

Pusat Kajian Anggaran | Badan Keahlian DPR RI

Buletin APBN

Vol. VI, Edisi 5, Maret 2021

**Tantangan Pelaksanaan Kebijakan
KUR Super Mikro Bagi Alumni
Kartu Prakerja**

p. 3

**Permasalahan Pelayanan
Pemanduan dan Penundaan
Kapal dalam Sislognas**

p. 7

**Desa Wisata Untuk Pariwisata
yang Berkelanjutan**

p. 11

ISO 9001:2015
Certificate No. IR/QMS/00138



ISSN 2502-8685

Dewan Redaksi

Penanggung Jawab

Dr. Asep Ahmad Saefuloh, S.E.,
M.Si.

Pemimpin Redaksi

Rendy Alvaro

Redaktur

Dwi Resti Pratiwi
Ratna Christianingrum

Ade Nurul Aida
Ervita Luluk Zahara

Editor

Marihot Nasution
Riza Aditya Syafri
Satrio Arga Effendi

Tantangan Pelaksanaan Kebijakan KUR Super Mikro Bagi Alumni Kartu Prakerja

p.3

TAHUN 2021, pemerintah memberikan fasilitas Kredit Usaha Rakyat (KUR) bagi alumni peserta program Kartu Prakerja. Selain menjadi bagian dari program pemulihan ekonomi, kebijakan ini juga diharapkan dapat mendorong pertumbuhan wirausaha nasional dalam mencapai sasaran penguatan kewirausahaan & UMKM pada RPJMN 2020-2024. Keberhasilan kebijakan ini bergantung pada kemampuan pemerintah mengatasi beberapa tantangan implementasi, yakni daya beli masyarakat yang masih rendah, syarat calon debitur harus memiliki usaha, kecenderungan bank penyalur lebih selektif menyalurkan KUR bagi UMKM, kompetisi usaha yang makin ketat, dan potensi moral hazard.

p.7

Permasalahan Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal dalam Sislognas

PERINGKAT logistik Indonesia jika dibandingkan dengan negara ASEAN lain mengalami penurunan selama periode 2016-2018. Sementara itu biaya logistik Indonesia dari PDB juga termasuk tinggi dibandingkan dengan negara ASEAN lain. Kinerja logistik yang belum optimal salah satunya berasal dari pelayanan di pelabuhan. Pelayanan di pelabuhan menjadi salah satu penyebab biaya logistik yang tinggi termasuk pelayanan pemanduan dan penundaan yang berkontribusi sekitar 40 persen sampai 50 persen terhadap biaya pelayanan jasa kapal selama di pelabuhan.

Desa Wisata Untuk Pariwisata yang Berkelanjutan

p.11

PARIWISATA berperan penting bagi Indonesia khususnya dalam memberikan kontribusi kepada PDB nasional, penciptaan lapangan pekerjaan, dan penyumbang devisa negara. Namun, pandemi Covid-19 mengakibatkan terpukulnya sektor pariwisata. Guna pemulihan sektor pariwisata, pemerintah mengarahkan beberapa kegiatan prioritas yang salah satunya adalah pengembangan desa wisata khususnya di 5 (lima) destinasi super prioritas. Namun dalam pelaksanaannya, terdapat beberapa tantangan yang harus diselesaikan, seperti pembiayaan, kualitas SDM yang lemah, serta penurunan minat wisata pada masa pandemi Covid-19.

Kritik/Saran

<http://puskajianggaran.dpr.go.id/kontak>



Terbitan ini dapat diunduh di halaman website www.puskajianggaran.dpr.go.id

Tantangan Pelaksanaan Kebijakan KUR Super Mikro Bagi Alumni Kartu Prakerja

oleh

Robby Alexander Sirait*)

Andriani Elizabeth**)

Abstrak

Tahun 2021, pemerintah memberikan fasilitas Kredit Usaha Rakyat (KUR) bagi alumni peserta program Kartu Prakerja. Selain menjadi bagian dari program pemulihan ekonomi, kebijakan ini juga diharapkan dapat mendorong pertumbuhan wirausaha nasional dalam mencapai sasaran penguatan kewirausahaan & Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Keberhasilan kebijakan ini bergantung pada kemampuan pemerintah mengatasi beberapa tantangan implementasi, yakni daya beli masyarakat yang masih rendah, syarat calon debitur harus memiliki usaha, kecenderungan bank penyalur lebih selektif menyalurkan KUR bagi UMKM, kompetisi usaha yang makin ketat, dan potensi moral hazard.

Salah satu upaya pemerintah dalam menyelamatkan perekonomian nasional akibat pandemi Covid-19 adalah melakukan transformasi program Kartu Prakerja. Dalam merespon situasi pandemi yang terjadi, dilakukan *refocusing* terhadap program Kartu Prakerja melalui Peraturan Presiden (Perpres) No. 76 Tahun 2020 tentang Pengembangan Kompetensi Kerja Melalui Program Kartu Prakerja. Dengan aturan tersebut, program Kartu Prakerja memiliki tujuan tambahan yaitu membantu daya beli pekerja dan pelaku usaha kecil/mikro yang terdampak Covid-19 atau dengan kata lain Kartu Prakerja menjadi semi bantuan sosial. Selain itu, tujuan program Kartu Prakerja juga ditambahkan sebagai langkah untuk mengembangkan kewirausahaan. Dalam rangka mencapai tujuan pengembangan kewirausahaan tersebut dan sekaligus bagian dari upaya pemulihan ekonomi, pemerintah memberikan fasilitas KUR bagi alumni peserta program Kartu Prakerja. Kebijakan ini juga diharapkan dapat mendorong pertumbuhan wirausaha nasional dalam mencapai sasaran penguatan kewirausahaan & UMKM pada RPJMN 2020-2024.

Pada tahun 2021, pemerintah menargetkan plafon KUR sebesar Rp220 triliun, meningkat sebesar Rp50 triliun atau 29,4 persen dibandingkan dengan perkiraan realisasi KUR tahun 2020 yaitu sebesar Rp170 triliun (ekon.go.id, 2020). Dalam pelaksanaannya, keberhasilan kebijakan KUR bagi alumni Kartu Prakerja sangat dipengaruhi oleh sejauh mana pemerintah dapat mengatasi beberapa tantangan yang berpotensi menghambat. Tulisan ini akan menguraikan tantangan yang berpotensi muncul dalam pelaksanaan kebijakan KUR bagi alumni Kartu Prakerja.

KUR Super Mikro Bagi Alumni Kartu Prakerja

Kebijakan KUR bagi alumni Kartu Prakerja merupakan bagian dari plafon KUR tahun 2021, yang akan diberikan dengan skema KUR Super Mikro. KUR Super Mikro merupakan skema KUR terbaru yang ditetapkan melalui Peraturan Menteri Koordinator Perekonomian No. 15/2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Koordinator Perekonomian No. 8/2019 tentang Pedoman Pelaksanaan Kredit Usaha Rakyat (Permenko 15/2020).

*) Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: robby.sirait@dpr.go.id

***) Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: andrianielizabeth16@gmail.com

Secara umum, penyaluran KUR Super Mikro bagi alumni Kartu Prakerja sama dengan penyaluran KUR yang berlaku saat ini, dimana alumni program Kartu Prakerja tetap mengikuti mekanisme seleksi KUR, dan suku bunga/margin, jangka waktu pinjaman, perpanjangan jangka waktu pinjaman skema pembayaran, serta tambahan kredit dengan batasan maksimal yang sama antara KUR Mikro dengan KUR Super Mikro. Tabel 1 menyajikan mekanisme dan ketentuan terkait KUR Super Mikro.

Tabel 1. KUR Super Mikro

Uraian	KUR Super Mikro
Jumlah Kredit	Maksimum 10 juta.
Agunan Tambahan	Tidak diperlukan agunan tambahan.
Suku Bunga	6 persen.
Persyaratan	<p>A. Tidak ada batasan minimal waktu pendirian usaha, dengan syarat: mengikuti pendampingan, pelatihan kewirausahaan atau pelatihan lainnya, tergabung dalam kelompok usaha, atau memiliki anggota keluarga yang telah mempunyai usaha produktif dan layak;</p> <p>B. Belum pernah memiliki KUR.</p>

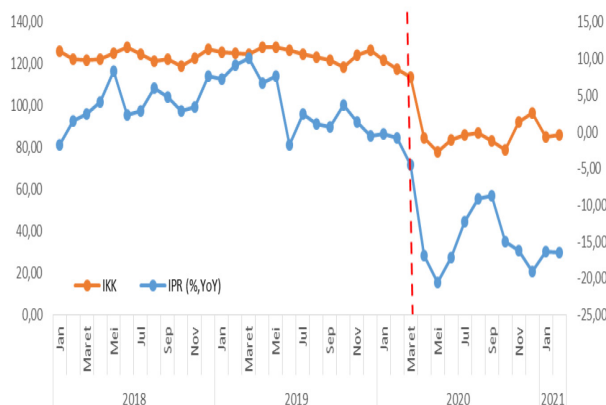
Sumber: Permenko 15/2020, diolah.

Tantangan Pelaksanaan KUR Super Mikro Bagi Alumni Kartu Prakerja

Dalam konteks percepatan pemulihan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat, khususnya bagi alumni Kartu Prakerja, fasilitas KUR Super Mikro bagi alumni program Kartu Prakerja dapat memberikan dampak positif dalam jangka pendek. Hal ini didasarkan pada keberhasilan kinerja program Kartu Prakerja pada tahun sebelumnya. Di tahun 2020, data statistik manajemen Kartu Prakerja menunjukkan 35 persen penerima Kartu Prakerja yang dulunya tidak bekerja, kini sebanyak 17 persen diantaranya telah menjadi wirausaha (prakerja.go.id, 2020). Data ini menunjukkan bahwa program Kartu Prakerja mampu menciptakan wirausaha baru. Namun, agar dampak yang diharapkan tersebut dapat optimal, dan wirausaha baru tersebut mampu bertahan secara berkelanjutan, maka pemerintah harus dapat menyelesaikan beberapa tantangan yang berpotensi dapat menghambat .

Tantangan pertama adalah daya beli masyarakat yang masih rendah dan belum kembali normal dibandingkan dengan sebelum pandemi. Di satu sisi, kebijakan ini akan mendorong roda perekonomian Indonesia melalui penguatan sisi penawaran, yang pada gilirannya akan meningkatkan pendapatan masyarakat. Namun, kondisi ideal tersebut dapat terwujud apabila terjadi penguatan di sisi penawaran maupun permintaan. Faktanya, di sisi permintaan atau daya beli masyarakat masih cenderung rendah dan belum kembali normal. Dalam 3 bulan terakhir nilai Indeks Keyakinan Konsumen (IKK) dan Indeks Penjualan Riil (IPR) sudah menunjukkan tren yang membaik. Namun, belum kembali pada kondisi normal sebelum pandemi. Di dua bulan awal tahun 2021, IKK hanya berkisar 85,34 (Bank Indonesia, 2021). Sedangkan di 2018-2019, rata-rata IKK dapat mencapai di kisaran 123-124. Demikian juga dengan IPR. Meskipun ada tren yang lebih baik, namun capaian IPR masih minus 16,5 persen (YoY), berbeda jauh dibanding kondisi normal (2018-2019) yang mampu tumbuh positif rata-rata hingga 3,8 persen (Gambar 1). Kondisi daya beli yang masih rendah ini akan berpotensi menjadi kendala bagi keberhasilan kebijakan KUR Super Mikro bagi alumni Kartu Prakerja, terutama dalam konteks menciptakan wirausaha baru yang mampu bertahan secara berkelanjutan.

Gambar 1. Indeks Keyakinan Konsumen dan Indeks Penjualan Riil Tahun 2018 – 2021



Sumber: Bank Indonesia, diolah.

Tantangan kedua adalah syarat calon debitur harus memiliki usaha produktif dan/atau layak dibiayai, sebagaimana diatur dalam Permenko 15/2020 berpotensi menghambat penyaluran. Di satu sisi, besar kemungkinan bank penyalur akan secara kaku menerapkan persyaratan ini. Di sisi lain, karakteristik ekonomi alumni Kartu Prakerja mayoritas berasal dari pekerja yang mengalami Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) dan relatif belum memiliki usaha. Dengan responden sebanyak 4.777 orang, 42,6 persen diantaranya adalah korban PHK (Kemenko Perekonomian, 2020). Kondisi ini akan berpotensi menyebabkan lembaga penyalur enggan menyalurkan KUR Super Mikro. Selain itu, jika penyalur melonggarkan persyaratan ini, maka akan berpotensi menjadi temuan pemeriksaan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) di masa mendatang terkait kepatuhan terhadap aturan perundang-undangan.

Tantangan ketiga adalah perbankan berpotensi akan lebih cenderung berperilaku *risk-averse* atau selektif dalam menyalurkan kredit. Dalam literatur, kondisi ekonomi makro akan berdampak pada risiko kredit perbankan. Terdapat korelasi negatif antara kondisi ekonomi makro dengan tingkat risiko kredit (Castro (2013) dan Demirguc-Kunt & Detragiache (1998) dalam Hakim, 2017). Artinya, kondisi makro ekonomi yang memburuk akan berdampak pada peningkatan risiko kredit. Di sisi lain, peningkatan risiko kredit akan mendorong perbankan berperilaku *risk-averse* dalam pemberian kredit. Hal ini terjadi pada tahun 2020 lalu, dimana Bank Indonesia menyebutkan bahwa peningkatan risiko kredit tahun 2020 membuat perbankan berperilaku *risk-averse* di triwulan kedua (Bank Indonesia, 2021). Perilaku perbankan ini berpotensi kembali terulang di tahun 2021. Hal ini didasarkan pada perkembangan ekonomi tahun 2021 yang masih dibayang-bayangi oleh ketidakpastian ekonomi global, yang salah satunya dipengaruhi oleh situasi

pandemi yang masih terjadi hingga saat ini. Jika ketidakpastian ekonomi global ini terus berlanjut, maka akan berdampak pada besarnya potensi perlambatan ekonomi di tahun 2021. Akibatnya, risiko kredit di tahun 2021 juga akan berpotensi tetap tinggi. Kondisi ini pada gilirannya akan mendorong perbankan lebih cenderung berperilaku *risk-averse* dalam penyaluran seluruh jenis kredit di tahun 2021, termasuk KUR Super Mikro.

Tantangan keempat adalah kompetisi usaha yang semakin ketat. Dengan batasan maksimal 10 juta, calon debitur alumni Kartu Prakerja hanya akan memiliki variasi peluang usaha yang terbatas. Potensi penggunaan kredit hanya untuk sebatas berdagang kaki lima atau pedagang eceran (baik *online* maupun *offline*) sangat besar kemungkinan terjadi. Padahal, jenis usaha ini sudah banyak pelakunya dan semakin kompetitif.

Terakhir, potensi penggunaan kredit yang diperoleh tidak untuk kegiatan produktif, namun untuk kegiatan yang bersifat konsumtif. Berkaca pada *refocusing* pelaksanaan program Kartu Prakerja tahun 2020 sebagai semi bantuan sosial pada klaster jaring pengaman sosial, yang menyasar penduduk yang kehilangan pekerjaan atau pendapatan akibat pandemi, maka implementasi kebijakan ini sangat berpotensi besar menciptakan *moral hazard* dari penerima manfaat untuk menggunakan kredit yang diperoleh hanya untuk bertahan hidup atau konsumtif. Potensi ini semakin besar bila melihat kecenderungan daya beli masyarakat sebagai salah satu faktor keberhasilan dan keberlanjutan sebuah usaha, yang masih relatif rendah.

Daftar Pustaka

- Bank Indonesia. 2021. Survei Konsumen Februari 2021. Jakarta: Bank Indonesia.
- Bank Indonesia. 2021. Survei Penjualan Eceran Februari 2021. Jakarta: Bank Indonesia.

Rekomendasi

Dari pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, terdapat beberapa langkah yang dapat dilakukan oleh pemerintah agar kebijakan ini memberikan hasil yang optimal. **Pertama**, pemerintah perlu memastikan arah kebijakan pemulihan ekonomi lainnya mampu mengakselerasi perbaikan dari sisi permintaan, yakni peningkatan daya beli masyarakat. Hal ini diperlukan agar penguatan sisi penawaran melalui kebijakan ini dapat selaras dengan penguatan di sisi permintaan, guna memberikan dampak yang optimal dan mampu menopang keberlangsungan usaha para penerima manfaat. **Kedua**, melakukan revisi Permenko 15/2020 terkait syarat memiliki usaha bagi calon debitur dan adanya keterlibatan langsung pemerintah dalam proses pengajuan. Terkait syarat memiliki usaha bagi calon debitur sebaiknya dihapuskan. Di satu sisi, penghapusan ini akan menimbulkan risiko bagi perbankan penyalur yang memang bertindak secara *prudent* dalam menyetujui plafon kredit di tengah lebih selektifnya perbankan menyalurkan kredit bagi UMKM. Namun, hal ini dapat dimitigasi dengan memperkuat peran pemerintah secara langsung dalam proses pengajuan. Keterlibatan langsung pemerintah dalam proses pengajuan sangat diperlukan untuk diatur dalam Permenko 15/2020. Salah satu bentuk keterlibatan langsung tersebut adalah pengajuan terlebih dahulu diajukan kepada Komite Kebijakan Pembiayaan bagi UMKM (pemerintah). Kemudian dilakukan studi kelayakan pemberian KUR bagi calon debitur bank penyalur. Studi dimaksud sekurang-kurangnya menilai proposal bisnis yang diajukan oleh calon debitur terkait aspek hukum atau legalitas, aspek pasar dan pemasaran, aspek manajemen, aspek keuangan, dan aspek keberlanjutan usaha, yang telah terlebih dahulu dituangkan dalam pedoman yang sudah diterbitkan oleh pemerintah. **Ketiga**, pendampingan bagi calon debitur dari dinas koperasi dan UMKM di setiap kabupaten/kota perlu dioptimalkan. Salah satu faktor kegagalan keberlanjutan usaha super mikro maupun mikro adalah keterbatasan pelaku usaha untuk mengelola usaha yang berkelanjutan, baik dari sisi manajemen, *packaging* dan pemasaran, maupun pengelolaan keuangan. Selain itu, pendampingan ini juga diperlukan untuk mengurangi potensi *moral hazard* calon debitur. Oleh karena itu, perlu adanya pendampingan yang melibatkan dinas koperasi dan UMKM di setiap kabupaten/kota. Keterlibatan dinas ini diperlukan karena alumni tersebar di seluruh kabupaten/kota, pendampingan usaha skala mikro merupakan kewajiban pemerintah kabupaten/kota menurut UU tentang Pemda, dan tidak adanya kantor vertikal yang dimiliki oleh Kementerian Koordinator Perekonomian di setiap daerah.

Bank Indonesia. 2021. Laporan Perekonomian Indonesia 2020. Jakarta: Bank Indonesia

Hakim, A.R. 2017. Pengaruh Kondisi Ekonomi Makro dan Proses Manajemen Risiko Kredit Terhadap Non-Performing Loan (Studi Kasus pada Bank X). Jurnal Administrasi Bisnis, 11, (2) 2338 – 4654.

Kemenko Perekonomian RI. 2020. Konferensi Pers KUR Super Mikro Untuk Pekerja PHK dan Ibu RT & Perpanjangan Tambahan Subsidi Bunga KUR Hingga 31-12-2020. Jakarta : Kemenko Perekonomian.

Kemenko Perekonomian RI. 2021. Laporan Manajemen Pelaksana Program Kartu Prakerja Tahun 2020. Jakarta : Kemenko Perekonomian.

Kemenko Perekonomian RI. 2021. Laporan Kajian Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Ketenagakerjaan di Indonesia. Diunduh dari: <https://www.prakerja.go.id/>

Peraturan Menteri Koordinator Perekonomian No. 15 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Koordinator Perekonomian No. 8 Tahun 2019 tentang Pedoman Pelaksanaan Kredit Usaha Rakyat.

Permasalahan Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal dalam Sislognas

oleh

Rastri Paramita*)

Emilia Octavia**)

Abstrak

Peringkat logistik Indonesia jika dibandingkan dengan negara ASEAN lain mengalami penurunan selama periode 2016-2018. Sementara itu, biaya logistik Indonesia dari Produk Domestik Bruto (PDB) juga termasuk tinggi dibandingkan dengan negara ASEAN lain. Kinerja logistik yang belum optimal salah satunya berasal dari pelayanan di pelabuhan. Pelayanan di pelabuhan menjadi salah satu penyebab biaya logistik yang tinggi termasuk pelayanan pemanduan dan penundaan yang berkontribusi sekitar 40 persen sampai 50 persen terhadap biaya pelayanan jasa kapal selama di pelabuhan. Beberapa masalah dalam pelayanan pemanduan dan penundaan yaitu adanya celah monopoli dalam regulasi pelayanan pemanduan dan penundaan yang berdampak pada biaya layanan yang tinggi dan kualitas layanan serta ketentuan batasan ukuran kapal yang wajib menggunakan pelayanan pemanduan dan penundaan.

Dalam 10 tahun terakhir, peringkat *Logistic Performance Index* (LPI) Indonesia mengalami peningkatan dari peringkat 75 pada tahun 2010 menjadi peringkat 46 pada tahun 2018. Namun, peringkat tersebut mengalami penurunan jika dibandingkan dengan antar negara di kawasan ASEAN, yaitu dari posisi ke-4 pada tahun 2016 menjadi posisi ke-5 pada tahun 2018. Posisi Indonesia tersebut berada di bawah Singapura (7), Thailand (32), Vietnam (39), dan Malaysia (41). Ketertinggalan tersebut tidak bisa dilepaskan dari masih tingginya biaya logistik Indonesia dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya, yaitu mencapai 23,2 persen dari PDB (RPJMN 2020-2024). Sedangkan Vietnam (20 persen), Thailand (15 persen), Malaysia dan Filipina (13 persen), serta Singapura (8 persen). Hal ini menunjukkan bahwa kinerja sektor logistik Indonesia masih tertinggal jika dibandingkan negara ASEAN lain yang salah satunya mencakup aspek pelabuhan.

Sebagai tempat keluar dan masuk barang, pelabuhan memegang peranan penting terhadap perekonomian.

Dengan adanya biaya logistik yang tinggi di pelabuhan akan membuat investasi di Indonesia menjadi tidak menarik. Berdasarkan cetak biru pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas), pelayanan di pelabuhan turut berpengaruh pada kinerja logistik nasional yang belum optimal. Mengacu pada *Global Competitiveness Report* 2019, pada aspek efisiensi pelayanan pelabuhan Indonesia berada di peringkat ke-61, dan berada di bawah peringkat Malaysia, dan Singapura. Menurut Kementerian Perhubungan (Kemenhub), terdapat beberapa hal yang menyebabkan biaya logistik di Indonesia masih tinggi, salah satunya terkait pelayanan di pelabuhan termasuk pelayanan pemanduan dan penundaan. Kontribusi biaya dari pelayanan pemanduan dan penundaan yaitu sekitar 40 persen sampai 50 persen dari biaya pelayanan jasa kapal selama di pelabuhan (*Indonesia National Shipowners' Association*, 2019). Melalui efisiensi pelayanan pemanduan dan penundaan maka akan meningkatkan kecepatan pelayanan kapal dan mengurangi biaya logistik di pelabuhan. Hal tersebut pada akhirnya akan

*) Analis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: rastriParamita@dpr.go.id

***) Analis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: emil.octa@yahoo.com

meningkatkan daya saing Indonesia yang berpotensi pada peningkatan kinerja perekonomian nasional, yang pada gilirannya meningkatkan penerimaan negara. Melalui tulisan ini, akan dilihat apa saja yang menjadi permasalahan dalam pelayanan pemanduan dan penundaan, serta rekomendasinya agar mencapai hasil yang efisien.

Permasalahan Pada Pelayanan Pemanduan dan Penundaan

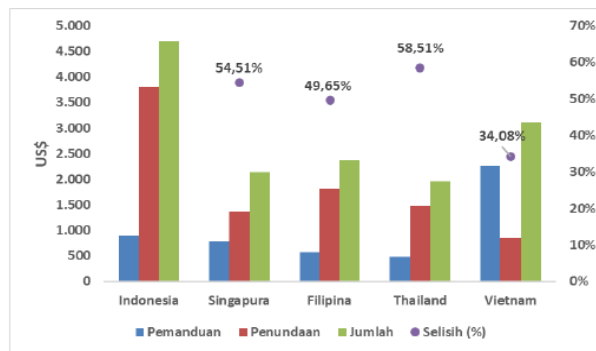
Kegiatan pemanduan dan penundaan merupakan layanan yang dilakukan pada kapal saat akan tiba dan berangkat dari pelabuhan di perairan wajib pandu maupun perairan pandu luar biasa yang terkait dengan aspek keamanan dan keselamatan.

Pemanduan merupakan kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar. Penundaan kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, dan membantu kapal yang berolah gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan. (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015).

Beberapa unsur dalam kegiatan pemanduan dan penundaan diantaranya pandu, sarana bantu pemanduan dan prasarana pemanduan. Dalam pelaksanaan pemanduan dan penundaan terdapat beberapa masalah yang berdampak pada biaya logistik.

Permasalahan pertama yaitu terkait dengan biaya pelayanan pemanduan dan penundaan yang dianggap tinggi. Jika dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya, biaya jasa pemanduan dan penundaan di Indonesia lebih tinggi. Misalnya pada kapal 17.068 *Gross Tonnage* (GT), selisih antara total biaya pemanduan dan penundaan di Indonesia mulai dari kapal masuk

Gambar 1. Perbandingan Biaya Pemanduan dan Penundaan Untuk Kapal 17.068 GT



Sumber: Indonesia National Shipowners' Association (INSA), 2019

hingga kapal keluar pelabuhan dengan di negara ASEAN lainnya berkisar antara 34 persen hingga 55 persen (Gambar 1). Dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 121 Tahun 2018, disebutkan bahwa dalam penentuan tarif jasa pemanduan dan penundaan terdapat tarif tetap dan tarif variabel yang disesuaikan dengan ukuran kapal dan kondisi pelabuhan. Persoalan biaya jasa yang tinggi ini tidak terlepas dari adanya celah monopoli dalam regulasi pelayanan pemanduan dan penundaan. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015 disebutkan bahwa pelayanan pemanduan dan penundaan dilakukan oleh otoritas pelabuhan, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan atau unit penyelenggara pelabuhan. Sedangkan di perairan wajib pandu atau perairan pandu luar biasa yang belum tersedia jasa pemanduan dan penundaan maka dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang memenuhi persyaratan. Ketentuan tersebut telah menciptakan adanya celah monopoli dalam penyelenggaraan pemanduan dan pemanduan kapal. Bentuk pasar yang cenderung monopoli akan menciptakan elastisitas harga yang kaku atau bahkan mendekati inelastis sempurna. Dalam hal pelayanan pemanduan dan penundaan, adanya celah monopoli pada regulasi berpotensi menciptakan tarif yang kaku, yang pada akhirnya berdampak pada biaya jasa pelayanan yang tidak efisien dan tidak kompetitif dibandingkan negara lain.

Bentuk penyediaan jasa yang lebih ke arah monopoli cenderung menghasilkan kerugian yang lebih besar di pihak pengguna jasa. Selain dalam bentuk inefisiensi biaya, adanya monopoli dalam pelayanan pemanduan dan penundaan juga berdampak pada kualitas layanan. Seperti di pelabuhan Tanjung Priok, pelayanan pemanduan dan penundaan kapal masih sering dikeluhkan pelayaran karena adanya keterlambatan (*Ocean Week*, 2020). Akibat keterlambatan itu, pengguna jasa dirugikan baik dari sisi waktu maupun biaya. Kontribusi lamanya waktu dari aspek pemanduan dan penundaan yaitu pada *waiting time pilot* dan *approach time*. *Waiting time pilot* yaitu selisih waktu antara waktu penetapan pelayanan pandu naik ke atas kapal dengan waktu pandu naik ke atas kapal. Sedangkan *approach time* yaitu jumlah jam satu kapal yang terpakai selama bergerak dari lokasi lego jangkar dan atau pandu naik ke kapal sampai ikat tali di tambatan, dan untuk kapal keluar dihitung mulai lepas tali sampai dengan pandu turun di ambang luar.

Menurut *Indonesian Maritime Pilot's Association* (INAMPA, 2021), rata-rata waktu yang digunakan dalam pemanduan dan penundaan yaitu sekitar 15 persen sampai 20 persen dari total waktu kapal di pelabuhan. Semakin kecil *waiting time* dan *approach time*, maka semakin cepat waktu bongkar muat dan berlaku juga untuk sebaliknya. Hal tersebut juga berpengaruh terhadap biaya yang perlu dikeluarkan, contoh lainnya akibat dampak monopoli terhadap kualitas pelayanan pemanduan dan penundaan yaitu di pelabuhan Tanjung Balai Karimun, dimana kapal milik Pelindo I yang melayani jasa pandu tunda dianggap tidak sesuai dengan standar Undang-Undang Pelayaran (Batamos, 2019). Jika ada BUP lainnya, maka pelayanan menjadi semakin kompetitif dan berpotensi dalam peningkatan mutu. Namun dengan adanya monopoli pada pelayanan pemanduan dan penundaan,

maka pengguna jasa tidak memiliki pilihan lain meskipun kualitas pelayanan yang diberikan tidak sesuai dengan yang diharapkan.

Jika dilihat dari sisi regulasi, maka ketentuan ukuran kapal juga ikut mempengaruhi biaya logistik dari pelayanan pemanduan dan penundaan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal, kapal dengan ukuran minimal 500 GT wajib menggunakan pelayanan pemanduan kapal pada perairan wajib pandu. Sedangkan jika dibandingkan dengan di negara lain, ketentuan ukuran kapal yang wajib pandu lebih besar, contohnya di Singapura dan Filipina dengan ukuran kapal di atas 2.000 GT. Apabila batasan ukuran kapal yang diwajibkan menggunakan pelayanan pemanduan dan penundaan dapat dinaikkan, maka dapat mengurangi biaya kapal selama di pelabuhan yang berdampak pada berkurangnya biaya logistik. Namun, penyesuaian ukuran kapal wajib pandu tersebut tetap harus mempertimbangkan beberapa aspek khususnya tingkat kepadatan lalu lintas di pelabuhan, perlengkapan kapal, kemampuan dari nakhoda serta sistem navigasi pelayaran sehingga tetap mengutamakan faktor keselamatan dan keamanan.

Daftar Pustaka

Batamos. 2019. Pelayanan Pelindo I Dinilai Belum Memuaskan, Pengguna Jasa Minta BUP Swasta Dilibatkan. Diakses dari <https://batamos.co.id/2019/10/28/pelayanan-pelindo-i-dinilai-belum-memuaskan-pengguna-jasa-minta-bup-swasta-dilibatkan/>

Indonesia National Shipowners' Association (INSA). 2019. Biaya Kepelabuhanan di Indonesia Masih Sangat Tinggi di Asean. Diakses dari http://dppinsa.com/content/detail/biaya_kepelabuhanan_di_indonesia_masih_sangat_tinggi_di_asean.

Rekomendasi

Melihat dari persoalan pada pelayanan pemanduan dan penundaan, maka terdapat beberapa poin rekomendasi. Pertama, perlu adanya kebijakan untuk mengubah bentuk pasar dalam pelayanan pemanduan dan penundaan yang berbentuk monopoli ini. Hal ini dikarenakan bentuk pasar yang monopoli ini akan menciptakan dampak negatif baik terhadap tarif atau biaya dan kualitas layanan. Dampak negatif tersebut akan merugikan pengguna jasa baik dari sisi biaya maupun waktu pelayanan. Oleh karena itu, pemerintah perlu meninjau ulang persyaratan serta regulasi terkait penyedia jasa pelayanan pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan potensi monopoli. Kedua, melakukan evaluasi terhadap ketentuan dalam regulasi penyelenggaraan pemanduan dan penundaan khususnya terkait dengan batasan ukuran kapal.

Ocean Week. 2020. Soal Layanan Pandu Tunda, Kurangi Monopoli?. Dikutip dari <https://oceanweek.co.id/soal-layanan-pandu-tunda-kurangi-monopoli/>.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 121 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional

Republik Indonesia. Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024

World Bank. Logistic Performance Index 2010-2018 World Economic Forum. 2019. The Global Competitiveness Report 2019

Desa Wisata Untuk Pariwisata yang Berkelanjutan

oleh

Marihot Nasution*)

Ollani Vabiola Bangun**)

Abstrak

Pariwisata berperan penting bagi Indonesia khususnya dalam memberikan kontribusi kepada Produk Domestik Bruto (PDB) nasional, penciptaan lapangan pekerjaan, dan penyumbang devisa negara. Namun, pandemi Covid-19 mengakibatkan terpukulnya sektor pariwisata. Guna pemulihan sektor pariwisata, pemerintah mengarahkan beberapa kegiatan prioritas yang salah satunya adalah pengembangan desa wisata khususnya di 5 (lima) destinasi super prioritas. Namun dalam pelaksanaannya, terdapat beberapa tantangan yang harus diselesaikan, seperti pembiayaan, kualitas SDM yang lemah, serta penurunan minat wisata pada masa pandemi Covid-19. Dengan menyelesaikan berbagai tantangan tersebut, diharapkan program Desa Wisata mampu memicu kembali geliat pariwisata Indonesia untuk mewujudkan pariwisata yang berkelanjutan

Pariwisata merupakan salah satu sektor unggulan Indonesia. Pada tahun 2019, kontribusi sektor pariwisata terhadap PDB nasional diproyeksikan sebesar 5,5 persen dengan jumlah devisa sebesar Rp280 triliun dan menyerap tenaga kerja sebesar 13 juta orang (Lakip Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Kemenparekraf, 2019). Untuk mendukung kinerja pariwisata, setiap tahunnya pemerintah mengalokasikan anggaran melalui belanja fungsi pariwisata dengan komponen belanja pemerintah pusat maupun belanja Transfer Ke Daerah dan Dana Desa (TKDD). Untuk tahun 2021, anggaran fungsi pariwisata melalui belanja pemerintah pusat dialokasikan sebesar Rp5.261,4 miliar. Alokasi tersebut mengalami kenaikan sebesar 71,8 persen dari *outlook* tahun 2020 sebagai upaya pemulihan sektor pariwisata akibat pandemi Covid-19. Penambahan alokasi tersebut diharapkan mampu berkontribusi pada pemulihan ekonomi nasional khususnya daerah-daerah pariwisata.

Pembangunan pariwisata tahun 2021 diarahkan untuk beberapa kegiatan

prioritas salah satu diantaranya adalah pemulihan pariwisata pada pengembangan 5 (lima) destinasi super prioritas yaitu Danau Toba, Borobudur, Labuan Bajo, Mandalika dan Likupang. Output pelaksanaan program tersebut adalah pengembangan desa wisata. Abdul Halim Iskandar, Menteri Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi (PDPTT) menyatakan bahwa akan ada 41 desa wisata yang dipersiapkan di lima wilayah destinasi wisata super prioritas, yaitu 10 desa di kawasan Borobudur, 13 desa di kawasan Mandalika, 8 desa di kawasan Danau Toba, 2 desa di kawasan Likupang, dan 8 desa di Labuan Bajo (Kemendes, 2020). Selanjutnya, pada tahun 2021, Kemenparekraf/Baparekraf akan memperkuat kolaborasi dengan bersinergi program bersama Kementerian Desa PDPTT (Kemendes PDPTT) untuk menargetkan sebanyak 244 desa wisata tersertifikasi menjadi desa wisata mandiri hingga 2024 (Kemendes PDPTT, 2021).

Kolaborasi yang dilakukan para pemangku kepentingan di atas menunjukkan keseriusan pemerintah dalam membangun desa wisata.

*) Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: marihot.nasution@gmail.com

**) Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: ollanivabiola@yahoo.com

Tabel 1. Tahapan Dalam Pengembangan Desa Wisata

Tahapan			
01. Rintisan	02. Berkembang	03. Maju	04. Mandiri
Masih berupa potensi yang dapat dikembangkan	Sudah mulai dikunjungi oleh masyarakat sekitar maupun daerah lain	Masyarakat sudah sadar sepenuhnya akan potensi pariwisata	Masyarakat sudah mampu berinovasi dalam pengembangan desa wisata menjadi unit kewirausahaan yang mandiri
Sarana dan Prasarana masih terbatas	Sudah terdapat pengembangan sarana dan prasarana serta fasilitas pariwisata	Sarana prasarana dan fasilitas pariwisata sudah memadai	Sudah dikenal oleh mancanegara dan sudah menerapkan konsep keberlanjutan yang diakui dunia
Wisatawan yang berkunjung masih sedikit/belum ada	Kesadaran masyarakat akan potensi pariwisata sudah mulai tumbuh	Masyarakat sudah mampu untuk mengelola usaha pariwisata melalui pokwardis/ kelompok kerja lokal	Sarana dan prasarana sudah mengikuti standar internasional minimal ASEAN
Masyarakat belum sadar pariwisata			Pengelolaan sudah dilakukan secara kolaboratif antar sektor dan <i>pentahelix</i> sudah berjalan baik
Memerlukan pendampingan dari pihak terkait (pemerintah, swasta)	Masih memerlukan pendampingan dari pihak terkait (pemerintah, swasta)	Masyarakat sudah mampu memanfaatkan dana desa untuk pengembangan desa wisata	Dana desa sudah dimanfaatkan untuk inovasi dan diversifikasi produk
			Sudah memanfaatkan digitalisasi dan teknologi

Sumber: Buku Pedoman Desa Wisata, 2019.

Pengembangan desa wisata diharapkan mampu memberikan pemahaman pariwisata kepada masyarakat pedesaan yang wilayahnya memiliki potensi maupun aset daya tarik seperti alam dan budaya sehingga mampu memperoleh manfaat dari keberadaan potensi desanya. Selain itu, dengan adanya pengembangan desa wisata diharapkan dapat memicu kembali geliat pariwisata yang sempat terpukul akibat pandemi Covid-19. Oleh karena itu, tulisan ini ingin melihat apa saja manfaat desa wisata serta tantangan yang akan dihadapi dalam pengembangan desa wisata.

Perkembangan Desa Wisata

Desa wisata merupakan kawasan pedesaan yang menawarkan keseluruhan suasana yang mencerminkan keaslian pedesaan, baik dari kehidupan sosial ekonomi, sosial budaya, adat istiadat, keseharian, arsitektur bangunan dan struktur tata ruang yang khas, atau kegiatan ekonomi yang unik dan menarik serta memiliki potensi berbagai komponen

¹Sebelumnya disebut Kementerian Pariwisata (Kemenpar)

kepariwisataan seperti atraksi, akomodasi, makanan minuman, dan kebutuhan wisata lainnya untuk dikembangkan (Kemenparekraf, 2019). Pendataan potensi desa (Podes) yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa, terdapat 1.734 desa/kelurahan wisata di seluruh Indonesia hingga pada tahun 2018. Dimana sebanyak 355 desa/kelurahan di Sumatera, 117 desa di Kalimantan, 119 desa di Sulawesi, 74 desa di Papua, 857 desa di Jawa dan Bali, 189 desa di Nusa Tenggara dan 23 desa di Maluku. Pengembangan desa wisata dapat dikategorikan menjadi beberapa tahapan, yaitu rintisan, berkembang, maju, dan mandiri (Tabel 1).

Sejak 2011- 2014, Kemenparekraf¹ mengembangkan konsep desa wisata dengan mengalokasikan belanja bantuan sosial yang disalurkan melalui Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat (PNPM) mandiri. Namun, sejak tahun 2015 program bantuan ini dihentikan oleh Kemenparekraf guna memprioritaskan belanja barang

untuk pengembangan dan promosi wisata (DJP, 2016). Selanjutnya, pada tahun 2016 Kemenparekraf dan Kemendes PDTT melakukan kerjasama pengembangan desa wisata yang tertuang dalam NK.13/KS.001/MP/2016. Sumber pendanaan pengembangan desa wisata antara lain diperoleh melalui: (1) Dana Desa, (2) APBN, APBD provinsi dan APBD kabupaten/kota, (3) serta pendanaan lain seperti *Corporate Social Responsibility* (CSR) ataupun pendanaan lain yang bersifat tidak mengikat. Pada tahun 2021, Kemendes PDTT menyiapkan alokasi anggaran sebesar Rp89,4 miliar untuk pengembangan desa wisata dimana Rp50 miliar dialokasikan untuk pengembangan desa wisata di destinasi wisata super prioritas, sementara Rp39,4 miliar dialokasikan untuk desa wisata yang merupakan prioritas kerja kementerian (CNN, 2021).

Manfaat dan Tantangan Desa Wisata

Indonesia memiliki potensi wisata yang sangat besar, mulai dari wisata alam, wisata sejarah, wisata budaya maupun wisata keagamaan. Merujuk pada sensus penduduk BPS tahun 2010, Indonesia memiliki sekitar 1.340 suku bangsa. Beragamnya kekayaan alam, budaya serta kehidupan masyarakat di tiap daerah akan memunculkan atraksi budaya yang berbeda, unik dan orisinal. Melalui desa wisata diharapkan pariwisata Indonesia memiliki diversifikasi produk wisata sehingga menciptakan beragam pilihan destinasi dan produk wisata yang bervariasi. Selain itu, masih terbukanya kesempatan bagi banyak daerah lain untuk memanfaatkan aset wisata yang dimiliki oleh daerahnya. Pengembangan desa wisata yang bertumpu pada lingkungan dan budaya setempat diharapkan mampu menjaga keseimbangan lingkungan sekitar dan kearifan lokal masyarakat sehingga dapat menjadi destinasi wisata yang berkelanjutan.

Adapun manfaat yang diperoleh melalui pengembangan desa wisata diantaranya sebagai berikut: Pertama,

desa wisata dapat memberikan dampak positif terhadap ekonomi masyarakat lokal karena adanya peningkatan pendapatan yang terjadi akibat terbukanya kesempatan kerja dan peningkatan keuntungan UMKM sekitar. Dampak positif ini pada gilirannya akan menurunkan tingkat urbanisasi dari desa ke kota. Kedua, desa wisata meningkatkan kualitas dan keterampilan masyarakat lokal dengan pelatihan dan bimbingan dalam mengelola desa wisata. Hal tersebut tercermin dari terbentuknya beberapa kelembagaan desa wisata yang dikelola oleh masyarakat setempat seperti kelompok sadar wisata (Pokdarwis), koperasi dan Badan usaha Milik Desa (Bumdes). Ketiga, desa wisata dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat lokal karena tersedianya fasilitas sumber daya air, sanitasi, listrik dan telekomunikasi, serta infrastruktur jalan. Keempat, desa wisata menjaga kelestarian budaya dan tata nilai masyarakat lokal. Desa wisata merupakan alternatif pariwisata yang pengelolaannya fokus terhadap wisata yang berkelanjutan. Oleh karena itu, meminimalkan dampak lingkungan maupun sosial yang selama ini ditimbulkan oleh pariwisata massal. Kelima, desa wisata dapat menjadi jawaban keinginan wisatawan yang menginginkan tren liburan yang baru. Saat ini tren pariwisata dunia sudah tidak lagi mementingkan unsur 3S, yaitu: *sun* (matahari), *sand* (pasir), dan *sea* (laut). Tren wisata bergeser menjadi *serenity* (ketenangan), *spirituality* (spiritualitas budaya), dan *sustainability* (keberlanjutan) (Bisnis, 2020).

Banyaknya manfaat yang diperoleh dari pengembangan desa wisata sejalan dengan banyaknya tantangan yang timbul dalam pengelolaannya. Adapun beberapa tantangan yang dihadapi diantaranya sebagai berikut: Pertama, keterbatasan sumber pendanaan untuk model pembiayaan yang lebih besar, khususnya dalam pembangunan infrastruktur dan fasilitas seperti *homestay*. Kedua, kunjungan

wisata belum merata. Berdasarkan data BPS, hanya terdapat 3 (tiga) dari 19 (sembilan belas) pintu masuk utama yang menjadi favorit wisatawan mancanegara (wisman) yaitu Ngurah Rai Bali, Soekarno-Hatta dan Batam. Hal tersebut dapat mengindikasikan belum meratanya kunjungan wisman ke Indonesia. Beberapa faktor yang menyebabkan hal tersebut diantaranya kurang menariknya wisata suatu daerah ataupun tidak memadainya infrastruktur jalan maupun akomodasi menuju tempat wisata. Ketiga, menurunnya minat wisatawan untuk berwisata pada masa pandemi Covid-19. BPS mencatat bahwa kunjungan wisman masih terpaut jauh dibandingkan periode yang sama pada tahun 2019, akibat pandemi covid-19 hingga Desember 2020. Pada periode tersebut kunjungan wisman ke Indonesia

anjlok 88,08 persen (yoy). Keempat, lemahnya SDM. Dalam Renstra Kemenparekraf 2020-2024, disebutkan bahwa kemampuan masyarakat sekitar destinasi wisata masih menjadi hal yang harus dibenahi. Hal ini dikarenakan kurang profesionalnya masyarakat dalam mengelola dan merawat destinasi wisata. Kelima, kegiatan desa wisata ditakutkan dapat merusak budaya luhur masyarakat lokal karena adanya komersialisasi dan eksploitasi yang berlebihan.

Daftar Pustaka

Bisnis.com. 2020. Memulihkan Denyut Pariwisata Dengan Ekopariwisata Desa diakses dari <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200926/12/1297014/memulihkan-denyut-pariwisata-dengan-ekowisata-desa-pada-20-Maret-2021>

Rekomendasi

Keberadaan desa wisata diharapkan memberikan kontribusi kepada peningkatan ekonomi nasional dan perekonomian masyarakat lokal. Beberapa rekomendasi yang dapat menjawab tantangan tersebut diantaranya adalah sebagai berikut: **pertama**, dukungan pemerintah (*political will*). Perlu adanya komitmen dalam pengelolaannya mulai dari pembuatan kebijakan hingga penyediaan anggaran (investasi modal). Dukungan pembiayaan dapat dilakukan dengan kerjasama lintas kementerian, BUMN maupun swasta ataupun memaksimalkan Bumdes. Selain itu, memastikan iklim investasi yang kondusif bagi semua pihak sehingga investasi di bidang pariwisata lebih menjanjikan. **Kedua**, inovasi, diversifikasi dan promosi. Memastikan setiap desa wisata memiliki keunikan dan daya tarik tersendiri bukan duplikasi dari destinasi wisata lainnya. Selanjutnya, memerlukan promosi aktif yang dapat dilakukan melalui berbagai ruang contohnya media sosial sehingga wisatawan lokal maupun mancanegara mengetahui destinasi tersebut. Selain itu, dapat dilakukan dengan promosi *tour virtual* seperti yang sedang dikembangkan oleh Kemenparekraf saat ini. **Ketiga**, protokol kesehatan yang memadai. Hal ini dapat dilakukan dengan meningkatkan implementasi *Clean, Health and Safety* (CHS) yang tengah dilakukan oleh Kemenparekraf dan menjaga kesinambungan program tersebut. **Keempat**, partisipasi masyarakat. Pemerintah tetap harus memperhatikan keterlibatan masyarakat desa dalam pengembangan desa wisata. Oleh karena itu, perlu digerakkan secara optimal agar manfaat yang dihasilkan oleh desa wisata dirasakan oleh seluruh elemen masyarakat desa tersebut melalui pelatihan, pemberdayaan dan sertifikasi. **Kelima**, pemerintah dan masyarakat juga harus dituntut untuk bertanggung jawab dalam menjaga nilai luhur budaya dan kearifan lokal. Pentingnya standarisasi pariwisata yang berkelanjutan dengan tetap fokus pada adaptasi *Sustainable Development Goals* (SDGs) serta aktif menyosialisasikan pedoman tersebut agar pengelola desa dan masyarakat dapat mengimplementasikannya.

BPS. 2018. Hasil Pendataan Potensi Desa 2018

BPS. 2020. Jumlah Kunjungan Wisatawan Mancanegara Per Bulan Ke Indonesia Menurut Pintu Masuk 2010-2020

CNN Indonesia. 2021. Kemendes Siapkan Anggaran Rp89 M Untuk Bangun Desa Wisata diakses dari <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210118181321-92-595313/kemendes-siapkan-anggaran-rp89-m-untuk-bangun-desa-wisata>

DJP. 2016. Efektivitas Alokasi Anggaran Kementerian Pariwisata Terhadap Kunjungan Wisatawan Mancanegara dan Wisatawan Nusantara

Kementerian Keuangan. 2020. Buku II Nota Keuangan APBN Tahun 2021

Kemedes PDTT. 2021. Siaran Pers: Kemenparekraf-Kemendes PDTT Sinergikan Program Untuk Bnagun Desa Wisata diakses dari <http://beritadesa.kemendes.go.id/?p=133> pada 21 Maret 2021

Kemenparekraf. 2019. Pengembangan Wisata Perdesaan dan Wisata Perkotaan

Kemenparekraf. 2019. Buku Pedoman Desa Wisata

Laporan Kinerja Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Tahun 2019

Rencana Strategis Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif 2020-2024

*“Siap Memberikan Dukungan Fungsi Anggaran
Secara Profesional”*

Buletin APBN
Pusat Kajian Anggaran
Badan Keahlian DPR RI
www.puskajianggaran.dpr.go.id
Telp. 021-5715635, Fax. 021-5715635
Twitter: @puskajianggaran
Instagram: puskajianggaran



9 772502 868006