

Aspek Yuridis Skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Mendukung Perkembangan Pariwisata Bahari di Indonesia

Salsabila Wahyu Aprilia¹, Nasya Nurul Amalina²

Abstrak

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki potensi yang besar dalam sektor pariwisata bahari. Namun, perkembangan sektor ini tidak diiringi dengan kesiapan yang matang akibat kendala pendanaan dan gagasan inovatif khususnya dalam pengadaan infrastruktur wisata. Imbasnya, keberlangsungan sektor pariwisata bahari di Indonesia menjadi timpang dan tidak berada pada tingkat pelayanan yang seragam. Apabila situasi ini terus berlanjut, keuntungan pariwisata bahari yang seharusnya dirasakan secara meluas akan tereduksi. Padahal, pengembangan pariwisata bahari berkelanjutan merupakan bentuk komitmen Indonesia terhadap peningkatan pembangunan ekonomi berbasis kelautan melalui implementasi konsep ekonomi biru. Adapun salah satu skema yang dapat diterapkan untuk menanggulangi permasalahan ini adalah Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif untuk menghasilkan penelitian bahwa solusi atas permasalahan tersebut dapat diatasi melalui skema KPBU dengan skema *Design-Build-Finance-Operate-Maintain* (DBFOM) atas adanya pembagian tanggung jawab yang proporsional. Skema KPBU dipandang ideal dalam mengembangkan pariwisata bahari karena mampu memenuhi standar parameter *Holistic Approach* yang terdiri dari 3 (tiga) elemen utama, yaitu *amenities*, *accessibility*, dan *image*. Melalui pendekatan ini, diharapkan Indonesia dapat mengembangkan potensi pariwisata bahari yang dimiliki dan meningkatkan daya tarik destinasi wisata dengan melibatkan berbagai pihak untuk mencapai kemajuan yang berkelanjutan.

Kata Kunci: ekonomi biru, pendekatan holistik, kerjasama pemerintah dengan badan usaha, infrastruktur, pariwisata bahari.

The Potential of Public-Private Partnership to Enhance Marine Tourism Development in Indonesia

Abstract

As an archipelagic country, Indonesia has a great potential in the maritime tourism sector. However, the development of this sector has not been accompanied by proper readiness due to funding constraints and innovative ideas, especially in the procurement of tourist facilities and attractions. As a result, the benefit of marine tourism is not widely received. However, sustainable marine tourism development is a form of Indonesia's commitment to enhancing maritime-based economic development through the implementation of the blue economy concept. One of the schemes that can be implemented to overcome this problem is Public-Private Partnership (PPP). This research utilizes a normative juridical method to conclude that the solution to this issue can be addressed through the PPP scheme with the *Design-Build-Finance-Operate-Maintain* (DBFOM) scheme due to the proportional division of responsibilities. The PPP scheme is considered ideal for developing marine tourism because it can meet the standards of the *Holistic Approach* parameters, consisting of three main elements: *amenities*, *accessibility*, and *image*. Through this approach, it is hoped that Indonesia can develop its maritime tourism potential and increase the attractiveness of tourist destinations by involving various parties to achieve sustainable progress.

Keywords: blue economy, infrastructure, holistic approach, marine tourism, public-private partnership.

¹ Universitas Padjadjaran, Jl. Raya Bandung-Sumedang Km. 21 Jatinangor, Kab. Sumedang, Jawa Barat, salsawahyu14@gmail.com, Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran.

² Universitas Padjadjaran, Jl. Raya Bandung-Sumedang Km. 21 Jatinangor, Kab. Sumedang, Jawa Barat, amalinanasya@gmail.com, Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran.

A. Pendahuluan

Sebagai negara kepulauan dengan luas perairan mencapai lebih dari 70% total wilayah³, potensi sumber daya kelautan Indonesia tentu memiliki peranan yang sangat krusial. Bahkan, Rohkmin Dahuri, seorang pakar ekonomi maritim, menyatakan bahwa sekitar 800 miliar dolar AS atau kisaran Rp7.200 triliun dapat dihasilkan oleh sektor ini pertahunnya.⁴ Besarnya potensi tersebut membutuhkan perhatian yang besar dalam pengoptimalannya, terlebih ketika Indonesia telah menyatakan komitmennya terhadap pengimplementasian konsep *blue economy* melalui peluncuran buku *The Blue Economy Development Framework for Indonesia's Economic Transformation* yang disusun bersama dengan Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)⁵. *Blue economy* merupakan strategi untuk meningkatkan pembangunan ekonomi berbasis kelautan sebagai upaya peningkatan kesejahteraan manusia dan kesetaraan sosial, sekaligus mengurangi risiko lingkungan dan kelangkaan ekologi secara signifikan.⁶ Konsep ini dikontekstualkan melalui beberapa kebijakan pemerintah, salah satunya yaitu pengembangan pariwisata bahari yang berkelanjutan.

Sebagai *leading sector* dan *core economy*⁷, sektor pariwisata tentu menjanjikan sumber pendapatan yang besar bagi negara sebagaimana ditunjukkan melalui besarnya jumlah devisa yang dihasilkan, yaitu sebanyak US\$ 20 miliar pada tahun 2020. Akan tetapi, jumlah tersebut nyatanya belum memuat hasil

pengoptimalan pariwisata bahari di Indonesia secara menyeluruh, sebab devisa yang disumbangkan dari sektor ini hanya sebesar 10 persen atau sekitar US\$ 1 miliar. Jumlah tersebut tak sebanding dengan besarnya potensi yang dimiliki oleh Indonesia, bahkan negara tetangga dengan potensi yang lebih kecil pun mampu menghasilkan devisa yang lebih besar, seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand.⁸ Ketidakselarasan devisa dengan potensi ini menunjukkan rendahnya kinerja pariwisata bahari di Indonesia yang diakibatkan dari beberapa permasalahan, antara lain terbatasnya pendanaan dan sulitnya pemerintah lokal dalam menyediakan dan mengelola infrastruktur wisata⁹. Padahal, infrastruktur dan sumber daya merupakan faktor dominan penentu daya saing kepariwisata di dunia.

Sejatinya, problematika tersebut sulit diatasi mengingat terbatasnya anggaran dana yang dialokasikan terhadap pembangunan pariwisata bahari, sehingga diperlukan solusi yang mampu mengentaskan problematika tersebut, namun tetap memperhatikan aspek-aspek pembangunan berkelanjutan. Oleh karena itu, Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (selanjutnya disebut KPBU) merupakan skema yang ideal untuk menyelesaikan permasalahan dalam hal pendanaan dan penyediaan serta pengelolaan infrastruktur pariwisata. Kemudahan pembangunan melalui skema ini ditunjukkan melalui pembagian risiko dan tanggung jawab dari pemerintah kepada badan usaha, dari tahap awal hingga

³ Atika Sari dan S. Muslimah, "Blue economy policy for sustainable fisheries in Indonesia" <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/423/1/012051/pdf>

⁴ Shinta Ulwiyah, "Deklarasi Djuanda dalam Sejarah Nusantara", <https://www.its.ac.id/news/2019/12/15/deklarasi-djuanda-dalam-sejarah-nusantara/>, diunduh 26 Juli 2023.

⁵ Kementerian PPN/Bappenas, "Bappenas Luncurkan Blue Economy Development Framework For Indonesia's Economic Transformation", <https://www.bappenas.go.id/id/berita/bappenas->

[luncurkan-blue-economy-development-framework-for-indonesias-economic-transformation-NNTgJ](#), diunduh 26 Juli 2023.

⁶ S. Smith-Godfrey, "Defining the Blue Economy", *Journal of the National Maritime Foundation of India*, 2016, hlm. 2, https://www.researchgate.net/publication/301673373_Defining_the_Blue_Economy

⁷ Jussac M. Masjhoer, *Pengantar Wisata Bahari*, Cetakan Pertama, Yogyakarta: Khitah Publishing, 2019, hlm. 11.

⁸ *Ibid.*, hlm. 12.

⁹ BAPPENAS, *Indonesia Blue Economy Roadmap*, Jakarta: BAPPENAS, 2023, hlm. 22.

proses mengelola infrastruktur yang telah dibangun.

Pengaturan terhadap jenis pembangunan infrastruktur pariwisata telah dimuat dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur¹⁰ (selanjutnya disebut dengan Perpres Nomor 38 Tahun 2015). Di dalamnya, diatur mekanisme KPBU yang dinyatakan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah. Adapun di antara beberapa skema KPBU, DBFOM (*Design-Build-Finance-Operate-Maintain*) merupakan skema yang ideal untuk mengembangkan pariwisata bahari di Indonesia mengingat skema ini sangat komprehensif dikarenakan adanya pembagian risiko yang optimal antara pemerintah dan pihak swasta, serta mempertimbangkan perlunya perhatian penuh dan jangka waktu yang panjang dalam pengembangannya.

Sebagaimana dimuat dalam Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur, penyelenggaraan KPBU akan didahului dengan pembuatan prastudi kelayakan dalam menilai kelayakan KPBU. Kajian tersebut sekurang-kurangnya akan mempertimbangkan aspek hukum, teknis, ekonomi, keuangan, pengelolaan risiko,

lingkungan, dan sosial.¹¹ Hal ini tentu mencerminkan adanya pengimplementasian terhadap unsur-unsur *Sustainable Development Goals* (SDGs) yang dijamin dalam pembangunan pariwisata bahari berkelanjutan, yaitu peningkatan ekonomi dengan tetap memperhatikan aspek sosial dan lingkungan.

Pengadopsian unsur berkelanjutan ini sangat diperlukan, terlebih ketika Indonesia menempati peringkat 134 dari 141 negara pada indikator pelestarian lingkungan, serta peringkat 109 pada tingkat kesehatan dan kebersihan yang diukur dari segi sektor pariwisata.¹² Oleh karena itu, penting bagi pemerintah untuk menunjukkan komitmennya dalam mengembangkan pariwisata bahari berkelanjutan guna mewujudkan *blue economy* di Indonesia melalui skema KPBU yang mampu menjadi solusi atas problematika yang menghambat pengembangannya.

Diharapkan bahwa penelitian ini akan memberikan kontribusi berarti dalam mengidentifikasi hambatan dan peluang yang terkait dengan skema pendanaan KPBU dalam mendukung pengembangan pariwisata bahari di Indonesia. Selain itu, diharapkan penelitian ini dapat menyajikan gambaran komprehensif mengenai peran KPBU dalam memajukan sektor pariwisata bahari, serta memberikan rekomendasi yang bermanfaat untuk perbaikan dan peningkatan implementasi skema pendanaan KPBU di masa depan.

Penjabaran lebih lanjut mengenai peran KPBU sebagai suatu skema pendanaan dalam mendukung implementasi *blue economy* akan ditempuh melalui pertanyaan:

¹⁰ Lihat Pasal 5 ayat (2) huruf p Perpres Nomor 38 Tahun 2015.

¹¹ Pasal 1 angka 21 Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2015

¹² Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Anggaran, "Efektivitas Alokasi Anggaran Kementerian Pariwisata terhadap Kunjungan Wisatawan Mancanegara dan Wisatawan Nusantara", <https://anggaran.kemenkeu.go.id/in/post/efektivitas-alokasi-anggaran-kementerian-pariwisata-terhadap-kunjungan-wisatawan-mancanegara-dan-wisatawan-nusantara>, diunduh 27 Juli 2023.

1. Bagaimanakah potensi pariwisata bahari dalam mewujudkan *blue economy* di Indonesia?
2. Bagaimanakah solusi alternatif dalam menyediakan infrastruktur pendukung pariwisata bahari di Indonesia melalui skema KPBU?

B. Metode Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisis tentang skema pendanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) yang berperan sebagai sarana untuk mengembangkan potensi pariwisata bahari di Indonesia. Metode penelitian yang diadopsi adalah pendekatan yuridis normatif dengan menerapkan analisis kualitatif. Di mana, dalam tulisan ini akan membahas peraturan perundang-undangan yang terkait dengan pendanaan KPBU dalam konteks sektor pariwisata bahari.

Dalam mendukung analisis yuridis normatif tersebut, penulis memanfaatkan data dari berbagai sumber hukum primer, sekunder, dan tersier. Sumber hukum primer mencakup peraturan perundang-undangan yang menjadi landasan hukum bagi pembentukan skema pendanaan KPBU. Sumber hukum sekunder digunakan untuk memperoleh perspektif dan analisis dari para ahli hukum tentang isu-isu yang terkait dengan skema pendanaan KPBU. Sementara itu, sumber hukum tersier mencakup studi literatur, jurnal, dan publikasi relevan lainnya yang berkaitan dengan topik penelitian.

C. Pembahasan dan Analisis

1. Potensi Pariwisata Bahari untuk Mewujudkan *Blue Economy* di Indonesia

Konsep *blue economy* di tingkat global telah lama dikenal sebagai upaya untuk memanfaatkan laut secara berkelanjutan. Namun, gagasan ini baru diadopsi secara

husus oleh Indonesia sebagai sebuah kerangka kerja pada tahun 2021 melalui dokumen *Blue Economy Development Framework for Indonesia's Economic Transformation* yang disusun oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS). Sebagaimana dituangkan dalam dokumen tersebut, urgensi untuk menerapkan *blue economy* berkaitan erat dengan potensi kelautan bagi pertumbuhan ekonomi nasional. Di mana, berbagai sektor strategis kehidupan manusia selama ini bergantung kepada sumber daya kelautan seperti perikanan, ketenagalistrikan,¹³ dan pariwisata.

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020 - 2024, target *blue economy* dituangkan sebagai amanat perwujudan Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat, maju, dan tangguh melalui pelaksanaan pembangunan berkelanjutan. Dalam RPJMN ditekankan pentingnya pengelolaan kelautan dengan baik untuk mencapai agenda pembangunan berkelanjutan. Dengan demikian, *blue economy* merupakan bagian tak terpisahkan dari *green economy*. Di mana, *blue economy* adalah implementasi *green economy* yang secara khusus membahas tentang sektor maritim. *Green economy* sendiri merupakan gagasan untuk menyeimbangkan tiga aspek utama yaitu kesejahteraan sosial, kelestarian lingkungan hidup, dan pertumbuhan ekonomi sehingga dapat disimpulkan bahwa *blue economy* adalah penyeimbangan tiga aspek keberlanjutan tersebut dalam bidang kelautan dan segala aspek yang terkandung di dalamnya.

Pemahaman tersebut mengenai *blue economy* nyatanya sejalan dengan dokumen *World Bank* yang mendefinisikan *blue economy* sebagai perkembangan ekonomi berbasis kelautan sebagai upaya peningkatan kesejahteraan manusia dan

¹³ Junindra Duha dan Guntur Eko Saputro, "Blue Economy Indonesia to Increase National Income through the Indian Ocean Rim Association (IORA) in the Order to Empower the World Maritime Axis and Strengthen State Defense", *Jurnal*

Manajemen, Kepemimpinan, dan Supervisi Pendidikan, Volume 7, Issue 2, 2022, hlm. 518, <https://jurnal.univpgri-palembang.ac.id/index.php/JMKSP/article/view/7915/5721>

kesetaraan sosial, sekaligus mengurangi risiko lingkungan dan kelangkaan ekologi secara signifikan.¹⁴ Dalam literatur lain, *blue economy* juga diartikan sebagai aktivitas ekonomi yang sejalan dengan kemampuan jangka panjang dari ekosistem laut untuk mendukung aktivitas tersebut agar tetap memiliki ketahanan dan kesehatan lingkungan yang baik.¹⁵

Di antara berbagai bentuk pemanfaatan sumber daya kelautan, salah satu peluang besar bagi Indonesia untuk mengimplementasikan *blue economy* adalah pariwisata bahari. Sebagai sebuah negara kepulauan, Indonesia dibekali dengan garis pantai yang panjang dan wilayah lautan yang luas. Kedua aspek tersebut disertai dengan iklim tropis yang berlangsung sepanjang tahun terbukti menjadi daya tarik wisata tersendiri. Sebagaimana yang terjadi di Lombok, objek wisata bahari per April 2023 telah dikunjungi oleh sekitar 9000 wisatawan¹⁶ dan diproyeksikan akan meningkat, baik di daerah tersebut maupun daerah lainnya. Terlebih, saat ini telah ditetapkan 10 destinasi wisata prioritas yang mencakup 7 wilayah dengan keunggulan utama wisata bahari sehingga kebijakan nasional pada bidang pariwisata dicanangkan akan berfokus pada pengembangan destinasi-destinasi tersebut.

Sebagaimana bidang pariwisata lainnya, pariwisata bahari memerlukan dukungan pendanaan yang besar khususnya terkait penyediaan sarana dan prasarana penunjang kegiatan wisata. Sebab, dalam beberapa bidang, Indonesia masih belum cukup mumpuni untuk memberikan fasilitas yang memadai bagi wisatawan. Salah satu contohnya terlihat dalam bidang *coastal tourism*. Di mana, wisata pesisir yang juga mencakup kapal pesiar dan *yacht* hingga

kini terhambat untuk berkembang karena minimnya fasilitas berlabuh yang mumpuni. Sarana *coastal tourism* yang belum optimal di Indonesia berakar pada tidak adanya standarisasi fasilitas wisata. Hal ini juga terjadi pada keseluruhan sektor pariwisata bahari yang tidak memiliki standar pada tingkat nasional.¹⁷ Imbasnya, keberlangsungan sektor pariwisata bahari di Indonesia menjadi timpang dan tidak berada pada tingkat pelayanan yang seragam. Apabila situasi ini terus berlanjut, keuntungan pariwisata bahari yang seharusnya dapat dirasakan secara meluas akan tereduksi.

Adanya tuntutan untuk menyeragamkan pelayanan agar mencapai standar yang tinggi tentu menempatkan beban pendanaan yang besar bagi pemerintah. Oleh karenanya, tidak dimungkinkan apabila pembangunan sektor pariwisata Indonesia terus bergantung kepada pendanaan pemerintah. Guna menanggulangi permasalahan ini, diperlukan intervensi hukum untuk menyelenggarakan pengelolaan *coastal tourism* yang terstruktur. Sebagai sebuah bidang kompleks yang menggabungkan faktor ekonomi dan politik dengan ilmu geografis dan rekreasi, pariwisata menuntut adanya kebijakan yang multidisiplin.¹⁸ Salah satu lembaga yang krusial untuk dilibatkan dalam hal ini ialah Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemenparekraf). Sebagai kementerian yang memiliki tugas dan wewenang pada sektor pariwisata, kehadiran Kemenparekraf dibutuhkan untuk memastikan bahwa perkembangan pariwisata telah sejalan dengan visi dan misi yang ingin dicapai.

Kemenparekraf dapat mengembangkan pedoman terkait pariwisata bahari yang berisikan standar-standar yang harus

¹⁴ S. Smith-Godfrey, *Loc.Cit.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Satudata, "Kunjungan Obyek wisata Bahari (Update Terakhir Bulan April Tahun 2023)", <https://www.satudata.lombokbaratkab.go.id/data-sektoral/DISPAR/kunjungan+obyek+wisata+bahari?2022&2>, diunduh 26 juli 2023.

¹⁷ Jussac M. Masjhoer, *Op.Cit.*, hlm. 18.

¹⁸ C. M. Hall, *Tourism and politics. Policy, power and place* (Chichester: John Wiley & Son, 1998),. 8. 68 D. L. Edgell, *International tourism policy* (New York: Van Nostrand Reinhold, 1990).

dipenuhi bagi wilayah wisata di bagian pesisir. Selain itu, perwujudan *blue economy* dalam sektor pariwisata juga turut membutuhkan *collaborative governance* yang mewajibkan instansi pemerintahan lainnya untuk terlibat secara langsung, khususnya dalam menunjang segi pengawasan. Apabila dibandingkan dengan negara Asia lainnya seperti Singapura, *Singapore Tourism Board* (STB) sebagai badan yang berposisi setara dengan Kemenparekraf telah merangkap berbagai wewenang mulai dari pengelolaan hingga pendanaan atas dasar pemahaman bahwa bahwa perkembangan pariwisata dalam rangka mencapai *blue economy* memerlukan pendanaan yang besar. Oleh karenanya, STB mengatur mengenai skema pendanaan yang turut melibatkan pihak swasta dan turut serta menampung ide kreatif dari pihak non-pemerintah.¹⁹

Di Indonesia, peningkatan pendapatan negara untuk menunjang sektor ini dapat ditempuh salah satunya dengan bentuk skema pendanaan yang dikenal dengan istilah Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Skema ini diatur dalam Pasal 5 Ayat (2) Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur yang secara eksplisit menyebutkan infrastruktur pariwisata sebagai infrastruktur yang dapat dikerjasamakan.

Adapun kehadiran KPBU sebagai opsi pendanaan bagi sektor pariwisata sejatinya dapat mendukung implementasi *blue economy* sebagaimana yang terjadi di negara-negara berkembang lainnya.²⁰

Sebab, apabila merujuk kepada pengertian dari *blue economy* sendiri, aspek penting di luar ekonomi dan kesejahteraan masyarakat adalah kelestarian lingkungan. Untuk mencapai tujuan tersebut, implementasi KPBU yang melibatkan pihak swasta dalam bentuk badan usaha, memberikan ruang kontribusi yang luas bagi publik. Selain itu, praktik ini merupakan salah satu cara untuk meningkatkan partisipasi multisektoral dalam mewujudkan konsep pembangunan berkelanjutan.

Adanya KPBU dalam sektor pariwisata juga memberikan kesempatan inovasi yang luas bagi pihak swasta. Hal ini tentu menguntungkan bagi pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan yang dianut oleh Indonesia serta memperluas akses masyarakat terhadap keuntungan pariwisata.²¹ Kendati demikian, terdapat beberapa hal krusial yang perlu diperhatikan untuk memastikan KPBU berlangsung secara efektif. Sebab, pada akhirnya KPBU tetap akan bergantung kepada kesiapan dan kesadaran masyarakat sekitar dalam mengembangkan suatu wilayah sebagai destinasi wisata.²² Selain itu, setiap pihak yang terlibat perlu bersikap kooperatif secara penuh dan konsensual untuk memberikan pelayanan wisata terbaik tanpa merusak lingkungan sekitar.²³ Langkah ini sejalan dengan definisi KPBU yang diartikan sebagai perjanjian jangka panjang antara suatu entitas pemerintah dengan badan usaha/pihak swasta guna menyediakan aset publik, menyelesaikan permasalahan sosial-ekonomi, dan mendukung pembangunan berkelanjutan.²⁴

¹⁹ Singapore Tourism Board, "Assistance and Licensing Grants Overview" <https://www.stb.gov.sg/content/stb/en/assistance-and-licensing/grants-overview/leisure-events-fund-lef.html#LEF> diakses pada 16 Oktober 2023

²⁰ Nannan Wang dan Minxun, "Public-private partnership as a tool for sustainable development – What literatures say?", *Sustainable Development*, Vol. 29, Issue 11, 2020, hlm. 10, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/sd.2127>.

²¹ Bhayu Rhama dan Ferry Setiawan, "Assessing Public Private Partnership in Indonesia Tourism", *Policy and Governance*

Review, 2020, hlm. 202, <https://journal.iapa.or.id/pgp/article/download/339/214>.

²² *Ibid.*, hlm. 206

²³ *Ibid.*

²⁴ Antoaneta Gueorguieva Vassileva, "Green Public-Private Partnerships (PPPs) as an Instrument for Sustainable Development", *Journal of World Economy: Transformations & Transitions*, Vol. 2 No. 5, 2022, hlm. 2, <https://www.eruditus-journals.com/index.php/iowett/article/view/47>.

Menilik kepada teori demokrasi ekonomi, eksistensi KPBU dalam sektor pariwisata merupakan bentuk perwujudan negara kesejahteraan. Di mana, intervensi pemerintah sebagai perwakilan negara dalam pasar ekonomi bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan umum dan mengoptimalkan kesejahteraan sosial.²⁵ Terdapat 3 indikator menurut Sri Rejeki Hartono yang harus dipenuhi untuk mengaktualisasikan teori ini, di antaranya adanya campur tangan negara, adanya penerapan prinsip keseimbangan, dan terdapat bentuk pengawasan publik khususnya terhadap aktivitas ekonomi.²⁶ Dengan demikian, Indonesia perlu mengukur kembali sejauh mana ketiga aspek ini dilaksanakan apabila membicarakan mengenai keterkaitan sektor pariwisata dengan penanaman modal secara keseluruhan.

Secara umum, KPBU sebagai langkah pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan, termasuk *blue economy*, telah diterapkan di tingkat global sejak pertemuan OECD pada tahun 2012.²⁷ Di mana, KPBU dianggap sebagai sistem pendanaan infrastruktur yang mampu meningkatkan kontribusi suatu sektor terhadap pilar-pilar keberlanjutan.²⁸ Mekanisme ini pun termasuk sebagai salah satu target pembangunan berkelanjutan pada 2030, yaitu target ke-17 dengan istilah "Kemitraan untuk Mencapai Tujuan". Hal ini menandakan bahwa kerjasama multisektor, khususnya antara pemerintah dengan badan usaha dalam segi pendanaan infrastruktur merupakan suatu langkah potensial yang krusial untuk diterapkan.

Terhadap indikator teori demokrasi ekonomi, sejatinya Indonesia telah mengatur bentuk-bentuk intervensi yang

dapat dilakukan oleh negara dalam menciptakan iklim usaha yang adil dan demokratis. Salah satu bentuknya adalah melalui pembentukan peraturan-peraturan Menteri Keuangan yang membahas mengenai KPBU secara khusus, termasuk tata cara pembayaran, petunjuk pelaksanaan penjaminan, dan tata cara pemanfaatan barang milik negara. Dengan peraturan-peraturan ini, diharapkan Indonesia dapat mengandalkan hukum yang ada untuk menciptakan keteraturan di masyarakat.

2. Skema KPBU sebagai Solusi dalam Menyediakan Infrastruktur Pendukung Pariwisata Bahari di Indonesia

Problematisasi dalam pengembangan sektor pariwisata bahari di Indonesia sudah seharusnya diatasi dengan tepat, mengingat besarnya potensi ini dalam mendukung terwujudnya konsep *blue economy*. Permasalahan berupa terbatasnya pendanaan dan kurangnya kapabilitas pemerintah dalam menyediakan serta mengelola infrastruktur pariwisata²⁹ menjadi penghambat berkembangnya pariwisata bahari di Indonesia. Padahal, infrastruktur merupakan salah satu faktor dominan penentu daya saing pariwisata negara-negara di dunia.³⁰

Berdasarkan laporan *Travel & Tourism Development Index 2021* dari World Economic Forum (WEF), Indonesia menempati urutan ke-32 dari 117 negara dalam hal daya saing pariwisata melalui indikator lingkungan, kebijakan pariwisata, infrastruktur, dan keberlanjutan.³¹ Daya saing pariwisata tersebut sejatinya mampu ditingkatkan, terlebih ketika sektor pariwisata bahari pun belum dimanfaatkan secara optimal. Hal ini ditinjau dari

²⁵ Ronny Winarno, "Penerapan Prinsip Demokrasi Ekonomi, Keadilan Dan Kepastian Hukum Dalam Hukum Penanaman Modal" Jurnal Perspektif, Volume X, No. 4 Tahun 2005, hlm. 389

²⁶ *Ibid*

²⁷ *Ibid*, hlm. 8.

²⁸ *Ibid*.

²⁹ BAPPENAS, *Loc.Cit*.

³⁰ Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Anggaran, *Loc.Cit*.

³¹ Vita Azkiya Dihni, "10 Negara dengan Pembangunan Pariwisata Terbaik, Adakah Indonesia?", <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/05/31/10-negara-dengan-pembangunan-pariwisata-terbaik-adakah-indonesia>, diunduh 25 Juli 2023.

ketidakselarasan besaran devisa negara yang disumbangkan dengan besarnya potensi yang dimiliki, yaitu hanya 10 persen dari total devisa sektor pariwisata atau sekitar USD 1 miliar.³²

Oleh karenanya, dibutuhkan sebuah solusi yang mampu mengentaskan problematika tersebut guna mengoptimalkan pembangunan infrastruktur pariwisata bahari di Indonesia dengan melibatkan peran non-pemerintah. Sebab, alokasi dana anggaran untuk infrastruktur pariwisata bahari nyatanya tidak sebanding dengan tingginya kebutuhan atas hal tersebut. Solusi ini dapat dikontekstualisasikan melalui skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (selanjutnya disebut KPBU) yang mengkolaborasikan peran pemerintah dengan pihak swasta dalam melakukan pembangunan infrastruktur untuk kepentingan publik. Adapun mengenai aturan dan mekanismenya dimuat dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (selanjutnya disebut dengan Perpres 38 Tahun 2015). Definisi KPBU di dalamnya dinyatakan sebagai berikut, *"...dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak."*

Berdasarkan isi pasal tersebut, dapat ditelaah mengenai keunggulan penggunaan skema KPBU yang ditunjukkan melalui adanya pembagian risiko dan tanggung jawab proyek pembangunan infrastruktur,

yang tak hanya terletak pada pemerintah, melainkan juga badan usaha sebagaimana yang dialokasikan dalam perjanjian kerjasama. Dengan demikian, skema KPBU mampu membantu kebutuhan pembiayaan pembangunan infrastruktur pariwisata bahari selain dari mengandalkan dana APBN,³³ serta menjadi pihak yang turut membangun dan mengelola infrastruktur tersebut sampai dengan konsesi berakhir.

Penyelenggaraan KPBU untuk jenis infrastruktur sektor pariwisata diatur dalam Pasal 5 ayat (2) huruf p Perpres 38 Tahun 2015 sebagai salah satu infrastruktur sosial. Spesifikasi lainnya diatur dalam beberapa regulasi, di antaranya Peraturan Menteri Bappenas Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur maupun Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260/PMK.011/2010 Jo. PMK 8/PMK.08/2016.

Adapun skema ini dapat diimplementasikan melalui beberapa model KPBU di antaranya (1) *Operation & Maintenance* (O&M), (2) *Build-Finance* (B&F), (3) *Design-Build-Finance-Maintenance* (DBFM), (4) *Design-Build-Finance-Operate-Maintain* (DBFOM), dan (5) Konsesi.³⁴ Dari kelima model tersebut, DBFOM merupakan model yang paling kompleks dikarenakan adanya gabungan lima atau lebih perusahaan untuk memadukan layanannya dalam satu kontrak kerjasama. Perusahaan-perusahaan tersebut akan membentuk *Special Project Vehicle* (SPV) untuk menyelesaikan proyek kerjasama yang telah disepakati.³⁵

Dalam membangun infrastruktur pariwisata bahari, model ini menjadi salah satu skema yang tergolong ideal karena risiko dan tanggung jawab dalam hal pendanaan, penyediaan, dan pengelolaan

³² Jussac M. Masjhoer, *Op.Cit.*, hlm. 15.

³³ Kementerian Keuangan, "KPBU bukan Privatisasi/Swastanisasi", ["https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/23-228/umum/tentang-kpbu/kpbu-bukan-privatisasi-swastanisasi"](https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/23-228/umum/tentang-kpbu/kpbu-bukan-privatisasi-swastanisasi), diunduh 27 Juli 2023.

³⁴ Kementerian Keuangan, "Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha: Skema KPBU" <<https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/34-23/pipk/skema-kpbu> diunduh pada 27 Juli 2023.

³⁵ *Ibid.*

infrastrukturnya dapat dilimpahkan kepada pihak swasta yang berperan sebagai pendesain, pendana, pembangun, operator, dan pengelola. Sementara itu, pemerintah berperan sebagai fasilitator dan *enabler* yang mengasumsikan risiko politik, sosial, dan lingkungan,³⁶ sehingga proses pengerjaan dan penyelesaian proyek dapat berjalan lancar. Adapun tanggung jawab dan peranan tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

SKEMA DBFOM	Tanggung Jawab
<i>Own</i>	Pemerintah
Design	Pihak swasta
Build	Pihak swasta sesuai kontrak
Financial	Pemerintah, Pemerintah & Pihak Usaha, atau Pihak Swasta
Operation	Pihak Swasta sesuai Kontrak
Maintain	

Tabel 1. Pembagian Tanggung Jawab atau Peranan Pemerintah dan Badan Usaha.

Skema DBFOM dipandang sebagai skema yang ideal untuk diterapkan dengan melalui peninjauan terhadap manfaat KPBU yang terdiri atas: (1) *transfer of knowledge*, yaitu adanya transfer terhadap pengetahuan dan teknologi yang dimiliki oleh pihak swasta kepada pemerintah, (2) *risk sharing*, yaitu pembagian risiko antara pemerintah dengan pihak swasta, (3) *project delivery*, yaitu adanya periode konstruksi yang spesifik sehingga membuat pihak swasta akan menyelesaikan proyek sebagaimana

dimuat dalam kesepakatan sebagai upaya untuk menghindari siklus anggaran *multiyears*, dan (4) potensi investasi, yaitu peningkatan investasi bagi pihak swasta lainnya apabila suatu daerah telah berhasil menyelenggarakan proyek melalui KPBU.³⁷ Adapun implikasi skema DBFOM dalam pengembangan pariwisata bahari di Indonesia nyatanya mampu mengoptimalkan 4 (empat) manfaat tersebut yakni sebagai berikut:

Jenis Manfaat	Details
<i>Transfer of knowledge</i>	Adanya transfer pengetahuan dan teknologi yang digunakan dalam proyek diwujudkan setidaknya melalui dua proses, yaitu: • <i>Design</i> (D) yakni berupa desain atas pengembangan proyek, persyaratan output, hingga spesifikasi desain siap bangun. • <i>Build</i> (D) atau pembangunan terhadap proyek.
<i>Risk Sharing</i>	Optimalnya pembagian risiko antara pemerintah dan pihak swasta, sebab tanggung jawab terhadap proyek, mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pendanaan, hingga pengelolaan dialihkan kepada pihak swasta. Peralihan risiko tersebut dapat memberikan keuntungan bagi keberlanjutan proyek

³⁶ Joubert B. Maramis, “FAKTOR FAKTOR SUKSES PENERAPAN KPBU SEBAGAI SUMBER PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR : SUATU KAJIAN” *Jurnal Manajemen Bisnis dan Inovasi*, Vol 5, No 1, 2018, hlm. 55.

³⁷ Kementerian PUPR, “Kementerian PUPR Tingkatkan Pembiayaan Infrastruktur Non APBN Melalui KPBU”, <https://pu.go.id/berita/kementerian-pupr-tingkatkan-pembiayaan-infrastruktur-non-apbn-melalui-kpbu>, diunduh 13 Oktober 2023.

	pariwisata dikarenakan sektor ini membutuhkan fokus dan perhatian yang besar, serta jangka waktu yang panjang dalam pengembangannya. Sehingga, di lain sisi, pemerintah pun dapat menitikberatkan dukungan terhadap proses tersebut melalui peranannya sebagai fasilitator dan enabler yang mengasumsikan risiko politik, sosial, dan lingkungan, serta sebagai perumus kebijakan. Dengan demikian, pembagian risiko tersebut akan memberikan dampak yang optimal bagi keberlangsungan proyek wisata karena setiap elemen melaksanakan peranannya masing-masing.
<i>Project Delivery</i>	Skema KPBU didasarkan pada adanya perjanjian yang dapat mendorong pihak swasta untuk menyelesaikan proyeknya sebagaimana klausula di dalam kontrak. Nantinya, isi dari kontrak tersebut setidaknya berisikan persyaratan dan ketentuan mengenai perubahan dan tata cara pengelolaan, seperti mekanisme penyelesaian sengketa.
Potensi Investasi	Daerah yang berhasil mengembangkan pariwisata baharinya melalui skema ini tentu meningkatkan investasi dari para investor, sehingga berpotensi besar

	dalam mengoptimalkan pembangunan sektor wisata lainnya.
--	--

Tabel 2. Manfaat Skema DBFOM

Sejatinya, KPBU merupakan solusi yang ideal untuk mengembangkan sektor pariwisata bahari di Indonesia, sebab *outputnya* berupa penyediaan dan pengelolaan infrastruktur akan meningkatkan daya tarik wisata. Standar keberhasilan destinasi wisata bahari ini dapat ditinjau melalui parameter *Holistic Approach* sebagaimana dimuat dalam World Tourism Organization. Parameter ini mengaitkan beberapa bidang secara menyeluruh dengan mengukurnya melalui tiga elemen utama, yaitu *amenities*, *accessibility*, dan *image*. *Accessibility*, yaitu kemudahan akses untuk mengunjungi destinasi pariwisata, baik melalui jalur darat, laut, ataupun udara. Kendala yang dialami hingga saat ini yaitu minimnya aksesibilitas antarpulau, terutama bagi daerah yang jauh dari pusat kota. Padahal, potensi wisata bahari di wilayah-wilayah tersebut memiliki kekayaan yang luar biasa karena berjauhan dengan pusat pembangunan.³⁸ Oleh karena itu, infrastruktur yang mampu memudahkan aksesibilitas pengunjung untuk mencapai destinasi wisata sangat diperlukan, seperti pembangunan jembatan, jalan, dsb. *Amenities*, yaitu tersedianya fasilitas yang mendukung aktivitas wisata di destinasi pariwisata, contohnya fasilitas perbelanjaan, makan dan minum, pusat informasi, dan layanan transportasi umum. Penyediaan fasilitas ini terkendala dengan mahalnya biaya logistik akibat sulitnya aksesibilitas melalui jalur darat, sehingga diperlukan kerjasama lintas sektor pula. Bahkan, masih banyak destinasi wisata yang tidak memiliki aliran listrik dan ketersediaan air tawar sebagai unsur vital sehari-hari, sehingga pulau-pulau tersebut hanya bergantung pada generator listrik dan air

³⁸ Jussac M. Masjhoer, *Loc.Cit.*

yang cenderung payau.³⁹ Berdasarkan Pasal 3 Permen Bappenas Nomor 2 Tahun 2020, infrastruktur yang dikerjasamakan melalui KPBU pun mencakup transportasi, sumber daya air dan irigasi, ketenagalistrikan, dan air minum.

Terakhir, *image* yang merupakan gambaran tentang destinasi pariwisata dengan tujuan untuk mengundang minat wisatawan melalui keunikan, pemandangan, kualitas lingkungan, keselamatan, dan pelayanan. Peningkatan *image* destinasi wisata dapat diwujudkan salah satunya melalui adanya pembangunan sarana berlabuh untuk kapal pesiar dan *yacht* dalam menarik minat wisatawan untuk berkunjung, baik domestik maupun mancanegara. Pembangunan sarana berlabuh ini akan sangat menguntungkan untuk meningkatkan daya tarik destinasi wisata, terutama sektor *coastal tourism* yang menawarkan pariwisata wilayah pesisir.

Sejatinya, KPBU pun telah turut mengadopsi unsur-unsur pembangunan berkelanjutan dalam pelaksanaannya, sehingga penerapan skema ini mampu mendukung tujuan *blue economy* di Indonesia yang dikontekstualisasikan melalui kebijakan pengembangan pariwisata bahari berkelanjutan. Unsur ini secara implisit dipertimbangkan dan dimuat dalam tahap pembuatan prastudi kelayakan sebagai perencanaan untuk memitigasi risiko dari pelaksanaan proyek tersebut. Kajian pra studi ini dapat dituangkan dalam unsur sosial maupun lingkungan sebagaimana contohnya pemenuhan AMDAL proyek dan tata kelola.

Pengaturan pembuatannya diatur dalam Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2020

tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur (selanjutnya disebut Permen Bappenas Nomor 2 Tahun 2020) yang menyatakan bahwa penilaian kelayakan terhadap KPBU dilakukan dengan mempertimbangkan sekurang-kurangnya aspek hukum, teknis, ekonomi, lingkungan, keuangan, pengelolaan risiko, dan sosial.⁴⁰

Penyusunan ini dilakukan oleh menteri/kepala lembaga/kepala daerah yang nantinya akan menghasilkan beberapa kesimpulan, di antaranya: a) sumber pembiayaan KPBU, b.) identifikasi kerangka kontraktual, pengaturan, dan kelembagaan, c.) rancangan KPBU dari aspek teknis, d. usulan Dukungan Pemerintah dan Jaminan Pemerintah yang diperlukan, e.) identifikasi risiko dan rekomendasi mitigasi, serta pengalokasian risiko tersebut, dan f.) bentuk pengembalian investasi Badan Usaha Pelaksana.⁴¹

Nyatanya, penerapan unsur-unsur pembangunan berkelanjutan dalam proyek infrastruktur pariwisata bahari memiliki dua keuntungan, yaitu mempercepat terwujudnya *blue economy* serta menarik lebih banyak *socially responsible investor* (SRI) yang menginvestasikan dananya dengan dasar kepedulian terhadap etika dan moral, terutama terhadap lingkungan hidup, HAM, dan *corporate governance*.⁴² Dengan demikian, pendanaan terhadap proyek pembangunan infrastruktur akan semakin terbuka melalui investasi.

Dalam mengimplementasikan suatu kebijakan tentu perlu meninjau kebermanfaatannya bagi semua pihak yang terlibat. Terlebih, ketika skema ini tak hanya melibatkan pemerintah, melainkan juga

³⁹ Jussac M. Masjhoer, *Op.Cit.*, hlm. 17.

⁴⁰ Lihat pasal 1 angka 21 Permen Bappenas Nomor 2 Tahun 2020.

⁴¹ Lihat Pasal 23 Permen Bappenas Nomor 2 Tahun 2020.

⁴² Vera Intanie Dewi, "Socially Responsible Investment sebagai Motif Penerapan Sustainable Corporate Social

Responsibility", *Bina Ekonomi*, Volume 16, Nomor 1, 2012, hlm. 29, <https://media.neliti.com/media/publications/27771-ID-socially-responsible-investment-sebagai-motif-penerapan-sustainable-corporate-so.pdf>.

pihak swasta yang terdiri dari beberapa badan usaha yang menyediakan infrastruktur bagi kepentingan publik. Oleh karena itu, KPBU merupakan solusi ideal yang menawarkan beberapa keuntungan bagi para pihak, yaitu terhadap pemerintah, badan usaha, dan masyarakat.

Pertama, bagi pemerintah, antara lain (1) adanya bantuan pendanaan dari pihak swasta, baik melalui *lender* ataupun *investor*, sehingga pembangunan infrastruktur tidak hanya mengandalkan APBN yang terbatas, (2) memudahkan pemerintah dalam hal pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur dengan durasi yang telah disepakati, umumnya pun dalam jangka waktu yang relatif panjang (3) Terbukanya prospek keberhasilan proyek infrastruktur yang direncanakan, didanai, dan dikelola secara matang, (4) Mempercepat perwujudan *blue economy* melalui pariwisata bahari yang menerapkan unsur-unsur pembangunan berkelanjutan.

Kedua, bagi badan usaha yang terikat dalam SPV, antara lain (1) mendapatkan pembayaran atas pembangunan infrastruktur, baik melalui pembayaran ketersediaan layanan, pembayaran pengguna layanan, ataupun dalam bentuk lainnya sesuai peraturan perundang-undangan, dan (2) meningkatkan kepercayaan SRI dalam menginvestasikan dananya karena dicanangkannya infrastruktur pariwisata bahari yang berkelanjutan.

Sementara itu, bagi masyarakat selaku pengguna atas layanan dari infrastruktur yang telah disediakan tentunya akan mendapatkan manfaat berupa terpenuhinya kepuasan dalam aktivitas pariwisata. Sebab, telah dijaminkannya kemudahan aksesibilitas, kelengkapan sarana dan prasarana, serta kemudahan informasi terkait gambaran destinasi dan aktivitas wisata sebagaimana diukur melalui parameter *holistic approach* dalam

pengembangan pariwisata bahari berkelanjutan. Dengan demikian, tak hanya memberikan keuntungan bagi pembangunan proyek tersebut, namun skema ini mampu menawarkan nilai maksimal dalam pemanfaatannya

Sebagai contoh, adanya gagasan atas rencana pelaksanaan program pembangunan pariwisata geopark Ijen melalui skema KPBU DBFOM dengan pengalihan kepada pemerintah setelah selesai kontrak atau dikenal dengan istilah *Transfer*. Perencanaan melalui skema ini ditunjukkan untuk mempercepat pemulihan ekonomi dan reformasi sosial terhadap peluang investasi dari berbagai sektor, antara lain sektor jasa wisata, rekreasi, industri kreatif, hotel dan restoran, transportasi, makanan dan minuman, dan pendidikan.⁴³ Tujuan pembangunan terhadap sektor-sektor tersebut merupakan ruang lingkup standar parameter *Holistic Approach* yang sejatinya dapat terpenuhi oleh skema KPBU.

D. Penutup

1. Kesimpulan

Sebagai perwujudan atas komitmen terhadap implementasi *blue economy*, seharusnya Indonesia mampu mengoptimalkan besarnya potensi pariwisata bahari. Akan tetapi, hal ini nyatanya tidak diiringi dengan penyediaan fasilitas penunjang serta infrastruktur yang memadai. Sebab, terdapat kendala yang berkaitan dengan pendanaan dan minimnya inovasi yang digagas pada tiap wilayah destinasi wisata. Terhadap permasalahan tersebut, terdapat sebuah skema yang digadang mampu menjadi solusi dalam menyediakan infrastruktur, yaitu Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Secara umum, KPBU merupakan langkah pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan, termasuk *blue economy*, sebagaimana dimuat dalam target

⁴³ Kementerian Keuangan, Kantor Bersama KPBU Republik Indonesia, "PPP Joint Officer Government of Indonesia", Weekly Newsletter: Weekly Newsletter Edisi ke-124,

<https://drive.google.com/uc?export=download&id=1yKHnuDV70EprkZl63aDuSAMBvBLqPPW>, diunduh 13 Oktober 2023.

Sustainable Development Goals (SDGs) ke-17 dengan istilah “Kemitraan untuk Mencapai Tujuan”. Hal ini menandakan bahwa kerjasama multisektor, khususnya antara pemerintah dengan badan usaha dalam segi pendanaan infrastruktur merupakan suatu langkah potensial yang krusial untuk diterapkan.

Skema ini merupakan perjanjian jangka panjang antara suatu entitas pemerintah dengan badan usaha guna menyediakan aset publik sembari menyelesaikan permasalahan sosial-ekonomi dan mendukung pembangunan berkelanjutan. Dalam membangun infrastruktur pariwisata bahari, skema *Design-Build-Finance-Operate-Maintain* (DBFOM) merupakan opsi yang ideal. Sebab, risiko dan tanggung jawab dalam hal pendanaan, penyediaan, dan pengelolaan infrastrukturnya dapat dilimpahkan kepada pihak swasta yang berperan sebagai pendesain, pendana, pembangun, operator, dan pengelola. Di sisi lain, pemerintah berperan sebagai fasilitator dan *enabler* yang mengasumsikan risiko politik, sosial, dan lingkungan sehingga proses pengerjaan dan penyelesaian proyek dapat berjalan lancar. Berdasarkan skema tersebut, penyediaan infrastruktur untuk pariwisata bahari dapat dibangun dan dikelola dengan baik. Dengan demikian, skema KPBU mampu memenuhi standar keberhasilan destinasi pariwisata melalui parameter *Holistic Approach* yang terdiri dari tiga elemen, yaitu *amenities*, *accessibility*, dan *image*.

2. Saran

Skema pendanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) memberikan keuntungan yang besar bagi pengembangan pariwisata bahari di Indonesia, khususnya untuk mencapai *blue economy*. *Blue economy* sendiri merupakan sebuah konsep yang menyeimbangkan tiga hal sekaligus yaitu pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan masyarakat, dan kelestarian lingkungan. Alhasil, untuk mewujudkannya, dibutuhkan skema yang mampu mendorong upaya kolaboratif di dalamnya.

Oleh karena itu, sudah selayaknya skema KPBU harus dioptimalkan sembari memperkuat pengawasan guna meningkatkan keuntungan negara dari sektor pariwisata serta memberikan ruang inovasi dan partisipasi yang luas bagi publik dalam mencapai tujuan negara. Selain itu, kementerian terkait pariwisata bahari seperti Kemenparekraf dapat menyusun dokumen pedoman berisikan standarisasi fasilitas wisata bahari serta melibatkan instansi pemerintahan lainnya dalam skema kerjasama atau koordinasi yang lebih kolaboratif. Diharapkan, implementasi skema ini mampu membantu Indonesia untuk mengatasi permasalahan pendanaan sekaligus mendorong kerjasama multisektoral pada isu-isu strategis.

Daftar Pustaka

Buku

- BAPPENAS, Indonesia Blue Economy Roadmap, Jakarta: BAPPENAS, 2023.
Jussac M. Masjhoer, Pengantar Wisata Bahari, Cetakan Pertama, Yogyakarta: Khitah Publishing, 2019.

Dokumen Lain

- Antoaneta Gueorguieva Vassileva, “Green Public-Private Partnerships (PPPs) as an Instrument for Sustainable Development”, *Journal of World Economy: Transformations & Transitions*, Vol. 2 No. 5, 2022, hlm. 2, <https://www.eruditus-journals.com/index.php/jowett/article/view/47>.
Atika Sari dan S. Muslimah, “Blue economy policy for sustainable fisheries in Indonesia” <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/423/1/012051/pdf>.
Bhayu Rhama dan Ferry Setiawan, “Assessing Public Private Partnership in Indonesia Tourism”, *Policy and Governance Review*, 2020, hlm. 202, <https://journal.iapa.or.id/pgr/article/download/339/214>.
C. M. Hall, *Tourism and politics. Policy, power and place* (Chichester: John

- Wiley & Son, 1998)., 8. 68 D. L. Edgell, International tourism policy (New York: Van Nostrand Reinhold, 1990).
- Joubert B. Maramis, "FAKTOR FAKTOR SUKSES PENERAPAN KPBU SEBAGAI SUMBER PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR : SUATU KAJIAN" Jurnal Manajemen Bisnis dan Inovasi, Vol 5, No 1, 2018.
- Junindra Duha dan Guntur Eko Saputroi, "Blue Economy Indonesia to Increase National Income through the Indian Ocean Rim Association (IORA) in the Order to Empower the World Maritime Axis and Strengthen State Defense", Jurnal Manajemen, Kepemimpinan, dan Supervisi Pendidikan, Volume 7, Issue 2, 2022, hlm. 518, <https://jurnal.univpgri-palembang.ac.id/index.php/JMKSP/article/view/7915/5721>.
- Jussac M. Masjhoer, Pengantar Wisata Bahari, Cetakan Pertama, Yogyakarta: Khitah Publishing, 2019.
- Kementerian Keuangan, "Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha: Skema KPBU", <https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/34-23/pjpk/skema-kpbu> diunduh pada 27 Juli 2023.
- Kementerian Keuangan, "KPBU bukan Privatisasi/Swastanisasi", <https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/23-228/umum/tentang-kpbu/kpbu-bukan-privatisasi-swastanisasi>, diunduh 27 Juli 2023.
- Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Anggaran, "Efektivitas Alokasi Anggaran Kementerian Pariwisata terhadap Kunjungan Wisatawan Mancanegara dan Wisatawan Nusantara", <https://anggaran.kemenkeu.go.id/in/post/efektivitas-alokasi-anggaran-kementerian-pariwisata-terhadap-kunjungan-wisatawan-mancanegara-dan-wisatawan-nusantara>, diunduh 27 Juli 2023.
- Kementerian Keuangan, Kantor Bersama KPBU Republik Indonesia, "PPP Joint Officer Government of Indonesia", Weekly Newsletter: Weekly Newsletter Edisi ke-124, <https://drive.google.com/uc?export=download&id=1yKHnuDV70EprkZI63aDuSAMBvvBLqPPW>, diunduh 13 Oktober 2023.
- Kementerian PPN/Bappenas, "Bappenas Luncurkan Blue Economy Development Framework For Indonesias Economic Transformation", <https://www.bappenas.go.id/id/berita/bappenas-luncurkan-blue-economy-development-framework-for-indonesias-economic-transformation-NNTgJ>, diunduh 26 Juli 2023.
- Kementerian PUPR, "Kementerian PUPR Tingkatkan Pembiayaan Infrastruktur Non APBN Melalui KPBU", <https://pu.go.id/berita/kementerian-pupr-tingkatkan-pembiayaan-infrastruktur-non-apbn-melalui-kpbu>, diunduh 13 Oktober 2023.
- Nannan Wang dan Minxun, "Public-private partnership as a tool for sustainable development – What literatures say?", Sustainable Development, 2020, hlm. 10, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/sd.2127>.
- Ronny Winarno, "Penerapan Prinsip Demokrasi Ekonomi, Keadilan Dan Kepastian Hukum Dalam Hukum Penanaman Modal" Jurnal Perspektif, Volume X, No. 4 Tahun 2005.
- Satudata, "Kunjungan Obyek wisata Bahari (Update Terakhir Bulan April Tahun 2023)", <https://www.satudata.lombokbaratkab.go.id/data-sektoral/DISPAR/kunjungan+obyek+wisata+bahari?2022&2>, diunduh 26 juli 2023.
- Shinta Ulwiya, "Deklarasi Djuanda dalam Sejarah Nusantara", <https://www.its.ac.id/news/2019/12/15/deklarasi-djuanda-dalam-sejarah-nusantara/>, diunduh 26 Juli 2023.
- Singapore Tourism Board, "Assistance and Licensing Grants Overview"

<https://www.stb.gov.sg/content/stb/en/assistance-and-licensing/grants-overview/leisure-events-fund-lef.html#LEF> diakses pada 16 Oktober 2023.

- S. Smith-Godfrey, "Defining the Blue Economy", Journal of the National Maritime Foundation of India, 2016, hlm. 2, https://www.researchgate.net/publication/301673373_Defining_the_Blue_Economy.
- Vita Azkiya Dihni, "10 Negara dengan Pembangunan Pariwisata Terbaik, Adakah Indonesia?", <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/05/31/10-negara-dengan-pembangunan-pariwisata-terbaik-adakah-indonesia>, diunduh 25 Juli 2023.

Dokumen Hukum

Undang-Undang Dasar 1945.

Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur.