

BAB I

Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Sektor pariwisata menjadi salah satu sektor industri primadona untuk dikembangkan oleh setiap negara tidak terkecuali Indonesia. Sektor pariwisata dinilai sebagai salah satu sektor industri dengan sumbangan pendapatan besar baik untuk pemerintah daerah maupun untuk pendapatan devisa Indonesia. Pengembangan kepariwisataan memberikan banyak hal positif seperti meningkatnya pendapatan devisa negara, terciptanya lapangan pekerjaan bagi masyarakat lokal, meningkatnya kemakuran dan kesejahteraan rakyat, serta memberikan kesempatan untuk memperkenalkan kebudayaan lokal di dunia internasional (Soekadijo, 1997;26). Berdasarkan laporan dari Buku Saku Kementerian Pariwisata (2016), sektor pariwisata memiliki kontribusi terhadap Pendapatan Domestik Bruto (PDB) nasional pada tahun 2014 mencapai 9% atau diperkirakan sebesar Rp 946,09 triliun dan sumbangan sektor pariwisata terhadap devisa sebesar Rp. 120 Triliun (Anggraini, 2017).

Indonesia dianugrahi oleh bentang alam yang luas dan diperkaya dengan budaya yang beragam sehingga 2 (dua) komponen tersebut menjadi sebuah potensi besar untuk dikembangkan dan menjadi daya jual sektor pariwisata di Indonesia. sebagai upaya untuk mengembangkan sektor pariwisata di Indonesia setidaknya terdapat 5 faktor yang harus dipenuhi oleh pemerintah baik pusat maupun pemerintah daerah untuk mengembangkan suatu lokasi agar menjadi lokasi tujuan wisata dengan daya jual tinggi kepada wisatawan, adapun 4 poin tersebut ialah: Pertama, Objek. Objek wisata yang menjadi daya jual utama perlu untuk dipelihara dan dikembangkan, adapun objek yaitu termasuk keindahan alam seperti pantai, gunung, air terjun, sungai, taman, ataupun budaya seperti pertunjukan seni, bangunan tradisional dan desa warisan; Kedua, fasilitas. Fasilitas memiliki peran pendukung sebagai daya jual objek pariwisata karena dengan tersedianya fasilitas yang memadai maka pelayanan untuk wisatawan akan maksimal, adapun fasilitas yang diperlukan publik seperti hotel, restoran, utilitas publik, telekomunikasi, dan pasar; Ketiga, Infrastruktur. Infrastruktur yang berupa akses jalan, fasilitas kesehatan, jaringan komunikasi, terminal transportasi, sumber daya dan energi, sanitasi, jalan dan sistem keamanan; Keempat Transportasi. Termasuk terminal bus,

sistem keselamatan penumpang, kepastian tarif angkutan umum, sistem informasi wisata, peta kota/atraksi; dan Kelima perhotelan. Termasuk didalamnya keramahan masyarakat lokal yang mencerminkan keberhasilan dari sistem pariwisata yang baik (Spillane, 1994).

Sebagai bukti nyata yaitu Bali yang merupakan destinasi pariwisata unggulan dan populer di Indonesia baik bagi turis lokal maupun mancanegara. Bali diperkirakan memiliki sumbangan pendapatan hampir 45% dari total pendapatan devisa Indonesia melalui sektor pariwisata. Berdasarkan jumlah sumbangan devisa yang berasal dari industri tersebut membuat pemerintah melihat bahwa pariwisata merupakan industri yang memiliki prospek keuntungan dan sebagai tindak lanjut presiden Joko Widodo memutuskan untuk menjadikan industri pariwisata sebagai *leading sector* pertumbuhan ekonomi Indonesia. Melalui Surat Sekretariat Kabinet Nomor B 652/Seskab/Maritim/2015 tanggal 6 November 2015 kementerian pariwisata menetapkan 10 destinasi pariwisata baru berdasarkan arahan Presiden pada Sidang Kabinet Awal Tahun. Adapun 10 destinasi wisata prioritas baru yang ingin dikembangkan yaitu, Mandalika, Danau Toba, Borobudur, Pulau Seribu, Wakatobi, Tanjung Lesung, Tanjung Kelayang, Pulau Morotai, Bromo dan Labuan Bajo.

Labuan Bajo dipilih sebagai salah satu dari 10 destinasi pariwisata baru yang dipilih oleh pemerintah merupakan wilayah di Provinsi Nusa Tenggara Timur yang dinilai memiliki nilai *strategic* untuk dikembangkan berdasarkan beberapa objek wisata yang dimilikinya. Berdasarkan *Master Plan Pariwisata NTT 2013-2023*, Kabupaten Manggarai Barat (Komodo, Pink Beach dan Pulau Rinca) telah ditetapkan sebagai KSPN atau Kawasan Strategis Pariwisata Nasional. Selain keindahan pantai dan laut yang luar biasa, keberadaan Pulau Komodo yang terdaftar sebagai Situs Warisan Alam Dunia dan Cagar Biosfir oleh UNESCO menjadi daya tarik yang tinggi untuk wisatawan, terutama wisatawan mancanegara.

Tabel 1. Top 10 Asal Wisatawan Taman Nasional Komodo pada Tahun 2016

No	Nama Negara	Jumlah Wisatawan 2015	Jumlah Wisatawan 2016
1	Indonesia	19.215	29.094
2	Australia	9.055	8.082
3	Amerika	8.557	7.866
4	Jerman	7.834	7.189

5	Perancis	6.933	6.347
6	Belanda	6.249	5.649
7	Spanyol	3.827	5.306
8	Inggris	5.211	3.979
9	Italia	3.404	3.342
10	Swiss	2.300	2.203
11	Negara lain	22.825	28.654
	Total	95.410	107.711

Sumber: Bandar Udara Komodo Labuhan Bajo 2016

Berdasarkan data statistik pengunjung Taman Nasional Komodo selama tahun 2016 terdapat 10 peringkat negara asal wisatawan terbanyak yaitu Indonesia, Australia, Amerika, Jerman, Perancis, Belanda, Spanyol, Inggris, Italia dan Swiss. Adapun jalur utama yang mendapat perhatian penuh dalam pembangunan pariwisata provinsi NTT yaitu: ASEAN, Cina, Korea, Taiwan, Australia, Jepang dan Selandia Baru, sedangkan untuk prioritas wisatawan selanjutnya terdapat dari Amerika, Eropa, Rusia, Timur Tengah dan Afrika. Jika melihat asal wisatawan yang berkunjung selama beberapa tahun terakhir dan melihat sasaran utama dari pengembangan destinasi pariwisata ini maka keberadaan dan keamanan fasilitas transportasi udara menjadi hal yang fundamental. Pemerintahpun menyadari pentingnya infrastruktur transportasi udara dapat dilihat melalui terdapatnya dua dari lima strategi Pemerintah Pusat untuk mengembangkan Labuan Bajo terkait kebandar udaraan. Pertama, memperluas Bandara Internasional Komodo dan memperpanjang runway. Kedua, Pengelolaan bandara di Labuan Bajo akan dilelang kepada pengelola bandara yang memiliki jaringan pariwisata internasional sehingga akan menarik minat wisatawan asing untuk datang sehingga meningkatkan devisa negara.(Buletin BPIW SINERGI,2020)

Bandar Udara Komodo menjadi salah satu pintu masuk utama bagi wisatawan ke kawasan wisata di Manggarai Barat. Mulanya bandara Komodo hanya berupa *airstrip* yaitu hanya berupa landasan pacu sederhana dimana hanya mampu menampung pesawat kecil seperti pesawat baling-baling ATR 72. Pada 2015 pemerintah melakukan upaya pengembangan untuk bandara Komodo menjadi sebuah bandara dengan panjang landasan pacu dengan ukuran panjang 2.250 meter dan berdiameter 45 meter sehingga mampu untuk didarati oleh pesawat kelas B 737-800, Airbus A320, dan B737-900 serta meningkatnya daya tampung penumpang dari 150 ribu penumpang/tahun menjadi 1,5 juta penumpang/tahun dengan menggelontorkan

anggaran sebesar Rp. 191,7 M. Namun dengan dijadikannya kawasan Labuan Bajo sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional maka terdapat kebutuhan untuk melakukan pengembangan kembali akibat adanya peningkatan kebutuhan akan daya tampung penumpang di bandara dengan target 4 juta penumpang/tahun hingga tahun 2044, kapasitas kargo sebersar 3.500 Ton dan kapasitas landasan pacu akan meningkat menjadi 2.450m x 45m sehingga mampu mengoperasikan pesawat jet *narrow body* dengan rencana anggaran yang dibutuhkan sebesar Rp. 1.2 T. Selain itu untuk mendukung peningkatan arus wisatawan maka dibutuhkan peningkatan status Bandara Komodo menjadi bandara internasional. Melalui penyediaan infrastruktur ini maka memungkinkan adanya penerbangan langsung sehingga mampu menghemat total biaya yang dibutuhkan dan akan meningkatkan daya saing pariwisata Nusa Tenggara Timur.

Upaya untuk mengembangkan Bandar Udara Komodo dimana merupakan pintu utama masuk ke wilayah Labuan Bajo yang menjadi salah satu kawasan pariwisata prioritas dengan nilai jual pariwisata yang tinggi menghadapi 2 tantangan besar, pertama, sumber pendanaan pemerintah yaitu APBN yang terbatas karena adanya kepentingan negara dibidang lain dan kedua, standar pengelolaan bandara di Indonesia yang masih kurang jika dibandingkan dengan negara lain. Menghadapi tantangan tersebut terdapat kebutuhan dari pemerintah untuk menggunakan strategi yang tepat sebagai jalan keluar. Bekerjasama dengan pihak asing dinilai sebagai strategi dan langkah yang paling optimal yang dapat dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam proyek pengembangan dan pengelolaan Bandara Komodo. Dalam hal ini pemerintah melakukan kerjasama dengan cara membuka peluang investasi asing melalui skema KPBU atau Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha. Berdasarkan Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 tertulis bahwa pemerintah mendorong investasi pihak swasta sebagai upaya untuk mempercepat pembangunan infrastruktur. Melalui *Public Private Partnership* atau yang dikenal dengan skema KPBU maka pihak swasta baik perusahaan lokal maupun internasional secara terbuka memiliki kesempatan sebagai pelaksana dalam proyek pengembangan dan pengelolaan infrastruktur yang dalam hal ini bandara Komodo. Maka dari itu dalam penelitian ini penulis tertarik untuk meneliti dan mencoba untuk memfokuskan penelitian kepada strategi pemerintah untuk melibatkan pihak asing dalam pengembangan dan pengelolaan Bandara Komodo

melalui skema KPBU. Adapun didalam skema KPBU tersebut akan dibentuk kesepakatan model kerjasama menyesuaikan dengan kebutuhan proyek beserta aturan-aturan yang harus dipatuhi oleh pihak investor maupun pemerintah Indonesia agar setiap aktor yang terlibat mendapatkan keuntungan maksimal.

Tahap persiapan proses lelang Bandara KPBU di bawah skema PPP sudah dimulai sejak 2 Februari 2018. Dalam pelaksanaan pencarian pihak swasta yang akan melaksanakan kerjasama dengan pihak pemerintah terkait pengembangan dan pengelolaan bandara Komodo selama pelaksanaan *market sounding* terdapat setidaknya 100 perusahaan swasta yang tertarik untuk berinvestasi dalam proyek ini kemudian dalam tahap kedua tersisa 70 perusahaan swasta yang kemudian pada tahap selanjutnya tersisa 5 perusahaan konsorsium yang lolos melewati proses pra-kualifikasi. Dalam proses akhir tender pihak konsorsium CAF yang beranggotakan PT Cardig Aero Service (CAS), Changi Airports International Pte Ltd. (CAI), dan Changi Airports MENA (Mena) Pte Ltd terpilih menjadi pihak swasta yang bertanggung jawab dalam proyek pengembangan dan pengelolaan bandara Komodo dibawah skema kerjasama KPBU dengan pengajuan investasi sebesar Rp. 1,2 Triliun dan estimasi biaya operasional selama masa konsensi yaitu Rp.5.7 T. Adapun penandatanganan kontrak kerjasama antara pemerintah Indonesia dan pihak investor dilaksanakan pada 7 Februari 2020. Adapun panjang masa konsensi yang disepakati yaitu selama 25 tahun.

Keterlibatan aktor swasta baik lokal maupun asing sebagai investor dalam pembangunan khususnya infrastruktur melalui sebuah investasi dinilai penting di era saat ini. Besarnya kebutuhan Indonesia dalam mewujudkan penyediaan infrastruktur terutama infrastruktur transportasi diseluruh wilayah menghadapi tantangan terbesar berupa pendanaan yang terbatas. Melalui permasalahan tersebut penulis melihat bahwa terdapat kepentingan bagi pemerintah Indonesia mencari alternatif pendanaan dengan melibatkan investor swasta baik lokal maupun asing untuk berinvestasi melalui pemberian dana secara *cash* maupun terlibat secara langsung dalam proyek yang dikerjakan. Dalam hal ini berupa keinginan untuk mengikutsertakan investor asing dalam proyek pembangunan di Indonesia berdasarkan beberapa alasan, yang secara umum dinilai lebih menguntungkan bagi Indonesia itu sendiri. Salah satu skema pendanaan yang dapat digunakan yaitu *Public Private Partnership* (PPP), dimana dalam

skema kerjasama ini juga akan dibentuk nomenklatur model kerjasama baru menyesuaikan kebutuhan di dalam proyek dengan mempertimbangkan aspek-aspek baik sosial, politik maupun ekonomi. Adapun hal tersebut mendorong penulis untuk melakukan penelitian dengan judul **“Skema *Public Private Partnership* (PPP) Untuk Melibatkan Investor Asing Dalam Proyek Bandara Komodo”**

1.2 Rumusan Masalah

Daya jual pariwisata di salah satu dari 10 destinasi pariwisata prioritas yaitu Labuan Bajo berhasil menarik perhatian wisatawan lokal maupun mancanegara untuk mengunjunginya. Berdasarkan data asal wisatawan maka akses kedatangan dan kepulangan wisatawan melalui transportasi udara cukup tinggi sehingga kebutuhan akan fasilitas infrastruktur kebandarudaraan yang mumpuni memiliki peran yang vital. Pemerintah sudah melakukan pengembangan terhadap Bandara Komodo guna mengimbangi kebutuhan wisatawan namun kebutuhan akan daya tampung bandara untuk penumpang dan kargo serta peningkatan kualitas pelayanan semakin besar. Harapan untuk melakukan pengembangan Bandara Komodo sesuai dengan target kebutuhan pada nyatanya mengalami hambatan berupa terbatasnya anggaran APBN pemerintah terkait infrastruktur transportasi. Menyikapi hal tersebut pemerintah melakukan strategi berupa mengajak pihak swasta untuk terlibat dalam investasi dan pengelolaan Bandara Komodo melalui sebuah skema kerjasama antara pemerintah dan swasta.

Berdasarkan penjelasan yang sudah disampaikan diatas maka dalam penelitian ini penulis memiliki rumusan masalah yaitu:

“Bagaimana Skema *Public Private Partnership* (PPP) Untuk Menarik Keterlibatan Investor Asing Dalam Proyek Bandara Komodo?”

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengetahui model skema *Public Private Partnership* (PPP) yang digunakan dalam proyek Bandara Komodo;
2. Mendeskripsikan keputusan pemanfaatan skema KPBU sebagai terobosan penyediaan infrastruktur terutama dalam bidang transportasi.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah :

1. **Manfaat Akademis** : penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan penulis mengenai upaya pemerintah dalam melakukan pembangunan nasional melalui skema kerjasama internasional terkait penyediaan infrastruktur transportasi.
2. **Manfaat Praktis** : hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi bagi para akademisi terkait dengan penelitian pembangunan infrastruktur transportasi dan skema pendanaan alternatif melalui keterlibatan investor asing.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi pembahas mengenai pendahuluan penelitian yang terdiri atas latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Bab II ini penulis membahas mengenai studi tinjauan pustaka beserta dengan konsep dan teori yang akan digunakan dalam menganalisis permasalahan. Melalui studi tinjauan pustaka maka penulis akan melihat penelitian terdahulu yang memiliki kesamaan topik dengan penelitian penulis. Kemudian penulis akan menuliskan konsep-konsep yang akan digunakan dalam membantu penulis menjabarkan fenomena yang diangkat. Selain itu penulis juga menambahkan alur pemikiran dan asumsi dasar pada bab ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas metode penelitian yang digunakan peneliti guna memaksimalkan hasil akhir penelitian. Selain metode penelitian, penulis juga menjelaskan mengenai jenis penelitian, jenis data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan lokasi waktu penelitian.

BAB IV INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DI INDONESIA DAN PERMASALAHANNYA

Bab keempat ini penulis akan menjelaskan bagaimana kondisi infrastruktur di Indonesia baik dari kualitas pelayanan maupun ketersediaan infrastruktur di

seluruh wilayah Indonesia. Serta munculnya kebutuhan akan keterlibatan aktor swasta baik terkait dengan bidang investasi dan pengelolaan sarana transportasi.

BAB V PEMANFAATAN SKEMA KPBU SEBAGAI SEBAGAI UPAYA PEMERINTAH MELIBATKAN INVESTOR ASING DALAM PROYEK BANDARA KOMODO

Pada bab kelima ini penulis mencoba menjawab dan menjabarkan isi dari penelitian yang sudah dilakukan. Penulis akan fokus membahas bagaimana penggunaan skema KPBU sebagai strategi yang digunakan oleh Pemerintah Indonesia untuk menarik keterlibatan dan investasi asing dalam proyek pengembangan dan pengelolaan Bandara Komodo.

BAB VI PENUTUP

Dalam bab ini, peneliti akan memberikan kesimpulan dari penelitian yang sudah dilakukan yang secara umum merupakan jawaban dari rumusan masalah yang sudah diajukan.