

Konsep Blue Economy Dalam Pengembangan Wilayah Pesisir dan Wisata Bahari di Indonesia

Erik Aprilian Donesia¹ Pujo Widodo² Herlina Juni Risma Saragih³ Panji Suwarno⁴
Widodo⁵

Keamanan Maritim, Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan, Salemba, DKI Jakarta,
Indonesia^{1,2,3,4,5}

Emai: erik8ad@gmail.com¹ Pujowidodo78@gmail.com² Herlinsara897@gmail.com³
Suwarnopanji30@gmail.com⁴ widodounhan2017@gmail.com⁵

Abstrak

Keselamatan pelayaran merupakan satu hal yang diutamakan dalam menggunakan transportasi laut. Tidak hanya transportasi darat saja yang harus diperhatikan. Akan tetapi jika seorang individu ingin menggunakan kendaraan laut, maka harus diperhatikan pula keselamatan pelayaran. Tujuan dari penulisan ini adalah untuk menganalisis terkait penerapan keselamatan pelayaran pada *fast boat* di pelabuhan sanur dalam menunjang keamanan maritim. Penulisan artikel ini menggunakan metode kualitatif. Data yang digunakan merupakan data primer dan data sekunder. Hasil dari penelitian yang dilakukan adalah dalam penggunaan *fast boat* harus diperhatikan terkait keselamatan pelayaran. Ada berbagai contoh, penerapan keselamatan saat menggunakan *fastboat* untuk menunjang keamanan maritim diantaranya adalah selalu berhati-hati dalam mengendarai, tidak bergurau, memperhatikan saat seseorang mengalami mabuk perjalanan, minum jahe, tidak disarankan bagi wanita hamil, selalu menyediakan pelampung, memperhatikan cuaca, memilih posisi duduk yang nyaman, dan lain sebagainya. Para wisatawan di Pelabuhan Sanur memaparkan bahwa mereka lebih rilex saat menggunakan *fast boat* dibandingkan dengan berjalan santai di pinggir pantai.

Kata Kunci: Maritim, Pelayaran, *Fasboat*



This work is licensed under a [Lisensi Creative Commons Atribusi-BerbagiSerupa 4.0 Internasional](#).

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang berpotensi menjadi poros maritim dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia negara maritim yang besar, kuat, dan sejahtera dengan mengembalikan jati diri Indonesia sebagai negara maritim, melindungi kepentingan dan keamanan maritim dalam menghadapi ancaman, gangguan, hambatan dan tantangan, yang dihadapi, serta pemberdayaan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan pembangunan ekonomi Indonesia (Pangemanan, 2019). Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki ribuan pulau dengan lautan luas dimana masyarakat dapat memanfaatkan peluang wisata alam yang banyak dan beragam. Salah satu jenis wisata tersebut adalah wisata bahari dan pantai. Indonesia berada pada posisi yang sangat strategis, baik secara geografis maupun iklim (Priyono, 2014). Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, terdiri lebih dari 17.000 pulau dan memiliki garis pantai sepanjang 81.000 km, terpanjang kedua di dunia setelah Kanada (81.000 km). Pesisir memiliki wilayah pesisir yang relatif sempit dengan sumber daya pesisir yang melimpah yang sangat rentan terhadap kerusakan jika prinsip pengelolaan berkelanjutan tidak diperhatikan dalam pemanfaatannya.

Kawasan pesisir adalah wilayah pesisir tertentu yang ditetapkan dan/atau ditetapkan oleh pemerintah berdasarkan kriteria tertentu seperti ciri fisik, biologi, sosial, dan ekonomi yang harus dilestarikan, sedangkan kawasan laut adalah jenis wisata alternatif yang terkait dengan laut dan di atas laut. ada laut . Level dan tindakan yang diambil. di bawah permukaan laut. Rencana pembangunan kelautan harus mempertimbangkan beberapa manfaat utama,

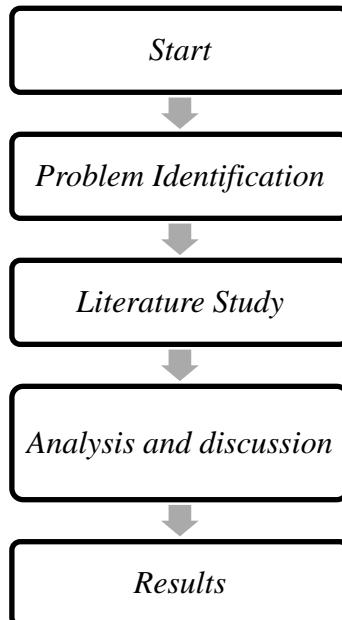
yaitu pemberdayaan masyarakat pesisir. Masyarakat pesisir adalah masyarakat yang memiliki banyak informasi tentang kondisi objektif wilayahnya sendiri. Oleh karena itu, pengembangan kawasan wisata bahari harus selalu dimulai dari pendekatan masyarakat lokal sebagai model perencanaan terpadu yang memberikan peluang berbagi dan perluasan bagi masyarakat pesisir. Zona pesisir sebagai zona peralihan yang menghubungkan ekosistem darat dan laut, yang terletak di antara pantai dan darat pada saat pasang tertinggi dan masuk ke laut dalam jarak 12 mil laut dari surut terendah, sangat rentan terhadap kerusakan dan perubahan akibat berbagai aktivitas manusia. maju Negara. dan di laut. Wilayah pesisir sebagai salah satu sumber daya alam yang sangat penting bagi masyarakat dan pembangunan nasional harus dikelola secara holistik, lestari, dan optimal.

Wisata bahari dan pesisir saling terkait. Keduanya bergantung pada laut dan lingkungan laut. Wisata bahari terutama dilakukan di laut. Misalnya, berlayar atau menyelam. Wisata pantai terjadi di daerah pesisir termasuk wisata pantai dan kegiatan rekreasi seperti berenang dan berjemur, jalan-jalan di pesisir dan resor. Wisata laut dan pesisir menjadi trend yang saat ini sedang berkembang pesat dan salah satunya di Indonesia. Banyak orang memulai dengan jenis wisata ini. Wisata bahari dan pesisir merupakan segmen terbesar dari industri pariwisata. Selain itu, wisata pesisir dan bahari juga merupakan kegiatan ekonomi yang paling penting dan paling cepat berkembang di laut. Namun seiring pengembangan wisata bahari dan kawasan pesisir, juga terjadi kerusakan lingkungan dari pembangunan gedung dan pariwisata yang diakibatkan pengembangan wisata diwilayah tersebut. Oleh karena itu, solusi langkah demi langkah untuk masalah ini harus ditemukan untuk mendukung pariwisata berkelanjutan. Konsep *Blue economy* dapat diterapkan untuk mendukung pengembangan wisata bahari dan pesisir yang berkelanjutan.

Blue economy adalah sistem ekonomi yang didasarkan pada perlindungan lingkungan dan sumber daya alam. Itu terjadi setelah pengembangan pariwisata berkelanjutan. Tujuan dari konsep *Blue economy* adalah untuk memastikan ketersediaan sumber daya yang berkelanjutan, keseimbangan ekologi dan kesehatan lingkungan, dan untuk mempromosikan penggunaan dan pengelolaan sumber daya secara efisien. Selain itu, konsep ekowisata dapat diterapkan. Ekowisata adalah model pariwisata yang melindungi lingkungan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Berdasarkan pernyataan diatas, penulis mengambil judul “Konsep *Blue economy* Dalam Pengembangan Wilayah Pesisir Dan Wisata Bahari Di Indonesia”. Adapun tujuan dari penulisan ini adalah untuk menganalisis terkait penerapan konsep *blue economy* di Indonesia dalam menunjang pengembangan Wilayah Pesisir dan wisata bahari.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah penelusuran literatur dengan pendekatan kualitatif-deskriptif. Studi kepustakaan adalah melakukan pendalaman data-data berdasarkan kajian teoritis dan referensi lain yang terkait dengan nilai, budaya, dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti (Sugiyono, 2013). Jenis penelitian deskriptif kualitatif merupakan sebuah metode penelitian yang memanfaatkan data kualitatif dan dijabarkan secara deskriptif. Kajian literatur digunakan sebagai teknik pengumpulan data, yaitu mengumpulkan literatur yang berkaitan dengan penelitian ini, kemudian menganalisisnya dan menarik kesimpulan.



Gambar 1. Kerangka Berfikir Peneliti berdasarkan Studi Literatur (M.S, 2018)

Adapun pendekatan yang digunakan adalah sosiologis, historis, serta pendagogik. Instrumen yang digunakan adalah instrument kata kunci yang dikembangkan sendiri oleh peneliti, berupa dokumentasi, kajian kepustakaan, serta observasi. Pengumpulan data dari literature review ini dilakukan terkait menganalisis beberapa model, metodologi penelitian, serta landasan teori terhadap Konsep *Blue economy* Dalam Pengembangan Wilayah Pesisir Dan Wisata Bahari Di Indonesia. Kemudian setelah dilakukan pengumpulan data yang kemudian data-data tersebut terkumpul, kemudian dilakukan artikulasi yang ditunjukkan pada fakta-fakta yang merujuk pada judul penelitian, sehingga berdasarkan hal tersebut akan terbentuk beberapa fakta yang akan menghasilkan sebuah pengetahuan baru. Analisis data dikerjakan melalui induktif dan deduktif untuk membuat kesimpulan dari penelitian.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil dari penelitian yang dilakukan disajikan dalam Tabel 1 berikut ini.

No.	Judul	Author	Tujuan	Hasil Penelitian
1.	“Kebijakan Maritim dalam Menunjang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut”	(Arsy, 2021)	Tujuan penulisan ini adalah untuk menganalisis terkait penggunaan transportasi laut dalam hal keamanan serta keselamatan.	Ada berbagai macam transportasi laut yang banyak digunakan serta dimanfaatkan oleh masyarakat di Indonesia, salah satu contohnya adalah transportasi <i>fast boat</i> . Dalam peningkatan kesejahteraan masyarakat, penunjang pembangunan sosial, kegiatan pelayaran disini, belum sepenuhnya berjalan dengan lancar. Dalam hal ini, tolak ukur yang perlu dijadikan kunci adalah keamanan serta keselamatan dalam penggunaan transportasi laut. Fakta di lapangan memaparkan bahwa sering kali terjadi kecelakaan saat menggunakan transportasi laut. Faktor alam yang bisa menyebabkan kecelakaan adalah sambaran petir dari langit, tenggelamnya kapal, dan lain sebagainya. Selain faktor alam, faktor manusia juga bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan di laut, seperti gagalnya bersandar dipelabuhan, kurangnya <i>skill</i> dan <i>knowledge</i> dari

				seorang nakhoda, kelalaian nakhoda yang bisa menyebabkan kapal bisa menabrak batu karang, dan lain sebagainya. Berdasarkan undang-undang yang berlaku, kebijakan pemerintah di bidang maritim belum sepenuhnya dilaksanakan dengan baik, sehingga akibat kelalaian tersebut bisa menyebabkan berbagai macam bentuk kecelakaan. Terkait masalah structural pada pengembangan potensi maritim belum dikembangkan secara maksimal baik dalam bidang kemaritiman, perikanan, ataupun ekonomi.
2.	"Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Maritim dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut"	(Kadarisman, 2017)	Pada jurnal ini bertujuan dalam mengetahui terkait penggunaan sistem transportasi laut guna dalam keamanan serta keselamatan pada penerapan praktek maritim.	Sama seperti hal nya kendaraan darat di Indonesia, kendaraan laut juga memiliki potensi yang kuat dalam pengembangannya. Akan tetapi pada kenyataan yang ada di lapangan kendaraan laut di Indonesia belum sepenuhnya beroperasi secara optimal. Kebijakan maritim yang terdapat di Indonesia bisa dijadikan sebagai penyangga untuk pemerintah agar dapat menentukan strategi, mengevaluasi, mengimplementasi, memformulasikan, serta merencanakan berbagai macam bentuk kebijakan maritim. Berdasarkan undang-undang yang berlaku, kebijakan pemerintah di bidang maritim belum sepenuhnya dilaksanakan dengan baik, sehingga akibat kelalaian tersebut bisa menyebabkan berbagai macam bentuk kecelakaan. Terkait masalah structural pada pengembangan potensi maritim belum dikembangkan secara maksimal baik dalam bidang kemaritiman, perikanan, ataupun ekonomi. Berdasarkan hal tersebut dibutuhkan kebijakan maritim mulai dari moneter, fiscal, dan makro.
3.	"Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Indonesia"	(Pramesti et al., 2021)	Bertujuan dalam mengetahui terkait keamanan serta keselamatan dalam pelayaran.	Keselamatan dalam pelayaran di laut haruslah diperhatikan sedini mungkin. Karena jika hal tersebut tidak diperhatikan, maka akan menimbulkan dampak negatif bagi setiap individu yang menggunakan transportasi laut. Ada berbagai macam transportasi laut yang digunakan, salah satu contohnya adalah <i>fast boat</i> . Undang-undang yang mengatur terkait sistem pelayaran di Indonesia memakai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pada konsep pelayaran ada beberapa penerapan yang harus diperhatikan diantaranya adalah pengawasan, pemantauan, dan regulasi terhadap mekanisme pedoman pelayaran. Meski sudah ada tindakan perlindungan keselamatan di perairan, namun penerapan tindakan perlindungan keselamatan masih belum cukup, contohnya seperti penerbitan sertifikat transportasi kapal dan sertifikat kelayakan transportasi kapal yang belum sepenuhnya diperiksa.
4.	"Metode Sprint Design pada Perancangan Aplikasi Mobile"	(Made et al., 2019)	Bertujuan mengetahui terkait penggunaan <i>fast boat</i> di beberapa	Para wisatawan sering kali memanfaatkan transportasi air untuk kegiatan aktivitas selama liburan atau weekend. Salah satu contoh transportasi air yang banyak diminati wisatawan adalah <i>fast boat</i> . Di pelabuhan sanur juga banyak menyediakan transportasi <i>fast boat</i> yang bisa

	Booking Online Fastboat di Bali"		pantai atau pelabuhan bali.	dipesan secara online. Saat sedang menyewa kendaraan <i>fastboat</i> di pelabuhan sanur, operator juga menjelaskan terkait keselamatan dan kendaraan saat mengendarai transportasi air tersebut. Ada berbagai contoh, penerapan keselamatan saat menggunakan <i>fastboat</i> diantaranya adalah selalu berhati-hati dalam mengendarai, tidak bergurau, memperhatikan saat seseorang mengalami mabuk perjalanan, minum jahe, tidak disarankan bagi wanita hamil, selalu menyediakan pelampung, memperhatikan cuaca, memilih posisi duduk yang nyaman, dan lain sebagainya. Para wisatawan di Pelabuhan Sanur memaparkan bahwa mereka lebih rilex saat menggunakan <i>fast boat</i> dibandingkan dengan berjalan santai di pinggir pantai.
--	----------------------------------	--	-----------------------------	--

Pembahasan

Blue economy

Blue economy (*Blue economy*) adalah model pendekatan pembangunan ekonomi, yang tidak lagi didasarkan pada pembangunan ekonomi yang didasarkan pada eksplorasi sumber daya alam dan lingkungan yang berlebihan, tetapi merupakan lompatan besar ke depan dalam pembangunan, meninggalkan praktik ekonomi yang ditujukan untuk keuntungan jangka pendek dan ekonomi mendorong pembangunan, serta ekonomi rendah karbon5. Model pendekatan *Blue economy* diharapkan dapat mengatasi saling ketergantungan antara ekonomi dan ekosistem serta dampak negatif dari kegiatan ekonomi, termasuk perubahan iklim dan pemanasan global.

Blue economy sebagai konsep baru pembangunan kelautan dan perikanan didasarkan pada pembangunan ekonomi yang berimbang antara pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan dengan pengelolaan lingkungan yang optimal dan berkelanjutan. Kecenderungan pembangunan *blue economy* sinergis dengan penerapan triple strategy, yaitu *pro-poor* (pengentasan kemiskinan), *pro-growth* (pertumbuhan), *pro-job* (penyerapan tenaga kerja) dan *pro-environment* (perlindungan lingkungan). mendekati program Ketika daya dukung alam (sumber daya) dan daya dukung lingkungan tidak seimbang dan tidak lagi kuat untuk beradaptasi dan memfasilitasi aktivitas populasi (kualitas, kuantitas dan mobilitas populasi), maka secara otomatis kehidupan kita dan kehidupan itu. generasi mendatang terancam oleh kesalahan kita yang disebabkan oleh kerusakan lingkungan. Untuk mencegahnya diperlukan pemahaman, kesadaran dan pembelajaran (entitlement) dari orang lain tentang pentingnya menjaga lingkungan.

Konsep *Blue economy* dikembangkan untuk menjawab tantangan bahwa sistem ekonomi global cenderung eksploratif dan merusak lingkungan. Selama ini prinsip efisiensi sumber daya, rendah karbon dan inklusi sosial telah berlaku, namun belum mampu mengatasi keinginan manusia untuk menggunakan lebih banyak sumber daya alam. Esensinya adalah sebagai berikut:

1. *Blue economy* belajar dari alam - meniru cara kerja alam (ekosistem), bekerja secara efisien sesuai dengan spesifikasi alam, dan memperkaya alam tanpa mengurangi kekayaan alam.
2. Logika Ekosistem-Fungsi ekosistem dimodelkan pada *Blue economy* di mana air mengalir dari pegunungan untuk membawa nutrisi dan energi untuk memenuhi kebutuhan dasar semua makhluk hidup dan tumbuhan, agar sistem kehidupan ekosistem itu seimbang. Energi

didistribusikan hanya oleh gravitasi Efisien dan merata tanpa mengkonsumsi energi luar. Untuk mendukung sistem kehidupan, sinar matahari menjadi energi untuk fotosintesis bagi semua bagian yang membutuhkannya.

Terinspirasi oleh 100 Inovasi – Secara empiris, 100 inovasi ekonomi praktis telah dikembangkan. Ini berarti bahwa ekosistem akan selalu mengekstrak nutrisi dan energi tanpa meninggalkan limbah, memanfaatkan kemampuan semua kontributor, dan mengarah pada tingkat efisiensi yang lebih tinggi untuk memenuhi kebutuhan dasar semua. Ini membuktikan bahwa kita sedang bekerja. Pada akhirnya, *blue economy* memastikan bahwa pembangunan tidak hanya menghasilkan pertumbuhan ekonomi, tetapi juga memastikan keberlanjutan ekologi dan sosial. Secara umum, *blue economy* dapat dipahami sebagai model ekonomi untuk mendorong ekonomi yang berkelanjutan. Berkembang dengan pola pikir seperti bagaimana ekosistem bekerja. Hal ini tidak terlepas dari prinsip-prinsip yang ada dalam konsep *blue economy* yaitu:

1. Efisiensi sumber daya alam.
2. Tanpa kerugian: Tidak ada yang terbuang sia-sia - limbah dari satu proses adalah makanan bagi yang lain - limbah dari satu proses adalah sumber energi untuk proses lainnya.
3. Inklusi sosial: Swasembada untuk semua - keadilan sosial - lebih banyak pekerjaan, lebih banyak kesempatan bagi orang miskin.
4. Sistem produksi melingkar: Hasilkan tanpa batas sampai Anda beregenerasi, menyeimbangkan produksi dan konsumsi.
5. Inovasi dan penyesuaian tak terbatas: Prinsip hukum fisika dan adaptasi alami yang berkelanjutan.

Wilayah Pesisir dan Wisata Bahari

Wilayah pesisir dan Wisata bahari merupakan bentuk wisata yang berbeda namun sangat erat hubungannya karena unsur air dan laut. Wisata bahari sebenarnya merupakan bentuk wisata yang sepenuhnya terkait dan bergantung pada laut dan lingkungan laut. Wisata bahari mencakup berbagai macam kegiatan laut dalam, di antaranya berlayar dan melaut mendominasi. Kegiatan rekreasi lainnya yang berkaitan dengan kegiatan di air dan olahraga air (sering kali di perairan pesisir) termasuk scuba diving, memancing di bawah air, ski air, selancar angin, perjalanan ke taman laut, dan melihat satwa liar. Lautan, fasilitas pendukungnya, dan infrastrukturnya biasanya terletak di darat. Fasilitas tersebut bervariasi antara pelabuhan besar dan pelabuhan yang dirancang khusus dengan tambatan untuk kapal pesiar dan perahu kecil, agen jasa perorangan (pemandu wisata, instruktur), perusahaan swasta menengah, dan bahkan perusahaan besar (seperti perusahaan kapal pesiar) (Papageorgiou, 2016).

Wisata pantai juga merupakan salah satu bentuk wisata yang unsur air/lautnya lebih dominan dan dipandang sebagai aset dan manfaat yang paling besar. kegiatan), wisata pantai dan kegiatan rekreasi lainnya seperti berenang, berjemur dan jalan-jalan di pesisir. Para ilmuwan percaya bahwa jenis wisata pesisir yang tersebar luas yang paling penting adalah sebagai bagian dari proyek pengembangan perkotaan (pengembangan rumah kedua), atau di dalam resor wisata (yaitu bersama dengan kompleks hotel), Atau secara mandiri (tanpa perencanaan), yang berkaitan dengan rumah kedua (second home tourism). Bahkan di wisata pantai, semua infrastruktur dan fasilitas yang relevan (hotel, resor, ayam kedua, kondominium, dll) hanya ada di darat dan biasanya dekat dengan pantai. Berbeda dengan kegiatan wisata bahari yang tertarik pada kota dan lingkungan perkotaan, fasilitas yang terkait dengan wisata pesisir biasanya termasuk yang paling berharga di dunia, dengan muara, lahan basah, terumbu karang, dan elemen sensitif ekosistem alami lainnya (Papageorgiou, 2016).

Wisata bahari dan pesisir merupakan salah satu bentuk wisata tertua dan segmen terbesar dari industri pariwisata. Selain itu, wisata pesisir dan bahari juga merupakan industri yang paling penting dan paling cepat berkembang di laut. Namun, pariwisata juga merupakan salah satu dampak lingkungan terpenting yang disebabkan oleh konstruksi dan pariwisata. Kegiatan manusia mempengaruhi kualitas dan kuantitas sumber daya alam, seperti: Pembangunan hotel dan resort, pembangunan pelabuhan dan perahu wisata, migrasi terumbu karang, snorkeling dan diving, penangkapan ikan, pencemaran tanah dan sedimentasi (Kurniawan *et al*, 2016). Yacht dan kapal pesiar, yang merupakan bagian terbesar dari wisata bahari, berkontribusi terhadap tingginya tingkat polusi air (karena praktik pembuangan limbah) dan polusi udara (terutama karena emisi gas dari kapal pesiar). Pada saat yang sama, kegiatan wisata bahari lainnya (day trip, underwater fishing, dll.) juga berkontribusi terhadap degradasi laut, terutama di sekitarnya, karena struktur tata ruangnya (dekat dengan lingkungan perkotaan dan sedekat mungkin dengan pantai). Dari kota. Sedangkan untuk wisata pesisir, sebagian besar kegiatan wisata pesisir melibatkan pembangunan vila dan resor tepi laut, dan model tersebut cenderung merusak lingkungan pesisir. Rumah, resor, hotel, dan infrastruktur keras lainnya berkontribusi terhadap perubahan pesisir, polusi air, dan pembusukan.

Pengembangan Wisata Bahari di Wilayah Pesisir

UU No 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan pada Bab IV pasal 7, 8 dan 9 menyebutkan bahwa pembangunan kepariwisataan didasarkan pada rencana induk pembangunan kepariwisataan yang terdiri dari rencana induk pembangunan kepariwisataan nasional, rencana induk pembangunan kepariwisataan negara dan rencana induk pembangunan kepariwisataan negara, perencanaan, perencanaan Pembangunan kepariwisataan diselenggarakan oleh kabupaten/kota. Menurut Priyono (2014) Arah kebijakan pengembangan pariwisata berdasarkan PP nomor 50 tahun 2011, membawa visi "Terwujudnya Indonesia sebagai destinasi wisata unggulan yang berdaya saing, berkelanjutan, dan mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan masyarakat" yang terimplementasikan oleh:

1. Daerah tujuan wisata yang aman, nyaman, menarik, mudah diakses, ramah lingkungan dan meningkatkan pendapatan nasional, daerah, dan daerah.
2. Pemasaran pariwisata sinergis yang baik yang mengarah pada peningkatan wisatawan nusantara dan mancanegara.
3. Menjadi industri pariwisata yang berdaya saing dan handal, membangun kemitraan usaha, serta bertanggung jawab terhadap lingkungan alam dan sosial budaya.
4. Organisasi pemerintah yang efektif dan efisien, pemerintah daerah, publik dan swasta, sumber daya manusia, regulasi dan mekanisme operasional untuk memfasilitasi terwujudnya pembangunan pariwisata berkelanjutan.

Pengembangan pariwisata dalam negeri memerlukan pelestarian ciri khas bangsa Indonesia, terutama peluang alam, budaya dan kearifan masyarakat setempat. Norma agama dan nilai budaya di segala lingkungan mewarnai perkembangan pariwisata nasional, menciptakan kehidupan yang mengedepankan ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Pembangunan daerah juga harus memperhatikan potensi wisata unggulan (wisata alam dan budaya) dan produk kreatif yang dihasilkan oleh kreativitas masyarakat. Pengembangan pariwisata harus mempertimbangkan beberapa faktor yang mendukung tujuan wisata. Buhalis (2000) mengemukakan bahwa sebagian besar tujuan perjalanan terdiri dari inti dari komponen-komponen berikut, yang disebut sebagai enam

kerangka: daya tarik, aksesibilitas, fasilitas, paket yang tersedia, aktivitas, dan layanan tambahan. Secara khusus, Organisasi Pariwisata Dunia (World Tourism Organization, 2007) menjelaskan tujuan perjalanan berdasarkan enam faktor yaitu Atraksi, fasilitas umum dan swasta, aksesibilitas, staf, citra dan karakter, harga, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. **Tempat wisata.** Mereka biasanya menjadi pusat perhatian pengunjung dan mungkin menjadi motivasi pertama wisatawan untuk berkunjung. Atraksi dikategorikan menjadi wisata alam (pantai, gunung, taman, cuaca), bangunan, saya bisa melakukannya.
2. **Fasilitas.** Layanan dan fasilitas pendukung termasuk infrastruktur dasar pengunjung, transportasi umum, jalan, dan layanan pengunjung langsung seperti akomodasi, informasi pengunjung, fasilitas rekreasi, pemandu, operator, tempat makan, tempat makan, dan fasilitas perbelanjaan.
3. **Aksesibilitas.** Sangat mudah bagi pengunjung untuk mencapai tujuan mereka melalui jalan darat, udara, kereta api atau laut.
4. **Personil.** Pariwisata adalah industri padat karya dan interaksi dengan masyarakat setempat merupakan aspek penting dari pengalaman pariwisata. Tenaga kerja pariwisata yang terdidik dan masyarakat lokal, mengakui manfaat dan tanggung jawab yang terkait dengan pertumbuhan pariwisata, merupakan elemen penting dan harus dikelola sesuai dengan strategi destinasi.
5. **Citra.** Citra yang unik penting untuk menarik pengunjung. Citra destinasi meliputi keunikan, pemandangan, kualitas lingkungan, keamanan, tingkat layanan, dan keramahan.
6. **Harga.** Harga merupakan aspek penting yang mendorong wisatawan untuk berkunjung ke destinasi tersebut. Faktor harga menyangkut biaya transportasi ke dan dari tempat tujuan, serta biaya layanan akomodasi, makan, dan wisata.

Berkaitan dengan keenam unsur tujuan wisata yang telah dijelaskan di atas, konsep blue economy dapat diterapkan. Dalam hal destinasi wisata, pemerintah harus menciptakan destinasi yang berwawasan alam dan berwawasan alam. Aktivitas/kerusakan tidak berkurang terkait dengan lingkungan dan jumlah flora dan fauna. Contoh konsep daya tarik alam bisa berupa konservasi penyu, konservasi terumbu karang dan lain-lain. Destinasi wisata yang rentan harus diidentifikasi dan pembatasan kegiatan wisata di kawasan tersebut harus diidentifikasi.

KESIMPULAN

Untuk mengatasi masalah ini, pembangunan pariwisata berkelanjutan harus dilaksanakan. Setiap pemahaman yang memposisikan pariwisata sebagai alat eksploitasi harus mengubah perilakunya berdasarkan nilai-nilai berkelanjutan. Konsep ekonomi biru dapat diterapkan dalam industri pariwisata, khususnya wisata bahari dan pesisir. Konsep ekonomi biru berfokus pada keberlanjutan berdasarkan perlindungan lingkungan dan penggunaan sumber daya alam. Hal ini sejalan dengan pengembangan pariwisata berkelanjutan. Implementasi enam elemen destinasi wisata menurut konsep Ekonomi Biru juga harus dilaksanakan. Terakhir, Ekonomi Biru memastikan bahwa pembangunan tidak hanya menghasilkan pertumbuhan ekonomi, tetapi juga memastikan keberlanjutan ekologi dan sosial. Secara umum, Ekonomi Biru dapat dipahami sebagai model ekonomi untuk mempromosikan keberlanjutan dalam kaitannya dengan fungsi ekosistem. Oleh karena itu, konsep ekonomi biru tepat untuk diterapkan dalam pembangunan pariwisata berkelanjutan.

Selain konsep ekonomi biru, konsep ekowisata dapat digunakan untuk mendukung pembangunan pariwisata berkelanjutan. Ekowisata adalah kegiatan wisata berwawasan lingkungan yang mengutamakan aspek perlindungan lingkungan dan aspek kesejahteraan

masyarakat serta peningkatan pembelajaran/pendidikan. Ekowisata bertujuan untuk memanfaatkan seluruh potensi sumber daya alam dan budaya sebagai sumber pendapatan yang berkelanjutan. Konsep ekowisata sesuai dengan konsep ekonomi biru, yang mensyaratkan keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dengan kelestarian lingkungan dan sosial.

Indonesia harus melakukan tindakan yang lebih konkret secara internal untuk memerangi kegiatan penangkapan ikan ilegal, seperti menambah armada patroli perairan, memperkuat kapasitas dan melengkapinya dengan peralatan teknis, serta menambah jumlah kapal penangkap ikan di atas 30 GT. dan teknologi tercanggih untuk akses yang lebih baik ke wilayah kendali ZEE Indonesia, sekaligus menandakan kehadiran berkelanjutan Indonesia sebagai hak berdaulat untuk secara efektif mengamankan perairan eksklusifnya. Mesin Indonesia juga harus menindak tegas pelanggar kedaulatan perairan Indonesia dan pelaku illegal fishing. Sekalipun undang-undang dan peraturan diperbaiki dan sarana dan prasarana dilengkapi, masalah illegal fishing tidak dapat diselesaikan tanpa penegakan hukum yang tegas dan juga tanpa perbaikan mental aparat penegak hukum.

Di sisi lain, Indonesia harus mencari komitmen yang kuat dari negara tetangganya di Asia Tenggara (khususnya Thailand, Vietnam, Filipina dan Malaysia) untuk bersama-sama dan serius memerangi illegal fishing, termasuk kesepakatan untuk melakukan patroli bersama di wilayah perairan. dikordinasikan dan dilakukan secara teratur oleh satuan keamanan non-militer (seperti Coast Guard). Tindakan untuk memerangi kegiatan ilegal internasional, termasuk penangkapan ikan ilegal, biasanya dilakukan oleh pasukan keamanan non-kombatan (non-militer), karena pelaku kejahatan tersebut bukan angkatan bersenjata negara dan kejahatan mereka biasanya ditujukan untuk mendapatkan materi.

Melalui tulisan ini, peneliti ingin menyampaikan saran kepada pemerintah terkait dalam mengembangkan pariwisata (wisata bahari dan pesisir), terdapat enam unsur tujuan wisata berdasarkan konsep ekonomi biru yang harus diperhatikan. Selain itu, konsep ekowisata juga dapat diterapkan. Dengan menerapkan konsep-konsep tersebut, pengembangan dan promosi pariwisata harus dapat tumbuh sesuai dengan prinsip-prinsip pembangunan yang inovatif dan berkelanjutan. Oleh karena itu, pertumbuhan pariwisata bahari dan wilayah pesisir harus mencapai tidak hanya pertumbuhan ekonomi, tetapi juga keberlanjutan ekologi dan sosial.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, D. (2016). Marine Tourism Development In Lampung Coastal Bay. *Destination of Indonesian Tourism* 1, 45-66.
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism management*, 21, 97-116.
- Dewan Kelautan Indonesia. (2012). Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru. Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia.
- Handayawati, H, (2010). Potensi Wisata Alam Pantai-Bahari. Jakarta: PM PSLP PPSUB.
- Kathijotes, N, (2013). Keynote: Blue economy-environmental and behavioural aspects towards sustainable coastal development. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 101, 7-13.
- Kurniawan, F., Adrianto, L., Bengen, D. G. & Prasetyo, L. B. (2016). Vulnerability assessment of small islands to tourism: The case of the Marine Tourism Park of the Gili Matra Islands, Indonesia. *Global Ecology and Conservation*, 6, 308-326.
- Kurniawan, F., Adrianto, L., Bengen, D. G. & Prasetyo, L. B. (2016). Vulnerability assessment of small islands to tourism: The case of the Marine Tourism Park of the Gili Matra Islands, Indonesia. *Global Ecology and Conservation*, 6, 308-326.
- Mulazzani, L. & Malorgio, G. (2013). Blue growth and ecosystem services. *Marine Policy*, 85, 17-24.

- Nurhayati, Siti. (2013). Blue and Economy Policy and Their Impact to Indonesian Community Welfare. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 12(01), 37-42.
- Papageorgiou, M. (2016). Coastal and marine tourism: A challenging factor in Marine Spatial Planning. *Ocean & Coastal Management*, 129, 44-48.
- Pattimukay, K. (2015). Economic Value and Potential for Tourism Development of Twal Pombo Island, Salahutu, Central Maluku, Maluku. *Widyariset*, 18, 135-144.
- Priyono, (2014). Strategi Pengembangan Industri Pariwisata Bahari. Yogyakarta: Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia.
- Rumetna, M. S. (2018). Pemanfaatan Cloud Computing Pada Dunia Bisnis: Studi Literatur. *Jurnal Teknologi Informasi Dan Ilmu Komputer*, 5(3), 305-314.
<https://doi.org/10.25126/jtiik.201853595>
- World Tourism Organization. (2007). A practical guide to tourism destination management. World Tourism Organization.