

PENGEMBANGAN PARIWISATA BUDAYA DI KOTA BANDUNG DALAM SUDUT PANDANG IMPLEMENTASI KERJA SAMA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA

DEVELOPMENT OF CULTURAL TOURISM IN THE CITY OF BANDUNG IN THE VIEW OF IMPLEMENTATION OF PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP

Adi Asmariadi Budi¹, Leo Aldianto²

¹ Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Lampung,
² Sekolah Bisnis dan Manajemen, Institut Teknologi Bandung, Indonesia
E-mail : adi_asmariadi@sbm-itb.ac.id

Dikirim 12 Januari 2023, Direvisi 12 Februari 2023, Disetujui 28 Maret 2023

Abstrak: Kota Bandung merupakan salah satu kota destinasi wisata di Indonesia yang memiliki beragam potensi wisata. Namun saat ini, pariwisata yang berkembang di Kota Bandung lebih mengarah pada pariwisata kreatif dan kontemporer, wisata berbasis budaya sendiri tidak banyak muncul dan dikenal dari kota ini. Penelitian ini dilakukan dengan inisiasi dari permasalahan tersebut, dengan tujuan untuk memahami kondisi pariwisata budaya di Kota Bandung. Pendekatan kualitatif dilakukan dengan metode wawancara mendalam. Penelusuran pustaka terkait skema Kerja sama Pemerintah-Swasta (KPS) juga dilakukan dengan tujuan untuk menyandingkan kondisi yang terjadi dengan solusi yang dapat diberikan oleh skema KPS. Hasil penggalan diperoleh bahwa kondisi pariwisata budaya di Kota Bandung kalah terkenal dengan pariwisata kontemporer. Pemerintah Kota Bandung memiliki andil yang besar terhadap kondisi yang terjadi tersebut. Diketahui bahwa pemerintah mengalami berbagai kendala dalam pengembangan pariwisata budaya di kota tersebut. Berdasarkan penyandingan dengan konsep KPS, maka pola-pola dalam KPS dapat menjadi salah satu solusi dalam mengatasi kendala-kendala yang dihadapi oleh pemerintah dalam pembangunan pariwisata budaya di Kota Bandung.

Kata kunci: pariwisata, budaya, Kota Bandung, kendala pemerintah, KPS

Abstract: Bandung is one of the tourist destinations in Indonesia which has a variety of tourism potentials. But currently, tourism that is developing in the city of Bandung is more towards creative and contemporary tourism, culture-based tourism itself does not appear and is well known from this city. This research was conducted with the initiation of these problems, with the aim of understanding the condition of cultural tourism in the city of Bandung. A qualitative approach is carried out using in-depth interviews. A literature search related to the Public-Private Partnership (PPP) scheme was also carried out with the aim of comparing the conditions that occur with the solutions that can be provided by the PPP scheme. The excavation results show that the condition of cultural tourism in the city of Bandung is less well-known than contemporary tourism. Bandung City Government has a big contribution to the conditions that occur. It is known that the government experienced various obstacles in the development of cultural tourism in the city. Based on pairing with the KPS concept, the patterns in KPS can be a solution in overcoming the obstacles faced by the Government in the development of cultural tourism in the city of Bandung.

Keywords: tourism, culture, Bandung City, government constraints, PPP

PENDAHULUAN

Kota Bandung sebagai ibu kota Provinsi Jawa Barat, juga dikenal sebagai kota metropolitan. Hal ini didukung dengan pernah dilaksanakannya Konferensi Asia Afrika pada tahun 1955. Pertemuan ini menyerukan semangat anti kolonialisme dan salah satu pembicara mengatakan

bahwa Bandung adalah ibu kotanya Asia-Afrika. Kini Warga Bandung patut berbangga hati, karena Kota Bandung terpilih dalam 5 besar kota kreatif se-Asia (Herawati dkk, 2014).

Menurut Rusnandar (2010), Kota Bandung memiliki sejarah yang cukup panjang. Pada awalnya Kota Bandung

diakui secara resmi sebagai ibukota sesuai dengan surat keputusan (*besluit*) gubernur jenderal tanggal 25 September 1810. Hal ini ditandai dengan pemindahan ibu kota Kabupaten Bandung dari Krapyak (Dayeuhkolot) ke dekat jalan besar di tepi Cikapundung (Kota Bandung sekarang).

Pada awalnya, pemindahan tersebut tidak ditujukan untuk mendirikan sebuah pemerintahan kota, tetapi terkait dengan pembangunan Jalan Raya Pos (*De Grote Posweg*) yang dilakukan oleh Daendels. Jalan raya tersebut dibangun dari Anyer sampai Panarukan dan melewati Kabupaten Bandung. Akan tetapi, pusat pemerintahan Kabupaten Bandung yang terletak di Krapyak berjarak sekitar 11 kilometer dari Jalan Raya Pos. Oleh karena itu, untuk kepentingan pengawasan dan penanaman tanaman wajib, pada 25 Mei 1810, Daendels mengirim surat kepada Bupati Bandung perihal perintahnya untuk memindahkan ibu kota Kabupaten Bandung ke sekitar Sungai Cikapundung, tidak jauh dari lokasi pembangunan Jalan Raya Pos (Van Der Chijs, 1880).

Setelah perpindahan lokasi ibu kota Kabupaten Bandung di sekitar Sungai Cikapundung. Kota Bandung kemudian berkembang pesat menjadi pusat pemerintahan, selain itu Bandung berperan besar sebagai pusat kebudayaan mengingat banyaknya warga Belanda yang membangun tempat peristirahatan di sekitar Bandung. Kenyataan ini mendukung pembangunan sarana dan prasarana penunjang yang pada akhirnya membuat pembangunan Kota Bandung semakin pesat.

Mulai pertengahan Abad XIX, tepatnya pada 7 Agustus 1864, Bandung semakin memiliki peran yang penting karena ditetapkan sebagai ibukota Keresidenan Priangan menggantikan Cianjur. Salah satu penyebab perpindahan ibukota Keresidenan Priangan adalah bencana alam yang di alami Cianjur. Pada akhir abad XIX, muncul wacana untuk memindahkan ibukota Hindia Belanda dari Batavia ke Bandung. Wacana ini diikuti

oleh penetapan Bandung sebagai pusat pertahanan militer Hindia Belanda. Sehingga Bandung menjadi tempat kedudukan Panglima Perang Hindia Belanda. Selanjutnya sebagai upaya mendukung Bandung sebagai ibukota Hindia Belanda, pada tahun 1917 Pemerintah Gemeente Bandung mengajukan proposal pembangunan kawasan Bandung Utara sebagai pusat Pemerintahan Hindia Belanda dengan Gedung Sate sebagai sentralnya (Tarigan dkk, 2016). Pada perkembangan selanjutnya, Bandung tidak menjadi ibukota Hindia Belanda, tetapi Bandung telah tumbuh dan berkembang, dari sebuah gemeente pada 1906 kemudian menjadi *staatsgemeente* pada tahun 1926 (Faluh, 2018).

Catatan sejarah panjang yang dimiliki Bandung, menjelaskan bahwa Bandung yang awalnya daerah pemukiman, selanjutnya berkembang menjadi sebuah kota Kabupaten Bandung di daerah Dayeuhkolot, dan pada tahun 1810 resmi menjadi ibu kota Bandung dengan pusat area di sekitar Sungai Cikapundung. Perubahan ini masih terus berlanjut, karena Bandung ditetapkan sebagai ibu kota Keresidenan Priangan pada tahun 1864 dan berkembang menjadi sebuah gemeente pada tahun 1906. Pada akhirnya pada tahun 1926, Kota Bandung berubah status dari gemeente menjadi *staatsgemeente*.

Sebagai upaya tindak lanjut pengembangan Kota Bandung. Pemerintah *Staatsgemeente* Bandung menugasi Thomas Karsten untuk menyusun rencana induk pengembangan Kota Bandung. Hasilnya berupa Karsten Plan (1930) yang merencanakan tata ruang Kota Bandung untuk 25 tahun ke depan (1930-1955) dengan rencana wilayah pengembangan seluas 3.305 hektar (Tarigan dkk, 2016). Akan tetapi, Karsten Plan tersebut tidak berjalan sesuai dengan harapan mengingat terjadinya Perang Dunia II, di lanjutkan dengan proses kemerdekaan Indonesia. Hal ini memicu

penataan kota yang mengalami kekosongan (Falah, 2018).

Menelisik panjangnya sejarah perkembangan Kota Bandung, maka mengandalkan sektor pariwisata berbasis budaya menjadi hal yang memungkinkan. Terlebih banyaknya fasilitas yang mendukung, mulai dari keberadaan Gedung Merdeka dan Jalan Braga. Keberadaan rumah-rumah dikawasan Dago dan Cipaganti. Bangunan-bangunan lain yang cukup dikenal sebagai warisan budaya dan ciri khas Kota Bandung seperti Gedung Sate, aula Institut Teknologi Bandung (ITB), Pasteur Institut dan bangunan lainnya yang dilindungi sebagai warisan budaya.

Panjangnya sejarah Kota Bandung, memberikan gambaran bahwasanya Kota Bandung mumpuni untuk mengandalkan sektor pariwisata khususnya budaya. Menurut Nafila (2013), bahwa pariwisata budaya adalah salah satu jenis pariwisata yang menjadikan budaya sebagai daya tarik utama. Dimana di dalam pariwisata budaya ini wisatawan akan dipandu untuk mengenali sekaligus memahami budaya dan kearifan lokal. Disamping itu, pengunjung akan dimanjakan dengan pemandangan, tempat-tempat bersejarah sekaligus museum, representasi nilai dan sistem hidup masyarakat lokal, seni (baik seni pertunjukan atau pun seni lainnya), serta kuliner khas dari masyarakat asli atau masyarakat lokal yang bersangkutan.

Menurut Sunaryo (2013), pariwisata budaya adalah jenis obyek daya tarik yang berbasis pada hasil karya cipta manusia baik yang berupa peninggalan budaya maupun nilai budaya yang masih hidup sampai sekarang. Sedangkan menurut Wilopo dkk (2017:57), menjelaskan pariwisata budaya merupakan salah satu bentuk industri budaya karena pariwisata budaya memanfaatkan berbagai aspek kebudayaan secara massal dalam suatu sistem produksi. Melihat potensi yang diperoleh berdasarkan pengembangan pariwisata budaya, maka pariwisata budaya menjadi layak untuk terus

dikembangkan dengan tujuan untuk melestarikan budaya itu sendiri agar tidak hilang seiring perkembangan budaya.

Kota Bandung sebagai salah satu destinasi wisata juga mengandalkan pariwisata sebagai salah satu pilar ekonomi. Tercatat bahwasanya setiap tahunnya terjadi peningkatan jumlah pengunjung yang mengunjungi Kota Bandung.

Keberadaan pariwisata memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat terhadap sarana hiburan atau sarana rekreasi. Untuk itu dibutuhkan pembangunan di sektor pariwisata. Hal ini sesuai dengan pernyataan Christie & Crompton (2003) bahwasanya “*Tourism can be a potent development tool, generating economic growth, diversifying the economy, contributing to poverty alleviation and also creating backward and forward linkages to other production and service sectors*”. Pernyataan ini menyatakan bahwa pariwisata sebagai sektor yang potensial untuk dikembangkan dan mendukung pembangunan ekonomi. Keberadaan pariwisata akan mampu meningkatkan pendapatan masyarakat, dengan cara terbukanya lapangan kerja bagi masyarakat di sekitar lokasi wisata (Noor dkk, 2021).

Namun sejarah panjang yang dimiliki Kota Bandung, pada kenyataannya tidak dibarengi dengan kemajuan dalam pelestarian kebudayaan Sunda di Kota Bandung, daya tarik wisata di Kota Bandung lebih banyak mengarah pada wisata-wisata kontemporer atau *pop culture*. Sebagai gambaran adalah konsep-konsep atau nuansa wisata yang ada di sekitar jalan Asia Afrika yang notabene merupakan pusat Kota Bandung, nuansa budaya di wilayah tersebut sangat jarang terlihat maupun dirasakan.

Di sisi lain, pemerintah Kota Bandung semakin gencar mem-*branding* kotanya sebagai kota kreatif, salah satunya melalui jargon kota “Bandung Juara”. Pembangunan budaya oleh pemerintah

kurang terasa, padahal pemerintah seharusnya dapat berperan lebih melalui kewenangannya.

Kondisi ini menginisiasi dilakukannya penelitian ini yang bertujuan untuk menggali kondisi pariwisata budaya di Kota Bandung dengan mencoba mengimplementasikan konsep Kerja sama Pemerintah-Swasta (KPS) dalam penyelenggaraan infrastruktur pariwisata berbasis budaya di Kota Bandung. Kegiatan penelitian ini berada pada lingkup pemahaman terhadap kondisi pariwisata, budaya, pemerintahan, konsep KPS dan juga bentuk KPS yang dapat digunakan. Penggalan dan pemahaman tersebut diharapkan dapat memberikan gambaran berupa kerangka masalah dan solusi penyelesaiannya.

LANDASAN TEORI

1. Kerja sama Pemerintah Swasta

Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) awalnya muncul di Amerika Serikat terkait dengan kerja sama yang dilakukan pemerintah dan swasta dalam hal pendidikan, kemudian pada tahun 1950-an kerja sama dalam hal yang sama dilakukan untuk mendanai utilitas, selanjutnya pada tahun 1960-an penggunaannya meluas yaitu kerja sama modal dengan pihak swasta untuk pembaharuan perkotaan (Yescombe, 2007). Pada dasarnya kerja sama pemerintah swasta merupakan privatisasi. Jika merujuk pada prinsip tersebut, Perdana Menteri Inggris telah melakukannya pada tahun 1979. Proses privatisasi yang dilakukan adalah dengan memperbolehkan swasta untuk memiliki saham perusahaan pemerintah seperti British Airways, British Railways, hingga British Telecom (Ismowati, 2016).

Konsep kerja sama pemerintah swasta mulai masuk di Indonesia secara faktual mulai tahun 1974, melalui pembangunan Jalan Tol Jakarta Bogor Ciawi (Jagorawi). Namun, model kerja

sama pemerintah swasta belum menjadi primadona ketika itu, karena sumber pembiayaan utamanya (Adji, 2010).

Selanjutnya keberadaan KPS terus meningkat, sampai pada masa krisis ekonomi yang melanda Indonesia pada tahun 1997 yang membuat pemerintah sulit untuk membiayai proyek infrastruktur, bahkan sebagian besar proyek jadi tertunda. Pada akhir masa pemerintahan Presiden Soeharto tahun 1998, lahir Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 7 Tahun 1998, tentang Kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha Swasta dalam Pembangunan dan atau Pengelolaan Infrastruktur. Setelah krisis moneter melanda Indonesia, terjadi banyak perubahan dalam peraturan menyangkut kerja sama pemerintah dan swasta, seperti perubahan Undang Undang Nomor 13 Tahun 1980 menjadi Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Sampai akhirnya pada tahun 2005 terbitlah Peraturan Presiden Nomor 67 tahun 2005, tentang Kerja Sama Pemerintah dan Swasta dalam Proyek-Proyek Infrastruktur (Adji, 2010).

Pengaturan skema KPS melalui Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 mengalami perubahan pada tahun 2010, dengan menambahkan beberapa pasal melalui Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010. Pada saat ini, regulasi tersebut telah disempurnakan melalui Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Regulasi tersebut mengatur pokok-pokok penyelenggaraan Kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), diantaranya bahwa :

- Kepala daerah dapat bekerjasama dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur;
- KPBU bertujuan untuk menyediakan infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, cepat, tepat sasaran, dan tepat waktu;

- KPBU bermanfaat bagi sosial ekonomi masyarakat;
- Infrastruktur pariwisata dan kesenian merupakan salah satu jenis cakupan KPBU.

Keberadaan skema KPS di latar belakang oleh adanya keterbatasan-keterbatasan yang dialami oleh pemerintah, seperti anggaran, sumber daya manusia, kemampuan teknologi, inefisiensi dan ketidakmampuan pemerintah, dll. (Ismowati, 2016). Secara ekonomi, KPS memiliki tujuan diantaranya untuk penghematan sumber daya negara, inovasi penyediaan infrastruktur, dan efektivitas dalam alokasi sumber daya (Rostiyanti, dkk, 2012), serta peningkatan kuantitas dan kualitas produk (Ismowati, 2016).

Dengan adanya KPS, tugas pemerintah yang kompleks pun dapat diringankan, sehingga pemerintah dapat lebih fokus pada urusan yang lebih penting. Sedangkan dari sudut pandang swasta, KPS dapat menarik apabila proyek tersebut *bankable*, kepastian fasilitas yang direncanakan, ketersediaan kerangka hukum, hingga ketersediaan kerangka institusional (Rostiyanti dkk, 2012).

Kerja sama Pemerintah-Swasta (KPS) atau yang dikenal dengan istilah *Public Private Partnership* (PPP) atau sering disebut juga dengan Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) didefinisikan sebagai kerja sama antara pemerintah dengan pihak swasta dengan kesepakatan kerja sama dalam jangka panjang (Nishizawa, 2010 dalam Lestari, 2016). Perjanjian tersebut biasanya berdurasi lebih dari 20 tahun (Ismowati, 2016). Kerja sama tersebut dalam lingkup perencanaan, perancangan, pendanaan, konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan pelayanan infrastruktur (Khitam, 2012; Webb & Pulle, 2002 dalam Rostiyanti, 2012).

Menurut Bappenas (2009), Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) merupakan kerja sama antara pemerintah dan badan usaha (swasta) dalam

penyediaan infrastruktur. Kerja sama tersebut meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun, meningkatkan kemampuan pengelolaan, dan pemeliharaan infrastruktur dalam rangka meningkatkan kuantitas dan kualitas pelayanan publik. Sedangkan menurut Nijkamp (2002) Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) adalah sebuah bentuk institusional dari kerja sama pemerintah dan swasta yang berdasar pada sasaran awal mereka, bekerja terhadap sebuah target bersama, yang mana kedua pihak tersebut menerima risiko investasi yang berdasar pada kesepakatan awal dari pembagian pendapatan dan biaya.

Secara teori menurut Utama (2010) inti dari Kerja sama Pemerintah Swasta adalah keterkaitan/sinergi yang berkelanjutan (kontrak kerja sama jangka panjang) dalam pembangunan proyek untuk meningkatkan pelayanan umum (pelayanan publik), antara :

1. Pemerintah atau pemerintah daerah selaku regulator;
2. Perbankan/konsorsium selaku penyandang dana; dan
3. Pihak Swasta/BUMN/BUMD selaku *Special Purpose Company* (SPC) yang bertanggungjawab atas pelaksanaan suatu proyek mulai dari desain, konstruksi, pemeliharaan dan operasional

Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) memiliki ciri-ciri sebagai berikut, yaitu : adanya pembagian risiko, investasi, pertanggungjawaban, dan penghargaan antara pemerintah dengan swasta (Khitam, 2012). Dalam kerja sama pemerintah swasta (KPS) terdapat tiga unsur yaitu negara, swasta, dan masyarakat (menurut UNDP dalam Khitam, 2012).

Berdasarkan pengalaman di dunia Internasional, kehadiran Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) diharapkan mampu meningkatkan kualitas pelayanan yang lebih baik dari pelayanan tradisional, karena pihak swasta memiliki fokus pada perolehan pendapatan tentunya pihak

swasta akan berusaha semaksimal mungkin untuk menjaga kualitas pelayanan pada masa operasional, selanjutnya pemerintah berperan sebagai regulator yang memfokuskan perannya dalam rencana program pelayanan dan *monitoring* akibat dari adanya pelimpahan pelayanan publik/*public service* kepada pihak swasta (Fauzela dkk, 2019).

Pelaksanaan KPS memiliki berbagai dampak, yaitu berupa dampak secara positif ataupun negatif. Dampak positif yang diperoleh dari pelaksanaan KPS adalah teratasinya kebutuhan sarana dan prasarana dalam hal pelayanan publik. Keberadaan KPS juga mampu memberi peluang penyerapan tenaga kerja, media pembelajaran dan juga alih teknologi. Selanjutnya KPS mampu memberi dampak melalui penghematan biaya (melalui penyatuan jasa-jasa pelayanan, pembagian risiko dimana swasta ikut menanggung risiko), peningkatan standart pelayanan (melalui inovasi, peningkatan pendapatan, penyediaan jasa layanan baru) (Nurmadinah, 2012). Sedangkan salah satu dampak negatif dari KPS adalah kewenangan luas yang dimiliki oleh swasta dalam operasional, hal ini dikhawatirkan terjadi penguasaan informasi oleh swasta, khususnya pada informasi keuangan (Ismowati, 2016).

Contoh pelaksanaan KPS pada sektor pariwisata di Indonesia adalah kerjasama pengusaha swasta dengan Pemerintah Kabupaten Jombang khususnya Disporabudpar dalam rangka pengelolaan Tirta Wisata. Proses kerja sama ini dilakukan sebagai bentuk strategi promosi yang dilakukan oleh Disporabudpar Kabupaten Jombang untuk memperkenalkan potensi wisata dan menarik minat wisatawan untuk mengunjungi. Kerja sama yang dilakukan antara pengusaha swasta dan Pemerintah Kabupaten Jombang merupakan kerja sama yang menguntungkan, karena pemerintah memperoleh pemasukan dari sewa lahan dan pengusaha swasta

memperoleh pemasukan dari tiket yang diambil dari pengunjung secara penuh (Kurniawan dkk, 2013). Model KPS yang lain pada sektor pariwisata di Indonesia dapat dilihat dalam kerja sama antara Pemerintah Kabupaten Lamongan dengan PT. Bunga Wangsa Sejati pada Januari 2004 (Khitam, 2012). Kerja sama tersebut dalam lingkup pengembangan dan pengelolaan kawasan wisata bahari Lamongan.

Kendati pada tahun tersebut belum terdapat regulasi skema KPS di Indonesia, namun berdasarkan polanya, mereka menggunakan model BOT (Khitam, 2012). BOT adalah salah satu dari bentuk-bentuk KPS. KPS sendiri memiliki beberapa bentuk/skema diantaranya (Khitam, 2012; Lestari, 2016):

1. *build own operate* (BOO),
2. *build operate transfer* (BOT),
3. *design build finance operate* (DBFO),
4. *leace, develop, operate (LDO) or build, develop, operate (BDO)*,
5. *leasing*,
6. *joint fenture*,
7. kontrak operasional manajemen,
8. *developer finance*,
9. *conventional workshop*.

Asikin (2013) menjelaskan beberapa bentuk kerja sama dalam KPS yaitu:

1. *Built, Operate, Transfer* (BOT), pada skema ini setelah membangun proyek tersebut pihak swasta kemudian berhak mengelola proyek tersebut dalam waktu tertentu, dan dengan pengoperasian tersebut pihak swasta memperoleh keuntungan, setelah jangka waktu yang telah ditentukan kemudian proyek diserahkan kepada pihak yang menyediakan tanah.
2. *Built, Transfer, Operate* (BTO), merupakan perjanjian antara pemerintah dan swasta dengan syarat sebagai berikut: (1) pemerintah daerah memiliki

- aset/tanah; (2) pihak ketiga membangun di atas tanah pemerintah daerah; (3) setelah pembangunan pihak ketiga menyerahkan pembangunan kepada pemerintah daerah; (4) pihak ketiga mengelola bangunan tersebut selama kerja sama; (5) pihak ketiga memberikan imbalan berupa uang atau bangunan lain kepada pemerintah daerah sesuai kesepakatan; (6) risiko selama masa kerja sama ditanggung oleh pihak ketiga; (7) setelah berakhirnya kerja sama, tanah dan bangunan tersebut diserahkan kembali kepada pemerintah daerah.
3. *Rehabilitate, Operate, Transfer* (ROT), kerja sama ini memiliki syarat yang harus dipenuhi, sebagai berikut: (1) pemerintah daerah memiliki aset/ tanah dan bangunan; (2) pihak ketiga memiliki modal untuk merehabilitasi bangunan; (3) pihak ketiga memiliki mengelola bangunan selama kerja sama; (4) hasil pengelolaan seluruhnya menjadi hak pihak ketiga; (5) pihak ketiga tidak boleh mengagunkan bangunan; (6) jangka waktu kerja sama ditetapkan maksimal lima tahun; (7) setelah masa berakhirnya kerja sama, tanah dan bangunan diserahkan kepada pemerintah daerah dalam keadaan baik.
 4. *Built and Transfer* (BT), adalah suatu perjanjian dimana kedudukan kontraktor hanya membangun proyek tersebut, setelah selesai dibangunnya proyek tersebut, maka proyek yang bersangkutan diserahkan kembali pada pihak *bowler* tanpa hak kontraktor untuk mengelola/memungut hasil dari proyek tersebut.
 5. *Built, Operate, Leasehold, Transfer* (BOLT) adalah perjanjian antara pemerintah dengan pihak swasta dengan syarat, sebagai berikut :
 - (1) pemerintah daerah memiliki aset; (2) pihak ketiga membangun diatas tanah milik pemerintah daerah; (3) pihak ketiga mengelola dan mengoperasikan dengan menyewakan kepada pihak lain atau kepada pemerintah daerah itu sendiri; (4) pihak ketiga memberikan kontribusi dari hasil sewa kepada pemerintah daerah yang besarnya ditetapkan sesuai kesepakatan; (5) jangka waktu kerja sama sesuai kesepakatan bersama; (6) setelah berakhirnya kerja sama pihak ketiga menyerahkan seluruh bangunan kepada pemerintah daerah.
 6. *Rehabilitate, Operate, Leasehold, Transfer* (ROLT) adalah kerja sama antara pemerintah daerah dengan pihak ketiga, dengan syarat sebagai berikut: (1) pemerintah daerah memiliki aset/ tanah dan bangunan; (2) pihak ketiga memiliki modal untuk merehabilitasi bangunan; (3) pihak ketiga mengelola dan mengoperasikan dengan menyewa dari pemerintah daerah untuk disewakan lagi pada pihak lain atau dipakai sendiri; (4) pihak ketiga memberikan kontribusi dari hasil sewa kepada pemerintah daerah yang besarnya ditetapkan sesuai kesepakatan; (5) pihak ketiga menanggung biaya pemeliharaan dan asuransi; (6) risiko kerja sama sesuai kesepakatan.
 7. *Built, Transfer, Leasehold* (BTL) adalah kerja sama antara pemerintah daerah dengan pihak ketiga dengan ketentuan; (1) pemerintah daerah memiliki aset (tanah); (2) pihak ketiga membangun atas tanah pemerintah; (3) pihak ketiga menyerahkan pada pemerintah daerah setelah selesai; (4) pihak ketiga mengelola, mengoperasikan bangunan dengan menyewakan pada orang lain; (5)

pihak ketiga memberikan kontribusi kepada pemerintah daerah dari hasil sewa tersebut yang besarnya sesuai kesepakatan; (6) pihak ketiga menanggung biaya pemeliharaan; (7) risiko selama masa kerja sama ditanggung pihak ketiga.

Pemerintah Kota Bandung telah berkeinginan untuk mengembangkan proyek melalui skema KPS dengan nilai sebesar Rp. 60 triliun, hal itu disebabkan karena keterbatasan anggaran pemerintah dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) yang hanya pada kisaran Rp. 6 triliun di Tahun 2016 (Ismowati, 2016). Beberapa proyek yang direncanakan dibangun melalui skema KPS di Kota Bandung diantaranya pembangunan rumah sakit internasional, perumahan rakyat, pengadaan bus listrik, dll. (Ismowati, 2016).

Salah satu sektor yang dapat dikembangkan melalui KPS adalah sektor pariwisata. Sektor pariwisata merupakan sektor industri yang melibatkan banyak elemen, mulai dari sosial, budaya, ekonomi, hingga lingkungan (Lickorish & Jenkins, 1997). Saat ini pariwisata telah menjadi sektor industri baru, yang tercatat telah memberikan kontribusi devisa nasional pada ranking 4 di Tahun 2015, dan memberikan lapangan pekerjaan sebanyak 8,4% dari total kebutuhan lapangan kerja pada sektor industri, menurut data World Bank (2016) dan The World Travel & Tourism Council (WTTC) (2016). Di Indonesia sendiri, sektor pariwisata telah memberikan kontribusi sebesar 10% pada Produk Domestik Bruto (PDB) nasional di Tahun 2015 (Kementerian Pariwisata Republik Indonesia, 2016).

Kota Bandung sendiri, sebagai ibukota dari Provinsi Jawa Barat, berperan sebagai pintu gerbang masuknya wisatawan ke Jawa Barat. Tercatat memiliki kunjungan wisatawan tertinggi

ketiga setelah Jakarta dan Bali (BPS, 2017).

Pada sektor pariwisata, kehadiran elemen budaya dapat memberikan keuntungan yang lebih. Kebudayaan dapat menjadi suatu produk pada industri pariwisata (Ashworth dkk., 1994). Kota Rotterdam merupakan salah satu contoh kota yang mengembangkan pariwisatanya melalui budaya (Richards & Wilson, 2004). Kota Bandung sendiri pada tahun 2007 dinobatkan sebagai *pilot project* kota kreatif di Asia Timur (Juanim & Rahmawati, 2015), dan identitas tersebut terus melekat hingga sekarang. Di bawah kepemimpinan Walikota Ridwan Kamil, Kota Bandung mengusung jargon kota “Bandung Juara” (Christin & Fauzan, 2015).

METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tujuan agar dapat mengeksplorasi kondisi pariwisata, budaya, dan pemerintahan di Kota Bandung. Menurut Bogdan & Biklen (1992), penelitian kualitatif adalah salah satu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati. Penelitian dengan pendekatan kualitatif diharapkan mampu memberi uraian yang mendalam tentang ucapan, tulisan dan perilaku yang di amati dari suatu individu atau kelompok masyarakat yang dikaji dari sudut pandang yang utuh, komprehensif dan holistik. Menurut Rahmat (2009), penelitian kualitatif dilakukan bertujuan untuk mendapatkan pemahaman yang sifatnya umum terhadap kenyataan sosial dari perspektif partisipan.

Untuk melaksanakan pendekatan kualitatif maka metode wawancara menjadi pilihan. Wawancara dilakukan terhadap narasumber-narasumber yang memiliki pengetahuan yang mendalam terkait bidang yang digelutinya, baik dari unsur pelaku budaya, pelaku pariwisata,

pemerintah, hingga wisatawan. Hasil wawancara mendalam tersebut kemudian ditranskripsi untuk mendapatkan poin-poin yang dikumpulkan dalam daftar kode transkrip.

Hasil kode-kode yang dikumpulkan kemudian menjadi pola dalam memberikan gambaran besar kondisi yang terjadi. Penelusuran pustaka juga dilakukan, khususnya terhadap konsep KPS untuk mengetahui kecocokan implementasinya pada pariwisata budaya di Kota Bandung. Penelitian ini dilakukan di Kota Bandung dari bulan Juli sampai September 2018.

HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL

Wawancara mendalam yang dilakukan terhadap 9 (sembilan) narasumber yang memiliki pengetahuan di bidangnya berkaitan dengan topik pariwisata budaya di Kota Bandung. Berikut adalah daftar para narasumber berdasar wewenang atau pengetahuan yang dimilikinya :

1. Kepala Bidang Pemasaran – Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung;
2. Kepala Bidang Ekonomi Kreatif – Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung;
3. Kepala Bidang Kajian Kebudayaan – Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung;
4. Kepala Seksi Destinasi Wisata – Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Bandung;
5. Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian, dan Pengembangan Kota Bandung;
6. Ketua Kelompok Penggerak Pariwisata Kota Bandung;
7. Pemilik Sanggar Tari Sunda Bandung (Pak Aep);

8. Bagian Pemasaran Komunikasi Saung Angklung Udjo; dan
9. Wisatawan yang pernah ke Bandung.

Para narasumber tersebut memberikan data berupa gambaran kondisi pariwisata dan budaya yang terjadi di Kota Bandung sesuai dengan pengetahuan, pengalaman, dan kewenangan yang dimilikinya. Hasil eksplorasi terhadap sembilan narasumber tersebut telah dapat memberikan gambaran terhadap kondisi dan masalah-masalah yang terjadi terkait topik penelitian.

Eksplorasi pariwisata budaya di Kota Bandung berdasar hasil wawancara mendalam mendapatkan hasil yang konsisten dari seluruh narasumber. Beberapa hal yang tereksplorasi diantaranya:

1. Terkait kondisi budaya di Kota Bandung:
 - a. Kota Bandung dibentuk oleh Belanda pada Tahun 1811 dengan rancangan sebagai kota santai;
 - b. Budaya masyarakat asli Kota Bandung berasal dari wilayah-wilayah berkebudayaan Sunda di sekitarnya, karena posisinya yang berada di tengah wilayah-wilayah berkebudayaan Sunda;
 - c. Situs-situs budaya dan kampung adat berada di luar wilayah Kota Bandung;
 - d. Tumbuhnya budaya kreatif di Kota Bandung dipengaruhi oleh Belanda, akses kereta api, pendatang, hingga ITB (kampus);
 - e. Budaya asli Sunda mulai kalah dengan budaya kontemporer, yang disebabkan oleh:
 - Monoton dan konvensional

- Tidak disukai oleh anak muda
 - Tidak adanya pewaris yang melestarikan
 - Dianggap sebagai ajaran/keyakinan;
- f. Wilayah Sunda juga memiliki budaya yang berasal dari kerajaan-kerajaan seperti Tarumanegara, Galuh, Siliwangi, dan Padjadjaran dengan simbol-simbol seperti Kujang dan Maung;
- g. Kejayaan Prabu Siliwangi dan Kian Santang menjadi kebanggaan masyarakat Sunda, namun pustaka terkait hal tersebut banyak yang hilang;
- h. Budaya dengan sentuhan kreativitas dan budaya kontemporer lebih banyak muncul di Kota Bandung;
- i. Para pelaku budaya (Sanggar Tari Pak Aep dan Saung Udjo) merintis atas inisiasi sendiri;
2. Terkait kondisi pariwisata di Kota Bandung:
- a. Daya tarik wisata Kota Bandung pada nuansa kota lama dan sejarah peninggalan Belanda;
 - b. Festival wisata didominasi kegiatan kontemporer dan peristiwa-peristiwa sejarah nasional (KAA, dll.);
 - c. Kota Bandung hanya sebagai kota transit wisata, karena kekurangan wisata alam dan wisata budaya asli;
 - d. Perilaku ketertarikan wisatawan:
 - Domestik pada kuliner dan kontemporer (kreatif)
 - Eropa (Belanda) pada seni tradisional interaktif
 - Eropa Timur pada alam;
- e. Saung Udjo mampu mengkomersialisasikan budaya angklung menjadi pertunjukan dan dapat menggaet wisatawan domestik dan mancanegara
3. Peranan pemerintah:
- a. Pendapatan Pemerintah Kota Bandung dari sektor pariwisata selalu meningkat;
 - b. Dokumen perencanaan dan strategi dijadikan panduan dalam penyelenggaraan kegiatan pemerintah;
 - c. Program penguatan budaya baru akan diusulkan pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Tahun 2019-2023;
 - d. Program kebudayaan yang telah terlaksana: Rabu Nyunda, Pabarut Sunda, dirintis kawasan budaya dan lingkungan seni di Ujung Berung, Cibiru, dll.;
 - e. Program pariwisata yang telah terlaksana: taman-taman tematik, kampung kreatif, *Bandung Creative Hub*, dll.;
 - f. Dari 7 kampung kreatif, hanya 3 yang bertemakan budaya;
 - g. Kendala-kendala pengembangan pariwisata Kota Bandung: keterbatasan anggaran pemerintah, banjir, kemacetan lalu lintas, pengangguran, dan gejolak sosial.
4. Pandangan wisatawan domestik:
- a. Kota Bandung hanya sebagai transit untuk menuju destinasi wisata di sekitarnya;
 - b. Hal yang menarik dari Kota Bandung adalah cuaca yang

nyaman, wisata belanja, dan kuliner;

- c. Sulit menemukan informasi terkait wisata budaya di Kota Bandung

PEMBAHASAN

Kondisi budaya dan pariwisata di Kota Bandung berdasar pada hasil penelitian diketahui tidak saling berjalan beriringan. Pariwisata Kota Bandung lebih didominasi pada nuansa-nuansa kreativitas, budaya kontemporer, dan sejarah nasional beserta dengan bangunan-bangunan peninggalan Belanda. Hal tersebut juga dikuatkan oleh beberapa faktor, diantaranya: asal-usul Kota Bandung yang dirancang oleh Belanda sebagai kota untuk bersantai, tidak adanya situs budaya dan kampung adat di Kota Bandung, hingga pengaruh pendatang yang menumbuhkan budaya kreatif. Pada sisi kebudayaan, budaya asli di Kota Bandung dapat digali melalui dua sumber, yaitu dari budaya asli Sunda yang berasal dari wilayah-wilayah berkebudayaan Sunda di sekitarnya dan dari budaya peninggalan kerajaan-kerajaan yang pernah ada di wilayah Sunda. Kondisi saat ini, budaya asli Sunda di Kota Bandung mulai kalah dengan budaya kreatif dan kontemporer.

Pemerintah sendiri belum secara optimal mengedepankan budaya sebagai arus utama pariwisata di Kota Bandung. Program-program pariwisata lebih diprioritaskan pada tema kreatif dan kontemporer. Jargon “Bandung Juara” dan juga penobatan sebagai kota kreatif telah membawa Kota Bandung ke dalam suatu identitas yang baru dan tidak beriringan dengan budaya asli Kota Bandung. Walaupun demikian, pemerintah sejatinya telah berusaha untuk memunculkan kembali budaya-budaya Sunda di Kota Bandung. Namun program-program terkait kebudayaan belum secara optimal membangun budaya tersebut menjadi suatu komoditas pariwisata. Beberapa kendala dan masalah dihadapi pemerintah

dalam pembangunan budaya tersebut, yang dapat disarikan yaitu karena: keterbatasan anggaran pemerintah, permasalahan infrastruktur perkotaan, program budaya yang tidak terintegrasi (dilaksanakan secara parsial tanpa tema besar), hingga kondisi masyarakat sendiri serta masalah gejala sosial.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa sektor pariwisata belum sejalan dengan pelestarian budaya melalui komersialisasi budaya di Kota Bandung. Permasalahan komersialisasi budaya beserta dengan kendala dan masalah-masalah yang dihadapi oleh pemerintah kemudian disandingkan dengan konsep KPS/KPBU yang telah digali sebelumnya. Berdasarkan pada penelusuran, skema KPBU pada penyediaan infrastruktur pariwisata dan kesenian telah dilegalkan melalui Peraturan Presiden yang telah diterbitkan pada Tahun 2015 yang lalu, yang pada regulasi sebelumnya sektor tersebut belum masuk ke dalam sektor yang dapat dilakukan KPBU.

Pola KPS pada sektor pariwisata juga sudah dicoba oleh Pemerintah Kabupaten Lamongan dalam komersialisasi kawasan wisata bahari Lamongan. Contoh lain pola KPS pada sektor pariwisata juga telah dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Jombang khususnya Disporabudpar dalam rangka pengelolaan Tirta Wisata.

Pemerintah Kota Bandung pun pernah merencanakan KPS pada beberapa sektor infrastruktur, namun belum menyentuh pada infrastruktur pariwisata budaya. Berdasarkan pada penyandingan tersebut, antara kendala pengembangan pariwisata budaya di Kota Bandung dengan konsep skema KPS, maka konsep KPBU dapat diimplementasikan dalam membangun pariwisata budaya di Kota Bandung. Keterlibatan peran badan usaha atau swasta dapat mengatasi kendala-kendala yang dialami oleh pemerintah dalam membangun pariwisata budaya di Kota Bandung. Badan usaha dapat berperan dalam mengatasi keterbatasan

anggaran yang dialami oleh pemerintah. Melalui keterlibatan swasta dengan dukungan modal yang dimilikinya, pemerintah dapat merencanakan pengembangan infrastruktur pariwisata berbasis budaya lebih masif. Perencanaan pembangunan dapat dilakukan lebih terintegrasi dalam suatu tema besar pembangunan pariwisata budaya di Kota Bandung, sehingga program-program terkait dapat menginduk pada tema besar tersebut. Pembangunan pun akan lebih cepat berdampak pada perkembangan kota dengan adanya keterlibatan swasta, mengingat sektor pariwisata merupakan salah satu sektor utama bagi pembangunan Kota Bandung.

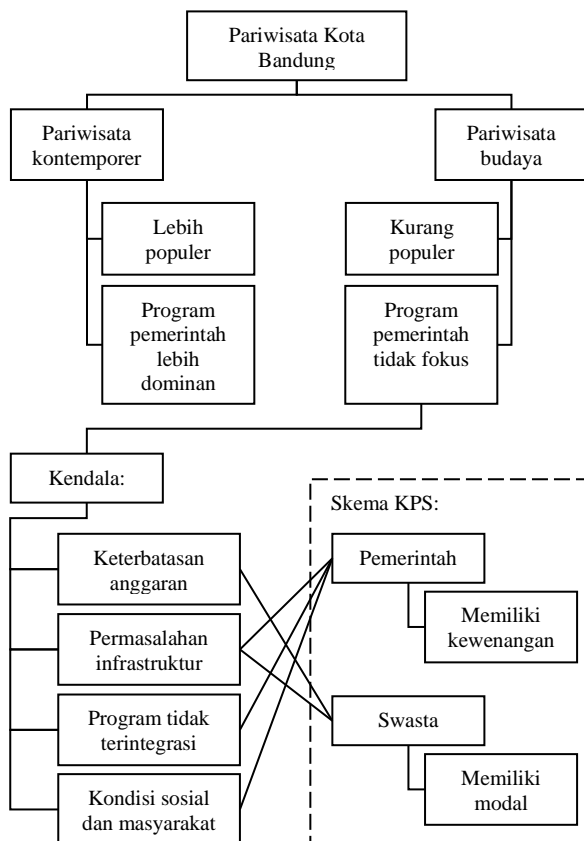
dihadapi pada pengembangan pariwisata budaya dengan kotak skema KPS merupakan garis pembagian tugas dalam penyelenggaraan atau pembangunan infrastruktur pariwisata budaya di Kota Bandung.

Merujuk pada kondisi yang terlihat pada Gambar 1, terdapat beberapa bentuk KPS yang dapat digunakan untuk pembangunan infrastruktur pariwisata. Salah satu bentuk yang paling sering digunakan dalam pembangunan infrastruktur adalah bentuk BOT (*Built, Operate and Transfer*). Bentuk ini menggambarkan skema saling menguntungkan antara pemerintah dan pihak swasta, Pihak swasta sebagai pemilik modal diberikan kewenangan oleh pemerintah dalam membangun infrastruktur pariwisata dan melaksanakan operasional kegiatan sampai dengan batas waktu yang disepakati sampai akhirnya infrastruktur tersebut kembali menjadi milik pemerintah.

KESIMPULAN

Pola pengembangan pariwisata di Kota Bandung didominasi pada pariwisata kreatif dan kontemporer. Penelusuran tersebut membuahkan hasil bahwa pariwisata berbasis budaya di Kota Bandung cenderung kalah dengan pariwisata kontemporer. Padahal jika dilihat dari wilayahnya, Kota Bandung memiliki peluang dan potensi dalam pengembangan wisata budaya. Letak Kota Bandung yang berada di tengah wilayah-wilayah berkebudayaan Sunda, dan juga posisinya sebagai ibukota provinsi menjadi peluang dalam pengembangan pariwisata berbasis budaya. Peluang pasar akan wisatawan akan diperoleh melalui aksesnya sebagai ibukota provinsi, di sisi lain, produk pariwisata dari budaya akan diperoleh melalui dukungan sumber daya budaya yang dimiliki oleh wilayah di sekitar Kota Bandung.

Permasalahan yang terjadi adalah kurangnya infrastruktur budaya yang



Gambar 1. Kerangka implementasi KPS dalam pengembangan pariwisata budaya di Kota Bandung

Kondisi pariwisata budaya di Kota Bandung digambarkan dalam Gambar 1 yang kemudian disandingkan dengan pola implementasi skema KPS dalam pengembangan pariwisata budaya. Garis yang menghubungkan antara kendala yang

dimiliki oleh Kota Bandung. Pemerintah telah membangun kawasan budaya di Ujung Berung, namun mendapati berbagai kendala yang diantaranya terkait dengan keterbatasan anggaran, lemahnya infrastruktur, dan aksesibilitas yang dimiliki. Kondisi tersebut memaksa Pemerintah Kota Bandung untuk tidak fokus dalam pembangunan sektor pariwisata budaya. Merujuk pada pola perkembangan Saung Udjo sebagai salah satu pelaku pariwisata budaya di Kota Bandung terbilang sukses menginisiasi wisata berbasis budaya di Kota Bandung. Namun peran Saung Udjo tidak secara signifikan membangun identitas pariwisata budaya di Kota Bandung.

Munculnya konsep KPS menjadi salah satu jawaban dalam penyelesaian masalah keterbatasan-keterbatasan yang dialami oleh pemerintah, terutama masalah pembiayaan. Regulasi terbaru yang diterbitkan oleh Pemerintah Republik Indonesia pada Tahun 2015 telah memberikan payung hukum terhadap pelaksanaan KPS di Indonesia. Regulasi tersebut mewadahi infrastruktur pariwisata dan kesenian untuk dapat dibangun melalui KPS, dan dapat pula dilakukan pada level kepala daerah. Konsep KPS tersebut menjawab solusi terhadap masalah dan kendala dalam pengembangan pariwisata budaya di Kota Bandung. Penggunaan skema KPS dalam penyediaan infrastruktur pariwisata budaya di Kota Bandung diharapkan dapat mempercepat pembangunan di sektor tersebut. Pembagian peran pun perlu dilakukan dengan merujuk peran pemerintah sebagai regulator dan swasta sebagai operator. Namun dalam pelaksanaannya diperlukan kehati-hatian dalam perencanaan skema KPS tersebut, beberapa kelemahan yang mungkin terjadi harus diinventarisir agar tidak terjadi kerugian baik pada pihak pemerintah, swasta, maupun rakyat sendiri sebagai penerima manfaat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adji, Gunawan. (2010). *The Smart Handbook of Publik Private Partnership : Konsep dan Praktik Meningkatkan Investasi di Sektor Infrastruktur*. Jakarta. René Publisher, hlm. 19-30.
- Asikin, Z. (2012). Perjanjian Built and Transfer Antara Pemerintah Daerah dengan Pihak Swasta dalam Penyediaan Infrastruktur. *Jurnal Dinamika Hukum* Vol.12 No 3 September 2012, hlm 510.
- Ashworth, G.J. & Voogd, H. (1994). *Marketing of Tourism Places: What are We Doing?.* *Journal of International Consumer Marketing*, 6(3-4), hlm 5-19.
- Bappenas. (2009). *PPP Book : Public Private Partnership, Infrastructure Projects in Indonesia*. Republic of Indonesia. State Ministry of National Development Planning/National Development Planning Agency.
- Bogdan, R dan S. Biklen. (1992). *Qualitative Ressearch for Education*. Boston. MA: Allyn and Bacon, hlm. 21 -22.
- Christie, I.T & D.E. Crompton. (2003). *Republic of Madagascar : Tourism Sector Study Africa Region*. Working Paper Series No. 63.
- Christin, M., & Fauzan, S.F. (2015). *City Branding Kota Bandung melalui Bus Bandros*. *Jurnal Komunikator*, 7(2), hlm 87-92.
- Falah, Miftahul. (2018). *Morfologi Kota Bandung Pada Abad XX : Perspektif Historis*. Volume 8 Nomor 3, hlm 335-350.
- Fauzela, D.S., B.U. Sutiyoso & Sasana Putra. (2019). *Kerja sama Pemerintah Swasta Sebagai Upaya*

- Pengembangan Bandar Udara Radin Inten II Lampung Selatan. *Inovasi Pembangunan – Jurnal Kelitbangan* Volume 7 No 1, hlm 87-90.
- Herawati, Tuty., C.L.Rudatin & Djuni Akbar. (2014). Potensi Kota Bandung sebagai Destinasi Incentive Melalui Pengembangan Ekonomi Kreatif. *Epigram*, Volume 11 Nomor 2, hlm 95.
- Ismowati, M. (2016). Kajian Urgensi Public Private Partnerships di Kota Bandung. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi*, VIII(02), hlm 143-151.
- Juanim, J. & Rahmawati, N.L. (2015). Pengaruh City Branding Terhadap Image of Urban Destination dan Dampaknya pada Post-Visit Behavior. *TRIKONOMIKA*, 14(1), hlm 66-75.
- Khitam, M.C. (2012). Kerjasama Antara Pemerintah Daerah, Swasta, dan Masyarakat dalam Pengembangan Pariwisata. *Jurnal EKBIS*, VI(1), hlm 333-349.
- Kurniawan, F., S. Zauhar & Hermawan. (2013). Kemitraan Pengelolaan Sektor Pariwisata (Studi Pada Tirta Wisata Kabupaten Jombang). *Jurnal Administrasi Publik* Volume 1 No 1, hlm 47-53.
- Lestari, E. (2016). Tinjauan Kritis Atas Model Pembiayaan dan Penjaminan Dalam KPS Kelistrikan. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, 24(1), hlm 1-15.
- Lickorish, L.J. & Jenkins, C.L. (1997). *An Introduction to Tourism is the Essential Guide to the Tourism in Industry*. Routledge.
- Nafila, O. (2013). Peran Komunitas Kreatif dalam Pengembangan Pariwisata Budaya di Situs Megalithikum Gunung Padang. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Vol. 24, No. 1, April 2013, hlm 65-80.
- Noor, N.M., D.S.C.Utomo., A.Y.Hastuti., A. Habibi & Mahrus Ali. (2021). Pengembangan Potensi Wisata Bahari Berbasis Masyarakat di Pulau Pasaran Bandar Lampung. *Inovasi Pembangunan – Jurnal Kelitbangan* Volume 9 No. 1, hlm 104.
- Nurmadinah, F. (2012). Analisis Pemilihan Proyek Pengembangan Bandara UPT dengan Skema KPS. Tesis. Jakarta. Universitas Indonesia, hlm 12 – 43.
- Rahmat, P.S.(2009). Penelitian Kualitatif. *Jurnal Equilibrium* Volume 5 Nomor 1, hlm 1-8.
- Richards, G. & Wilson, J. (2004). The Impact of Cultural Events on City Image: Rotterdam, Cultural Capital of Europe 2001. *Urban Studies*, 41(10), hlm 1931-1951.
- Rostiyanti, F.L., dkk. (2012). Kerangka Pengukuran Kinerja Sistem Penyelenggaraan Jalan Tol Melalui Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia. *Jurnal Teknik Sipil*, 11(2), hlm 117-127.
- Rusnandar, Nandang. (2010). Sejarah Kota Bandung sebagai Bergdessa (Desa Udik) Menjadi Bandung "Heurin Ku Tangtung (Metropolitan). *Patanjala* Volume 2 Nomor 2, hlm 273-274.
- Sunaryo, Bambang (2013). Kebijakan Pembangunan Destinasi Pariwisata Konsep dan Aplikasinya di Indonesia. Yogyakarta: Gava Media
- Tarigan, Ari K. M. dkk.(2016). "Bandung City, Indonesia" dalam *Cities; The International Journal of Urban Policy and Planning*. Volume. 50. February, hlm. 100-110.

- Utama, Dwinanta. (2010). Prinsip dan Strategi Penerapan “Public Private Partnership” dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi. *Jurnal Sains dan Teknologi Indonesia* Vol.12 No 3 Desember 2010, hlm 146-147.
- Van der Chjis, J. A.(1880). Babad Tanah Pasundan. Terj. Raden Karta Winata. Batavia: Kantor Cetak Gubernemen.
- Wilopo, Khusnul Khotimah., Luchman Hakim. (2017). Strategi Pengembangan Destinasi Pariwisata Budaya (Studi Kasus Pada Kawasan Situs Trowulan Sebagai Pariwisata Budaya Unggulan Di Kabupaten Mojokerto). *Jurnal Administrasi dan Bisnis*, hlm.1-10.
- Yescombe, E.R. (2007). *Public Private Partnership : Principles of Policy and Finance*.1th Edition. Oxford. Elsevier Ltd, hlm 5.

Halaman Kosong