang berkembang sekarang ini kan di selatan, sedangkan daerah-daerah yang basis pertanian atau kerajinan ada yang masih di tengah setelah ubud itu, dan juga sampai di utara, terus juga bali barat dan bali timur. Jadi saya kira sekaligus keunikan-keunikan yang dimiliki oleh desa-desa wisata di bali itu bisa diberi nilai tambah untuk adanya aktifitas-aktifitas pedesaan.  Tapi saya tidak ingin bahwa semua desa di bali itu harus menjadi desa wisata, tidak seperti itu konsepnya. Tapi mereka harusnya tumbuh dengan karakteristik yang dimiliki, kekuatan yang ada, tapi bisa memberikan pengalaman pedesaan yang ada nilai tambahnya dari aktifitas-aktifitas masyarakat di desa atau di kampung. Saya kira Bali punya kesempatan yang lebih banyak karena akses internasionalnya, Bali adalah hub dari pergerakan pariwisata di Indonesia, jadi orang akan lebih lama di sana. Dan Ketika lebih lama, ada upaya juga untuk mengisi waktu dan mendapatkan pengalaman yang berbeda. Dan org akan bergerak tidak hanya semata-mata ke touristic area tapi juga ke desa-desa atau tempat-tempat pedesaan.  Rama:  Karena topik saya terkait dengan transportasi wisata ke arah rural, bagaimana dengan moda transportasi yang tersedia di Bali, baik yang eksisting maupun yang ada pengembangannya untuk nanti wisatawan ke arah rural?  S018:  Harusnya tren yang kita perlu respon itu kan Ketika pariwisata lebih personalize, lebih smaller in size, lebih localize, lebih customize, dalam arti begini mereka akan membutuhkan transportasi-transportasi yang tidak harus dalam size besar, mungkin sizenya harus lebih kecil supaya pergerakannya lebih mudah. Itu akan menjadi menarik menurut saya untuk bali, karena bali kan punya daya dukung juga sekarang ini, hemat saya, tekanan kepada bali untuk daerah selatan ini sangat tinggi dan mereka sudah mengalami “over tourism” dengan kondisi saat ini.  Apalagi kita mengkomunikasikan kepada pasar internasional maupun domestic bahwa oke datanglah ke bali tapi sebetulnya datang ke bali itu sebenarnya hanya di sekitar nusa dua, kuta, sanur, ubud, jadi sebetulnya spot-spot yang sudah relative terkenal. Ada baiknya informasi ini harus terdistribusi juga ke daerah tengah atau ke barat, ke timur, ataupun ke utara dari bali. Itu artinya akses-akses transportasi juga diperlukan. Tapi saya lebih setuju kalau akses-akses itu lebih dalam size yang kecil jadi tidak dalam volume atau bus-bus yang besar. Itu satu.  Yang kedua, hemat saya, mungkin perlu diatur sistem transportasi pariwisata dengan juga memberikan kesempatan kepada local transport ataupun transportasi tradisional. Jadi misalnya kunjungan ke suatu wilayah atau suatu desa itu tidak semuanya didominasi oleh wisatawan yg bermobil tapi juga bisa diakses dengan cara “merekayasa” ada aktifitas dengan naik andong atau juga local transport seperti rakit, perahu, atau apapun Namanya yang bisa memberdayakan masyarakat, tapi juga akhirnya memberikan dampak terhadap emisi karbon. Jadi, jangan sampai juga kita dengan energi yang terbarukan yang sebetulnya menjadi pilar penting kita dalam rangka merespon perubahan iklim ini kita bisa saja mengkonversi bahwa, “oh ya kalaupun boleh menggunakan transportasi tapi bisa dong dikombinasikan juga dengan transportasi yang lebih ramah lingkungan,” misalnya.  Jadi saya kira sepertinya perlu diterapkan ke depan sehingga Kembali ke rural tourism, Rural tourism itu kan harusnya lebih kental pengalaman ekologisnya, pengalaman environment-nya, pengalaman yg tidak merusak atau tidak terlalu banyak mengeluarkan karbon bilamana kita menggunakan transportasi.  Saya kira inovasi-inovasi ini mulai juga dilakukan misalnya ya di nusa dua bali ya, itu kan kalau orang melakukan aktifitas di dalam Kawasan itu mereka diminta untuk menggunakan transportasi elektrik atau motor atau vehicle yang benar-benar energinya tidak harus dari solar atau dari fossil tapi menggunakan energi terbarukan. Itu sebetulnya solusi-solusi teknologi ya, bisa dilakukan. Tapi saya justru melihat juga ada peluang apakah sampan atau perahu, rakit, atau juga andong, mungkin juga becak misalnya, yang nanti juga bisa memberikan akses Ketika orang itu dekat dengan lokasi pedesaan atau mereka Ketika mengitari desa pun mungkin tidak perlu menggunakan kendaraan bermotor tapi lebih banyak menggunakan kendaraan-kendaraan lokal yg justru lebih labour Intensive, lebih ramah lingkungan, dan bahkan mengurangi emisi karbon. Itu saya kira concern saya. Terima kasih.  Rama:  Baik pak. Saya mungkin lanjut ke pertanyaan pamungkas saya dulu. Tadi sudah disebutkan juga moda-moda transportasi yang cocok atau sesuai terutama untuk menjaga kelestarian alam di daerah rural. Tapi bagaimana caranya untuk menuju ke sana? Karena banyak interviewee saya juga yang menyebutkan bahwa di sana banyak terdapat penyewaan motor atau mobil. Saya juga belum tahu arahnya akan kemana ini para pengusaha bisnis ini nanti ke depannya. Dan terkait dengan transportasi wisata di Bali ini akan dibuat lebih sustainable, dampaknya terutama bagi para pelaku usaha penyewaan transportasi di Bali ini akan seperti apa?  S018:  Saya kira ini adalah soal pilihan, ya, pilihan. Lalu yang kedua adalah komitmen dan kebijakan pemerintah ya, itu pasti. 2 hal yang menurut saya penting. Pilihan itu kaitannya dengan bagaimana sih kita bisa menyajikan sebanyak-banyaknya, ehm bukan sebanyak-banyaknya. Jadi artinya alternatif-alternatif yang bisa menggunakan transportasi yang lebih ramah lingkungan.  Jadi menurut saya harus ada sebuah … ini kan bukan keberanian melainkan kesadaran dari semua pihak bahwa isu mengenai sustainable transportation di sana bukan hanya tentang Bali tapi bagaimana kita bersama dunia melakukan upaya-upaya yang kongkrit.  Memang di situ persoalannya, “loh bagaimana ini bisnis rental bisa mati gua.” Ya, saya kira itulah yang saya katakan bahwa ini sebuah pilihan. Orang nanti berpikirnya apa mau jangka pendek, jangka menengah, atau jangka Panjang. Menurut saya itulah harus ada semacam perubahan/shifting dari cara kita mengelola bisnis, modelnya seperti apa. Saat ini memang banyak yang merasa nyaman dengan apa yang dia miliki. Memang dia berfikir “kan saya punya rental, ada 3, 4, 5 mobil hi-ace segala macam. Setiap waktu saya bisa ganti oli dan service kendaraannya, emisinya segala macam” tapi bisa di saat yang bersamaan ada alternatif kendaraan listrik, kan boleh itu, ya kan. Jadi misalnya mereka rental tapi bahan bakarnya tidak meereka gunakan dari fossil, kan bisa juga itu sekarang alternatifnya sudah mulai tersedia. Jadi saya kira kan konsumen juga bahkan merasa “oh ini saya boleh dong berpartisipasi juga dalam upaya climate change untuk aksi-aksi lokal” atau bagaimana caranya mereka berkontribusi terhadap offsetting emisi karbon. Itu poin saya.  Jadi pilihan-pilihan ini kan memang membawa risiko juga, itu kan investasinya mahal, kadang-kadang orang berfikir bahwa menggunakan sustainable energi itu kan mahal, mahal itu kan dalam jangka pendek ya. Tapi kalau dalam jangka Panjang itu lebih feasible, bahkan lebih ekonomis. Tapi orang kita kan masih berfikir jangka pendek. ROI-nya gimana nih, return on investment, saya keluar ini, berapa masukannya dalam waktu yang pendek. Tapi ok itu, saya kira sesuatu yang harus kita hadapi.  Tapi yang penting juga yang kedua poin saya, adalah komitmen dan konsistensi pemerintah untuk bisa memberikan juga insentif atau skema-skema regulasi yang memudahkan atau memberikan kemudahan bagi pelaku pengusaha rental mobil atau penyedia transportasi untuk bisa mendapatkan kemudahan-kemudahan ketika mereka misalnya kredit atau mereka tendernya misalnya atau katakanlah apapun kebijakan-kebijakan yang bisa membuat pengusaha ini berfikir bahwa “oh ya kayaknya lebih murah loh atau lebih enak loh, lebih visible lah kalau saya menggunakan atau menyediakan transportasi yang lebih ramah lingkungan.” Atau juga akses, tidak hanya akses finansial, misalnya Ketika mereka menyediakan lahan parkir atau jalur-jalur yang nanti akan dilalui oleh transportasi tertentu misalnya.  Memang sekarang belum semua ke arah sana, tapi saya kira Indonesia sedang menuju ke arah green transition untuk lebih menggunakan skema-skema green economy dan ini perubahannya sudah mulai lebih nyata. Jadi kita misalnya bicara dengan kementerian ESDM, hal-hal seperti ini tidak bisa hanya di kementerian pariwisata. Kita bicara dengan kementerian perhubungan, agar regulasi-regulasi yang terkait ini benar-benar bisa mendukung hadirnya atau banyaknya operator-operator yang benar-benar concern dengan green transportation, enviromental friendly transport atau juga green energy.  Rama:  Ya, terima kasih pak. Saya ingin sedikit lebih detail lagi pak. Kalau saya baca tahun lalu kementerian pariwisata itu pernah mengeluarkan peraturan Menteri tentang destinasi wisata berkelanjutan, nomor 9 tahun 2021. Di sana disebutkan bahwa atraksi pariwisata pedesaan itu perlu juga memfasilitasi seperti contohnya moda-moda transportasi yang ramah lingkungan ya pak. Seperti sepeda, sepeda itu sendiri, atau mungkin ada jalur sepeda, kemudian jalur pejalan kaki, seperti trotoar, baik di sekitar wilayah atraksinya maupun di dalam wilayah wisatanya. Dan yang tadi belum disebutkan mungkin transportasi umum ya pak. Kalau terkait dengan hal ini apakah ada semacam turunannya sendiri begitu atau seperti teknisnya bagaimana begitu pak untuk mewujudkan peraturan Menteri pariwisata dalam poin yang satu ini?  S018:  Ya, oke ya jadi saya kira kami ya dari kemenparekraf ini kan sangat sadar bahwa membangun dan menghadirkan pengalaman pariwisata yang terbaik, yang holistic itu adalah Kerja bersama, kita membutuhkan kolaborasi intersektor dengan daerah ya. Misalnya yang disebutkan, dengan adanya fasilitas jalan kaki, ada sepeda, dan segala misal andong, itu rupanya sudah menjadi concern kita ya sehingga di pedoman atau permenpar nomor 9 tahun 2021 itu kan salah satu pilihannya tentang environmental sustainability. Dan di situ memang ada indikator atau ada pengukuran kita bahwa Ketika desa, desa wisata atau destinasi local, atau destinasi tingkat regional, kalau mereka mau memenuhi standar sebagai destinasi pariwisata berkelanjutan maka mereka harus memenuhi aspek salah satunya adalah tadi ya mengenai penggunaan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan.  Nah, kita memberikan kesadaran kepada para pihak terutama para pengelola-pengelola destinasi atau pengelola-pengelola desa wisata ini agar betul-betul memperhatikan hal ini karena ini sangat penting bukan pertama-tama hanya karena climate change tapi saya kira ada nilai ekonominya juga yang bisa menjadi bagian dari kegiatan pariwisata di desa atau di destinasi, bilamana kita menggunakan jenis moda transportasi yang seperti itu.  Kalau turunannya saat ini, kita kan pedomannya dari permenpar ya, kita tugas kementerian ini juga mengadvokasi daerah, jadi kita juga memberikan pendampingan, advokasi kepada daerah-daerah untuk mengeluarkan pedoman-pedoman atau ketentuan yang lebih teknis di level kabupaten, kota, atau provinsinya. Itu tugas kita. Tapi kami sampai saat ini belum mengeluarkan pedoman atau petunjuk yang lebih teknis karena kita ingin memberikan penguatan tentang kesadaran mereka bahwa Ketika desa atau destinasi itu dikembangkan sebagai desa wisata berkelanjutan atau destinasi berkelanjutan, ya indikator ini harus mereka penuhi, mereka harus lakukan, mereka harus terapkan, mereka harus perlihatkan, demonstrasikan secara konkrit, benar ga terjadi penggunaan transportasi yang lebih ramah lingkungan.  Jadi itu satu cara kita pak untuk mendorong pembangunan pariwisata berkelanjutan. Dan ini kita lakukan sertifikasi ya, sampai kepada sertifikasi. Jadi bahkan belum semua desa wisata itu yang lolos, mereka banyak yang istilahnya masih merah, masih kuning, masih biru, jadi belum hijau semua. Itu homework utk kita, tapi kita bergerak ke sana.  Nah, mengenai public transportation, kami hari-hari ini banyak mengalami complain atau bahkan juga banyak persoalan terutama dengan organisasi atau organda, ada pengusaha bus, ya itulah. Public transportation yang saya ceritakan ini adalah public transportation darat ya, itu kita lebih sifatnya pendampingan, kita memberikan semacam bimbingan teknis, karena otoritas untuk mengendorse dengan ketentuan yang lebih teknis itu kan ada di masing-masing daerah dan juga masing-masing organisasi. Jadi kita menghimbau, bahkan juga kita ingin memastikan bahwa bilamana penumpang menggunakan transportasi itu tolong diceklah spesifikasinya, kendaraannya, masa berlaku, dengan ketentuan keamanan dari bus itu sendiri. Tapi itu kan otoritas tidak bisa di ... jadi crosscheck atau checklist ini kan tidak di kami ya. Kita update ke kementerian perhubungan ya, terutama direktorat perhubungan darat. Komunikasi diskusi kita mereka nanti menjelang lebaran atau menjelang hari raya sekarang ya *nataru*, dengan dirjen kereta api darat, dengan perhubungan laut, dan juga dirjen perhubungan udara.  Jadi saya kira itu juga menjadi tantangan ini, orang bicara transportasi pariwisata ini apakah domainnya pariwisata? Kalau saya dari sisi government kita harus tahu juga kewenangannya siapa mengatur apa. Itu penting. Jadi tugas kami adalah mengorkestrasi agar para pihak yang punya kewenangan di masing-masing bidang ini benar-benar paham dan tahu bagaimana mereka bisa menerbitkan ketentuan yang lebih teknis, panduan-panduan yang mengarah kepada pemanfaatan atau penggunaan transportasi yang ramah lingkungan. Baik untuk pengunjung atau wisatawan, juga untuk masyarakat umum.  Rama:  Ya pak. Ya, terkait desa wisata tadi. Saya pernah ikut salah satu workshop yang bapak jadi pembicaranya di sana, katanya ada juga desa yang hanya cat rumah-rumahnya jadi warna hijau ya, jadi desa hijau.  S018:  Ya, itu euphoria itu Namanya. Jadi kira-kira begini yang saya pelajari selama ini. Jadi ya itulah semangat teman-teman pelaku industry, masyarakat kita ya semangat yang positif tapi perlu kita arahkan bahwa yang dimaksudkan bukan itu, tapi ya itulah masyarakat kita. Kadangkala maunya instan ya jadi kita perlu proses pendampingan mereka.  Rama:  Iya pak. Ya terkait transportasi umum, saya juga sempat menanyakan ini karena kalau dalam konteks bali sendiri kan populasinya sekitar 4 - 4.3 juta kemudian kalau wisatawan saya liat dari 2019 itu setahun ada 16 juta begitu. Artinya kan justru wisatawan juga punya hak terhadap fasilitas public transport di bali contohnya. Tapi penyediaannya sendiri di sana masih… saya kira masih ”malu2” begitu ya.  Karena saya sempat diskusi dengan salah satu aktifis transportasi juga di sana mengarahkan ya di bandaranya sendiri dari terminal internasionalnya itu tidak terakses ke public transport dan saya konfirmasi ke bandara juga betul demikian adanya. Tapi ya itu lagi-lagi tadi bapak sebutkan, koordinasi dengan sektor atau dengan entitas yang lain ya pak, dengan stakeholder yang lain. Tadi disebutkan juga sudah dengan kementerian ESDM, dengan kementerian perhubungan. Kalau dari stakeholder-stakeholder lokal di sana apakah ada yg bisa dijadikan sebagai stakeholder yang sangat berpengaruh terkait dengan hal ini, bagaimana membuat ini lebih sustainable?  S018:  Iya kalau untuk skala desa memang pengaturannya ada di level kabupaten kota. Jadi mereka koordinasi intensif dengan rekan-rekan di pemerintah daerah. Jadi kami masuknya melalui pendampingan. Bahkan lebih banyak juga program-program yang kita dorong melalui pelatihan, bimbingan teknis, juga koordinasi kita dengan rekan-rekan pemerintah daerah untuk kasus-kasus seperti itu. Jadi menurut hemat saya, ekosistem pariwisata kita di berbagai level ini ternyata juga dikelola oleh masing-masing entitas yang punya kewenangan berbeda-beda. Itu fakta. Itu menurut saya karakter dari Indonesia sebagai negara berkembang dalam mengelola pariwisata. Jadi itupun sering muncul kelompok-kelompok baru, asosiasi-asosiasi yang kadang lebih merupakan inisiatif dari masyarakat, dan mereka punya kewenangan juga. Misalnya, untuk mengatur di desa, terutama dengan kearifan local mereka, kesepakatan mereka. Itu hal yang juga kita perhatikan, not for a specific area.  Jadi kita juga melihat apa kebutuhan mereka. Misalnya, ada desa, misalnya Penglipuran, salah satu desa terkenal menjadi desa wisata terbersih. Di sana mereka tidak menggunakan moda transportasi. Berkunjung di desa itu memang harus jalan kaki. Jadi beraktifitas yang tidak diperkenankan untuk ada kendaraan apapun. Sepeda pun tidak disiapkan, benar-benar jalan menelusuri kampung, rumah-rumah, dan sampai ke hutan bambunya. Berarti desa itu punya proteksi yang lebih berdasarkan kearifan local mereka, karena ada nilai-nilai yang mereka jaga dan mereka junjung. Bahkan juga ada penjelasan dari local guide bahwa mereka memang punya tradisi seperti itu.  Jadi saya kira menjadi menarik bahwa pengaturan mengenai transportasi, pengaturan mengenai akses bagi masyarakat yang menggunakan jasa-jasa aplikasi barangkali akan dikelola secara professional. Orang datang ke sana bisa dalam kendaraan besar seperti bus atau kendaraan bermotor lainnya tapi diparkir di suatu tempat. Lalu nanti dari tempat parkir mereka harus berjalan kaki misalnya. Itu model pengelolaan.  Jadi saya Kembali kepada pengelolaan desa. Itu yang mereka harus lakukan. Nah contoh ekstrim yang lain, ada satu kampung yang terkenal di Flores, Wae Rebo Namanya. Itu hanya bisa diakses dengan jalan kaki sekitar 3 atau 4 jam. Eksotik karena kampung itu punya arsitektur yang khas, unik, di atas puncak gunung, suasananya sangat syahdu, benar-benar memberikan pengalaman yang sangat berbeda karena itu tidak terakses oleh internet. Jadi hal-hal seperti itu menjadi kebutuhan wisatawan sekarang ini. Tetapi apa yang terjadi, karena melihat banyak desa yang lain, penduduk local sekarang minta kepada pemerintah tolong dibangunkan jalan. Nah, jadi ada yang kontras. Wisatawan menyukai pengalaman yang otentik, alami, dan berjalan kaki. Tapi masyarakat menuntut, kalau desa lain boleh, kenapa kami tidak dibangunkan jalan. Ini yang saya lihat konflik yang harus kita Kelola. Apa ukurannya bagi mereka? Mereka di situ pakai atap seng, atau ubin pakai keramik. Kok kita? Berarti memang harus ada pendampingan, harus ada kesadaran ekologis yang juga kita perkuat. Bagaimana masyarakat bisa bangga, they are proud of what they have. Dan mereka bisa protect itu sebagai salah satu yang bisa mereka wariskan.  Tapi modernisasi ini selalu punya dinamika positif dan negatif. Apalagi kalau mereka tidak merasakan dampak ekonomi. Nah yang sekarang kita juga hitung dan Kelola juga, jangan sampai tour operator atau pihak yang menjual paket ke sana hanya memikirkan kepentingan mereka saja, tidak memikirkan kepentingan masyarakat setempat. Jadi salah satunya masyarakat merasa, “oh kami ini dieksploitir dong.” Ini wisatawan banyak yang datang tapi kok mereka tidak dapat apa-apa. Ini juga yang menurut saya penting untuk diperhatikan. Jadi business management nya yang harus kita Kelola.  Jadi rural tourism sangat baik tentu dari perspektif pasar trennya positif, tapi kita punya problem behind that. Yaitu bagaimana ini dikelola dengan baik sehingga bisa dipastikan secara ekonomi bisa diperoleh oleh masyarakat, kesejahteraan harus terjadi. Sosial budaya harus terjaga, dan secara lingkungan juga harus terjaga. Nah menjaga keseimbangan ini perlu suatu pola governance yang bagus, tata Kelola yang komprehensif, dan juga manajemen yang … .  Ini saya kira di level desa, dalam konteks transformasi sosial budaya. Jadi saya selalu senang kalau bicara hal-hal yang local, kita harus sesuaikan dengan kondisi negara itu masing-masing. Jadi tidak bisa Inggris kita bandingkan dengan Indonesia. Tatanan transformasi sosial budayanya berbeda sama sekali. They are more than us, they are more established. Dan mereka sudah punya perjalanan yang cukup Panjang. Tapi bagi bangsa kita, we are a developing country. Jadi masih ada persoalan hygiene, sanitation, dan infrastruktur dasar, Pendidikan, literasi. Jadi kompleks tapi that is our challenge. Jadi itu juga poin yang menurut saya penting karena berbagai persoalan pedesaan, masyarakat di desa yang harus kita perhatikan. Itu catatan saya.  Rama:  Iya pak, semacam ada tension yang kontras apa demand wisatawan dan demand komunitas local. Ya, saya coba buka data saya sebelumnya, memang kelihatan seperti aksesibilitas. Ada dispute, apakah akses ke rural tourism itu harus dipermudah atau harus dibatasi. Seperti jalan di Bali juga banyak local area yang jalannya sempit, akhirnya kendaraan besar seperti bus juga tidak bisa masuk. Tapi kalau (jalan) dibesarkan apa itu juga kehendak dari warga local dan wisatawan? Kan belum tentu juga. Terakhir …  S018:  Ya menarik, rural tourism ini kan soal daya dukung, carrying capacity. Ini tidak hanya dari fisik saja, bukan hanya berapa yang hadir secara fisik, tapi juga ada yang sifatnya non fisik seperti psikologis. Dan memang relasi antara masyarakat setempat dan wisatawan ini kan beda. Beda frekuensi, beda grade, sehingga ini yang membuat tension tadi terjadi.  Itu memang harus kita jaga dan Kelola dengan baik. Supaya jangan terjadi stigmatisasi. Desa atau kampung yang terlalu banyak dikunjungi dalam pengertian kalau tidak dikelola, itu bisa merusak alam, budaya, dan tatanan yang ada di sana. Sangat ringkih, desa itu very vulnerable. Karena mereka punya nilai-nilai yang harus dijaga. Dan saya kira pengalaman kita dengan beberapa desa yang lain, misalnya adat istiadat, apa yang boleh, apa yang tidak boleh, aturan setempat, kami selalu minta itu harus disampaikan lebih awal, baik Ketika promosi maupun Ketika wisatawan datang. Jadi jangan saat mereka datang, nanti wisatawan akan merasa mereka tidak tahu. Jadi harus lebih dini menyampaikan hal-hal yang harus diperhatikan. Jadi behaviour juga harus berubah kalau orang berkunjung.  Jadi saya kira harus ada karakter dari desa itu. Itu yang penting, pariwisata yang punya nilai dan karakter. Itu standpoint yang harus menjadi bagian penting bagi masyarakat pedesaan bilamana mereka harus menerima tamu dalam interaksi kemanusiaan. Paling tidak kan wisatawan berkunjung bukan hanya interaksi yang sifatnya ekonomis, tapi juga ada relasi sosial. Bagaimana mereka bisa menceritakan dengan bangga. Yang penting kan masyarakat harus bangga juga, kenapa harus menggunakan peci, kostum atau busana adat, karena itu juga adalah ekspresi dari kebanggaan. Nah kebanggaan ini yang juga akhirnya bisa diapresiasi oleh pengunjung.  Jadi bukan sebaliknya, generasi muda ikut-ikutan Ketika mereka lihat wisatawan misalnya pakai celana pendek, music. Padahal di sana mereka music gamelan, music bambu, music suling, dan sebagainya. Jadi sesuatu yang saya kira perlu perkuat.  Rama:  Baik terima kasih, ini sudah mencakup semuanya. Terakhir barangkali jika ada yang ingin disampaikan atau ada pertanyaan.  S018:  Harapannya, seperti statement yang terakhir. Kita ingin membangun rural tourism yang berkarakter untuk Indonesia. Artinya, tidak hanya dari sisi demand, tapi juga dari supply side. Dan itu penting untuk menata orkestrasi ekosistem kepariwisataan kita agar semua yang dihadirkan dalam rural tourism itu terkait dengan tidak hanya yang di panggung depan, tapi juga panggung belakangnya. Tidak hanya untuk dinikmati, tapi juga bisa mempromosikan kebanggaan, mengajak pengunjung berinteraksi, menghargai, dan sebagainya. Saya kira sesuatu yang membuat kita Tangguh, membuat desa bisa punya karakter. Semoga pariwisata pedesaan di Indonesia bisa menjadi pilar penting pembangunan bangsa dan negara kita. Saya kira demikian catatan saya.  Rama:  Terima kasih | Rama:  My topic is tourist transportation in rural Bali. Previously, I had interviewed about 26 people, including tour and travel businesses, tourist attractions in rural Bali, then the ministry of tourism, the ministry of transportation, and related agencies in Bali. Last time, I interviewed the Minister of Tourism. But because he had little time, so he recommended you because according to him the topic was related to you. First, according to you -who represents tourism- what is rural tourism? Maybe from you personally or is there a distinct definition from the ministry of tourism?  S018:  ok first congrats....  The topic is about rural huh. Rural tourism is defined as providing or ensuring an experience of rural life, so that people can get to know, appreciate, and also know more deeply the atmosphere or village/rural atmosphere. That, I think, is the understanding that I believe is the right concept.  In Indonesia in particular, there are usually 2 types of rural tourism. There are so-called tourist villages which are intentionally developed to provide experiences to visitors. But it can also be a tourist activity, traveling, outside of urban areas, they can get a more natural experience. They can witness the life of animals or populations of people with all the culture they have. And it is an ecosystem order that supports the people and all the connections they can get.  So I think there are 2 patterns that occur in Indonesia. One, right now we are pushing for the development of tourism villages, wellness tourism. Wellness tourism is an entity where the rural area provides facilities, services and various activities in the village. While rural tourism may not have to occur in tourist villages but also in villages that do have values of interest for visitors or for tourists if they leave their place of origin and they can carry out activities in the village or remote places where the atmosphere is very natural, in accordance with the life of the people there. I guess that's my opinion.  And if you want to find references regarding tourist villages, it's also very easy to google, and there are our guidebooks from the Ministry of Tourism and Creative Economy as well as the Ministry of Tourism and Creative Economy and the Ministry of Rural Affairs. We also have a kind of tourism village development concept. So I want to clearly distinguish between village tourism and rural tourism. For Indonesia, it was actually adopted from the concept of rural tourism.  Rama:  Well. Yes, previously many of my interviewees narrowed their meaning to just tourist villages, even though there are actually many rural tourism types.  S018:  I think we at the ministry of tourism are aware that actually the spirit of…so actually there is urban tourism, there is rural tourism. Urban tourism, rural tourism, now rural tourism is because we in Indonesia are at the stage of developing villages, so many villages are being developed into tourist villages. But actually rural tourism is not just a tourist village, it is broader, covering all activities, where tourism that is being developed or that will be presented as an experience is a rural atmosphere, activities that are indeed very thick with the lives of people who are not urban people but those in villages. And those villages don't have to be tourist villages. Villages that are not tourist villages can also provide rural experiences as tourism.  Rama:  It means the experience, right. The second thing I want to ask is that my topic actually focuses on Bali. So the scope is one province of Bali. In the context of Bali, what do you think is the typical way for both domestic and foreign tourists to travel to rural destinations or tourist attractions in Bali?  S018:  I think this is the right momentum after the pandemic. When the community, including visitors, are looking for authentic experiences that are connected to nature, local culture, they want to feel a safe and comfortable, natural atmosphere, I think tourism villages have quite the right momentum. When we move with a new tourism model after the pandemic. That's one. The context of Bali is even more interesting, because when Bali was developed, it actually started from spots that were relatively favored or liked, starting from beach activities, the center of growth, right, starting from Kuta, Sanur, moving with a wider market segment to Nusa Dua, finally to Ubud, or now to Canggu, and so on or later to the north.  For Bali, the potential for this village is extraordinary, meaning that for rural tourism it is very large so that there is a spread of growth which in my opinion is interesting. So between the spread of growth and also higher access to communities that were not only concentrated in the points that I mentioned at the beginning. Bali actually has a stronger attraction for them to enter rural nodes, and Bali is still relatively strong because most of what is developing right now is in the south, while areas that have agricultural or craft bases are still in the middle after Ubud, and also to the north, then also west Bali and east Bali. So I think at the same time that the uniqueness of tourist villages in Bali can be added value for rural activities.  But I don't want all villages in Bali to become tourist villages, that's not the concept. But they must grow with the characteristics they have, the strengths they have, but can provide rural experiences that have added value from community activities in the village. I think Bali has more opportunities because of its international access, Bali is the hub of the tourism movement in Indonesia, so people will stay there longer. And when it is longer, there is also an effort to make use of the time and get a different experience. And people will move not only solely to touristic areas but also to villages or rural places.  Rama:  Since my topic is related to tourist transportation to rural areas, what about the modes of transportation available in Bali, both existing and those that are being developed for tourists going to rural areas?  S018:  The trend that we need to respond to is when tourism is more personalised, smaller in size, more localised, more customised, in this sense they will need transportation that doesn't have to be large in size, maybe the size should be smaller so that movement is easier. In my opinion, this will be interesting for Bali, because Bali also has a carrying capacity right now. In my opinion, the pressure on Bali for the southern region is very high and they are already experiencing "over tourism" with the current conditions.  Moreover, we communicate to international and domestic markets to come to Bali but actually they come to only around Nusa Dua, Kuta, Sanur, Ubud, so actually the spots are already relatively well known. It's a good idea that this information should also be distributed to the central region or to the west, east, or north of Bali. That means transportation access is also needed. But I agree more that the accesses are in a smaller size so not in large volumes or buses. That's one.  Secondly, in my opinion, it may be necessary to regulate the tourism transportation system by also providing opportunities for local transport or traditional transportation. So, for example, visits to an area or a village are not all dominated by tourists who drive but can also be accessed by "engineering" the activities by riding horse-drawn carriages or local transportation such as rafts, boats, or whatever it's called, which can empower the community, but also ultimately impact on carbon emissions. So, with the renewable energy which is actually an important pillar in responding to climate change we can convert that, "oh yes, even if you can use transportation, you can combine it with transportation that is more environmentally friendly," for example.  So I think it needs to be applied in the future so that going back to rural tourism, Rural tourism should have a thicker ecological experience, environmental experience, an experience that doesn't damage or doesn't emit too much carbon when we use transportation.  I think these innovations have also started to be carried out, for example, in Nusa Dua Bali, right? If people carry out activities in that area, they are asked to use electric transportation or motorbikes or vehicles whose energy doesn't have to come from diesel or from fossils but using renewable energy. Those are actually technological solutions, yes, they can be done. But I actually see that there is also an opportunity whether it's a canoe or a boat, a raft, or also a carriage, maybe also a rickshaw for example, which later can also provide access when tourists are in rural vicinity or gazing around villages, they don’t have to us motorised vehicles but intensify the use of local vehicles which are actually more labor intensive, more environmentally friendly, and even reduce carbon emissions. That I think is my concern. Thank You.  Rama:  Okay sir. I might go on to my ultimate question first. It has also been mentioned that modes of transportation are suitable especially for preserving nature in rural areas. But how to get there? Because many of my interviewees also mentioned that there are many motorbike or car rentals there. I also have not known where this business entrepreneur will go in the future. And related to tourist transportation in Bali, this will be made more sustainable, what will the impact, especially for transportation rental business actors in Bali, be like?  S018:  I think it's a matter of choice. Then the second is the government's commitment and policy, yes, that's for sure. 2 things that I think are important. The choice has to do with how we can present as much as possible, um not as much as possible. So that means alternatives that can use more environmentally friendly transportation.  So in my opinion there must be a… this is not courage but awareness from all parties that the issue of sustainable transportation there is not only about Bali but how we together with the world make concrete efforts.  Indeed, there is the problem, "what if this rental business die?" Yeah, I guess that's what I said it's a choice. People will think about what they want in short term, medium term, or long term. In my opinion, there must be some sort of change/shifting in the way we manage our business, what the model is like. Currently there are many who feel comfortable with what he has. Indeed he thought “I have a rental, there are 3, 4, 5 hi-ace cars of all kinds. Every time I can change the oil and service the vehicle, the emissions are all kinds” but at the same time there can be an alternative like electric vehicles, right? So for example they rent but they don't use fuel from fossils, right? So I think consumers also feel “oh, I'm allowed to participate too in climate change efforts for local actions” or how they can contribute to offsetting carbon emissions. That's my point.  So these choices do carry risks as well, it's an expensive investment, sometimes people think that using sustainable energy is expensive, right in the short term, right? But in the long run it is more feasible, even more economical. But our people are still thinking short term. What's the ROI, return on investment, these expenses, how much is the income in a short time. But ok it is, I guess something we have to deal with.  But what's also important is my second point, is the government's commitment and consistency to be able to provide incentives or regulatory schemes that make it easier for car rental entrepreneurs or transportation providers to be able to get conveniences when they are, for example, purchase or do a tender, or say any policies that can make these entrepreneurs think that "oh yeah it seems cheaper or better, it's more visible if I use or provide transportation that is more environmentally friendly." Or also access, not only financial access, for example when they provide parking lots or routes that will be passed by certain transportation for example.  It's true that not everything is going in that direction now, but I think Indonesia is heading towards a green transition to make more use of green economy schemes and these changes are starting to become more evident. So, for example, if we talk to the Ministry of Energy and Mineral Resources, things like this cannot only be done at the Ministry of Tourism. We are talking with the ministry of transportation, so that these related regulations can really support the presence of many operators who are really concerned with green transportation, environmentally friendly transport, or also green energy.  Rama:  Yes, thank you sir. I want a little more detail, sir. If I read last year, the tourism ministry issued a ministerial regulation on sustainable tourist destinations, number 9 of 2021. It states that rural tourism attractions need to also facilitate, for example, environmentally friendly modes of transportation, sir. Such as bicycles, or maybe there are bicycle paths, then pedestrian paths, such as sidewalks, both around the attractions area and within the tourism area. And what hasn't been mentioned before is maybe public transportation, sir. If it is related to this, is there some sort of derivative of its own or like how technical is that, sir, to realise the regulation of the Minister of tourism in this one point?  S018:  Yes, okay, so I think we from the Ministry of Tourism and Creative Economy are very aware that building and presenting the best, holistic tourism experience is collaborative work, we need intersectoral collaboration with the regions, right? For example, what was mentioned, with walking facilities, bicycles, and everything, for example, carriages, that seems to have become our concern, right, so in the guidelines or regulations number 9 of 2021 is one of the choices regarding environmental sustainability. And there are indeed indicators or our measurements that when villages, tourist villages or local destinations, or regional level destinations, if they want to meet standards as sustainable tourism destinations then they have to fulfill one aspect, one of which is earlier, yes regarding the use of more environmentally friendly modes of transportation.  So, we are giving awareness to all parties, especially destination managers or managers of this tourist village, to really pay attention to this because this is very important, not only because of climate change, but I think there is also an economic value that can be part of tourism activities in the village or at the destination, when we use that type of transportation mode.  About the derivative (regulation), regarding the guidelines from the Minister of Tourism, it is our ministry's job to also advocate for the regions. So we also provide assistance, advocacy for the regions to issue more technical guidelines or provisions at the regency, city, or provincial level. That's our job. But so far we have not issued guidelines or instructions that are more technical, because we want to provide reinforcement of their awareness that when a village or destination is developed as a sustainable tourism village or sustainable destination, yes, they must fulfill these indicators, they must implement them, they must show, demonstrate concretely, it is true that there is a use of more environmentally friendly transportation.  So that's one way for us to encourage sustainable tourism development. And we do this through a certification. So not even all of the tourist villages have passed, many of them are still classified as red, still yellow, still blue, so not all are green yet. That's homework for us, but we're moving there.  So, regarding public transportation, these days we experience a lot of complaints or even a lot of problems, especially with the organisation or organda (public transport association), there are also bus operators, that's it. The public transportation that I am telling you about is ground public transportation, yes, we are more of an assistance in nature, we provide a kind of technical guidance, because the authority to endorse with more technical provisions is in each region and also in each organisation. So we urge, we even want to ensure that whenever passengers use the transportation, please check the specifications, the vehicle, the validity period, with the safety provisions of the bus itself. But that authority can't be... so we don't cross check or checklist, right? We will update the ministry of transportation, especially the directorate general of land transportation. We will also communicate prior to major public holidays with the director general of railways, sea transportation, and also the director general of air transportation.  So I think that is also a challenge, people talk about tourism transportation, is it the domain of tourism? If I'm from the government side, we also have to know who has the authority to regulate what. That's important. So our task is to orchestrate so that the parties who have authority in each of these fields really understand and know how they can issue more technical provisions, guidelines that lead to the utilisation or use of environmentally friendly transportation. Good for visitors or tourists, also for the general public.  Rama:  Yes, Sir. Yes, related to the tourist village earlier. I once attended one of the workshops where you were the speaker there, you said there was also a village where only the houses were painted green, yes, and suddenly they called themselves a green village.  S018:  Yes, that's euphoria. So this is what I've learned so far. So yeah, that's the spirit of our fellow industry players, yes, our society has a positive spirit, but we need to direct that that's not what we mean, but that's our society. Sometimes the desire is instant, so we need to process the assistance.  Rama:  Yes sir. Yes, regarding public transportation, I also asked this because in the context of Bali itself, the population is around 4-4.3 million, then if I look at tourists from 2019, there are 16 million a year. This means that tourists also have the right to public transport facilities in Bali, for example. But the provision itself there is still… I think it's still "shy" like that huh.  Because I had a discussion with one of the transportation activists there and also directed that at the airport itself from the international terminal it is not accessible to public transport and I confirmed to the airport was also true. But yes, that's what you mentioned earlier, coordinating with the sector or with other entities, yes, sir, with other stakeholders. It was also mentioned earlier with the Ministry of Energy and Mineral Resources, with the Ministry of Transportation. If there are local stakeholders there, who can be considered as stakeholders who are very influential in this matter, how to make this more sustainable?  S018:  Yes, for the village scale, the regulation is at the district/city level. So they coordinate intensively with colleagues in the local government. So we entered through mentoring. We even encourage more programs through training, technical assistance, as well as our coordination with local government colleagues for such cases. So in my opinion, our tourism ecosystem at various levels is actually managed by each entity that has different authorities. That's a fact. That, in my opinion, is the character of Indonesia as a developing country in managing tourism. So even then, new groups often emerge, associations which are sometimes more of an initiative from the community, and they have authority as well. For example, to regulate in the village, especially with their local wisdom, their agreement. That's something we also pay attention to, not for a specific area.  So we also see what their needs are. For example, there are villages, for example Penglipuran, one of the villages known as the cleanest tourist village. There they do not use any mode of transportation. To visit the village, tourists have to walk. So do activities that are not allowed to use any vehicle. Bicycles were not even provided, they actually walked through the village, the houses, and up to the bamboo forest. It means that the village has more protection based on their local wisdom, because they have values that they protect and uphold. There is even an explanation from the local guide that they do have such a tradition.  So I think it's interesting that regulations regarding transportation, arrangements regarding access for people who use application-based services will probably be managed professionally. People can come there in large vehicles such as buses or other motorised vehicles but parked somewhere. Then later from the parking lot they have to walk for example. It's a management model.  So I returned to village management. That's what they have to do. Now, for another extreme example, there is a village that is famous in Flores, called Wae Rebo. It is only accessible by foot for about 3 or 4 hours. It is exotic because the village has a unique, unique architecture, on top of a mountain, the atmosphere is very serene, it really provides a very different experience because it is not accessible by the internet. So things like that are what tourists need now. But what happened, because seeing many other villages, local residents are now asking the government to build roads. Well, so there is a contrast. Travelers love authentic, natural, and walking experiences. But the people demanded, if other villages are allowed, why don't we build roads. This is what I see as a conflict that we have to manage. What's the indicator for them? They use tin roofs there or use ceramic tiles. How are we? This means that there must be assistance, there must be ecological awareness which we also strengthen. How can society be proud, they are proud of what they have. And they can protect it as one they can inherit.  But this modernisation always has positive and negative dynamics. Especially if they don't feel the economic impact. Now what we are also calculating and managing too, don't let tour operators or parties who sell packages there only think about their interests, but not think about the interests of the local community. So one of the people feels, "oh we are being exploited." There are many tourists who come but how come they don't get anything. This is also what I think is important to pay attention to. So we have to manage the business management.  So rural tourism is very good, of course from a market perspective the trend is positive, but we have a problem behind that. Namely how this is managed properly so that it can be ensured that economically it can be obtained by the community, prosperity must occur. Socio-cultural must be maintained, and environmentally must also be maintained. So maintaining this balance requires a pattern of good governance, comprehensive governance, as well as good management... .  I think this is at the village level, in the context of socio-cultural transformation. So I'm always happy when talking about local things, we have to adapt them to the conditions of each country. So we can't compare England with Indonesia. The socio-cultural transformation order is totally different. They are more than us, they are more established. And they've had quite a long journey. But for our nation, we are a developing country. So there are still issues of hygiene, sanitation and basic infrastructure, education and literacy. So complex but that is our challenge. So that is also a point that I think is important because of various rural issues, the people in the village that we must pay attention to. That's my note.  Rama:  Yes, sir, there seems to be a contrasting tension between the demands of tourists and the demands of the local community. Yes, I tried to open my data before, it does look like accessibility has a dispute, whether access to rural tourism should be eased or limited. Like the roads in Bali, there are also many local areas where the roads are narrow, in the end large vehicles such as buses cannot enter. But if (the road) is widened, is that also the will of residents and tourists? Not necessarily either. Finally …  S018:  Yes, it's interesting, rural tourism is a matter of carrying capacity. This is not only physical, not only how many are present physically, but also those that are non-physical such as psychological. And indeed the relationship between local people and tourists is different. Different frequency, different grade, so this is what made the tension happen.  We must protect and manage it properly. So that there is no stigmatisation. Villages that are visited too much in the sense that if they are not managed, they can damage the nature, culture, and order that exist there. Very fragile, the village is very vulnerable. Because they have values that must be maintained. And I think our experience with several other villages, for example customs, what is allowed, what is not allowed, local rules, we always ask that it has to be conveyed earlier, both during promotions and (before) tourists arrive. So don't convey it when they come, later tourists will feel they don't know. So it must be early to convey things that must be considered. So behaviour must also change when people visit.  So I guess there has to be a character from that village. That's what's important, tourism that has value and character. That is the standpoint that must be an important part for rural communities when they have to receive guests in human interactions. At least tourists visiting are not only interactions that are economical in nature, but also social relations. How can they tell with pride. The important thing is that the people must be proud too, why should they wear caps, costumes or traditional clothes, because that is also an expression of pride. Now this pride can finally be appreciated by visitors.  So it's not the other way around, the younger generation joins in (visitors’ styles). When they see tourists, for example, wearing shorts, music. Even though there they played gamelan music, bamboo music, flute music, and so on. So something I think needs to be strengthened.  Rama:  Ok thanks, this has it all covered. Finally, is there anything you want to add or any questions?  S018:  Hope, like the last statement. We want to build rural tourism with character for Indonesia. That is, not only from the demand side, but also from the supply side. And it is important to organise the orchestration of our tourism ecosystem so that everything that is presented in rural tourism is related not only to what is on the frontstage, but also to the backstage. Not only to be enjoyed, but also to promote pride, invite visitors to interact, appreciate, and so on. I think something that makes us tough, makes the village have character. Hopefully rural tourism in Indonesia can become an important pillar of the development of our nation and country. I think that's my note.  Rama:  Thank You |