

SKRIPSI

**ANALISIS PREFRENSI DAN AKTIVITAS PENGUNJUNG
KAWASAN PANTAI ANGING MAMMIRI**

Disusun dan diajukan oleh:

**DZIKRI IKHLASUL NAUFAL
D011 18 1514**



**PROGRAM STUDI SARJANA DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2024**



LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

ANALISIS PREFRENSI DAN AKTIVITAS PENGUNJUNG KAWASAN PANTAI ANGING MAMMIRI

Disusun dan diajukan oleh

DZIKRI IKHLASUL NAUFAL
D011181514

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian
Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 25 Juni 2024
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



Pembimbing Pendamping,



Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT,IPU
NIP 195812281986012001

Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST, MT,IPM,AER
NIP 197309262000121002

Ketua Program Studi,



Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge, ST, M.Eng
NIP 196805292002121002



PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;

Nama : DZIKRI IKHLASUL NAUFAL
NIM : D011181514
Program Studi : TEKNIK SIPIL
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

{ ANALISIS PREFRENSI DAN AKTIVITAS PENGUNJUNG KAWASAN
PANTAI ANGING MAMMIRI }

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 31 Mei 2024

Yang Menyatakan



Dzikri Ikhlasul Naufal



ABSTRAK

DZIKRI IKHLASUL NAUFAL. *Analisis Preferensi dan Aktivitas Pengunjung Kawasan Pantai Anging Mammiri* (dibimbing oleh Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT dan Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.)

Pantai Anging Mammiri merupakan salah satu destinasi wisata bahari di kota Makassar, tapi pantai ini masih belum lepas dari masalah sampah dan fasilitas yang masih seadanya, namun dibalik itu semua pantai ini masih ramai dikunjungi pada akhir pekan, menyebabkan meningkatnya pergerakan lalu lintas disekitaran kawasan tersebut, hal ini tidak terlepas dari preferensi pengunjung itu sendiri terhadap pantai Anging Mammiri, yakni kecenderungan pengunjung mengapa memilih pantai Anging Mammiri ketimbang memilih pantai lainnya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui preferensi dan aktivitas pengunjung pantai Anging Mammiri. Tujuan spesifik dari penelitian ini yaitu mendeskripsikan karakteristik individu serta karakteristik perjalanan pengunjung pantai Anging Mammiri dan Menganalisis hubungan karakteristik individu pengunjung dengan preferensi pengunjung terhadap pantai Anging Mammiri.

Metode yang diterapkan dalam penelitian ini yaitu survey langsung dilapangan dengan dengan metode Accidental sampling yakni teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu sesuai sebagai sumber data, dengan banyaknya sampel yaitu 246 responden.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa mayoritas pengunjung pantai Anging Mammiri berjenis kelamin Laki-laki (55%), dengan rentang usia 18-23 tahun (41%), berpendidikan terakhir SMA/Sederajat (36%), dengan status pekerjaan Mahasiswa/Pelajar (35%), berpenghasilan <Rp 1.000.000 (26%), dan berkendara sepeda motor (56%). Hasil yang diperoleh dari uji validitas dan uji reliabilitas diperoleh nilai signifikansi yang memenuhi sehingga dapat disimpulkan bahwa kuesioner valid dan reliabel. Hasil penelitian ini berguna untuk analisis lebih lanjut tentang analisis preferensi dan aktivitas pengunjung pantai Anging Mammiri.

Kata Kunci: Preferensi, Aktivitas, Pengunjung.



ABSTRACT

DZIKRI IKHLASUL NAUFAL. *Analysis of Visitors Preference and Activities at The Anging Mammiri Beach* (supervised by Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT and Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.)

Anging Mammiri Beach is one of the marine tourism destinations in the city of Makassar, but this beach is still not free from the problem of garbage and the facilities are still sober, but behind that all this beach is still crowded at weekends, causing an increase in traffic movement around the area. This is inseparable from the visitor's preference for Anging Mammiri beach, namely the tendency of visitors to choose Anging Mammiri beach instead of choosing other beaches.

This study aims to determine the preferences and activities of Anging Mammiri beach visitors. The specific objectives of this study are to describe the individual characteristics and travel characteristics of Anging Mammiri beach visitors and to analyze the relationship between individual visitor characteristics and visitor preferences for Anging Mammiri beach.

The method used in this study was a direct survey in the field using the Accidental Sampling method, namely a sampling technique based on coincidence, that is, anyone who coincidentally meets the researcher can be used as a sample, if it is deemed that the person met by chance is suitable as a data source, with the large number of the sample is 246 respondents.

The results of this study indicate that the majority of visitors to Anging Mammiri beach are male (55%), with an age range of 18-23 years (41%), last educated high school/equivalent (36%), with student/student employment status (35%), earn <IDR 1,000,000 (26%), and drive a motorcycle (56%). The results obtained from the validity test and reliability test obtained a significance value that fulfilled so that it can be concluded that the questionnaire is valid and reliable. The results of this study are useful for further analysis of the preferences and activities of visitors to the Anging Mammiri beach.

Keywords: Preferences, Activities, Visitors.



DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
KATA PENGANTAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian/Perancangan.....	6
1.4 Manfaat Penelitian/Perancangan.....	6
1.5 Ruang Lingkup/Asumsi perancangan	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1 Transportasi.....	7
2.2 Preferensi	10
2.3 Pengunjung.....	12
2.4 Sarana Pariwisata	15
2.5 Biaya Perjalanan (<i>Travel Cost</i>)	18
2.6 Lama Perjalanan (<i>Travel Time</i>).....	20
2.7 Hubungan antara variable depnden dengan variable independen	21
2.8 Hipotesis.....	24
BAB 3 METODE PENELITIAN/PERANCANGAN	25
3.1 Lokasi Penelitian.....	25
3.2 Jenis Data Penelitian	25
3.3 Metode Pengambilan Data	26
3.4 Teknik Pengumpulan Data	29
3.5 Metode Analisis Data	33
3.6 Penarikan Kesimpulan dan Saran.....	37
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	39
4.1 Analisis Data Karakteristik dan Preferensi Pengunjung Pantai Anging Mammiri.....	39
4.2 Analisis Hubungan Antara Karakteristik Individu Terhadap Karakteristik Perjalanan Pengunjung.....	60
4.3 Analisis Hubungan Antara Karakteristik Individu Pengunjung Terhadap Preferensi Pengunjung Pantai Anging Mammiri	64
4.4 Hasil Analisis Instrumen Penelitian	96
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN	101
5.1 Kesimpulan	101
5.2 Saran.....	103
DAFTAR PUSTAKA	104
LAMPIRAN.....	107
Lampiran 1. Tabel Hasil Data Kuesioner.....	107



Lampiran 2. Hasil Uji Validitas Menggunakan Program STATA.....	115
Lampiran 3. Lembar Pengesahan Seminar Hasil	118
Lampiran 4. Kuisisioner	119
Lampiran 4. Tabulasi Data Kuisisioner	122
Lampiran 5. Dokumentasi Lapangan	127



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Lokasi Penelitian	25
Gambar 2. Titik Penyebaran Kuisisioner.....	32
Gambar 3. Diagram Alir Prosedur Penelitian	38
Gambar 4. Grafik Jenis Kelamin Pengunjung	39
Gambar 5. Grafik Umur Pengunjung	40
Gambar 6. Grafik Pendidikan Terakhir Pengunjung.....	41
Gambar 7. Grafik Status Pekerjaan Pengunjung.....	41
Gambar 8. Grafik Penghasilan Rata-rata Pengunjung	42
Gambar 9. Grafik Jenis Kendaraan yang dimiliki Pengunjung.....	43
Gambar 10. Grafik Asal Perjalanan Pengunjung	44
Gambar 11. Grafik Tujuan Berkunjung Pengunjung	44
Gambar 12. Grafik Frekuensi Mendatangi Pantai	45
Gambar 13. Grafik Lama Waktu Kunjungan di Pantai.....	46
Gambar 14. Grafik Kendaraan yang digunakan Pengunjung ke Pantai.....	46
Gambar 15. Grafik Waktu Perjalanan yang ditempuh ke Pantai	47
Gambar 16. Grafik Jarak Perjalanan yang ditempuh ke Pantai	48
Gambar 17. Grafik Frekuensi Jumlah Anggota Rombongan.....	48
Gambar 18. Grafik Frekuensi Jumlah Kendaraan Rombongan	49
Gambar 19. Grafik Alasan Pengunjung Memilih Pantai	50
Gambar 20. Grafik Kondisi Layaknya Beroperasi Pantai Anging Mammiri.....	51
Gambar 21. Grafik Kesejukan Pantai Anging Mammiri	51
Gambar 22. Grafik Pantai Layak di jadikan Tempat Event/ Acara	52
Gambar 23. Grafik Pantai Anging Mammiri Lebih Layak di Kunjungi daripada Pantai Lainnya.....	53
Gambar 24. Grafik Total Biaya yang dikeluarkan di Pantai.....	53
Gambar 25. Grafik Harga Belanjaan di Pantai Anging Mammiri	54
Gambar 26. Grafik Kualitas Barang Belanjaan di Pantai Anging Mammiri	55
Gambar 27. Grafik Pelayanan Tempat Belanja di Pantai Anging Mammiri	56
Gambar 28. Grafik Ketersediaan Lahan Parkir di Pantai Anging Mammiri.....	56
Gambar 29. Grafik Pelayanan Parkir di Pantai Anging Mammiri	57
Gambar 30. Grafik Fasilitas & Wahana yang disediakan di Pantai Anging Mammiri.....	58
Gambar 31. Grafik Tingkat Kenyamanan di Pantai Anging Mammiri.....	58
Gambar 32. Grafik Tingkat Kebersihan di Pantai Anging Mammiri.....	59
Gambar 33. Grafik Tingkat Keamanan di Pantai Anging Mammiri.....	59
Gambar 34. Grafik Hubungan Status Pekerjaan Terhadap Jumlah Anggota Rombongan ke Pantai	60
Gambar 35. Grafik Hubungan Penghasilan Pengunjung Terhadap Frekuensi Mengunjungi Pantai	61
Gambar 36. Grafik Hubungan Umur Pengunjung Terhadap Tujuan Berkunjung ke Pantai	62
Gambar 37. Grafik Hubungan Moda Transportasi yang digunakan ke Pantai Terhadap Waktu Tempuh Menuju Pantai	63
Gambar 38. Grafik Hubungan Moda Transportasi yang digunakan ke Pantai Terhadap Jarak Tempuh Menuju Pantai Anging Mammiri	64



Gambar 39. Grafik Hubungan Jenis Kelamin Pengunjung Terhadap Kondisi Pantai Anging Mammiri.....	65
Gambar 40. Grafik Hubungan Umur dengan Preferensi Kondisi Pantai Anging Mammiri.....	66
Gambar 41. Grafik Hubungan Pendidikan Terakhir dengan Preferensi Mengenai Kondisi Pantai Anging Mammiri.....	66
Gambar 42. Grafik Hubungan Status Pekerjaan dengan Preferensi Mengenai Kondisi Pantai Anging Mammiri.....	67
Gambar 43. Grafik Hubungan Penghasilan Rata-rata dengan Preferensi Mengenai Kondisi Pantai Anging Mamiri.....	68
Gambar 44. Grafik Hubungan Jenis Kendaraan yang dimiliki dengan Preferensi Mengenai Kondisi Pantai Anging Mamiri.....	68
Gambar 45. Grafik Hubungan Jenis Kelamin Pengunjung Terhadap Fasilitas & Wahana yang disediakan di Pantai Anging Mammiri.....	69
Gambar 46. Grafik Hubungan Umur Pengunjung Terhadap Fasilitas & Wahana yang disediakan di Pantai Anging Mammiri.....	70
Gambar 47. Grafik Hubungan Pendidikan Terakhir Terhadap Fasilitas & Wahana yang disediakan di Pantai Anging Mammiri.....	70
Gambar 48. Grafik Hubungan Status Pekerjaan Pengunjung Terhadap Fasilitas & Wahana yang disediakan di Pantai Anging Mammiri.....	71
Gambar 49. Grafik Hubungan Penghasilan Rata-rata Pengunjung Terhadap Fasilitas & Wahana yang disediakan di Pantai Anging Mammiri.....	72
Gambar 50. Grafik Hubungan Jenis Kelamin Pengunjung Terhadap Pelayanan Tempat Belanja di Pantai Anging Mammiri.....	73
Gambar 51. Grafik Hubungan Umur Pengunjung Terhadap Pelayanan Tempat Belanja di Pantai Anging Mammiri.....	73
Gambar 52. Grafik Hubungan Pendidikan Terakhir Terhadap Pelayanan Tempat Belanja di Pantai Anging Mammiri.....	74
Gambar 53. Grafik Hubungan Pekerjaan Pengunjung Terhadap Pelayanan Tempat Belanja di Pantai Anging Mammiri.....	75
Gambar 54. Grafik Hubungan Penghasilan Pengunjung Terhadap Pelayanan Tempat Belanja di Pantai Anging Mammiri.....	75
Gambar 55. Grafik Hubungan Jenis Kelamin Pengunjung Terhadap Pelayanan Parkir Pantai Anging Mammiri.....	76
Gambar 56. Grafik Hubungan Umur Pengunjung Terhadap Pelayanan Parkir Pantai Anging Mammiri.....	77
Gambar 57. Grafik Hubungan Pendidikan Terakhir Terhadap Pelayanan Parkir Pantai Anging Mammiri.....	78
Gambar 58. Grafik Hubungan Pekerjaan Pengunjung Terhadap Pelayanan Parkir Pantai Anging Mammiri.....	78
Gambar 59. Grafik Hubungan Penghasilan Pengunjung Terhadap Pelayanan Parkir Pantai Anging Mammiri.....	79
Gambar 60. Grafik hubungan Jenis kendaraan yang dimiliki Terhadap Pelayanan Parkir Pantai Anging Mammiri.....	80
61. Grafik Hubungan Jenis Kelamin Pengunjung Terhadap Tingkat Keamanan di Pantai Anging Mammiri.....	81
62. Grafik Hubungan Umur Pengunjung Terhadap Tingkat Keamanan di Pantai Anging Mammiri.....	81



Gambar 63. Grafik Hubungan Pendidikan Terakhir Terhadap Tingkat Keamanan Pantai Anging Mammiri.....	82
Gambar 64. Grafik Hubungan Status Pekerjaan Pengunjung Terhadap Tingkat Keamanan Pantai Anging Mammiri.....	83
Gambar 65. Grafik Hubungan Penghasilan Rata-rata Pengunjung Terhadap Tingkat Keamanan Pantai Anging Mammiri	83
Gambar 66. Grafik hubungan Jenis kendaraan yang dimiliki Terhadap Tingkat Keamanan Pantai Anging Mammiri	84
Gambar 67. Grafik Hubungan Jenis Kelamin Pengunjung Terhadap Tingkat Kebersihan di Pantai Anging Mammiri	85
Gambar 68. Grafik Hubungan Umur Pengunjung Terhadap Tingkat Kebersihan di Pantai Anging Mammiri	86
Gambar 69. Grafik Hubungan Pendidikan Terakhir Terhadap Tingkat Kebersihan Pantai Anging Mammiri	86
Gambar 70. Grafik Hubungan Status Pekerjaan Pengunjung Terhadap Tingkat Kebersihan Pantai Anging Mammiri	87
Gambar 71. Grafik Hubungan Penghasilan Pengunjung Terhadap Tingkat Kebersihan Pantai Anging Mammiri	88
Gambar 72. Grafik hubungan Jenis kendaraan yang dimiliki Terhadap Tingkat Kebersihan Pantai Anging Mammiri.....	88
Gambar 73. Grafik Hubungan Jenis Kelamin Pengunjung Terhadap Tingkat Kenyamanan di Pantai Anging Mammiri	89
Gambar 74. Grafik Hubungan Umur Pengunjung Terhadap Tingkat Kenyamanan di Pantai Anging Mammiri	90
Gambar 75. Grafik Hubungan Pendidikan Terakhir Terhadap Tingkat Kenyamanan Pantai Anging Mammiri.....	90
Gambar 76. Grafik Hubungan Pekerjaan Pengunjung Terhadap Tingkat Kenyamanan Pantai Anging Mammiri.....	91
Gambar 77. Grafik Hubungan Penghasilan Pengunjung Terhadap Tingkat Kenyamanan Pantai Anging Mammiri.....	92
Gambar 78. Grafik hubungan Jenis kendaraan yang dimiliki Terhadap Tingkat Kenyamanan Pantai Anging Mammiri	92
Gambar 79. Grafik Hubungan Jenis Kelamin dan Harga Belanjaan di Pantai	93
Gambar 80. Grafik Hubungan Umur Pengunjung Terhadap Harga Belanjaan di Pantai Anging Mammiri.....	94
Gambar 81. Grafik Hubungan Pendidikan Terakhir Terhadap Harga Belanjaan Pantai Anging Mammiri.....	94
Gambar 82. Grafik Hubungan Status Pekerjaan Pengunjung Terhadap Harga Belanjaan Pantai Anging Mammiri.....	95
Gambar 83. Grafik Hubungan Penghasilan Rata-rata Pengunjung Terhadap Harga Belanjaan Pantai Anging Mammiri.....	96
Gambar 85. Hasil Uji Validitas Karakteristik Individu Pengunjung Menggunakan Program STATA	115
Gambar 86. Hasil Uji Validitas Karakteristik Perjalanan Pengunjung Menggunakan Program STATA	116
Gambar 87. Hasil Uji Validitas Preferensi Pemilihan Pantai Menggunakan Program STATA	116



Gambar 88. Hasil Uji Validitas Preferensi Pelayanan dan Fasilitas Pantai
Menggunakan Program STATA 117



DAFTAR TABEL

Tabel 1. Nilai distribusi t.....	29
Tabel 2. Tabel nilai R-tabel.....	35
Tabel 3. Hasil Uji Nilai Validitas Karakteristik Individu Pengunjung	97
Tabel 4. Hasil Uji Reliabilitas Karakteristik Individu Pengunjung	97
Tabel 5. Hasil Uji Nilai Validitas Karakteristik Perjalanan Pengunjung.....	98
Tabel 6. Hasil Uji Reliabilitas Karakteristik Perjalanan Pengunjung.....	98
Tabel 7. Hasil Uji Nilai Validitas Karakteristik Perjalanan Pengunjung.....	98
Tabel 8. Hasil Uji Reliabilitas Karakteristik Perjalanan Pengunjung	99
Tabel 9. Hasil Uji Nilai Validitas Preferensi Kualitas Pelayanan dan Fasilitas Pantai Anging Mammiri.....	99
Tabel 10. Hasil Uji Reliabilitas Preferensi Kualitas Pelayanan Pantai Anging Mammiri.....	100
Tabel 11. Hasil Uji Normalitas Skewness and Kurtosis	100
Tabel 12. Jenis Kelamin Pengunjung.....	107
Tabel 13. Usia Pengunjung	107
Tabel 14. Pendidikan Terakhir Pengunjung.....	107
Tabel 15. Jenis Pekerjaan Pengunjung.....	108
Tabel 16. Penghasilan Perbulan Pengunjung.....	108
Tabel 17. Kepemilikan Kendaraan Pribadi Pengunjung	108
Tabel 18. Asal Perjalanan Pengunjung	108
Tabel 19. Tujuan Berkunjung ke Pantai Anging Mammiri.....	109
Tabel 20. Frekuensi Kunjungan ke Kafe Tradisional	109
Tabel 21. Frekuensi Kunjungan ke Kafe Tradisional	109
Tabel 22. Lama Kunjungan di Pantai Anging Mammiri.....	110
Tabel 23. Kendaraan yang digunakan ke Pantai Anging Mammiri	110
Tabel 24. Waktu Perjalanan ke lokasi Pantai Anging Mammiri.....	110
Tabel 25. Jarak Perjalanan ke lokasi Pantai Anging Mammiri.....	110
Tabel 26. Jumlah Rombongan ke Pantai Anging Mammiri.....	111
Tabel 27. Jumlah Kendaraan Jika Datang Berombongan ke Pantai	111
Tabel 28. Alasan Memilih Pantai Anging Mammiri.....	111
Tabel 29. Kondisi Layaknya Beroperasi Pantai Anging Mammiri.....	112
Tabel 30. Kesejukan Pantai di Pantai Anging Mammiri	112
Tabel 31. Pantai Anging Mammiri Layak dijadikan Tempat Event Acara.....	112
Tabel 32. Pantai Anging Mammiri Layak dikunjungi daripada Pantai Lainnya	112
Tabel 33. Total Biaya yang dikeluarkan di kawasan Pantai	113
Tabel 34. Harga Belanjaan di Pantai Anging Mammiri.....	113
Tabel 35. Kualitas Belanjaan di Pantai Anging Mammiri	113
Tabel 36. Pelayanan Tempat Belanja di Pantai Anging Mammiri.....	113
Tabel 37. Ketersediaan Lahan Parkir di Pantai Anging Mammiri.....	114
Tabel 38. Pelayanan Parkir di Pantai Anging Mammiri	114
Tabel 39. Fasilitas dan Wahana yang disediakan di Pantai Anging Mammiri ...	114
Tingkat Kenyamanan di Pantai Anging Mammiri.....	114
Tingkat Kebersihan di Pantai Anging Mammiri.....	115
Tingkat Keamanan di Pantai Anging Mammiri.....	115



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Tabel Hasil Data Kuisisioner	107
Lampiran 2 Hasil Uji Validitas Menggunakan Program STATA.....	115
Lampiran 3 Lembar Pengesahan Seminar Hasil	118
Lampiran 4 Kuisisioner	119
Lampiran 5 Tabulasi Data Kuisisioner	122
Lampiran 6 Dokumentasi Lapangan	127



KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul **“Analisis Karakteristik dan Aktivitas Pengunjung Kawasan Pantai Anging Mammiri kota Makassar”** yang merupakan salah satu syarat yang diajukan untuk menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa banyak kendala yang dihadapi dalam penyusunan tugas akhir ini, namun berkat bantuan dari berbagai pihak, maka tugas akhir ini dapat terselesaikan. Oleh karena itu, dengan segala ketulusan, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. **Allah SWT** yang telah memberikan petunjuk dan memudahkan jalan penulis untuk terus berupaya dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
2. Kedua orang tua tercinta, yaitu ayahanda **Ardi Marailah, SE** dan ibunda **Andriany, S.Pt. M.Si**, atas kasih sayang dan segala dukungan selama ini, baik spiritual maupun materil karena penulis tidak akan mampu sampai di titik ini jika tanpa nasihat, motivasi dan do'a yang tiada hentinya terpanjatkan kepada Allah SWT.
3. Bapak **Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.
4. Bapak **Prof. Dr. H. Muh. Wihardi Tjaronge, ST., M.Eng**, selaku Ketua dan Bapak **Dr. Eng. Bambang Bakri, ST., MT.**, selaku sekretaris Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.
5. Ibu **Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT** selaku dosen pembimbing I, atas segala arahan dan bimbingan serta waktu yangtelah diluangkannya dari dan hingga terselesainya tugas akhir ini serta mengajarkan kepada penulis tentang pentingnya kerja keras, gigih, teliti, dan tidak mudah menyerah dalam mengerjakan sesuatu.

Bapak **Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.** selaku dosen pembimbing II, yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan



bimbingan dan pengarahan mulai dari awal penelitian hingga terselesaikannya penulisan tugas akhir ini.

7. Bapak/Ibu Dosen Departemen Fakultas Teknik atas bimbingan, arahan, didikan, ilmu dan motivasi yang diberikan selama perkuliahan.
8. Seluruh staf dan karyawan Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar yang telah membantu dan mendukung penyelesaian tugas akhir ini.
9. Keluarga tercinta, terkhusus adik **Qaishar Dzulfahmi Nadil, Najwa Allysa Amalia, dan Nadiya Nurul Fadhilah** atas dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
10. Kepada teman seperjuangan **Hikmawati, Amel, Berli dan Rifan**, yang sangat membantu penulis dalam melaksanakan penelitian hingga terselesaikannya tugas akhir ini.
11. Rekan-rekan **KKD Transportasi & Keluarga Besar TRANSISI 2019**, yang senantiasa saling memberikan semangat dan dorongan dalam penyelesaian tugas akhir ini.
12. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu dengan semua dukungan dan do'a hingga terselesaikannya tugas akhir ini.
13. *Dan terkhusus untuk diriku sendiri yang mau berusaha dan berjuang untuk menyelesaikan skripsi ini hingga selesai sampai ke titik ini, semoga kamu bisa lebih baik lagi kedepannya.*

Tidak ada kata yang dapat penulis gambarkan atas rasa terima kasih penulis kepada semua pihak, dan semoga Tuhan yang Maha Kuasa senantiasa melimpahkan berkat dan rahmat-Nya pada kita semua. Akhir kata penulis menyadari bahwa tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan, sehingga dengan segala keterbukaan penulis mengharapkan masukkan dari semua pihak. Semoga tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Gowa, 30 Juni 2023

Penulis



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga di lokasi lain tersebut objek menjadi lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk suatu tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2004). Sehingga kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan sebagai sarana penghubung antara produsen dan konsumen untuk mencapai tujuan.

Transportasi dapat menggerakkan banyak orang, dari satu negara ke negara lain, dari satu daerah ke daerah lain, dari satu kota ke kota lain dan dari kota ke daerah pedalaman dan sebaliknya. (Nami Tambunan, 2009). Perpindahan barang atau orang menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke lokasi-lokasi yang terpisah secara geografis adalah merupakan pengertian transportasi menurut Steenbrink (1974). Sedangkan menurut Morlok (1978), transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi lain. Lalu menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan penumpang atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk dipindahkan menuju lokasi yang dibutuhkan. Sehingga secara umum transportasi adalah bentuk perpindahan sesuatu baik barang ataupun manumur dari satu lokasi menuju lokasi lainnya, menggunakan ataupun tanpa menggunakan sarana. Kemajuan dalam transportasi secara luas mempermudah perjalanan. Kemajuan itu disimbolkan dengan kemudahan dan aksesibilitas transportasi modern yang telah memacu penyebaran pertumbuhan wisata alam di dalam dan luar negeri (Honey,1999).

Fungsi utama transportasi sangat erat hubungannya dengan aksesibilitas (accessibility). Aksesibilitas berkaitan dengan frekuensi penggunaan dan kecepatan yang dimiliki oleh angkutan, sehingga jarak lokasi yang jauh menjadi terasa lebih dekat. Hal ini berarti mempersingkat waktu tempuh dan sudah tentu lebih meringankan biaya perjalanan. Dengan demikian dapat dikatakan transportasi dapat semakin memudahkan orang atau calon pengunjung untuk



mengunjungi suatu daerah tertentu, seperti misalnya daerah kawasan wisata. (Nami Tambunan, 2009)

Page and Lumsdon (2004) menyatakan bahwa sistem transportasi dari tujuan pengunjung mempunyai Dampak pada pengalaman pengunjung yang menerangkan bagaimana orang melakukan perjalanan dan kenapa mereka memilih bentuk liburan, tujuan dan transportasi yang berbeda. Akses ke lokasi wisata berubah tergantung pada sifat lokasi, keadaan infrastruktur dan efisiensi dari sistem transportasi (Nami Tambunan, 2009)

Aktivitas kepariwisataan banyak bergantung pada transportasi dan komunikasi. Faktor jarak dan waktu sangat mempengaruhi keinginan orang untuk melakukan perjalanan wisata. Keberadaan berbagai pilihan transportasi saat ini menyebabkan pertumbuhan pariwisata maju sangat pesat. Kemajuan fasilitas transportasi ikut mendorong kemajuan bidang kepariwisataan dan sebaliknya. Ekspansi dalam industri pariwisata dapat meningkatkan permintaan transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengunjung. (Nami Tambunan, 2009)

Menurut International Union of Official Travel Organization (IUOTO), pengunjung yaitu setiap orang yang datang ke suatu negara atau tempat tinggal lain dan biasanya dengan maksud apapun kecuali untuk melakukan pekerjaan yang menerima upah. Pengunjung digolongkan dalam dua kategori, yaitu: Wisatawan (tourist); Pengunjung yang tinggal sementara sekurang-kurangnya selama 24 jam di negara yang kunjunginya. Dan pelancong (exursionist); Pengunjung sementara yang tinggal di suatu negara yang dikunjungi dalam waktu kurang dari 24 jam. Pengunjung pada suatu objek wisata memiliki karakteristik dan pola kunjungan, kebutuhan ataupun alasan melakukan kunjungan ke suatu objek wisata masing-masing berbeda tergantung karakteristik atau preferensi mereka masing-masing.

Preferensi merupakan bagian dari komponen pembuatan keputusan dari seorang individu (Porteus, 1977), yaitu kecenderungan untuk memilih yang lebih disukai daripada yang lain. Menurut Subiakto (2009), preferensi berasal dari

Inggris preference yaitu “something preferred, one's first choice, greater living of priority advantage to something”, yang berarti yang lebih pilihan utama, merupakan kebutuhan prioritas dan memberi keuntungan



yang lebih baik. Studi perilaku individu dapat digunakan oleh ahli lingkungan dan para desainer untuk menilai keinginan pengguna terhadap suatu objek yang akan direncanakan, sehingga dengan melihat preferensi dapat memberikan masukan bagi bentuk partisipasi dalam proses perencanaan. Secara lengkap komponen-komponen tersebut adalah: persepsi, sikap, nilai, dan kecenderungan. Komponen tersebut saling mempengaruhi seseorang dalam mengambil keputusan.

Mempelajari preferensi pengunjung adalah sangat kompleks, yang dikarenakan banyaknya karakteristik yang mempengaruhi dan kecenderungan untuk saling berinteraksi. Preferensi pengunjung dapat diartikan sebagai sikap pengunjung yang menginginkan suatu barang atau jasa berdasarkan kemampuan yang dimiliki untuk memberikan nilai kepuasan terhadap apa yang dibeli atau yang ditawarkan, sehingga orang yang menginginkan barang atau jasa telah mempunyai sikap perilaku pembelian (Asri, 1990). Secara gamblang juga dikemukakan oleh Howard dan Sheth (1998) bahwa karakteristik yang paling mendasar mempengaruhi preferensi pengunjung dalam pengambilan keputusan secara eksplisit ditentukan oleh lima karakteristik yaitu budaya, sosial, pribadi, ekonomi dan psikologis.

Makassar adalah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan, yang terletak di bagian Selatan Pulau Sulawesi yang dahulu disebut Ujung Pandang, terletak antara 119°24'17'38" Bujur Timur dan 5°8'6'19" Lintang Selatan yang berbatasan sebelah Utara dengan Kabupaten Maros dan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan (Kecamatan Liukang Tupabiring), sebelah Timur Kabupaten Maros (Kecamatan Mocongloe) dan Kabupaten Gowa (Kecamatan Pattallassang), sebelah selatan Kabupaten Gowa (Kecamatan Somba Opu dan Barombong) dan Kabupaten Takalar (Kecamatan Galesong Utara), serta sebelah Barat dengan Selat Makassar.

Menurut (Fadhil Inyanto Saud, 2022) Jumlah penduduk kota Makassar setiap tahun mengalami peningkatan, baik yang disebabkan oleh adanya pertumbuhan penduduk di kota tersebut maupun migrasi dari daerah sekitarnya.

Menurut data sensus jumlah penduduk Sulawesi Selatan yang berhasil di peroleh oleh Direktorat Jenderal Kependudukan dan Pencatatan Sipil (Dukcapil) tahun 2022, penduduk Sulawesi Selatan kini sudah mencapai 8,3 juta jiwa,



dan penduduk Sulawesi Selatan paling banyak berada di Kota Makassar, yakni mencapai 1,42 juta jiwa, terdiri dari 711,006 jiwa laki-laki dan 716,613 jiwa perempuan, membuatnya menjadi kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Kota Makassar juga memiliki banyak tempat-tempat rekreasi yang sangat potensial untuk dikembangkan menjadi objek wisata, baik itu wisata alam, wisata budaya maupun wisata bahari salah satunya ialah pantai Anging Mammiri. Pantai Anging Mammiri terletak di terletak di Jl. Metro Tj. Bunga, Kecamatan Tamalate, Kota Makassar. merupakan satu kesatuan pantai dengan tempat rekreasi Pantai Akarena (yang berada sebelum Pantai Anging Mammiri) kemudian Pantai Tanjung Merdeka dan pantai Tanjung Bayang (yang berada setelah Pantai Anging Mammiri ini). Penamaan yang berbeda ini disebabkan oleh perbedaan manajemen saja. Alasannya karena pengelolaan Pantai Anging Mammiri diserahkan pada masyarakat sekitar pantai tersebut tinggal. Sementara Pantai Akarena dikelola oleh pihak perusahaan swasta, dan Pantai Tanjung Bayang dan Merdeka dikelola oleh masyarakat sekitar daerah itu. (Atourin, 2018). Selain pemandangan alamnya yang indah banyak atraksi yang dapat dinikmati di pantai tersebut seperti berenang, rekreasi berkumpul bersama keluarga, berperahu dan memancing

Namun disisi lain pengembangan pariwisata di Pantai Angin Mammiri terbilang belum optimal, hal ini dapat dilihat dari kondisi obyek wisata yang tampak kumuh dengan kondisi sarana prasarana yang belum memadai. Belum lagi banyaknya di temukan sampah di pantai tersebut dan pantai di dekatnya yakni pantai Anging Mammiri akibat kurangnya kesadaran para pengunjung dan masyarakat setempat, berdasarkan penelitian Isman (2016) sampah di pantai Anging Mammiri dan Pantai Anging Mammiri adalah sampah plastik, pakaian, kertas/karton, busa, karet, puntung rokok, logam, sampah organik, tali, dan kaca. Jenis sampah yang paling dominan di lokasi tersebut adalah sampah plastik.

Dari penelitian yang dilakukan oleh Diana Wisnu Wardani dkk (2016) tersebut menunjukkan bahwa ketersediaan sarana prasarana wisata masih belum

disana. Namun kurangnya dari segi sarana fasilitas dan kebersihan, ng yang datang kawasan pantai tersebut terbilang ramai dikunjungi, pada akhir pekan dan pada hari-hari libur nasional, menurut penelitian



yang dilakukan oleh Diana Wisnu Wardani dkk. (2016) pada pengunjung pantai Anging Mammiri dan Pantai Tanjung Bayang, jumlah maksimum pengunjung yang dapat ditampung Pantai Angin Mammiri untuk kegiatan wisata berenang dan rekreasi pantai adalah 4.256 orang/hari. Jumlah pengunjung yang dapat ditampung Pantai Tanjung Bayang untuk kegiatan wisata berenang, rekreasi pantai dan berperahu adalah 5.738 orang/hari. Jumlah maksimum pengunjung yang dapat ditampung Pantai Tanjung Bayang (Patung Layar) untuk kegiatan rekreasi, berenang dan memancing adalah 3.790 orang/hari. Data jumlah pengunjung tersebut diperoleh dari Lembaga Pemberdayaan Masyarakat Tanjung Merdeka yang diestimasi berdasarkan penerimaan redistribusi karcis masuk obyek wisata.

Ini membuktikan bahwa di balik kekurangannya, Pantai Anging Mammiri memiliki potensi dan daya tariknya tersendiri yang membuat tempat ini masih digemari para pengunjung baik wisatawan maupun pelancong, yang dimana fenomena ramainya pengunjung wisata pantai Anging Mammiri ini juga menyebabkan peningkatan pergerakan lalu lintas di kawasan tersebut oleh masyarakat yang berkunjung ke pantai Anging Mammiri di Kota Makassar.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk mengetahui preferensi dan aktivitas pengunjung kawasan Anging Mamiri. Adapun judul yang penulis angkat dalam penelitian ini yaitu: **“Analisis Preferensi dan Aktivitas Pengunjung Kawasan Pantai Anging Mammiri”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang diatas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik individu & perjalanan pengunjung pantai Anging Mammiri di kota Makassar.
2. Bagaimana preferensi pengunjung dalam pemilihan pantai dan kualitas pelayanan/fasilitas pantai Anging Mammiri di kota Makassar.
3. Bagaimana hubungan karakteristik individu dan perjalanan pengunjung

terhadap preferensi pengunjung pantai Anging Mammiri di kota Makassar.



1.3 Tujuan Penelitian/Perancangan

Berdasarkan rumusan masalah tersebut di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mendeskripsikan karakteristik individu & perjalanan pengunjung pantai Anging Mammiri di kota Makassar.
2. Mendeskripsikan preferensi pengunjung dalam pemilihan pantai dan kualitas pelayanan/fasilitas pantai Anging Mammiri di kota Makassar.
3. Menganalisis hubungan karakteristik individu dan perjalanan pengunjung terhadap preferensi pengunjung pantai Anging Mammiri di kota Makassar.

1.4 Manfaat Penelitian/Perancangan

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat antara lain sebagai berikut:

1. Dapat menambah wawasan dan pengetahuan penulis khususnya di bidang transportasi.
2. Sebagai acuan bagi penelitian serupa, khususnya mengenai analisis preferensi pengunjung kawasan pantai Anging Mammiri.
3. Dapat memberikan penjelasan mengenai hubungan karakteristik individu dan perjalanan pengunjung terhadap preferensi pengunjung pantai Anging Mammiri di kota Makassar.

1.5 Ruang Lingkup/Asumsi perancangan

Ruang Lingkup dalam melaksanakan penelitian ini adalah :

1. Lokasi penelitian dilakukan di kawasan pantai Anging Mammiri di kota Makassar
2. Objek penelitian yaitu pengunjung kawasan pantai Anging Mammiri di kota Makassar yang dipilih secara acak sebanyak 246 responden dengan

metode yang dilakukan adalah survey langsung di lokasi dengan penyebaran kuesioner.

pengolahan data menggunakan Microsoft Office Excel dan program TATA.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga di lokasi lain tersebut objek menjadi lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk suatu tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2004). Sehingga kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan sebagai sarana penghubung antara produsen dan konsumen untuk mencapai tujuan.

Perpindahan barang atau orang menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke lokasi-lokasi yang terpisah secara geografis adalah merupakan pengertian transportasi menurut Steenbrink (1974). Fenomena ini selaras dengan temuan Morlok (1978) yang menyatakan transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi lain. Pernyataan ini diperkuat dengan temuan Bowersox (1981) yang mengatakan transportasi adalah perpindahan penumpang atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk dipindahkan menuju lokasi yang dibutuhkan. Sehingga secara umum transportasi adalah bentuk perpindahan sesuatu baik barang ataupun manumur dari satu lokasi menuju lokasi lainnya, menggunakan ataupun tanpa menggunakan sarana. Pemenuhan kebutuhan manumur seperti pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan dan olahraga menuntut terjadinya sebuah pergerakan. Pergerakan dari lokasi asal menuju lokasi tujuan merupakan sebuah proses transportasi.

Dalam melakukan pergerakan dalam memenuhi kebutuhan tersebut, manumur mempunyai dua pilihan yaitu bergerak dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan dengan moda transportasi biasanya berjarak sedang sampai jauh, sedangkan pergerakan tanpa moda transportasi (misal berjalan kaki) berjarak pendek.

Transportasi adalah hal yang mutlak dibutuhkan pengunjung atau wisatawan di wisata. Karena dengan bantuan transportasi lah pengunjung dapat sampai



ke suatu daya tarik wisata yang diinginkan. Seiring dengan kemajuan teknologi, maka tersedia berbagai macam pilihan moda transportasi di kota Makassar.

Aktivitas kepariwisataan banyak bergantung pada transportasi dan komunikasi. Faktor jarak dan waktu sangat mempengaruhi keinginan orang untuk melakukan perjalanan wisata. Keberadaan berbagai pilihan transportasi saat ini menyebabkan pertumbuhan pariwisata maju sangat pesat. Kemajuan fasilitas transportasi ikut mendorong kemajuan bidang kepariwisataan dan sebaliknya. Ekspansi dalam industri pariwisata dapat meningkatkan permintaan transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengunjung.

Fungsi utama transportasi sangat erat hubungannya dengan aksesibilitas (accessibility). Aksesibilitas berkaitan dengan frekuensi penggunaan dan kecepatan yang dimiliki oleh angkutan, sehingga jarak lokasi yang jauh menjadi terasa lebih dekat. Hal ini berarti mempersingkat waktu tempuh dan sudah tentu akan lebih meringankan biaya perjalanan. Dengan demikian dapat dikatakan transportasi dapat semakin memudahkan orang untuk mengunjungi suatu daerah tertentu, seperti misalnya daerah tujuan wisata.

2.1.1 Karakteristik Perjalanan

Pada dasarnya karakteristik kebutuhan angkutan umum ditentukan oleh dua faktor, dalam (Setiawan, 2003) :

1. Faktor internal, yaitu kemudahan pencapaian, keandalan, keteraturan, ketepatan waktu, waktu perjalanan total, tarif dan sistem informasi.
2. Faktor eksternal, yaitu kepadatan penduduk dan konsentrasi aktifitas, jarak perjalanan, tingkat kepadatan, kebijakan transportasi, lingkungan, parkir dan pajak. Sistem angkutan dapat dikelompokkan menurut pengguna dan cara pengoperasiannya, yaitu :
 - a. Angkutan pribadi, yaitu angkutan yang dimiliki dan dioperasikan oleh dan untuk keperluan pribadi pemilik.
 - b. Angkutan umum, yaitu angkutan yang dimiliki oleh operator yang bisa digunakan untuk umum dengan persyaratan tertentu.



2.1.2 Karakteristik Pelaku Perjalanan

Karakteristik Pelaku Perjalanan variabel sosial ekonomi yang dapat mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda adalah sebagai berikut :

1. Pendapatan

Pendapatan sering dilihat sebagai faktor yang menentukan terhadap pilihan karakteristik tersebut. Selain itu kemampuan untuk membayar (ability to pay) dan kemauan untuk membayar (willingness to pay) dengan pelayanan yang didapatkan merupakan faktor yang sangat menentukan.

2. Umur

Variabel ini terutama digunakan untuk membedakan tingkat pilihan individu dengan taraf kehidupan mereka. Individu dengan golongan umur lanjut dan umur sangat muda (lebih dari 50 tahun dan di bawah umur 20 tahun) mungkin lebih sedikit mengendarai kendaraan pribadi dan lebih bergantung pada angkutan umum dalam perjalanannya.

3. Jenis Kelamin

Jenis kelamin sangat berpengaruh terhadap pemilihan moda, wanita lebih cenderung memilih angkutan umum dengan tingkat keamanan dan kenyamanan sangat baik. Sedangkan pria lebih memilih angkutan umum dengan tarif murah dan mudah didapatkan serta waktu tempuh yang relatif cepat.

4. Pekerjaan

Sudah diteliti bahwa pelaku perjalanan yang memiliki profesi cukup tinggi kelihatannya lebih mungkin menggunakan mobil pribadi dari pada pegawai rendahan. Hal ini dimungkinkan karena karakteristik sosial dan pendapatan yang berhubungan secara alami dengan jabatan yang dipunyai. (Hazarullah, 2006). Hasil pengamatan menunjukkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi pelaku perjalanan adalah:

- a. Bekerja : faktor ketepatan waktu dan kemudahan perjalanan.
- b. Sekolah : faktor jarak capai (aksesibilitas) moda, ongkos dan kemudahan perjalanan.
- c. Keperluan pribadi : mempertimbangkan faktor kemudahan dan keamanan perjalanan. (Hazarullah, 2006).



Pilihan moda perjalanan dalam suatu wilayah perkotaan dipengaruhi oleh banyak faktor seperti kecepatan, panjang perjalanan, kenyamanan, kemudahan biaya, ketersediaan moda, ukuran kota, umur pelaku perjalanan serta status ekonomi pelaku perjalanan.

1. Karakteristik Perjalanan

- a. Karakteristik perjalanan mempengaruhi pelaku perjalanan dalam menentukan pilihan moda yang akan digunakan.
- b. Panjang Perjalanan, panjang suatu perjalanan memiliki pengaruh terhadap pelaku perjalanan dalam pemilihan moda. Ukuran ini dapat diperoleh dengan mengukur jarak rute yang paling sering digunakan di antara dua pusat zona, baik untuk kendaraan pribadi atau angkutan umum.

2. Maksud Perjalanan

Ada suatu hubungan antara jumlah orang yang menggunakan angkutan umum dengan maksud perjalanan. Perjalanan dari rumah (home-based) secara umum menunjukkan jumlah pengguna angkutan umum lebih banyak daripada perjalanan tidak dari rumah (non home-based), begitu pula untuk perjalanan dari sekolah dan bekerja (home-based school and work) menunjukkan penggunaan angkutan umum yang lebih daripada perjalanan dari berbelanja (home-based shooping). (Morlok,1995).

2.2 Preferensi

Preferensi merupakan bagian dari komponen pembuatan keputusan dari seorang individu (Porteus, 1997). Secara lengkap komponen-komponen tersebut adalah: persepsi, sikap, nilai, kecenderungan. Komponen tersebut saling mempengaruhi seseorang dalam mengambil keputusan. Menurut Subiakto (2009) menyatakan preferensi berasal dari Bahasa Inggris preference yaitu *something preferred, one's first choice, greater liking, giving of priority advantage to something*, yang berarti yang lebih diminati, pilihan utama, merupakan kebutuhan dan memberi keuntungan yang lebih baik.

Preferensi pengunjung juga dapat diartikan sebagai sikap pengunjung yang menentukan suatu barang atau jasa berdasarkan kemampuan yang dimiliki



untuk memberikan nilai kepuasan terhadap apa yang dibeli atau yang ditawarkan, sehingga orang yang menginginkan barang atau jasa telah mempunyai sikap perilaku pembelian (Asri, 1990).

Mempelajari preferensi pengunjung adalah sangat kompleks, yang dikarenakan banyaknya karakteristik yang mempengaruhi dan kecenderungan untuk saling berinteraksi. Howard dan Sheth mengemukakan preferensi pengunjung dalam suatu gambaran proses pengambilan keputusan membeli.

Preferensi pengunjung terdiri atas empat komponen pokok yakni masukan (stimuli), susunan hipotesis (susunan persepsi melalui proses belajar), hasil tanggapan atau keputusan membeli dan karakteristik-karakteristik eksogen (Howard and Seth, 1998). Uraian-uraian tersebut merupakan konsep dan teori yang digunakan sebagai landasan untuk memahami mengenai preferensi pengunjung terhadap pelayanan yang sangat menentukan pengambilan keputusan tersebut secara rasional atau emosional dalam memutuskannya.

Secara gamblang juga dikemukakan oleh Howard dan Sheth (1998) bahwa karakteristik yang paling mendasar mempengaruhi preferensi pengunjung dalam pengambilan keputusan secara eksplisit ditentukan oleh lima karakteristik yaitu budaya, sosial, pribadi, ekonomi dan psikologis.

1. Secara rinci disebutkan bahwa karakteristik budaya ditentukan oleh nilai-nilai dasar, sikap, prinsip dan norma-norma yang harus dipahami dalam mementaskan budaya perilaku yang telah tertanam.
2. Karakteristik sosial ditentukan oleh interaksi dan berbagai perubahan yang terjadi berdasarkan keberadaan keluarga, status sosial dan kelas sosial yang memperlihatkan perbedaan dalam interaksi dan perubahannya.
3. Karakteristik pribadi ditentukan oleh adanya pengaruh umur berupa umur yang memberikan perbedaan pribadi pengunjung antara umur muda dan tua, termasuk pula pekerjaan berpengaruh terhadap implementasi pribadi pengunjung antara yang memiliki pekerjaan dengan yang tidak memiliki pekerjaan, sehingga terlihat adanya perbedaan gaya hidup dari masing-

asing pengunjung.

ondisi ekonomi ditentukan oleh tingkat pendapatan sesuai penerimaan gaji, upah dan insentif yang diterima, hal ini tergantung dari jenis usaha



yang ditekuni dan berpengaruh terhadap kondisi tabungan dari masing-masing pengunjung.

5. Karakteristik psikologis, preferensi pengunjung ditentukan oleh motivasi dan persepsi untuk melakukan suatu perilaku.

Kelima hal tersebut di atas merupakan karakteristik-karakteristik yang mempengaruhi preferensi pengunjung terhadap pengambilan keputusan pembelian.

Proses pemilihan perjalanan merupakan pemberi warna utama dan pendorong pertama hingga seseorang ingin tahu lebih banyak tentang suatu destinasi. Rasa ingin tahu pengunjung dapat dimunculkan dengan adanya pemasaran. Pengetahuan tentang destinasi akan bertambah berkat pemasaran dan dengan pemasaran pula setiap wisata akan memiliki persepsi. Hasil dari persepsi yang terbentuk adalah preferensi daerah tujuan wisata. Dalam hal ini, setiap pengunjung mempunyai landasan pokok atau prinsip-prinsip yang hendak dipenuhi saat berwisata (Ismayanti, 2010).

2.3 Pengunjung

Bila diperhatikan, orang-orang yang datang berkunjung disuatu tempat atau negara, biasanya mereka disebut sebagai pengunjung yang terdiri dari beberapa orang dengan bermacam-macam motivasi kunjungan termasuk didalamnya adalah wisatawan, sehingga tidak semua pengunjung termasuk wisatawan. Menurut International Union of Official Travel Organization (IUOTO), pengunjung yaitu setiap orang yang datang ke suatu negara atau tempat tinggal lain dan biasanya dengan maksud apapun kecuali untuk melakukan pekerjaan yang menerima upah. Pengunjung digolongkan dalam dua kategori, yaitu:

1. Wisatawan (tourist)

Pengunjung yang tinggal sementara sekurang-kurangnya selama 24 jam di negara yang kunjunginya dan tujuan perjalanannya dapat digolongkan ke dalam klasifikasi sebagai berikut:

- a. Pesiari (leisure), untuk keperluan rekreasi, liburan, kesehatan, studi, keagamaan dan olahraga.



- b. Hubungan dagang (business), keluarga, konferensi, misi, dan lain sebagainya.
2. Pelancong (exursionist)
Pengunjung sementara yang tinggal di suatu negara yang dikunjungi dalam waktu kurang dari 24 jam.

2.3.1 Karakteristik Pengunjung

Untuk memahami pengunjung kita juga harus bisa memahami apa dan bagaimana karakteristik, perilaku serta psikologi pengunjung itu. Adapun Karakteristik pengunjung meliputi jenis kelamin, umur, tempat asal, tingkat pendidikan, pekerjaan, pendapatan (Kusmayadi dan Sugiarto, 2000);

Perilaku pengunjung yaitu jenis atraksi yang disukai, jenis akomodasi yang diinginkan, waktu yang dibutuhkan untuk tinggal, dan keterjangkauan (Wardiyanta, 2006); serta psikologi pengunjung yaitu pemahaman, persepsi, perilaku, sikap pengunjung terhadap kegiatan wisata, kondisi sosial dan ekonomi (Joaqui and Jaume, 2010).

Pengunjung pada suatu objek wisata memiliki karakteristik dan pola kunjungan, kebutuhan ataupun alasan melakukan kunjungan ke suatu objek wisata masing-masing berbeda tergantung karakteristik mereka masing-masing.

2.3.2 Tujuan Pengunjung

Menurut Mc.Intosh bahwa suatu tujuan pengunjung ingin datang ke kawasan dapat dikategorikan menjadi beberapa hal yaitu sebagai berikut :

1. Permintaan Menjadi Sebuah Tujuan

Permintaan dalam kepariwisataan dapat dijadikan sebuah tujuan, contohnya telah terjadi dalam beberapa kasus bahwa permintaan perjalanan tujuan khusus akan menjadi kecenderungan orang – orang untuk jalan – jalan dan timbal balik dari hubungan berlawanan antara tempat asal dan tempat tujuan. (Mc.Intosh 1995 : 297 - 298).

2. Jarak Ekonomi

Jarak ekonomi berhubungan dengan waktu dan biaya yang dikeluarkan dalam perjalanan dari tempat asal sampai ke tempat tujuan dan kembali pulang. Semakin tinggi jarak ekonomi, semakin tinggi perlawanan untuk



tujuan tersebut, dan konsekuensinya permintaan semakin rendah, jika waktu dan biaya perjalanan dapat dikurangi maka permintaan akan naik. (Mc.Intosh, 1995 : 298).

3. Biaya Pelayanan

Semakin besar biaya pelayanan suatu tujuan, semakin besar ketidakinginan untuk pergi ketempat tersebut untuk itu permintaan menjadi rendah. Faktor ini menangkap hubungan terbalik antara harga dari sebuah barang atau pelayanan dan permintaannya. (Mc. Intosh, 1995 : 298).

4. Kualitas Pelayanan

Semakin tinggi kualitas pelayanan suatu tujuan semakin kecil ketidakinginan untuk pergi ketempat tersebut (Mc.Intosh, 1995 : 298).

5. Musim

Efek dari musim pada permintaan sangat nyata hubungan daya tarik yang diberikan suatu tempat tergantung waktu dalam tahun dari perjalanan yang direncanakan. (Mc.Intosh 1995 : 298).

2.3.3 Komponen Sediaan

Menurut Mc. Intosh dalam komponen sediaan yang tersedia di kawasan wisata yang disukai pengunjung dibagi kedalam 3 komponen (Mc.Intosh, 1995:269-270) yaitu :

1. Sumber – sumber alam

Kategori terdiri dari patokan dasar persediaan sumber alam dimana semua areanya cocok digunakan dan memberikan kenyamanan bagi para pengunjung (iklim dan udara, bunga, bentuk tanah, hewan dan keindahan alam).

2. Infrastruktur

Komponen ini terdiri dari konstruksi yang dikembangkan di bagian bawah tanah dan permukaan tanah seperti sistem persediaan air bersih, sistem komunikasi dan listrik, saluran pembuangan kotoran, sistem drainase,

konstruksi fasilitas seperti, tempat parkir, penginapan, pusat perbelanjaan.

transportasi



Sarana transportasi adalah pengangkutan yang dapat membawa para pengunjung dari tempat dimana ia biasanya tinggal, ketempat yang merupakan daerah tujuan, seperti motor, mobil, taksi, angkutan online dan fasilitas transportasi pengunjung lainnya.

2.4 Sarana Pariwisata

Adapun mengapa suatu kawasan sering didatangi oleh pengunjung di karenakan adanya sarana yang memfasilitasi mereka dan membuat mereka nyaman untuk datang kesana, yang dimaksud dengan sarana pariwisata adalah memberikan pelayanan kepada pengunjung, baik secara langsung maupun tidak langsung, hal tersebut seperti:

1. Sarana Akomodasi

Bagi pengunjung yang datang dari jauh tentunya memerlukan tempat tinggal sementara atau tempat untuk bermalam. Lamanya mereka menetap disuatu lokasi wisata datang secara individu, grup, keluarga atau rombongan, akan mempengaruhi pilihan jenis akomodasi (Inskeep, 1991:108).

2. Tempat Makan

Tempat makan adalah fasilitas yang disediakan dalam rumah makan atau restoran seperti sarana akomodasi, sarana rumah makan juga perlu disediakan bagi wisatawan yang mengunjungi obyek yang jauh maupun dekat dari tempat tinggalnya. Bagi obyek yang tidak memilikinya dilakukan pendekatan dengan melihat jumlah kursi atau daya tampung diwilayah kecamatan terdekat.

Usaha penyediaan makanan dan minuman merupakan usaha pengelolaan, penyediaan dan pelayanan makanan dan minuman, yang dapat dilakukan sebagai bagian dari penyediaan akomodasi ataupun sebagai usaha yang berdiri sendiri (UU No. 9 Tahun 1990 Pasal 26).

Pertimbangan yang perlu dilakukan dalam penyediaan fasilitas makanan dan minuman antara lain adalah jenis dan variasi makanan yang tawarkan, tingkat kualitas makanan dan minuman, pelayanan yang berikan, tingkat harga, tingkat higienis, hal – hal lain yang dapat



menambah selera makan seseorang, serta lokasi tempat makan, biasanya dikaitkan dengan lokasi akomodasi dan rute perjalanan wisata (Inskeep, 1991 : 116-117).

3. Tempat Parkir

Sarana parkir, berpengaruh terhadap kelancaran lalu lintas maupun sirkulasi pergerakan di lingkungan obyek wisata tersebut. Adanya kemacetan lalu lintas karena semrawutnya aturan parkir atau untuk keluar masuk kendaraan. Perlu disediakan ruang parkir yang cukup untuk menangani kendaraan – kendaraan yang berhenti di tempat makan, penginapan atau tempat belanja supaya jalan tidak dipadati oleh kendaraan yang diparkir, terutama pada jam –jam ramai (Inskeep, 1991 : 317).

Tempat parkir dapat berupa parkir terbuka ataupun parkir tertutup, dan berdasarkan letaknya, tempat parkir dapat berupa parkir pinggir jalan dan parkir khusus pada lahan yang merupakan bagian dari lahan bangunan fasilitas tertentu. Lokasi dan rancangan parkir di luar jalan harus dapat menimbulkan perhatian khusus bagi pemarkir yang akan menggunakannya (Ditjen Perhubungan Darat, 1995 : 116).

4. Fasilitas Belanja

Belanja merupakan salah satu aktivitas kegiatan wisata, dan sebagian pengeluaran pengunjung didistribusikan untuk belanja. Karena fasilitas terhadap aktivitas belanja perlu dipertimbangkan dalam perencanaan dan pengembangan pariwisata, bukan hanya sebagai pelayanan wisata, namun juga sebagai obyek wisata yang memiliki daya tarik (Inskeep, 1991 : 86)

Fasilitas dan pelayanan belanja disediakan bagi pengunjung yang akan membeli barang – barang seni, kerajinan tangan, souvenir, barang – barang khas seperti pakaian, perhiasan, dan ketersediaan barang – barang dengan pelayanan yang memadai, lokasinya yang nyaman dan akses yang baik, serta tingkat harga yang relatif terjangkau (Inskeep, 1991 : 117).

Pusat perbelanjaan atau toko cenderamata ini sebagai kenangan bahwa wisatawan telah mengunjungi obyek yang menarik, biasanya



mereka membeli barang pelengkap daya tarik obyek, dengan demikian wisatawan lebih banyak membelanjakan uangnya.

5. Sarana Transportasi

Sarana transportasi adalah pengangkutan yang dapat membawa para pengunjung dari tempat dimana ia biasanya tinggal, ketempat yang merupakan daerah tujuan. Hal ini dapat dilakukan dengan menggunakan motor, mobil, bis, taksi dan kendaraan lainnya. Keterhubungan antara satu lokasi dengan lokasi lain merupakan komponen penting dalam sistem kepariwisataan (Gunn, 1998 : 71). Untuk menciptakan saling keterhubungan antar berbagai tempat dalam satu kawasan wisata dan untuk memberi kemudahan dalam pergerakan dari satu tempat ke tempat lain, perlu adanya sarana dan prasarana yang memadai.

6. Fasilitas Umum

Selain sarana yang telah di sebutkan diatas, obyek wisata juga memerlukan fasilitas umum sebagai sarana umum yang biasa tersedia di tempat – tempat rekreasi, yaitu : WC umum & Tempat Ibadah

2.4.1 Jasa Pariwisata

Jasa pariwisata, sebagaimana jasa lainnya memiliki sifat khas, yaitu tidak bisa ditimbun dan dikonsumsi pada saat jasa tersebut dihasilkan (Yoeti, 1996:80). Dari sifat ini dapat pula dikatakan bahwa jasa pariwisata adalah pelayanan wisata yang diberikan kepada pengunjung. Analisis terhadap pelayanan wisata merupakan hal penting karena pengeluaran yang dihabiskan oleh pengunjung untuk membayar pelayanan memberikan input utama dalam analisa ekonomi kepariwisataan (Gunn,1988:71). Komponen pelayanan jasa wisata terdiri dari :

1. Penyediaan Perlengkapan Wisata

Salah satu bagian yang cukup penting dari permintaan pariwisata adalah produk – produk dan pelayanan yang bersifat eceran. Obyek wisata seperti memancing, atau olahraga air, memerlukan perlengkapan khusus.

Para pengunjung biasanya tidak membawa perlengkapan yang mereka butuhkan sampai mereka tiba di lokasi wisata (Gunn, 1988:134-135). Karena itu perlu disediakan perlengkapan wisata dalam penyelenggaraan



pariwisata, agar memudahkan pengunjung untuk melakukan aktivitas wisata.

2. Pengawas Pantai

Pertimbangan terhadap perlunya penyediaan pengawas pantai ini mengacu pada ketentuan yang ditetapkan dalam keputusan Dirjen Pariwisata (1991, pasal 2) yang menyatakan bahwa setiap usaha pariwisata yang memiliki kawasan / resor dan obyek wisata di laut, pantai darat termasuk danau, sungai, hotel berbintang / hotel yang memiliki kolam renang, semuanya digolongkan mengandung resiko kecelakaan tinggi yang dapat menimpa pengunjung / pemakai jasa sehingga diwajibkan menyediakan tenaga pemandu keselamatan wisata.

3. Lingkungan

Disamping masyarakat di sekitar objek wisata, lingkungan alam di sekitar objek wisata pun perlu diperhatikan dengan seksama agar tidak rusak dan tercemar. Lalu-lalang manumur yang terus meningkat dari tahun ke tahun dapat mengakibatkan rusaknya ekosistem dari fauna dan flora di sekitar objek wisata. Oleh sebab itu perlu adanya upaya untuk menjaga kelestarian lingkungan melalui penegakan berbagai aturan dan persyaratan dalam pengelolaan suatu objek wisata.

2.5 Biaya Perjalanan (*Travel Cost*)

Pada mulanya pendekatan biaya perjalanan ini digunakan untuk menilai manfaat yang diterima masyarakat dari penggunaan barang dan jasa lingkungan. Pendekatan ini juga mencerminkan kesediaan masyarakat untuk membayar barang dan jasa yang diberikan lingkungan dibanding dengan jasa lingkungan dimana mereka berada pada saat tersebut. Banyak contoh sumber daya lingkungan yang dinilai dengan pendekatan ini berkaitan dengan jasa-jasa lingkungan untuk rekreasi di luar rumah yang seringkali tidak diberikan nilai yang pasti. Untuk tempat wisata, pada umumnya hanya dipungut harga karcis yang tidak cukup mencerminkan nilai jasa lingkungan dan juga tidak mencerminkan biaya yang harus dibayar oleh para pengunjung yang memanfaatkan sumber daya



alam tersebut. Untuk lebih sempurnanya perlu diperhitungkan pula nilai kepuasan yang diperoleh para wisatawan yang bersangkutan (Suparmoko, 2000).

Dalam memperkirakan nilai tempat wisata tersebut tentu menyangkut waktu dan biaya yang dikorbankan oleh para pengunjung dalam menuju dan meninggalkan tempat wisata tersebut. Semakin jauh jarak pengunjung ke tempat wisata tersebut, akan semakin rendah permintaannya terhadap tempat wisata tersebut. Permintaan yang dimaksud tersebut adalah permintaan efektifnya yang dibarengi dengan kemampuan untuk membeli. Para wisatawan yang lebih dekat dengan lokasi wisata tentu akan lebih sering berkunjung ke tempat wisata tersebut dengan adanya biaya yang lebih murah yang tercermin pada biaya perjalanan yang dikeluarkannya. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa pengunjung mendapatkan surplus konsumen. Surplus konsumen merupakan kelebihan kesediaan membayar atas harga yang telah ditentukan. Oleh karena itu surplus konsumen yang dimiliki oleh pengunjung yang jauh tempat tinggalnya dari tempat wisata akan lebih rendah dari pada mereka yang lebih dekat tempat tinggalnya dari tempat wisata tersebut (Suparmoko, 2000). Pendekatan travel cost banyak digunakan dalam perkiraan nilai suatu tempat wisata dengan menggunakan berbagai variabel. Pertama kali dikumpulkan data mengenai jumlah pengunjung, biaya perjalanan yang dikeluarkan, serta faktor lain seperti tingkat pendapatan, tingkat pendidikan, dan mungkin juga agama dan kebudayaan serta kelompok etnik dan sebagainya. Data atau informasi tersebut diperoleh dengan cara mewawancarai para pengunjung tempat wisata untuk mendapatkan data yang diperlukan (Suparmoko, 2000).

Konsep dasar dari metode travel cost adalah waktu dan pengeluaran biaya perjalanan (travel cost expenses) yang harus dibayarkan oleh para pengunjung untuk mengunjungi tempat wisata tersebut yang merupakan harga untuk akses ke tempat wisata (Garrod dan Willis, 1999 dalam Salma dan Susilowati, 2004). Itulah yang disebut dengan willingness to pay (WTP) yang diukur berdasarkan perbedaan biaya perjalanan.

terdapat beberapa pendekatan yang di gunakan untuk memecahkan masalah melalui metode travel cost menurut Garrod dan Willis (1999) dalam Salma dan Susilowati (2004), yaitu:



1. Pendekatan Zona Biaya Perjalanan (*A simple zonal travel cost approach*).

Pendekatan ini menggunakan data sekunder dan pengumpulan data dari para pengunjung menurut daerah asal. Diterapkan dengan mengumpulkan informasi pada jumlah kunjungan ke suatu tempat dari jarak yang berbeda. Karena biaya perjalanan dan waktu akan bertambah sesuai dengan bertambahnya jarak, informasi ini memperkenankan peneliti untuk menghitung jumlah kunjungan “yang dibeli” pada “harga” yang berbeda. Informasi ini digunakan untuk membangun fungsi permintaan terhadap suatu tempat dan memperkirakan surplus konsumen atau manfaat ekonomi layanan rekreasi suatu tempat.

2. Pendekatan Biaya Perjalanan Individu (*An individual travel cost approach*).

Penelitian dengan menggunakan metode biaya perjalanan individu (*individual travel cost method*) biasanya dilaksanakan melalui survey kuisisioner pengunjung mengenai biaya perjalanan yang harus dikeluarkan ke lokasi wisata, kunjungan ke lokasi wisata lain (*substitute sites*), dan faktor-faktor sosial ekonomi (Suparmoko, 1997). Data tersebut kemudian digunakan untuk menurunkan kurva permintaan dimana surplus konsumen dihitung. Metode ini telah banyak dipakai dalam perkiraan nilai suatu taman rekreasi dengan menggunakan berbagai variable (Suparmoko, 2000). Pertama kali dikumpulkan data, mengenai jumlah pengunjung taman, biaya perjalanan yang dikeluarkan, serta faktor-faktor lain seperti tingkat pendapatan, pendidikan, dan mungkin juga agama dan kebudayaan serta kelompok etnik dan sebagainya. Data atau informasi tersebut mengenai jarak tempuh mereka ke lokasi taman rekreasi tersebut, biaya perjalanan yang dikeluarkan, lamanya waktu yang digunakan, tujuan perjalanan, tingkat pendapatan rata-rata, dan faktor sosial ekonomi lainnya.

Biaya Perjalanan (*Travel Time*)

Waktu perjalanan (*travel time*) didefinisikan sebagai total/keseluruhan yang dibutuhkan oleh suatu moda/kendaraan untuk menempuh suatu rute



perjalanan dari daerah asal menuju daerah tujuan (McShane, 2001). Untuk mengetahui waktu yang diperlukan dalam perjalanan ini maka dibutuhkan perhitungan nilai waktu perjalanan, dimana perhitungan ini menghasilkan data berupa waktu yang dibutuhkan untuk menjalani suatu ruas jalan, kecepatan kendaraan dan juga tundaan. Waktu perjalanan adalah jumlah waktu yang diperlukan dari asal sampai pada tujuan. Waktu perjalanan dapat berbeda dari setiap pengukuran, hal ini dipengaruhi oleh keadaan jalan, seperti lamanya waktu terkena lampu merah, terkena macet, berhenti karena ada kereta api yang melintas, dan sebagainya.

Waktu perjalanan akan dikatakan konsisten apabila waktu perjalanan yang diperoleh setiap harinya sama atau tidak berbeda jauh dari sebelumnya. Bagi para pengguna jalan, waktu perjalanan sangatlah penting dalam berpergian, karena dengan adanya waktu perjalanan yang konsisten akan membantu para pengguna jalan untuk merencanakan waktu perjalanannya (McShane, 2001). Waktu perjalanan dapat diperoleh dengan rumus (McShane, 2001): $\text{Travel Time} = \text{Arrival time} - \text{Departure time}$

Variabilitas waktu perjalanan menunjukkan ketidakpastian untuk para pengguna jalan, sehingga mereka tidak tahu persis kapan mereka akan tiba di tujuan, hal ini disebabkan oleh keadaan jalan yang berbeda setiap harinya. Semakin tinggi variabilitas waktu perjalanan akan membuat para pengguna jalan lebih sulit untuk memperkirakan waktu yang diperlukan untuk tiba di tujuan (McShane, 2001).

Waktu tempuh dan jarak pada rantai perjalanan wisatawan ini merupakan elemen penting dalam perencanaan di bidang transportasi dan pariwisata, sehingga penting untuk dianalisis dan dibuat model dalam membuat suatu rantai perjalanan. Model yang dihasilkan akan bermanfaat dalam penyusunan kebijakan terkait dengan pengembangan sektor pariwisata. (Hermawati dkk, 2018)

2.7 Hubungan antara variable dependen dengan variable independen



Hubungan antara variable independen dengan variable dependen
akan tentang adanya keterkaitan antara variable dependen dengan variable
independen.

2.7.1 Hubungan Antara Pendapatan dengan Jumlah Pengunjung

Menurut Sinclair dan Stabler (1997), permintaan pariwisata dipengaruhi oleh pendapatan dan harga. Pada kasus kenaikan pendapatan dibanding dengan harga relatif konstan, pengaruhnya terhadap sebagian besar jenis pariwisata dan daerah tujuan wisata kemungkinan besar adalah positif. Pendapatan sangat berpengaruh terhadap keputusan pengunjung untuk melakukan kunjungan ke obyek wisata. Kekuatan untuk melakukan pembelian pada kurva permintaan ditentukan oleh tingkat hidup dan intensitas perjalanan, dimana dengan kata lain semakin besar pendapatan seorang pengunjung yang dapat dipakai, maka besar kemungkinan orang tersebut akan melakukan perjalanan wisata sesuai dengan keinginannya.

Hal ini membuat adanya hubungan yang signifikan dalam hubungan antara jumlah pendapatan dengan jumlah kunjungan wisata, dimana Jarak ekonomi berhubungan dengan waktu dan biaya yang dikeluarkan dalam perjalanan dari tempat asal sampai ke tempat tujuan dan kembali pulang. Semakin tinggi jarak ekonomi, semakin tinggi perlawanan untuk tujuan tersebut, dan konsekuensinya permintaan semakin rendah, jika waktu dan biaya perjalanan dapat dikurangi maka permintaan akan naik (Mc.Intosh, 1995 : 298). Biaya perjalanan (travel cost) merupakan salah satu alasan dari pengunjung memilih tujuan wisatanya. Pengunjung cenderung memperhatikan tingkat biaya ini sebelum melakukan perjalanan. Hal ini karena tidak semua pengunjung memiliki bujet tidak terbatas. Jika seorang pengunjung memiliki dana terbatas, maka pengunjung tersebut dapat memilih lokasi yang dekat dengan tempat tinggalnya sehingga hal ini dapat mengurangi travel costnya. Seorang pengunjung akan mengeluarkan sejumlah uang dari pendapatannya untuk membayar berbagai macam kebutuhan (tourist expenditures) seperti biaya transportasi (transportations), biaya makan dan minum selama berkunjung (food and beverages), dan keperluan lain-lain (others), sehingga mereka akan melakukan perbandingan untuk menentukan kunjungannya.

Hubungan antara Biaya Perjalanan ke Obyek Wisata Lain dengan Jumlah Pengunjung

Obyek wisata lain merupakan pesaing langsung dari sebuah obyek wisata. Salah satu faktor yang mempengaruhi jumlah kunjungan wisata adalah adanya



persaingan langsung dari obyek wisata lain dalam hal biaya perjalanan yang kompetitif. Semakin besar biaya pelayanan suatu obyek wisata kompetitor, semakin besar ketidakinginan untuk pergi ke obyek wisata kompetitor tersebut untuk itu permintaan menjadi rendah. Faktor ini menangkap hubungan terbalik antara harga dari sebuah barang atau pelayanan dan permintaannya.(Mc. Intosh, 1995 : 298). Dalam pariwisata, barang substitusi dan barang komplementer berupa objek wisata lain yang dapat menggantikan atau melengkapi objek wisata yang ada. Munculnya barang lain ini dapat terjadi karena bedanya fasilitas yang ditawarkan atau bedanya biaya perjalanan yang harus dikeluarkan oleh wisatawan untuk berkunjung.

2.7.3 Hubungan antara Lama Perjalanan dengan Jumlah Pengunjung

Lama perjalanan yang harus ditempuh oleh pengunjung untuk mengunjungi obyek wisata merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi jumlah pengunjung yang datang. Jarak obyek wisata berhubungan dengan lama perjalanan obyek wisata dari wilayah asal pengunjung berbeda dengan obyek wisata tuan rumah. Umumnya semakin besar jarak obyek wisata, semakin besar ketidakinginan pengunjung (Mc. Intosh, 1995 : 298). Salah satu sifat dari obyek wisata adalah obyek wisata tidak dapat dipindahkan sehingga pengunjung yang harus mendatangi obyek wisata tersebut. Maka dari itu, aksesibilitas seperti jarak dari tempat asal pengunjng ke lokasi objek wisata dan juga transportasi yang memadai juga mempengaruhi permintaan untuk melakukan perjalanan wisata. Semakin jauh jarak yang ditempuh maka akan memakan waktu perjalanan yang lebih lama, dan para pengunjung diduga lebih memilih lokasi wisata yang lebih dekat untuk dicapai. Prasarana untuk menuju ke lokasi wisata pun juga harus memadai, jika jarak lebih jauh yang berarti lama perjalanan lebih memakan waktu, maka pengunjung pasti menghendaki perjalanan yang aman.

2.7.4 Hubungan Antara Fasilitas dengan Jumlah Pengunjung

Menurut Spillane (1987) dalam Badrudin (2001) fasilitas cenderung berasi pada daya tarik di suatu lokasi karena fasilitas harus terletak dekat asarnya. Selama tinggal di tempat tujuan wisata pengunjung memerlukan bersantai, makan dan minum oleh karena itu sangat dibutuhkan fasilitas.



Pengunjung akan sangat memperhatikan fasilitas yang tersedia pada obyek wisata yang bersangkutan. Fasilitas yang dimaksud antara lain adalah fasilitas ibadah, rumah makan, kamar kecil dan fasilitas pendukung lainnya. Fasilitas merupakan hal sangat penting. Berapa pun besarnya suatu daerah tujuan wisata, jika fasilitasnya tidak memadai, maka keinginan pengunjung untuk mengunjungi tempat wisata tersebut akan diurungkan. Seluruh fasilitas itu dibangun dengan tujuan menimbulkan rasa betah dan nyaman kepada pengunjung untuk tinggal lebih lama di objek wisata tersebut dan berniat untuk kembali lagi kesana dalam lain kesempatan.

2.8 Hipotesis

Ada pun hipotesis yang dapat diajukan berdasarkan hubungan antara tujuan penelitian serta kerangka pemikiran teoritis terhadap rumusan masalah penelitian ini, maka hipotesis yang diajukan adalah sebagai berikut :

1. Diduga pendapatan pengunjung berpengaruh positif terhadap jumlah pengunjung pantai Anging Mammiri
2. Diduga biaya perjalanan berpengaruh negatif terhadap jumlah pengunjung pantai Anging Mammiri
3. Diduga lama perjalanan berpengaruh negatif terhadap jumlah pengunjung pantai Anging Mammiri.
4. Diduga fasilitas dan pelayanan pantai berpengaruh positif terhadap jumlah pengunjung pantai Anging Mammiri.

