

**PRIORITAS PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS PENUNJANG WISATA BAHARI DI
KOTA MAKASSAR**

OLEH:

HASRUL MAPPANGAJA

P082192004



**PROGRAM STUDI TEKNIK PERENCANAAN PRASARANA
SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024**

PRIORITAS PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
PENUNJANG WISATA BAHARI DI KOTA MAKASSAR

PRIORITIES FOR THE DEVELOPMENT OF CONNECTIVITY
INFRASTRUCTURE TO SUPPORT MARITIME TOURISM IN THE CITY
OF MAKASSAR

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat Mencapai Gelar Magister

Program Studi
Teknik Perencanaan Prasarana

Disusun dan diajukan oleh

HASRUL MAPPANGAJA

Kepada

SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

PRIORITAS PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
PENUNJANG WISATA BAHARI DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

Hasrul Mappangaja
P082192004

Telah dipertahankan di hadapan Panitia ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Program Studi Magister Teknik Perencanaan Prasarana
Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 1 Februari 2024
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Prof. Dr.-Ing. M Yamin Jinca, MStr.
NIP. 19531221 198103 1 002

Pembimbing Pendamping

Dr. Ir. Idawarni J. Asmal., MT
NIP. 19650701 199403 2 001

Ketua Program Studi
Magister Teknik Perencanaan Prasarana

Dr. Ir. Idawarni J. Asmal., MT
NIP. 19650701 199403 2 001

Dekan Sekolah pascasarjana
Universitas Hasanuddin

Prof. Dr. Budi Ph.D., Sp.M(K), M.Med.Ed.
NIP. 19661231 199503 1 009



**PERNYATAAN KEASLIAN TESIS
DAN PELIMPAHAN HAK CIPTA**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hasrul mappangaja
NIM : P082192004
Program Studi : Teknik Perencanaan
Prasarana Jenjang : S2

Dengan ini saya menyatakan bahwa, tesis berjudul “Prioritas Pengembangan Infrastruktur Konektivitas Penunjang Wisata Bahari Di Kota Makassar” adalah benar karya saya dengan arahan dari komisi pembimbing (Prof. Dr. Muhammad Yamin Jinca, Ing., MS.Tr. sebagai Pembimbing Utama dan Dr.Ir.Idawarni J.Asmal,M. sebagai Pembimbing Pendamping). Karya ilmiah ini belum diajukan dan tidak sedang diajukan dalam bentuk apa pun kepada perguruan tinggi mana pun. Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka tesis ini. Sebagian dari isi tesis ini telah dipublikasikan di Jurnal (*Tuijin Jishu/ Journal of Propulsion Technology*, Vol. 46 No. O2 (2024),

Dengan ini saya melimpahkan hak cipta dari karya tulis saya berupa tesis ini kepada Universitas Hasanuddin.

Makassar, 8 Januari 2024



Hasrul Mappangaja

P082192004

KATA PENGANTAR



Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan nikmat serta hidayah-Nya terutama nikmat kesempatan dan kesehatan sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul **“Prioritas Pengembangan Infrastruktur Konektivitas Penunjang Wisata Bahari di Kota Makassar”**. Kemudian shalawat beserta salam kita sampaikan kepada Nabi besar kita Muhammad SAW yang telah memberikan pedoman hidup yakni al-Qur’an dan sunnah untuk keselamatan umat di dunia.

Selanjutnya ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada dosen pembimbing dan dosen Sekolah Pascasarjana Jurusan Teknik Perencanaan Prasarana serta kepada segenap pihak yang telah memberikan kontribusi dan arahan selama pembuatan tesis ini. Tentunya, ada hal-hal yang ingin diberikan kepada masyarakat dari hasil tesis ini. Oleh karenanya, semoga nantinya tesis ini dapat menjadi sesuatu yang berguna untuk masyarakat.

Akhirnya, apabila banyak terdapat kekurangan-kekurangan dalam penulisan tesis ini, maka diharapkan kritik dan saran yang konstruktif dari para pembaca demi kesempurnaan tesis ini.

Makassar, Januari 2024


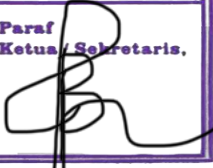
Hasrul Mappangaja

ABSTRAK

HASRUL MAPPANGAJA. **PRIORITAS PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS PENUNJANG WISATA BAHARI DI KOTA MAKASSAR (dibimbing oleh Yamin Jinca, dan Idawarni J.Asmal)**

Latar Belakang Kota Makassar terletak di daerah pesisir dan berada di antara dua sungai besar, yaitu Sungai Jeneberang dan Sungai Tallo. Kondisi ini berpotensi untuk dimanfaatkan sebagai jalur transportasi air yang memadai dan dapat mendukung wisata bahari di Kota Makassar. Oleh karena itu, diperlukan infrastruktur konektivitas dalam bentuk dermaga untuk menunjang wisata bahari di Kota Makassar. **Tujuan** dari penelitian ini adalah menganalisis aksesibilitas lokasi alternatif dermaga, menganalisis kondisi eksisting alternatif lokasi dermaga, dan menganalisis prioritas pengembangan dermaga penunjang wisata bahari di Kota Makassar. **Metode** yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif. Identifikasi prioritas pengembangan dermaga dilakukan dengan metode Analytical Hierarchy Process (AHP) dan analisis SWOT untuk analisis pengembangannya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa alternatif lokasi dermaga sebagai penunjang wisata Bahari berlokasi di 7 titik, yaitu Dermaga CPI (perencanaan), Dermaga Pannyua (peningkatan), Dermaga Pulau Lae Lae (peningkatan), Dermaga Mall TSM (perencanaan), Dermaga Pantai Akarena (perencanaan), Dermaga Garis pantai Tanjung Layar Putih (perencanaan), dan Dermaga Sombaopu (peningkatan). **Hasil** AHP menunjukkan prioritas pengembangan dermaga adalah lokasi Dermaga CPI. **Kesimpulan** Perlu dilakukan pengembangan dalam bentuk perbaikan dan pengembangan dermaga dan pengelolaannya serta pengembangan infrastruktur pendukung wisata bahari.

Kata Kunci : Aksesibilitas, Infrastruktur Konektivitas, Perencanaan Kawasan, Konektivitas, Transportasi Air, Wisata Bahari



	
GUGUS PENJAMINAN MUTU (GPM) SEKOLAH PASCASARJANA UNHAS	
Abstrak ini telah diperiksa.	Paraf Ketua / Sekretaris.
Tanggal : _____	

ABSTRACT

HASRUL MAPPANGAJA, **PRIORITIES FOR THE DEVELOPMENT OF CONNECTIVITY INFRASTRUCTURE TO SUPPORT MARITIME TOURISM IN THE CITY OF MAKASSAR(Supervised by Yamin Jinca, dan Idawarni J.Asmal)**

Background Makassar City is located in a coastal area and is situated between two major rivers, namely the Jeneberang River and the Tallo River. This condition has the potential to be utilized as an adequate water transportation route to support maritime tourism in Makassar City. Therefore, connectivity infrastructure, in the form of docks, is needed to support maritime tourism in Makassar City. **Aim** of this research is to analyze the accessibility of alternative dock locations, assess the existing conditions of alternative dock locations, and analyze the priority development of docks supporting maritime tourism in Makassar City. **Method** used is qualitative descriptive analysis. The identification of dock development priorities is conducted using the Analytical Hierarchy Process (AHP) method and SWOT analysis for development analysis. The research results show that alternative dock locations supporting maritime tourism are located at 7 points, namely CPI Dock (planning), Pannyua Dock (improvement), Lae Lae Island Dock (improvement), TSM Mall Dock (planning), Akkarena Beach Dock (planning), Tanjung Layar Putih Coastline Dock (planning), and Sombaopu Dock (improvement). **Results** AHP indicate that the priority for dock development is the CPI Dock location. **Conclusion** development is needed in the form of improvements and the development of docks and their management, as well as the development of supporting infrastructure for maritime tourism.

Keywords : Accessibility, Connectivity Infrastructure, Docks, Maritime Tourism, Regional Planning, Water Transportation

 GUGUS PENJAMINAN MUTU (GPM) SEKOLAH PASCASARJANA UNHAS	
Abstrak ini telah diperiksa.	Paraf Ketua / Sekretaris.
Tanggal : _____	

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT	v
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Kegunaan Penelitian	5
1.5 Ruang Lingkup Penelitian.....	6
1.6 Sistematika Penulisan	6
BAB II.....	8
TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Transportasi Pariwisata.....	8
2.2 Transportasi Kota	9
2.3 Aksesibilitas.....	12
2.4 Konsep Pariwisata	17
2.5 Infrastruktur Konektivitas Wisata Bahari.....	20
2.6 Analytical Hierarchy Process (AHP).....	21
2.7 Analisis SWOT	23
2.8 Penelitian Terdahulu.....	26
2.9 Kerangka Berpikir	28
BAB III.....	29
METODE PENELITIAN	29
3.1 Jenis Penelitian.....	29
3.2 Waktu dan Lokasi Penelitian.....	29
3.3 Jenis dan Kebutuhan Data.....	30

3.4	Metode Pengumpulan Data.....	32
3.5	Teknik Analisis Data	32
3.6	Variabel Penelitian	35
BAB IV.....		37
HASIL DAN PEMBAHASAN.....		37
4.1.	Gambaran Umum Tujuan Utama Wisata Bahari (Fort Rotterdam dan Somba Opu) 37	
4.2.	Analisis dan Pembahasan.....	40
BAB V.....		71
KESIMPULAN DAN SARAN.....		71
5.1.	Kesimpulan.....	71
5.2.	Saran	71

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Daftar Penelitian Terdahulu yang Relevan	2626
Tabel 3. 1 Data Primer dan Sekunder	31
Tabel 3. 2 Analisis Rumusan Masalah 1	33
Tabel 3. 3 Analisis Rumusan Masalah 2	33
Tabel 3. 4 Variabel Penelitian	35
Tabel 4. 1 Jarak dan Waktu Tempuh Jalur Darat	46
Tabel 4. 2 Jarak dan Waktu Tempuh Jalur Air	46
Tabel 4. 3 Tarif retribusi penumpang dan barang angkutan penyeberangan.....	48
Tabel 4. 4 Matriks Perbandingan Kriteria AHP	61
Tabel 4. 5 Matriks Perhitungan Bobot Relatif per Kriteria.....	62
Tabel 4. 6 Matriks Perbandingan Alternatif Lokasi Dermaga.....	63
Tabel 4. 7 Matriks Normalisasi dan Bobot Relatif.....	63
Tabel 4. 8 Nilai Evaluasi Faktor Internal.....	65
Tabel 4. 9 Nilai Evaluasi Faktor Eksternal.....	66
Tabel 4. 10 Matriks SWOT	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Batas Area Penelitian.....	30
Gambar 3. 2 Kerangka AHP	3036
Gambar 4. 1 Kondisi terkini Fort Rotterdam	3838
Gambar 4. 2 Baruga Somba Opu	3939
Gambar 4. 3 Jarak Dermaga CPI ke Dermaga Pannyua.....	41
Gambar 4. 4 Jarak Dermaga Pannyua ke Dermaga Pulau Lae Lae.....	42
Gambar 4. 5 Jarak Dermaga Pulau Lae Lae ke Rencana Dermaga TSM	42
Gambar 4. 6 Jarak Rencana Dermaga TSM ke Rencana Dermaga Akkarena..	43
Gambar 4. 7 Jarak Dermaga Akkarena - Rencana Dermaga Pantai Layarputih	44
Gambar 4. 8 Jarak Rencana Dermaga Pantai Layarputih ke Dermaga Benteng Somba Opu	45
Gambar 4. 9 Kondisi Perairan di Lokasi Rencana Dermaga CPI	50
Gambar 4. 10 Kondisi Eksisting di Lokasi Rencana Dermaga CPI.....	50
Gambar 4. 11 Kondisi Eksisting Dermaga Pannyua.....	51
Gambar 4. 12 Kondisi Eksisting Dermaga Pulau Lae Lae.....	52
Gambar 4. 13 Kondisi Perairan di Lokasi Rencana Dermaga Trans Studio Mall	52
Gambar 4. 14 Kondisi Eksisting Rencana Lokasi Dermaga TSM.....	53
Gambar 4. 15 Kondisi di Lokasi Rencana Dermaga Pantai Akkarena	54
Gambar 4. 16 Kondisi Eksisting Rencana Lokasi Dermaga Akkarena	55
Gambar 4. 17 Kondisi Perairan Rencana Lokasi Dermaga Pantai Layar Putih .	56
Gambar 4. 18 Kondisi Eksisting Lokasi Rencana Dermaga Pantai Layar Putih	57
Gambar 4. 19 Kondisi Eksisting Lokasi Dermaga Sompapu	58
Gambar 4. 20 SWOT Positioning.....	69

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi air memiliki peran utama di Indonesia, sebuah negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau. Sebagai negara kepulauan, maka transportasi air menjadi hal yang strategis, dimana sungai dan laut banyak dimanfaatkan sebagai sarana transportasi air. Pulau-pulau yang terpisah oleh lautan memerlukan sistem transportasi yang andal untuk menghubungkan dan mendukung aktivitas mobilitas penduduk, perdagangan, dan pariwisata (Idris, 2018). Kapal penumpang dan kapal barang menjadi moda utama yang mengoperasikan rute antar-pulau, menjangkau pelabuhan-pelabuhan besar dan kecil di seluruh Indonesia. Selain itu, sungai-sungai dan danau-danau juga dimanfaatkan sebagai jalur transportasi air, terutama di daerah dengan akses sungai besar atau danau yang luas (Taufiqurrahman, 2020). Transportasi air bukan hanya alat konektivitas fungsional, tetapi juga mendukung sektor pariwisata (Darmawan, 2020). Destinasi wisata bahari yang populer di Indonesia, seperti Raja Ampat dan Gili Islands, dijangkau oleh kapal wisata yang memberikan pengalaman eksplorasi keindahan alam laut (Iriani, 2019; Parwestri, 2013).

Pemerintah terus berinvestasi dalam pengembangan infrastruktur, termasuk pelabuhan, dermaga, dan fasilitas pendukung, untuk meningkatkan kapasitas dan efisiensi transportasi air. Regulasi yang ketat terkait keselamatan dan keamanan transportasi air diterapkan untuk melindungi penumpang dan muatan. Meskipun transportasi udara dan darat semakin maju, transportasi air tetap menjadi tulang punggung konektivitas di antara pulau-pulau Indonesia, mendukung perdagangan, ekonomi, dan eksplorasi pariwisata (Singgalen, 2021).

Makassar adalah salah satu kota di Indonesia yang diapit oleh dua sungai besar yaitu Sungai Jeneberang dan Sungai Tallo yang dapat dimanfaatkan sebagai sarana transportasi air. Sungai Jeneberang memiliki sejarah yang kaya dan signifikan, terutama dalam konteks perkembangan Kota Makassar, Sulawesi Selatan, Indonesia. Sejak abad ke-14, sungai ini menjadi saksi dari kemakmuran Kerajaan Gowa-Tallo, di mana Sungai Jeneberang memainkan peran penting sebagai jalur transportasi dan perdagangan yang menghubungkan kerajaan ini

dengan pelabuhan di Laut Makassar. Era kolonial Belanda juga meninggalkan jejaknya, dengan pendirian Fort Rotterdam di sekitar muara sungai sebagai tanda pentingnya sungai ini dalam sejarah administrasi dan pertahanan kolonial. Sungai Jeneberang tidak hanya menjadi jalur perdagangan vital, tetapi juga memberikan kontribusi signifikan terhadap perkembangan ekonomi dan sosial Kota Makassar. Tradisi nelayan, pertanian, dan perdagangan berkembang pesat di sepanjang sungai, menciptakan hubungan erat antara masyarakat sekitar dengan sungai ini. Pinisi, kapal layar khas Sulawesi, turut menjadi bagian penting dalam tradisi transportasi di sekitar muara Sungai Jeneberang. Upaya pelestarian alam dan budaya semakin mendapat perhatian, dengan masyarakat dan pemerintah setempat berusaha melestarikan Sungai Jeneberang sambil memanfaatkannya sebagai daya tarik wisata dengan potensi pemandangan alam yang indah, tradisi nelayan, dan kegiatan budaya yang khas. Sungai Jeneberang tetap memainkan peran vital, tidak hanya sebagai elemen sejarah yang hidup, tetapi juga sebagai bagian integral dari kehidupan dan identitas Kota Makassar, dan memiliki riwayat panjang terkait pemanfaatannya sebagai jalur transportasi air (Sudarwani, 2020).

Kota Makassar, dengan sejarah maritimnya yang kaya, menawarkan berbagai destinasi wisata bahari yang menarik (Rasjid, 2000). Salah satu ikon wisata pantai adalah Losari Beach, yang menawarkan pemandangan matahari terbenam yang spektakuler dan menjadi tempat populer untuk berolahraga atau bersantai di tepi pantai. Di sepanjang pantai, terdapat Fort Rotterdam yang, selain memiliki nilai sejarah, memberikan pemandangan laut yang menarik. Fort Rotterdam merupakan salah satu benteng milik Kerajaan Gowa-Tallo dan saat ini digunakan sebagai Museum dan pusat berbagai kegiatan kebudayaan. Secara keseluruhan Benteng Rotterdam memiliki luas 2,5 ha dan di dalam benteng terdapat 16 buah bangunan dengan luas 11.605,85 m². Arsitektur bangunan-bangunan yang berada dalam Benteng Fort Rotterdam bergaya Eropa khususnya Belanda abad pertengahan atau sekitar abad XVI dan abad XVII (Jumardi, 2018; Hildayanti, 2017).

Destinasi wisata bahari yang lain adalah Pulau Khayangan yang terletak di sekitar Teluk Makassar dan menawarkan pesona eksotis dengan pasir putih, air laut yang jernih, dan terumbu karang indah, menjadi destinasi ideal untuk aktivitas snorkeling dan menyelam. Pulau Samalona juga menjadi tujuan populer bagi wisata bahari dengan pantainya yang indah dan keindahan bawah laut yang

memukau, serta Pulau Kodingareng Keke yang dapat dijangkau dengan perahu dari Pelabuhan Paotere, menawarkan pantai pasir putih yang menawan dan kehidupan bawah laut yang kaya, serta Pantai Akkarena di sebelah utara kota yang menawarkan fasilitas taman bermain air dan kegiatan olahraga air, sembari menikmati pemandangan laut.

Benteng Somba Opu, selain memiliki nilai sejarah yang tinggi, memberikan pengunjung pengalaman menikmati panorama sekitar, termasuk pantai dan laut, dari ketinggian bukit. Berdasarkan data Balai Pelestarian Cagar Budaya Makassar, benteng ini menjadi benteng utama Kerajaan Gowa setelah dipindahkannya pusat pemerintahan yang semula berada di Benteng Kale Gowa beralih ke Benteng Somba Opu. Letak Somba Opu strategis karena sebagai ruang laut yang merangkai pulau dan daratan di bagian barat ke timur dan utara ke selatan. Setelah menyatunya Kerajaan Gowa dan Kerajaan Tallo, maka ruang kota terbentang antara istana Raja Gowa di muara Sungai Jeneberang dan istana Raja Tallo di muara Sungai Tallo. Kedua muara sungai tersebut dihubungkan oleh figurasi benteng-benteng yang terletak di pesisir laut (Makkelo, 2020; Sagimun, 2012). Benteng Somba Opu adalah benteng kerajaan yang mulai dibangun oleh Sultan Gowa XIX dan disempurnakan dan dijadikan benteng induk serta pusat pemerintahan Kerajaan Gowa oleh Sultan Hasanuddin (Muhaeminah, 2014).

Selama ini, akses ke objek-objek wisata bahari tersebut terkait erat dengan moda transportasi darat, yang seringkali jaraknya jauh dan rentan terhadap kemacetan. Padahal, destinasi wisata tersebut tersebar di daerah pesisir yang dapat dijangkau dengan menggunakan moda transportasi sungai dan laut. Oleh karena itu, terdapat potensi pemanfaatan jalur sungai dan laut sebagai alternatif akses yang lebih dekat, efisien, dan terbebas dari kemacetan. Penggunaan jalur sungai dan laut tidak hanya akan memperpendek waktu perjalanan, tetapi juga membuka potensi pengalaman wisata yang unik melalui pemandangan pesisir yang indah. Langkah ini tidak hanya akan meningkatkan kenyamanan wisatawan, tetapi juga mendukung pembangunan infrastruktur pariwisata yang berkelanjutan dan memanfaatkan secara optimal potensi alam yang tersedia.

Pemanfaatan moda transportasi pada jalur Sungai Jeneberang dapat memudahkan akses menuju Benteng Somba Opu dan objek wisata bahari yang lainnya di Kota Makassar. Selain memudahkan akses menuju Benteng Somba Opu, transportasi air juga menawarkan pengalaman berbeda dengan nuansa

kesejarahan yang memberi gambaran aktivitas perdagangan masa lampau yang mengesankan sehingga menjadi daya tarik wisatawan lokal maupun mancanegara. Pengembangan wisata bahari menggunakan moda transportasi air secara tidak langsung menawarkan berbagai keuntungan, tidak hanya dari segi pendapatan daerah sebagai sumber daya penting di era otonomi daerah, tetapi juga dari segi pengembangan rantai pariwisata, termasuk bisnis akomodasi dan UMKM. Sungai di Kota Makassar mempunyai potensi sebagai sarana transportasi air, namun memerlukan pengelolaan secara optimal (Arifuddin, 2013). Peningkatan dukungan sarana dan prasarana diperlukan guna menunjang aksesibilitas objek atau kawasan wisata, termasuk memberikan kemudahan kepada wisatawan untuk mencapai daerah tujuan wisata (Sunaryo, 2013). Adanya sarana dan prasarana yang representatif pada kawasan wisata merupakan daya tarik tertentu untuk dikunjungi wisatawan lokal dan wisatawan mancanegara (Sudarwani, 2020). Oleh karena itu, gagasan memanfaatkan transportasi air sebagai sarana wisata bahari dapat digunakan dalam menunjang pergerakan pengunjung wisata dan mendukung konektivitas (Lapko, 2019; Thana, 2013).

Pentingnya prioritas pengembangan infrastruktur konektivitas penunjang wisata bahari di Makassar menjadi landasan strategis untuk meningkatkan potensi dan daya tarik destinasi wisata bahari di kota tersebut. Konektivitas yang baik dalam bentuk pengembangan dermaga dan jalur transportasi air, diharapkan dapat mengoptimalkan aksesibilitas wisatawan ke destinasi wisata bahari yang tersebar di sekitar Makassar. Dengan adanya infrastruktur ini, wisatawan dapat lebih mudah menjangkau lokasi-lokasi pantai, pulau, dan objek wisata bahari lainnya, yang pada gilirannya dapat meningkatkan jumlah kunjungan. Pengembangan konektivitas juga membuka peluang untuk memperluas jangkauan destinasi wisata bahari. Dengan meningkatnya fasilitas transportasi air, wisatawan dapat mengalami perjalanan yang lebih nyaman dan efisien ke destinasi wisata bahari (Astami, 2015; Syaiful, 2020).

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini akan menganalisis aksesibilitas transportasi air, menganalisis kondisi lokasi alternatif dermaga, dan menganalisis prioritas pengembangan infrastruktur konektivitas (dermaga) untuk menunjang wisata bahari di Kota Makassar. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan rumusan strategi yang tepat dalam pengembangan konektivitas wisata bahari di Kota Makassar. Berdasarkan uraian di atas, penulis melakukan

penelitian yang berjudul “**Prioritas Pengembangan Infrastruktur Konektivitas Penunjang Wisata Bahari di Kota Makassar**”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, adapun rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana aksesibilitas lokasi dermaga strategis di Kota Makassar?
2. Bagaimana kondisi eksisting alternatif lokasi dermaga yang dapat menunjang wisata bahari di Kota Makassar?
3. Dimana lokasi prioritas pengembangan infrastruktur konektivitas untuk menunjang wisata bahari di Kota Makassar?

1.3 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan topik bahasan dan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis aksesibilitas lokasi dermaga di Kota Makassar.
2. Menganalisis kondisi lokasi alternatif dermaga di Kota Makassar.
3. Menganalisis prioritas pengembangan infrastruktur konektivitas penunjang wisata bahari di Kota Makassar.

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan bermanfaat tidak hanya sebagai referensi penelitian terkait juga dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah daerah dalam mewujudkan Kota Makassar sebagai kota destinasi wisata bahari.

1.4.1. Kegunaan Teoritis

- a. Memberikan sumbangan pemikiran bagi Pengembangan infrastruktur konektivitas (dermaga) di Kota Makassar.
- b. Memberikan sumbangan pada pengembangan wisata bahari di Kota Makassar.
- c. Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan pengembangan transportasi air dan infrastruktur konektivitas untuk mendukung wisata bahari di Kota Makassar.

1.4.2. Kegunaan Praktis

- a. Bagi pemerintah, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam pengembangan transportasi air dan wisata bahari.
- b. Bagi masyarakat, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi pemanfaatan transportasi air dalam mendukung wisata bahari di Kota Makassar.
- c. Bagi civitas akademik, penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan penambah wawasan, rujukan dan pertimbangan dalam melakukan penelitian maupun perencanaan kedepannya mengenai pengembangan transportasi air dan wisata bahari.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1.5.1. Ruang Lingkup Materi

Berupa analisis aksesibilitas dermaga strategis di sepanjang pesisir Pantai dan sungai Jeneberang yang digunakan sebagai jalur menuju ke objek wisata, menganalisis kondisi lokasi alternatif dermaga, dan menganalisis prioritas pengembangan infrastruktur konektivitas (dermaga) untuk menunjang wisata bahari.

1.5.2. Ruang Lingkup Wilayah

Penelitian ini dilakukan di sepanjang pesisir Pantai dimulai dari Benteng Rotterdam hingga ke Benteng Somba Opu dan juga meliputi jalur Sungai Jeneberang, Kota Makassar.

1.6 Sistematika Penulisan

Adapun sistematika pembahasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Bagian Pertama, bagian ini akan berisi penguraian tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah penelitian, tujuan dari penelitian, manfaat yang didapatkan dari penelitian, ruang lingkup dan sistematika penulisan penelitian.

Bagian kedua, bagian ini berisi tentang kajian pustaka, tentang landasan teori, standar, peraturan, yang berhubungan dengan penelitian ini.

Bagian ketiga, bagian ini berisi tentang metode penelitian akan membahas mengenai metode atau analisis yang akan digunakan dalam menjawab rumusan masalah penelitian.

Bagian keempat, bagian ini berisi tentang gambaran umum lokasi serta pembahasan hasil penelitian

Bagian kelima, bagian ini berisi tentang kesimpulan dan saran dari penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi Pariwisata

Kegiatan pariwisata sangat tergantung pada sistem transportasi yang efisien. Jarak dan waktu menjadi faktor kunci yang memengaruhi minat orang dalam melakukan perjalanan wisata. Saat ini, keberagaman opsi transportasi telah mengakselerasi pertumbuhan industri pariwisata. Perkembangan fasilitas transportasi tidak hanya mendukung kemajuan industri pariwisata, tetapi juga mendorongnya seiring berjalannya waktu. Ekspansi dalam sektor pariwisata dapat merangsang permintaan akan layanan transportasi untuk memenuhi kebutuhan para wisatawan. Dengan demikian, hubungan timbal balik antara transportasi dan pariwisata memainkan peran penting dalam perkembangan kedua sektor ini (Domènech, 2023).

Peranan transportasi sangat erat kaitannya dengan tingkat aksesibilitas suatu wilayah. Tingkat aksesibilitas ditentukan oleh seberapa sering dan seberapa cepat moda transportasi dapat digunakan, sehingga membuat lokasi yang awalnya jauh terasa lebih dekat. Proses ini mengakibatkan pengurangan waktu perjalanan dan secara otomatis mengurangi biaya yang dikeluarkan untuk bepergian. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa peran transportasi menjadi semakin signifikan dalam memudahkan orang untuk mengunjungi suatu daerah tertentu, terutama destinasi wisata yang terpencil (Litman, 2003).

Penggunaan transportasi untuk keperluan pariwisata umumnya melibatkan kombinasi berbagai jenis moda daripada hanya mengandalkan satu jenis angkutan saja. Pilihan transportasi yang digunakan seringkali dipengaruhi oleh kondisi geografis dan lokasi tujuan wisata. Oleh karena itu, terdapat berbagai kombinasi moda transportasi yang diterapkan untuk mencapai destinasi pariwisata, yang bergantung pada perencanaan yang telah disusun oleh operator perjalanan. Operator perjalanan membuat rencana angkutan yang sesuai dengan itinerary perjalanan wisata yang mereka susun. Perjalanan lintas negara yang jauh sering kali menggunakan pesawat terbang, sementara perjalanan yang lebih dekat biasanya melibatkan penggunaan angkutan darat dan air (Peristiwa, 2021; Masiero, 2014).

Keterkaitan antara sektor pariwisata dan transportasi utamanya dipengaruhi oleh dua aspek, yaitu 1) kemudahan akses ke destinasi (*convenient access*), dan 2) kualitas layanan transportasi yang harus memenuhi harapan pengguna, termasuk tingkat keamanan, kenyamanan, frekuensi, efisiensi, dan keandalan (Tambunan, 2009). Dalam ranah pariwisata, berbagai moda transportasi (darat, laut, dan udara) menjadi krusial untuk mengangkut wisatawan, baik dari dalam negeri maupun mancanegara, dari tempat asal mereka menuju objek-objek pariwisata, seperti pemandangan alam yang memukau, warisan sejarah, museum, tradisi lama, pantai eksotis, arung jeram, dan berbagai destinasi lainnya (Adisasmita, 2011). Transportasi pariwisata secara umum dapat dibagi menjadi dua kategori, yaitu angkutan yang menghubungkan objek wisata ke simpul transportasi (hub) dan angkutan yang mendukung mobilitas di dalam objek wisata (Fatimah, 2018).

2.2 Transportasi Kota

Sistem transportasi perkotaan adalah sebuah entitas yang terdiri dari elemen dan komponen yang berinteraksi dan mendukung satu sama lain untuk menyediakan layanan transportasi di wilayah perkotaan. Permintaan terhadap layanan transportasi dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu. Faktor-faktor ini memiliki karakteristik unik yang cenderung memengaruhi dua aspek utama, yaitu: Pengguna Jasa Transportasi dan Sistem Jasa Transportasi. Pengaruh pada sisi pengguna jasa transportasi melibatkan pertimbangan tujuan perjalanan seseorang, yang dapat mencakup perjalanan dari rumah ke pasar, kantor, sekolah, tempat hiburan, dan lainnya. Faktor-faktor yang memengaruhi pilihan ini meliputi tingkat pendapatan, aktivitas di tempat tujuan, faktor populasi, urbanisasi, dan jumlah pekerja. Di sisi lain, faktor-faktor yang mempengaruhi sistem jasa transportasi melibatkan biaya transportasi, kondisi fisik alat transportasi, rute perjalanan, kualitas pelayanan awak kendaraan, dan faktor-faktor lainnya (Morlok, 1997).

Mobilitas penduduk di dalam suatu kota merujuk pada kapasitas seseorang untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan memanfaatkan kendaraan umum atau kendaraan pribadi. Esensinya, pola aktivitas sosial dan ekonomi yang dilakukan oleh penduduk kota akan membentuk profil dan berbagai jenis perjalanan. Adanya perjalanan ini berkaitan erat dengan interaksi individu

dalam menjalankan aktivitas sehari-hari, seperti bekerja, bersekolah, berbelanja, rekreasi, dan sebagainya (Abidin, 2016).

Perjalanan tersebut tidak hanya bersifat mekanis, melainkan merupakan hasil langsung dari hubungan yang dibangun oleh individu dengan aktivitas sehari-hari mereka. Oleh karena itu, mobilitas penduduk kota tidak hanya mencakup aspek fisik berupa perpindahan dari satu lokasi ke lokasi lainnya, tetapi juga mencerminkan dinamika kehidupan sosial dan ekonomi yang melibatkan berbagai interaksi dan keterlibatan dalam kegiatan-kegiatan tersebut. Dalam konteks ini, memahami pola mobilitas penduduk menjadi penting untuk merancang kebijakan transportasi dan infrastruktur yang responsif dan efisien. Dengan merinci dan menganalisis profil perjalanan yang dihasilkan dari aktivitas sosial dan ekonomi, dapat dibangun sistem transportasi yang lebih baik dan mendukung keberlanjutan perkotaan (Hernández, 2017).

2.1.1. Transportasi Air

Transportasi air, sebagai sistem perpindahan manusia dan barang melalui perairan, memainkan peran krusial dalam konektivitas global dan pertumbuhan ekonomi. Dengan berbagai jenis kendaraan laut seperti kapal barang, kapal penumpang, dan kapal pesiar, transportasi air menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di seluruh dunia, menjadi tulang punggung perdagangan internasional. Pelabuhan yang dirancang dengan baik dan dermaga yang efisien berfungsi sebagai gerbang utama, memfasilitasi bongkar muat kargo dan perpindahan penumpang. Sebagai contoh, kapal pesiar, dengan kenyamanan dan kemewahan yang ditawarkannya, telah menjadi pilihan populer bagi para pelancong yang menjelajahi destinasi maritim (Corbett, 2008). Transportasi air tidak hanya menjadi sarana perpindahan, tetapi juga pendorong pembangunan berkelanjutan di masa depan. Manfaat transportasi air tidak hanya terbatas pada sektor ekonomi, tetapi juga pariwisata khususnya wisata bahari, seperti untuk membuka aksesibilitas ke pulau-pulau terpencil dan daerah pesisir yang sulit dijangkau melalui transportasi darat, memungkinkan eksplorasi keanekaragaman hayati laut, terumbu karang, serta ekosistem laut lainnya, dan menjadi pilihan yang nyaman untuk cruising, serta mendukung pengembangan ekonomi lokal melalui kunjungan wisatawan. Transportasi air tidak hanya berperan sebagai sarana perjalanan, tetapi juga sebagai penggerak utama dalam membentuk

pengalaman wisata bahari yang beragam dan mendukung berbagai sektor ekonomi lokal (IMO, 2013; Darmawan, 2020; Iriani, 2019; Parwestri, 2013).

Meskipun memiliki manfaat yang besar, transportasi air juga menghadapi tantangan, seperti ketergantungan pada kondisi cuaca dan investasi besar dalam pembangunan infrastruktur. Pengelolaan lingkungan menjadi fokus penting, dengan upaya untuk mengembangkan kapal yang ramah lingkungan dan mengurangi dampak negatif pada ekosistem laut (Koteski, 2016). Keberlanjutan dan efisiensi transportasi air juga dapat mempertahankan fungsi ekologis ekosistem pesisir dan laut yang menyediakan jasa lingkungan berupa keindahan alam dan lingkungan, sehingga dapat memberikan manfaat yang berkelanjutan bagi kehidupan manusia (Asyiwati dan Akliyah, 2017; UNESCO, 2018)

Transportasi sungai sebagai bagian dari transportasi air merujuk pada kegiatan angkutan yang menggunakan kapal di perairan sungai, rawa, anjir, kanal, dan terusan. Trayek angkutan sungai mencakup lintasan perjalanan yang memiliki asal dan tujuan perjalanan yang tetap, serta jadwal yang bisa tetap atau tidak berjadwal. Trayek tersebut dapat dilakukan secara tetap dan teratur, dengan jadwal yang terstruktur dan berulang, sesuai dengan regulasi yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 73 Tahun 2004. Integrasi antara transportasi sungai dan laut menciptakan sistem yang efisien dengan mengoptimalkan keunggulan masing-masing mode transportasi. Pelabuhan yang terhubung dengan jalur sungai memungkinkan transfer penumpang, barang dan jasa antar moda, mempercepat distribusi, dan mengurangi biaya logistik.

2.1.2. Keterpaduan Transportasi

Integrasi antara infrastruktur dan layanan transportasi adalah indikator utama dari kinerja transportasi yang diidamkan oleh pengguna jasa. Hal ini disebabkan oleh pentingnya integrasi, yang mencakup aspek waktu, dan nilai waktu ini menjadi faktor penentu bagi pemakai jasa transportasi dalam memilih moda yang akan digunakan. Keterpaduan transportasi, sebagai elemen integral dalam operasional sistem transportasi, dipengaruhi oleh beberapa faktor (Jinca, 2009). Faktor-faktor tersebut meliputi morfologi wilayah dalam penyediaan layanan transportasi, ketersediaan infrastruktur transportasi yang sesuai dengan jenis moda yang dioperasikan, ketersediaan moda transportasi yang memadai, dan pola pergerakan penumpang dan barang. Melalui keterpaduan ini, sistem transportasi

dapat mencapai tingkat kinerja yang optimal, memenuhi harapan pengguna jasa, dan memberikan layanan yang efisien dan efektif (Ulled, 2012).

Konektivitas antara transportasi air dan darat, seperti jalur bus trans Makassar dan sejumlah halte, memberikan berbagai kemudahan bagi wisatawan dalam menjelajahi destinasi (Salsabilah, 2022; Rahayu, 2023). Perlu adanya jalur bus trans Makassar atau transportasi darat yang terintegrasi dengan transportasi air, seperti pelabuhan atau dermaga, sehingga memungkinkan akses yang lancar dan efisien antar moda transportasi. Hal ini memberi kemudahan bagi wisatawan untuk mengakses lokasi wisata dan objek menarik di sepanjang rute bus. Selain itu, adanya halte yang strategis di sekitar area transportasi air memudahkan wisatawan untuk naik atau turun dari bus dengan cepat dan nyaman. Halte-halte ini dapat berada dekat dengan dermaga atau pelabuhan, sehingga wisatawan dapat dengan mudah beralih dari moda transportasi air ke moda transportasi darat atau sebaliknya. Kemudahan konektivitas ini tidak hanya mempercepat perjalanan wisatawan, tetapi juga meningkatkan pengalaman mereka dalam menjelajahi berbagai tempat di Makassar. Dengan infrastruktur transportasi yang terintegrasi, wisatawan dapat merencanakan perjalanan mereka dengan lebih efektif dan menikmati destinasi wisata dengan lebih maksimal (Reza, 2019).

2.3 Aksesibilitas

Aksesibilitas merujuk pada ukuran kenyamanan dan kemudahan interaksi antar lokasi di suatu kawasan dan tingkat kesulitan atau kemudahan dalam mencapai lokasi tersebut melalui sistem transportasi (Dhijayanti, 2012). Pengembangan destinasi wisata yang berkualitas harus diperkuat oleh aspek aksesibilitas dan fasilitas, dimana aksesibilitas mempermudah pengunjung dalam mencapai destinasi wisata, sementara fasilitas bertujuan untuk memenuhi kebutuhan pengunjung selama menikmati berbagai atraksi di destinasi tersebut (Abdulhaji dan Yusuf, 2016). Penilaian terhadap aksesibilitas melibatkan faktor-faktor seperti jarak dan lokasi kawasan, kualitas jaringan jalan, dan ketersediaan sarana transportasi (Farida, 2013). Aksesibilitas sangat dipengaruhi oleh variabel-variabel seperti jarak, sarana dan prasarana transportasi, struktur jaringan transportasi, kondisi infrastruktur jalan, dan pilihan angkutan umum, semuanya memainkan peran penting dalam mendukung interaksi antarwilayah.

Pertumbuhan dan perkembangan jaringan jalan dikaitkan dengan peningkatan mobilitas orang, barang, dan jasa antar wilayah-wilayah (Silondae, 2016).

Aspek yang paling penting dalam konteks aksesibilitas adalah transportasi, yang mencakup seberapa sering digunakannya dan seberapa cepatnya, sehingga dapat membuat jarak terasa lebih dekat. Selain transportasi, unsur lain yang berhubungan dengan aksesibilitas adalah prasarana, yang melibatkan elemen seperti jalan, jembatan, terminal, stasiun, dan bandara. Prasarana ini berfungsi sebagai penghubung antara suatu lokasi dengan lokasi lainnya. Kualitas dari prasarana transportasi dapat memengaruhi tingkat efisiensi transportasi itu sendiri. Keberadaan prasarana yang baik akan meningkatkan kinerja transportasi secara optimal. Aksesibilitas diartikan sebagai upaya menyediakan sarana transportasi publik bagi para wisatawan yang dapat mempengaruhi faktor biaya, waktu, jarak tempuh, dan tingkat kenyamanan saat melakukan perjalanan wisata (ITF, 2017).

2.3.1 Ukuran-Ukuran Aksesibilitas

Pengukuran aksesibilitas meliputi parameter jarak, waktu tempuh, dan biaya perjalanan. Jarak, dalam konteks ini, mencerminkan tingkat aksesibilitas antar lokasi, di mana tempat yang dekat dianggap memiliki aksesibilitas yang tinggi jika prasarana transportasinya memadai, dan sebaliknya. Meskipun jarak dapat menjadi indikator, namun pada kenyataannya, penggunaan waktu tempuh lebih dianggap lebih akurat dalam menentukan aksesibilitas (Hasanuddin, 2014).

Waktu tempuh, sebagai faktor kedua, menjadi ukuran yang lebih baik dalam mengevaluasi aksesibilitas karena mencerminkan kecepatan sistem jaringan transportasi. Jika waktu tempuh antar lokasi relatif singkat, dapat diartikan bahwa kinerja aksesibilitasnya baik. Perbaikan sistem transportasi, seperti pembangunan jalan baru atau pelayanan bus baru, dapat memperpendek waktu tempuh dan meningkatkan hubungan transportasi (Litman, 2023). Penentuan waktu perjalanan bagi wisatawan juga perlu memperhatikan sejumlah hal untuk menghindari tingkat kebosanan yang tinggi, diantaranya dengan penyesuaian durasi perjalanan dengan baik, menyusun rencana aktivitas yang beragam, penyediaan hiburan selama perjalanan, dan pemberhentian singkat (*rest area*).

Faktor ketiga yang diperhitungkan adalah biaya perjalanan, yang dapat mencakup berbagai komponen seperti tiket, parkir, bensin, dan biaya operasi

kendaraan. Dalam beberapa kasus, terutama di negara barat, digunakan konsep biaya gabungan, yang mencakup biaya perjalanan dan nilai waktu perjalanan. Meskipun demikian, biaya gabungan memiliki keterbatasan karena tidak memisahkan nilai waktu dan biaya secara terpisah (Litman, 2023).

Menariknya, aplikasi Google Maps juga bisa dimanfaatkan untuk mengukur aksesibilitas dengan memberikan informasi jarak dan waktu tempuh berdasarkan moda transportasi yang digunakan. Aplikasi ini bahkan dapat memprediksi waktu tempuh dengan akurat, memanfaatkan machine learning dan data real-time untuk menghitung kecepatan kendaraan. Meskipun demikian, perlu diingat bahwa faktor-faktor seperti usia, jenis kelamin, dan postur tubuh dapat mempengaruhi kecepatan manusia berjalan kaki. Secara umum, manusia berjalan kaki dengan kecepatan sekitar 5 kilometer per jam (Zaenudin, 2018).

2.3.2 Variabel yang mempengaruhi Aksesibilitas

Terdapat beberapa faktor yang memiliki peran signifikan dalam menentukan tingkat aksesibilitas suatu wilayah. Dalam merencanakan perjalanan wisata, beberapa faktor menjadi penentu utama untuk memastikan pengalaman perjalanan yang optimal. Observasi jarak menjadi aspek penting, di mana wisatawan memerlukan informasi yang akurat tentang seberapa jauh objek wisata dari titik awal perjalanan. Keberadaan moda transportasi air menjadi faktor krusial dalam memastikan aksesibilitas destinasi, dengan waktu tempuh yang memainkan peran signifikan dalam perencanaan perjalanan. Infrastruktur dermaga yang baik dan standar keamanan yang tinggi menciptakan rasa nyaman dan aman bagi wisatawan saat berangkat dan tiba.

Biaya perjalanan, termasuk tiket transportasi dan biaya terkait lainnya, menjadi pertimbangan utama dalam pengambilan keputusan perjalanan. Kedekatan geografis dengan objek wisata membantu meningkatkan efisiensi waktu perjalanan, sementara kondisi topografi dan karakteristik hidrografi pesisir dan sungai perlu dipertimbangkan untuk memastikan kenyamanan dan keselamatan perjalanan. Koordinasi dan izin dari pihak terkait menjadi langkah krusial untuk menjamin kepatuhan dan keselamatan.

Konektivitas dengan jaringan transportasi darat lokal dan regional menjadi kunci untuk memastikan kelancaran perjalanan. Oleh karena itu, pengelolaan yang baik atas variabel-variabel seperti observasi jarak, waktu tempuh, ketersediaan

moda transportasi air, kondisi infrastruktur dermaga, biaya perjalanan, kedekatan geografis, kondisi topografi, koordinasi dan izin, serta konektivitas dengan jaringan transportasi darat, akan memastikan pengalaman wisatawan yang positif dan memuaskan. Jika aktivitas di lokasi tersebut terpencar dan terisolasi dengan transportasi yang buruk, maka tingkat aksesibilitas akan cenderung rendah (Kumalasari, 2013).

2.3.3 Aksesibilitas Jaringan Transportasi Air

Aksesibilitas jaringan transportasi air merujuk pada seberapa mudah dan efisien seseorang atau barang dapat diakses atau dipindahkan melalui sistem transportasi air. Jaringan transportasi air mencakup perairan seperti sungai, danau, kanal, serta pantai dan laut yang dapat dilalui oleh kapal, perahu, atau kendaraan air lainnya. Aksesibilitas ini sangat penting dalam konteks kepariwisataan, perdagangan, dan mobilitas masyarakat yang tinggal di sekitar perairan. Beberapa faktor yang mempengaruhi aksesibilitas jaringan transportasi air melibatkan kondisi fisik dan fungsional dari perairan tersebut. Dalam hal ini, kedalaman perairan, kecepatan arus, dan kondisi navigabilitas menjadi pertimbangan utama. Juga, tersedianya dermaga, pelabuhan, atau tempat peninggalan kapal memainkan peran penting dalam meningkatkan aksesibilitas (Solomon, 2021; UNECLAC, 2013).

Keberhasilan sistem transportasi air untuk mendukung aksesibilitas seringkali bergantung pada perawatan dan pengelolaan infrastruktur secara efektif, termasuk perbaikan rutin dan pengembangan fasilitas tambahan. Juga, faktor-faktor seperti keamanan dan keandalan sistem transportasi air memiliki dampak besar terhadap pengalaman pengguna dan tingkat aksesibilitas. Aksesibilitas jaringan transportasi air tidak hanya mempercepat perjalanan, tetapi juga membuka peluang baru untuk pengembangan ekonomi, pariwisata, dan konektivitas antarwilayah. Dengan mengoptimalkan jaringan transportasi air, suatu daerah dapat memperluas cakupan aksesibilitasnya, meningkatkan interkoneksi antardestinas, dan memfasilitasi pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (UN, 2021).

2.3.4 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Transportasi Air

Penghematan waktu dalam perjalanan menjadi faktor penting dalam memilih jenis sarana transportasi yang akan digunakan (Adisasmita, 2011). Keputusan pemilihan transportasi air dipengaruhi oleh berbagai faktor yang saling terkait. Pertama-tama, jarak dan rute perjalanan memainkan peran penting, dengan transportasi air menjadi pilihan yang efisien untuk perjalanan jarak jauh atau antarpulau. Kecepatan dan efisiensi juga menjadi pertimbangan utama, di mana waktu tempuh yang singkat dapat meningkatkan daya tarik transportasi air. Ketersediaan dan frekuensi layanan, terutama jika secara reguler dan dapat diandalkan, turut membentuk preferensi pengguna. Faktor biaya juga tidak dapat diabaikan, dengan pertimbangan terhadap tiket atau sewa kapal yang dapat memengaruhi keputusan pemilihan. Selain itu, kenyamanan dan fasilitas yang disediakan oleh transportasi air menjadi pertimbangan penting, di mana pengguna akan memilih opsi yang memberikan kenyamanan dan fasilitas yang diinginkan. Ketepatan waktu atau *punctuality*, keamanan selama perjalanan, dan faktor lingkungan juga menjadi faktor yang memengaruhi keputusan. Keandalan transportasi air dan rekam jejak keamanannya yang baik, bersama dengan fasilitas keselamatan yang memadai, memberikan rasa aman kepada pengguna. Keseluruhan, kombinasi dari faktor-faktor ini membentuk preferensi yang kompleks dan beragam dalam keputusan pemilihan transportasi air oleh pengguna (Chang, 2017).

Pengoptimalan waktu dalam sistem transportasi merupakan unsur kunci dalam mencapai efisiensi. Efisiensi waktu mengindikasikan penggunaan waktu tanpa pemborosan, atau dengan kata lain, penghematan waktu. Peningkatan efisiensi waktu perjalanan dapat dicapai melalui peningkatan kecepatan moda transportasi yang digunakan (Adisasmita, 2011b). Kemajuan kecepatan menjadi salah satu ciri utama dalam perkembangan bidang transportasi, seiring dengan peningkatan kapasitas angkut moda transportasi. Perkembangan dalam bidang transportasi selaras dengan kemajuan teknologi transportasi yang semakin canggih, yang merupakan hasil dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Dengan demikian, efisiensi waktu dan kemajuan teknologi transportasi saling terkait dan menjadi landasan bagi perkembangan sistem transportasi yang lebih efektif.

2.4 Konsep Pariwisata

Istilah pariwisata berasal dari kata "pari" yang dapat diartikan sebagai banyak, berkali-kali, berputar-putar, atau lengkap, dan kata "wisata" yang memiliki arti perjalanan atau bepergian, yang sinonim dengan "travel" dalam bahasa Inggris. Oleh karena itu, pariwisata dapat diartikan sebagai perjalanan yang dilakukan secara berulang-ulang atau berputar-putar dari suatu tempat ke tempat lain, yang dalam bahasa Inggris dikenal sebagai "tour" (Youti, 1991).

Konsep pariwisata juga dijelaskan oleh Gyatri (2005) sebagai kegiatan perpindahan sementara orang ke destinasi di luar tempat tinggal dan tempat bekerja mereka. Selama berada di destinasi, mereka melaksanakan berbagai kegiatan, dan sebelumnya, fasilitas-fasilitas telah disiapkan untuk memenuhi kebutuhan mereka. Pemaknaan wisata juga mencakup pandangan bahwa keadaan alam, flora, fauna, peninggalan sejarah, seni, dan budaya Indonesia dianggap sebagai karunia Tuhan yang maha esa. Semua elemen ini dianggap sebagai sumber daya dan modal pembangunan sektor pariwisata untuk meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009.

2.4.1 Sarana dan prasarana wisata

Prasarana wisata merupakan ketersediaan sumber daya alam dan buatan manusia yang sangat penting bagi perjalanan wisatawan di suatu daerah tujuan. Ini mencakup berbagai fasilitas seperti jalan, listrik, air, telekomunikasi, terminal, jembatan, dan elemen lainnya. Penyediaan prasarana wisata harus disesuaikan dengan lokasi dan kondisi objek wisata yang akan dikunjungi oleh para wisatawan (Suwanto, 1997).

Prasarana pariwisata, sebagai komponen dasar, mencakup semua fasilitas yang memungkinkan keberlangsungan dan perkembangan sektor pariwisata untuk memberikan pelayanan optimal kepada para wisatawan. Jadi, prasarana wisata mencakup sumber daya alam dan manusia yang esensial untuk kebutuhan perjalanan wisatawan, seperti jalan, listrik, air, telekomunikasi, terminal, jembatan, dan lain sebagainya (Suwanto, 2004).

Sarana wisata, sebagai kelengkapan di daerah tujuan, dirancang untuk memenuhi kebutuhan wisatawan dalam menikmati perjalanan wisata mereka. Pembangunan sarana wisata harus mempertimbangkan kebutuhan wisatawan

secara kuantitatif dan kualitatif. Ketersediaan sarana wisata, seperti hotel, biro perjalanan, alat transportasi, restoran, dan fasilitas pendukung lainnya, harus disesuaikan dengan selera pasar dan karakteristik objek wisata. Tidak semua objek wisata memerlukan sarana yang sama, dan pengadaan sarana harus disesuaikan dengan kebutuhan dan karakteristik wisatawan. Penentuan kuantitas sarana wisata berkaitan dengan jumlah yang harus disediakan, sementara penentuan kualitas berkaitan dengan mutu pelayanan yang diberikan. Kepuasan wisatawan tercermin dalam mutu pelayanan yang diterima, dan standar wisata baik nasional maupun internasional membantu menentukan jenis dan kualitas sarana yang harus disediakan di daerah tujuan wisata (Suwanto, 2004).

2.4.2 Daya Tarik Wisata

Pengertian Daya Tarik Wisata, sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang No. 10 Tahun 2009, merujuk pada "segala sesuatu yang memiliki keunikan, keindahan, dan nilai dalam bentuk keanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisatawan." Tiga komponen utama yang perlu diperhatikan, yaitu atraksi, aksesibilitas, dan amenities. Atraksi mengacu pada daya tarik wisata yang mencakup keunikan, keindahan, dan nilai dari sumber daya alam, budaya, serta hasil karya manusia di destinasi tertentu. Aksesibilitas mengacu pada ketersediaan jalur transportasi dan kemudahan akses bagi wisatawan ke destinasi tersebut. Sementara itu, amenities mencakup fasilitas dan layanan di destinasi yang dapat memenuhi kebutuhan dan keinginan wisatawan. Ketiga komponen tersebut diintegrasikan di dalam suatu destinasi dengan tujuan untuk memberikan pengalaman wisata yang memuaskan, sesuai dengan kebutuhan dan preferensi wisatawan (Yoeti, 2008). Dengan memahami dan mengoptimalkan kombinasi atraksi, aksesibilitas, dan amenities, destinasi pariwisata dapat menciptakan daya tarik yang lebih kuat dan menarik bagi pengunjung.

2.4.3 Wisata Bahari

Wisata bahari merujuk pada jenis pariwisata yang terkait dengan pemanfaatan potensi dan daya tarik yang dimiliki oleh laut, pantai, dan ekosistem perairan. Destinasi wisata bahari mencakup berbagai bentuk, seperti pantai, pulau, taman laut, kawasan selam, dan aktivitas lain yang berhubungan dengan

ekosistem laut dan pesisir (Gusrizal et al., 2023; Mobi, 2019). Berikut adalah beberapa aspek utama yang terkait dengan wisata bahari:

1. Pantai dan Pulau:

Destinasi wisata bahari sering kali terkait dengan pantai dan pulau-pulau eksotis. Pantai dengan pasir putih, air laut yang jernih, dan panorama alam yang indah menjadi daya tarik utama. Pulau-pulau tropis seringkali menjadi destinasi wisata bahari populer karena keindahan alam dan keanekaragaman hayati yang ditawarkannya.

2. Aktivitas Selam dan Snorkeling:

Aktivitas selam dan snorkeling adalah bagian integral dari wisata bahari. Destinasi yang memiliki terumbu karang yang indah dan kehidupan laut yang kaya menarik para penyelam dan pecinta alam bawah laut.

3. Taman Laut dan Kawasan Konservasi:

Beberapa destinasi wisata bahari memiliki taman laut dan kawasan konservasi untuk menjaga keberagaman hayati laut dan ekosistem perairan. Ini mencakup penanaman terumbu karang, perlindungan spesies laut, dan upaya konservasi lainnya.

4. Aktivitas Olahraga Air:

Wisatawan dapat menikmati berbagai aktivitas olahraga air di destinasi wisata bahari, seperti berselancar, snorkeling, menyelam, berlayar, dan berbagai kegiatan air lainnya.

5. Ekowisata dan Pendidikan Lingkungan:

Wisata bahari sering kali melibatkan aspek ekowisata dengan fokus pada pendidikan lingkungan. Ini termasuk pemahaman tentang pentingnya menjaga keberlanjutan ekosistem laut dan perlindungan terhadap sumber daya alam.

6. Wisata Budaya Maritim:

Selain aspek alam, wisata bahari juga dapat mencakup unsur budaya maritim, seperti tradisi nelayan, kerajinan lokal terkait laut, dan festival atau acara budaya yang terkait dengan kehidupan di pesisir.

7. Infrastruktur Pariwisata:

Destinasi wisata bahari memerlukan infrastruktur yang mendukung, termasuk sarana transportasi, akomodasi, dan fasilitas pariwisata lainnya.

Wisata bahari tidak hanya memberikan pengalaman liburan yang menyenangkan tetapi juga berkontribusi pada pelestarian lingkungan dan ekonomi

lokal di wilayah pesisir. Kombinasi keindahan alam, kegiatan menyenangkan, dan kepedulian terhadap keberlanjutan membuat wisata bahari menjadi pilihan populer di kalangan wisatawan global (Tegar, 2018; Briandana, 2018).

2.5 Infrastruktur Konektivitas Wisata Bahari

Infrastruktur konektivitas merujuk pada rangkaian sistem dan fasilitas yang dirancang untuk meningkatkan koneksi dan integrasi antara berbagai wilayah atau tempat. Hal ini mencakup berbagai elemen dan sarana yang mendukung pergerakan barang, orang, data, atau informasi dari satu tempat ke tempat lainnya. Infrastruktur konektivitas sangat penting dalam mengoptimalkan mobilitas, pertumbuhan ekonomi, dan perkembangan suatu daerah. Infrastruktur konektivitas wisata bahari adalah sistem dan fasilitas yang dirancang khusus untuk mendukung keberhasilan dan kelancaran aktivitas wisata bahari. Infrastruktur ini memainkan peran kunci dalam memfasilitasi perjalanan wisatawan ke destinasi bahari. Beberapa elemen utama dari infrastruktur konektivitas wisata bahari melibatkan transportasi dan sarana pendukungnya (Podungge, 2023; Astami, 2015; Rachman, 2021). Berikut adalah beberapa komponen utama dari infrastruktur konektivitas wisata bahari:

1. **Transportasi Air dan Laut:** Infrastruktur ini mencakup pelabuhan, dermaga, marina, dan rute pelayaran yang memungkinkan kapal, perahu, atau kapal pesiar untuk beroperasi dengan efisien. Ini juga melibatkan layanan transportasi air seperti feri, speedboat, atau kapal pesiar yang menghubungkan destinasi wisata bahari.

2. **Dermaga dan Pelabuhan:** Dermaga dan pelabuhan yang baik dirancang dan dikelola dapat meningkatkan aksesibilitas ke destinasi wisata bahari. Dermaga ini juga bisa menjadi tempat bersandar untuk kapal pesiar atau perahu wisata, memfasilitasi aktivitas kegiatan wisatawan.

3. **Fasilitas Penunjang:** Tempat parkir, area istirahat, pusat informasi, dan sarana pendukung lainnya seperti restoran, hotel, dan toko souvenir di sekitar pelabuhan atau destinasi wisata bahari.

4. **Papan Informasi dan Sistem Navigasi:** Sistem informasi yang baik memberikan panduan kepada wisatawan tentang rute, atraksi, dan fasilitas yang tersedia di sekitar area wisata bahari. Sistem navigasi juga dapat membantu operator kapal untuk berlayar dengan aman.

5. Keamanan dan Keselamatan: Infrastruktur ini juga mencakup sistem keamanan dan keselamatan seperti pos keamanan, peralatan penyelamatan, dan peta evakuasi yang jelas untuk mengatasi potensi risiko di destinasi wisata bahari.

Pengembangan infrastruktur konektivitas wisata bahari perlu mempertimbangkan keberlanjutan lingkungan laut, kesejahteraan masyarakat lokal, serta kebutuhan dan preferensi wisatawan. Infrastruktur yang baik akan meningkatkan daya tarik destinasi bahari, meningkatkan pengalaman wisatawan, dan secara jangka panjang dapat mendukung pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut (Podungge, 2023; Astami, 2015; Rachman, 2021).

2.6 Analytical Hierarchy Process (AHP)

Analytical Hierarchy Process (AHP) adalah metode pengambilan keputusan yang dikembangkan oleh Prof. Thomas L. Saaty. Metode ini digunakan untuk mengatasi kompleksitas dalam mengambil keputusan dengan melibatkan sejumlah besar kriteria atau alternatif yang saling berkaitan. Metode AHP meliputi serangkaian analisis sebagai berikut:

1. Hierarki Pengambilan Keputusan:

- AHP mengorganisir elemen-elemen keputusan ke dalam struktur hirarkis yang terdiri dari tingkat-tingkat yang berbeda. Hierarki ini terdiri dari elemen-elemen di tingkat atas (kriteria utama) hingga elemen-elemen di tingkat bawah (alternatif atau sub-kriteria).

2. Perbandingan Berpasangan:

- AHP didasarkan pada konsep perbandingan berpasangan, di mana keputusan dibuat dengan membandingkan elemen-elemen dalam dua tingkat hierarki yang berbeda. Perbandingan ini diwakili oleh matriks perbandingan berpasangan yang dinilai oleh pembanding, biasanya dalam skala 1 hingga 9.

3. Konsistensi Perbandingan:

- Konsistensi perbandingan memastikan bahwa perbandingan yang dibuat konsisten dan tidak kontradiktif. AHP menggunakan rasio konsistensi (CR) untuk mengevaluasi sejauh mana perbandingan yang dibuat konsisten. Semakin rendah nilai CR, semakin konsisten perbandingan tersebut.

4. Matriks Perbandingan Berpasangan:

- Setiap elemen dalam tingkat yang lebih tinggi dibandingkan satu sama lain dan hasilnya dimasukkan ke dalam matriks perbandingan berpasangan. Matriks ini memuat nilai perbandingan relatif antar elemen.

5. Normalisasi dan Penghitungan Bobot Relatif:**

- Matriks perbandingan berpasangan dinormalisasi untuk menghasilkan vektor eigen, yang kemudian digunakan untuk menghitung bobot relatif setiap elemen di tingkat tertentu.

6. Penghitungan Bobot Agregat:

- Bobot relatif dari tingkat yang lebih rendah diakumulasikan untuk menghasilkan bobot relatif dari tingkat yang lebih tinggi. Hal ini dilakukan dengan mengalikan matriks perbandingan berpasangan pada tingkat yang lebih tinggi dengan vektor eigen pada tingkat yang lebih rendah.

7. Prioritas Alternatif:

- Dengan bobot relatif yang dihitung, alternatif diurutkan berdasarkan prioritas mereka. Alternatif dengan bobot relatif tertinggi dianggap sebagai pilihan yang lebih diutamakan.

8. Interpretasi dan Pengambilan Keputusan:

- Hasil akhir memberikan panduan untuk pengambilan keputusan. Interpretasi bobot relatif membantu pengambil keputusan memahami tingkat kepentingan masing-masing elemen dalam hierarki.

Metode AHP memberikan pendekatan sistematis dan struktur untuk mengatasi ketidakpastian dan kompleksitas dalam pengambilan keputusan. Dengan menggabungkan perbandingan berpasangan, normalisasi, dan konsistensi, AHP dapat memberikan solusi yang konsisten dan dapat dipahami dalam konteks pengambilan keputusan yang kompleks. Salah satu kegunaan utama AHP adalah dalam pengambilan keputusan multikriteria, di mana banyak kriteria atau alternatif perlu dipertimbangkan secara bersamaan. Misalnya, dalam

pemilihan lokasi bisnis atau investasi, AHP memberikan kerangka kerja yang sistematis untuk menilai sejumlah kriteria yang berbeda dan merangkumnya dalam pemilihan yang optimal.

AHP juga memberikan kontribusi signifikan dalam konteks perencanaan strategis, memungkinkan organisasi untuk mengevaluasi dan memprioritaskan tujuan-tujuan strategis mereka. Dalam hal ini, AHP membantu mencapai konsistensi antara tujuan dan nilai perusahaan, membantu dalam penyusunan strategi yang relevan dan berkelanjutan. Di sektor sumber daya manusia, AHP digunakan untuk penilaian kinerja karyawan, pengembangan karir, dan manajemen sumber daya manusia secara efektif. Selain itu, AHP berguna dalam pemilihan lokasi untuk proyek-proyek besar seperti pembangunan dermaga atau pabrik. Dengan mempertimbangkan aspek-aspek seperti aksesibilitas, fasilitas, dan dampak lingkungan, AHP membantu dalam menentukan lokasi yang paling cocok untuk memenuhi kebutuhan proyek tersebut. AHP menjadi alat yang berharga untuk investor dalam memilih investasi yang sesuai dengan tujuan dan preferensi, menggabungkan pertimbangan risiko, potensi keuntungan, dan waktu pengembalian modal.

AHP menyederhanakan kompleksitas pengambilan keputusan, terutama dalam manajemen proyek, pemilihan produk atau layanan, serta evaluasi kebijakan publik. Dengan demikian, AHP bukan hanya sekadar metode pengambilan keputusan, tetapi suatu pendekatan yang holistik dan sistematis yang membantu pemangku kepentingan dalam mencapai keputusan yang akurat dan konsisten (Solihin, 2019; Muhidin, 2021; Syahputra, 2019; Ningrum 2017; Rizqi, 2021).

2.7 Analisis SWOT

Analisis SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) adalah alat manajemen strategis yang digunakan untuk mengevaluasi faktor-faktor internal dan eksternal yang dapat memengaruhi kinerja dan strategi suatu organisasi, proyek, atau individu. Kegunaan SWOT diantaranya:

1. Menemukan Kelebihan dan Kelemahan Internal:

- SWOT membantu mengidentifikasi kelebihan internal (*Strengths*) yang dapat diandalkan untuk menciptakan keunggulan kompetitif. Sebaliknya, analisis ini juga

mengungkap kelemahan internal (Weaknesses) yang perlu diperbaiki atau ditingkatkan.

2. Mengidentifikasi Peluang Eksternal:

- Dengan menganalisis faktor-faktor eksternal, SWOT membantu mengidentifikasi peluang pasar, tren industri, atau perubahan lingkungan yang dapat dimanfaatkan untuk pertumbuhan atau keberhasilan lebih lanjut.

3. Mengantisipasi Ancaman Eksternal:

- SWOT membantu mengidentifikasi potensi ancaman dari lingkungan eksternal, seperti persaingan yang ketat, perubahan regulasi, atau perubahan tren pasar. Dengan mengetahui ancaman tersebut, organisasi dapat merancang strategi untuk mengatasi atau mengurangi dampak negatifnya.

4. Merancang Strategi yang Tepat:

- Analisis SWOT memberikan landasan yang kuat untuk merancang strategi yang sesuai dengan kondisi internal dan eksternal organisasi. Dengan memanfaatkan kelebihan dan peluang, serta mengatasi kelemahan dan mengantisipasi ancaman, organisasi dapat merumuskan rencana aksi yang efektif.

5. Pengambilan Keputusan yang Terinformasi:

- SWOT membantu para pengambil keputusan dalam memahami secara menyeluruh terhadap kondisi yang dihadapi. Keputusan yang diambil berdasarkan pemahaman ini lebih terinformasi dan dapat mengakomodasi dinamika internal dan eksternal.

6. Perencanaan Strategis:

- Analisis SWOT dapat digunakan sebagai bagian dari perencanaan strategis. Dengan mempertimbangkan kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman, perencanaan strategis dapat menjadi lebih terarah dan adaptif.

7. Evaluasi Kinerja:

- SWOT dapat digunakan sebagai alat evaluasi kinerja dan memastikan bahwa strategi dan tindakan yang diambil tetap relevan dan efektif.

8. Komunikasi Internal dan Eksternal:

- Analisis SWOT dapat digunakan sebagai alat komunikasi yang efektif, baik secara internal maupun eksternal.

Dengan memahami dan memanfaatkan analisis SWOT, pengambil keputusan dapat meningkatkan kapabilitasnya, memaksimalkan peluang, dan mengatasi tantangan yang mungkin timbul. SWOT merupakan alat yang sangat berharga untuk membantu suatu pengambil keputusan atau organisasi untuk beradaptasi dengan perubahan kondisi (baik internal maupun eksternal) dan mencapai kesuksesan jangka panjang melalui perumusan strategi (Rezagama et al., 2021; Tambunan, 2020).

2.8 Penelitian Terdahulu

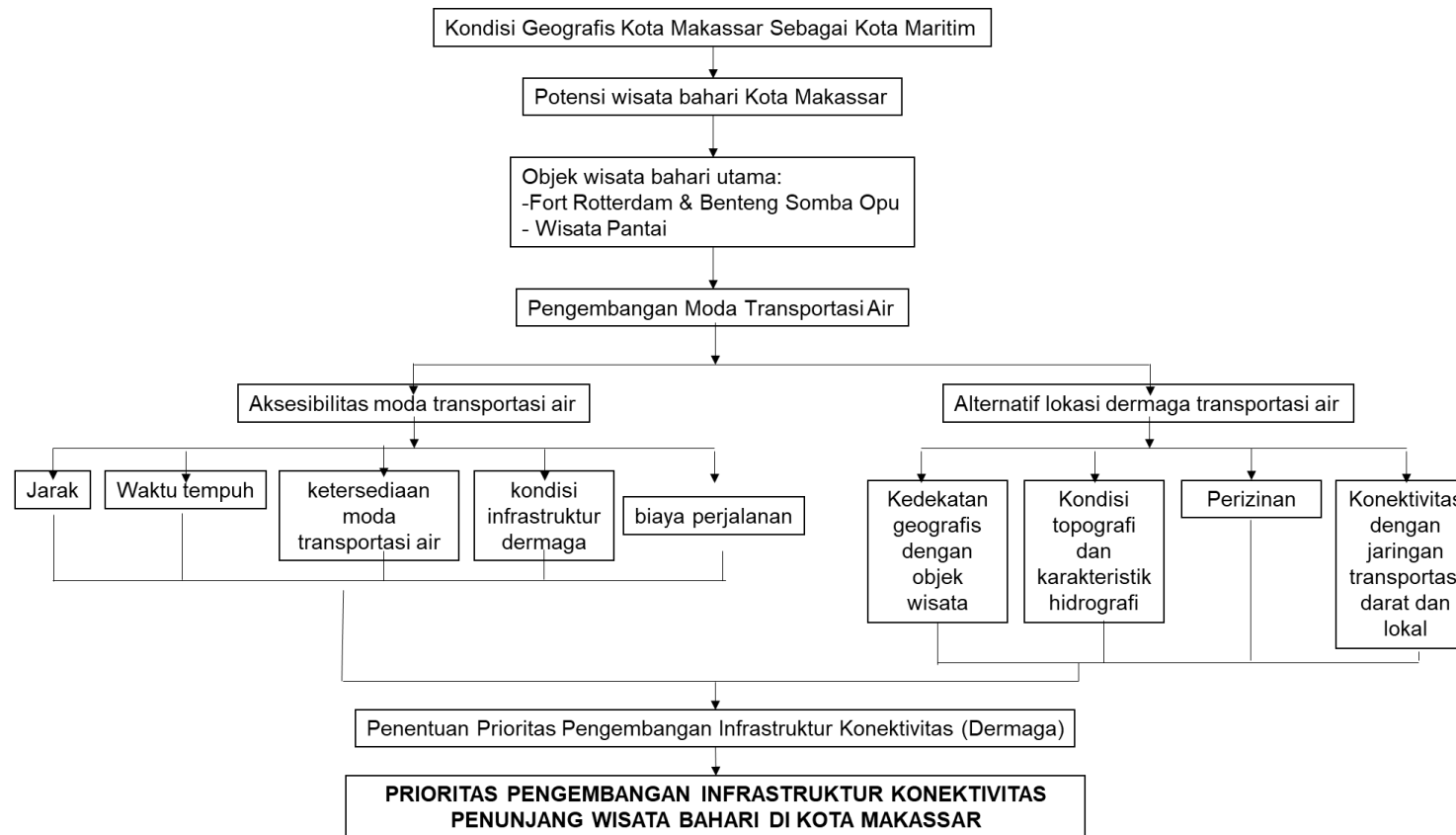
Tabel 2. 1 Daftar Penelitian Terdahulu yang Relevan

No	Nama	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Alat Analisis	Sumber
1	Lousada, 2023	<i>Port Structures, Maritime Transport, and Tourism</i>	Mengkaji berbagai aspek yang terkait dengan infrastruktur pelabuhan, transportasi maritim, dan hubungan dengan pariwisata.	Observasi lapangan	Jurnal: <i>Water</i> 2023, 15, 3898
2	Lapko, 2018	<i>Water tourism as a recipient of transport services on the example of Szczecin</i>	Membahas pariwisata air yang dikembangkan di pusat Szczecin mencakup jalur laut dan sungai serta pariwisata bahari.	Studi literatur dan dokumen, observasi lapangan.	Jurnal: <i>Transportation Research Procedia</i> 39 (2019) 290–299
3	Hayati et al., 2022	<i>The Development Plan Of Mojopahit Marine Tourism: Social-Economy Impact Assessment</i>	Pengukuran terhadap isu-isu strategis sebagai dampak sosial-ekonomi dari rencana pembangunan Wisata Bahari Mojopahit.	Penyebaran kuesioner semi-closed-end, wawancara kepada stakeholder yang ditentukan secara purposive sampling dan observasi lapangan. Analisis data dilakukan melalui analisis deskriptif.	Jurnal: <i>Airlangga Development journal</i>
4	Wibawa et al., 2020	<i>Marine Tourism Infrastructure and Human Resources Development</i>	Penelitian ini bertujuan untuk menyajikan konsep pengembangan wilayah pesisir Gampong Krueng Raya dan mengkaji dampak positif dan negatif infrastruktur wisata bahari	Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan SWOT. Data dan informasi diperoleh melalui studi literatur dan observasi lapangan.	Jurnal: <i>Journal of Physics: Conference Series</i> 1625 (2020) 012068
5	Ridwan et al., 2018	<i>Analysis of Travel Costs in Various Kinds: Marine Tourism Transport Modes of Coastal Community in</i>	Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi jenis-jenis moda transportasi pariwisata bahari dan nilai ekonomi masing-masing	Survei lapangan dilakukan pada setiap moda transportasi pariwisata bahari yang ada dengan rute	Jurnal: <i>Advances in Engineering Research</i> , volume 167

		<i>Karimunjawa Island</i>	sebagai pendapatan tambahan bagi masyarakat pesisir atau nelayan di kepulauan Karimunjawa.	transportasi laut di wilayah zona pariwisata bahari Karimunjawa.	
6	Sinaga et al., 2019	<i>Domestic Tourists Preferences Toward Water Transportation</i>	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui preferensi wisatawan domestik dalam memilih transportasi air di Kepulauan Seribu berdasarkan tujuh atribut perjalanan (biaya, durasi, aksesibilitas, frekuensi, tingkat pelayanan, keamanan, dan jadwal keberangkatan).	Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif dengan teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner dan observasi dengan checklist.	Jurnal: Advances in Economics, Business and Management Research, volume 111
7	Pranita, 2022	Revisiting Ferry Tourism Development in Indonesia	Mengidentifikasi layanan feri dan peluang pengembangan pariwisata bahari dengan feri di Indonesia.	Analisis data menggunakan statistik deskriptif untuk mengidentifikasi pendapat pelanggan feri.	Jurnal: Proceedings 2022, 83, 63. h

2.9 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir penelitian ini disajikan pada Gambar berikut:



Gambar 2.1. Kerangka Berpikir