

SKRIPSI

**ANALISIS KARAKTERISTIK MODA TRANSPORTASI
WISATAWAN KE SEMENANJUNG BIRA, KABUPATEN
BULUKUMBA**

Disusun dan diajukan oleh:

**M. FADHIL ZATIRAH RACHMAN
D011 19 1017**



**PROGRAM STUDI SARJANA TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2023**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

ANALISIS KARAKTERISTIK MODA TRANSPORTASI WISATAWAN KE SEMENANJUNG BIRA, KABUPATEN BULUKUMBA

Disusun dan diajukan oleh

M. Fadhil Zatirah Rachman
D011 19 1017

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 22 November 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



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

Pembimbing Pendamping,



Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si., M.Eng.Sc., Ph.D., IPU., ASEAN. Eng.
NIP 196404221993031001

Ketua Program Studi,



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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini;

Nama : M. Fadhil Zatirah Rachman

NIM : D011 19 1017

Program Studi : Teknik Sipil

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

{Analisis Karakteristik Moda Transportasi Wisatawan ke Semenanjung Bira,
Kabupaten Bulukumba}

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, November 2023

Yang Menyatakan



M. Fadhil Zatirah Rachman

ABSTRAK

M. FADHIL ZATIRAH RACHMAN. *ANALISIS KARAKTERISTIK MODA TRANSPORTASI WISATAWAN KE SEMENANJUNG BIRA, KABUPATEN BULUKUMBA* (dibimbing oleh Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT. dan Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.SI., M.Eng.Sc., Ph.D., IPU.)

Karakteristik Moda Transportasi wisatawan merupakan salah satu faktor yang penting dalam penyediaan sarana dan prasarana jaringan transportasi agar dapat mendukung sektor pariwisata suatu wilayah. Terdapat banyak kawasan wisata di Indonesia yang dapat menjadi sarana liburan dan rekreasi bagi para wisatawan. Kawasan Wisata Semenanjung Bira yang menjadi salah satu sumber pendapatan utama bagi Kabupaten Bulukumba, memiliki daya tarik sendiri bagi wisatawan lokal. Studi ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik moda transportasi wisatawan ke Kawasan Wisata Semenanjung Bira di Kabupaten Bulukumba. Dengan tujuan spesifik untuk menganalisis jenis – jenis moda transportasi, biaya operasional kendaraan, serta menganalisis tarif moda transportasi wisatawan. Penentuan menggunakan metode Non-Probability Sampling dengan metode purposive sampling. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif dengan jenis pengambilan data kuantitatif menggunakan angket/kuisisioner. Hasil penelitian menunjukkan karakteristik moda transportasi didominasi oleh kendaraan pribadi yaitu mobil dengan jarak perjalanan >150 km. Pada laporan ini dilakukan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan metode Peraturan Kementrian Perhubungan no. KM. 89 Tahun 2002 untuk setiap jenis moda transportasi yang digunakan oleh wisatawan ke Kawasan Wisata Semenanjung Bira yaitu motor pribadi, mobil pribadi, bus dan minibus. Selain itu diperoleh juga tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan yang kemudian akan dibandingkan dengan biaya yang diberikan kepada pengunjung untuk melihat apakah biaya tersebut sudah memenuhi batas Biaya Operasional Kendaraan.

Kata Kunci: Karakteristik, Moda Transportasi, Pariwisata

ABSTRACT

M. FADHIL ZATIRAH RACHMAN. *ANALYSIS OF TRANSPORTATION MODE CHARACTERISTICS OF BIRA PENINSULA TOURISM, BULUKUMBA REGENCY* (supervised by Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT. and Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.SI., M.Eng.Sc., Ph.D., IPU.)

The characteristics of tourist transportation modes are one of the important factors in the provision of transportation network facilities and infrastructure in order to support the tourism sector of an area. There are many tourist areas in Indonesia that can be a means of vacation and recreation for tourists. Bira Peninsula Tourism Area which is one of the main sources of income for Bulukumba Regency, has its own attraction for local tourists. This study aims to analyze the characteristics of tourist transportation modes to the Bira Peninsula Tourism Area in Bulukumba Regency. With specific objectives to analyze the characteristics of transportation modes, vehicle operating costs, and analyze the cost of tourist transportation modes. Determination using Non-Probability Sampling method with purposive sampling method. This research uses quantitative methods with a descriptive approach with the type of quantitative data collection using a questionnaire. The results showed that the characteristics of the transportation mode were dominated by private vehicles, namely cars with a travel distance of >150 km. In this report, the calculation of Vehicle Operating Costs (BOK) is carried out using the method of the Ministry of Transportation Regulation no. KM. 89 Year 2002 for each type of transportation mode used by tourists to the Bira Peninsula Tourism Area, namely private motorbikes, private cars, buses and minibuses. In addition, tariffs based on Vehicle Operating Costs are also obtained which will then be compared with the costs given to visitors to see if the costs have met the Vehicle Operating Cost limit.

Keywords: Characteristics, Transportation Mode, Tourism

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
ABSTRAK.....	iii
ABSTRACT.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
KATA PENGANTAR	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	5
1.5 Ruang Lingkup	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Transportasi.....	6
2.2 Fungsi dan Manfaat Transportasi.....	7
2.3 Kawasan Wisata.....	11
2.4 Pariwisata.....	11
2.5 Wisatawan.....	11
2.6 Pemilihan Moda Transportasi	12
2.7 Biaya Operasional Kendaraan.....	13
2.8 Teknik Pengambilan Sampel	16
2.9 Penelitian Terdahulu	18
BAB 3 METODE PENELITIAN	25
3.1 Lokasi Penelitian.....	25
3.2 Waktu Penelitian.....	28
3.3 Kerangka Kerja Penelitian	28
3.4 Jenis Data Penelitian	30
3.5 Populasi dan Sampel Penelitian	30
3.6 Metode Pengumpulan Data.....	31
3.7 Tahapan Penelitian.....	32
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	35
4.1. Analisis Jenis – Jenis Moda Transportasi	35
4.2. Analisis Biaya Operasional Kendaraan	36
4.3. Analisis Tarif Kendaraan	51
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN	53
5.1 Kesimpulan	53
5.2 Saran	53
DAFTAR PUSTAKA	54

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Lokasi penelitian di Kawasan Wisata Semenanjung Bira, Kecamatan Bonto Bahari, Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan.....	25
Gambar 2.	Pantai Bira	26
Gambar 3.	Pantai Bara.....	26
Gambar 4.	Teras Bira	27
Gambar 5.	Titik Nol	27
Gambar 6.	Jembatan Kaca.....	28
Gambar 7.	Diagram alir prosedur penelitian	29
Gambar 8.	Diagram alir penelitian	33
Gambar 9.	Grafik jenis kendaraan.....	35

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Penelitian terdahulu.....	19
Tabel 2. Jumlah pengunjung 5 tahun terakhir semenanjung bira.....	31
Tabel 3. Jenis kendaraan responden	35
Tabel 4. Karakteristik kendaraan motor tipe bebek	36
Tabel 5. Karakteristik kendaraan motor tipe matic	37
Tabel 6. Karakteristik kendaraan motor tipe sport.....	37
Tabel 7. Rekapitulasi perhitungan BOK motor tipe bebek	39
Tabel 8. Rekapitulasi perhitungan BOK motor tipe matic.....	40
Tabel 9. Rekapitulasi perhitungan BOK motor tipe sport.....	41
Tabel 10. Karakteristik kendaraan mobil tipe city car	41
Tabel 11. Karakteristik kendaraan mobil tipe MPV	42
Tabel 12. Karakteristik kendaraan mobil tipe SUV	42
Tabel 13. Rekapitulasi perhitungan BOK mobil tipe city car	44
Tabel 14. Rekapitulasi perhitungan BOK mobil tipe MPV	45
Tabel 15. Rekapitulasi perhitungan BOK mobil tipe SUV	46
Tabel 16. Karakteristik kendaraan bus.....	46
Tabel 17. Rekapitulasi perhitungan BOK bus.....	48
Tabel 18. Karakteristik kendaraan minibus.....	49
Tabel 19. Rekapitulasi perhitungan BOK minibus	51
Tabel 20. Rekapitulasi perhitungan tarif kendaraan bus	51
Tabel 21. Rekapitulasi perhitungan tarif kendaraan minibus.....	52

DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
n	Jumlah Sampel
N	Keseluruhan Sampel
E	Persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuesioner Penelitian.....	57
Lampiran 2. Dokumentasi.....	58
Lampiran 3. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan	58
Lampiran 4. Perhitungan Tarif Kendaraan.....	83

KATA PENGANTAR

Segala Puji dan Syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan kasih, karunia, dan kehendak-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini. Shalawat dan salam kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW. Yang senantiasa menjadi sumber inspirasi dan teladan terbaik untuk umat manusia. Penyusunan tugas akhir yang berjudul “**ANALISIS KARAKTERISTIK MODA TRANSPORTASI WISATAWAN KE SEMENANJUNG BIRA, KABUPATEN BULUKUMBA**” merupakan salah satu syarat yang diajukan untuk menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa terselesaikannya Tugas Akhir ini tidak hanya dari penulis sendiri melainkan berkat ilmu, arahan, bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan segala ketulusan, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada :

1. Kedua orang tua tercinta, yaitu ayahanda **Tasrim Rachman, SE** dan ibunda **Zuriati Nurdin, SE** atas kasih sayang dan segala dukungan selama ini, baik spiritual maupun materi karena penulis tidak akan mampu sampai di titik ini jika tanpa nasihat, motivasi dan do'a yang tiada hentinya terpenjatkan kepada Allah SWT.
2. **Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
3. **Bapak Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge ST., M.Eng.,** selaku Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
4. **Bapak Dr. Eng. Bambang Bakri, ST., MT.** selaku Sekretaris Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
5. **Ibu Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT.,** selaku dosen pembimbing I, **Bapak Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.SI., M.Eng.Sc., Ph.D., IPU.,** selaku dosen pembimbing II, **Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.,** selaku dosen penguji I, dan **Ibu Dr. Eng. Muralia Hustim, ST., MT.,** selaku dosen penguji II yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan pengarahan serta kesabarannya

dalam menghadapi kualitas keilmuan penulis dari awal penelitian hingga selesainya tugas akhir ini. Semoga kebaikan, kesehatan serta kemudahan senantiasa dilimpahkan kepada beliau.

6. Seluruh staf dan karyawan Departemen Teknik Sipil, staf dan karyawan Fakultas Teknik serta staf Laboratorium dan asisten Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
7. Saudari **Febriyana Zatirah Rachman** yang selalu memberikan dukungannya dalam hidup penulis.
8. Tim selama masa penelitian **Ibu Indrianty Wulansari, ST., MT, Yusril, Ersi, Nafilah.**
9. Teman - teman penulis sejak awal perkuliahan **Deden, Sainal, Alifian, Yusril, Alif, Miftah, Muhaemin, Ira, Nindya, Nabila, Indy, Amirah.**
10. Saudara - saudari Departemen Teknik Sipil Angkatan 2019 (**PORTLAND 2020**) yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah memberikan semangat, dukungan doa, dan membantu penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
11. Buat orang yang **“Spesial”** yang tidak bisa penulis sebutkan namanya, terima kasih telah menjadi alasan bagi penulis untuk bisa semangat menjalani perkuliahan dari sejak tamat SMA hingga saat ini, semoga kita dapat berjumpa di lain kesempatan.

Penulis menyadari bahwa setiap karya buatan manusia tidak akan pernah luput dari kekurangan, oleh karena itu kritik dan saran dari pembaca sangat penulis harapkan demi kesempurnaan Tugas Akhir ini. Akhirnya semoga Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa melimpahkan kebaikan dan karunia-Nya kepada kita dan semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua.

Gowa, November 2023

Penulis

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sektor pariwisata mengalami perkembangan makin pesat seiring dengan meningkatnya kebutuhan untuk menikmati hiburan dan adanya kemajuan di bidang transportasi dan teknologi komunikasi. Sudah diakui pula bahwa industri pariwisata merupakan salah satu industri terbesar dan merupakan sektor jasa dengan tingkat pertumbuhan sangat pesat di dunia saat ini (Budiarta, 2011). Sektor ini dinilai telah memberikan kontribusi positif dalam mendorong dan menggerakkan sektor ekonomi lainnya, seperti perdagangan, industri/kerajinan, transportasi, komunikasi, konstruksi, pertanian, dan perusahaan jasa lainnya.

Kegiatan pariwisata Indonesia dalam lima tahun terakhir berkembang cukup pesat dan hal ini sangat menggembirakan baik bagi pemerintah maupun pihak swasta sebagai pelaku utama di bidang pariwisata (BPS Indonesia, 2017). Bagi Indonesia, pembangunan pariwisata juga memiliki kontribusi yang signifikan dalam pembangunan ekonomi nasional sebagai instrument peningkatan perolehan devisa. Perolehan devisa dari kehadiran wisatawan mancanegara ke Indonesia dalam beberapa tahun terakhir ini melampaui aliran pemasukan devisa dari penanaman modal asing dan berperan sebagai penyumbang devisa terbesar kedua setelah migas (PP No. 50, 2011).

Ditengah pertumbuhan pariwisata dunia yang cenderung terus meningkat, pariwisata Indonesia berada di posisi keempat di Asia Tenggara dalam mendatangkan wisatawan mancanegara dibandingkan negara-negara tetangga seperti Thailand, Malaysia dan Singapore. Thailand mampu mendatangkan 32,58 juta wisatawan (Tourism Authority of Thailand, 2017), Malaysia mendatangkan wisatawan 26,76 juta wisatawan (Malaysia Tourism Statistic in Brief, 2017), Singapore kedatangan 16,40 juta wisatawan (Singapore Tourism Board, 2017), sedangkan Indonesia pada tahun 2017 baru dapat mendatangkan 14,04 juta orang wisatawan (BPS Indonesia, 2017), meskipun apa yang ada di negara tetangga tersebut pasti ada di Indonesia karena mempunyai kesamaan dalam lokasi geografis, masyarakat, sejarah, bahasa, kebudayaan serta alamnya. Dengan potensi

yang sama, maka pariwisata Indonesia perlu melakukan usaha-usaha untuk menarik kedatangan wisatawan mancanegara lebih banyak lagi seperti halnya negara-negara tetangga di Asia Tenggara. Dinamika pasar yang terjadi pada dunia pariwisata ini menuntut adanya inovasi perencanaan, pengembangan teknologi dan manajemen secara berkelanjutan (Suradnya, 2006). Pelaku pariwisata mau tidak mau harus mengembangkan strategi pengelolaan yang mengintegrasikan para pelaku dari semua unsur dalam upaya meningkatkan nilai tambah yang optimal pada sektor pariwisata (Utama, 2006). Jadi, posisi Indonesia dibawah sesama negara ASEAN dalam upaya menjaring wisatawan mancanegara bukan terletak pada kelangkaan daya tarik wisata melainkan diantaranya adalah pada kelemahan sistem perencanaan dan pengelolaan destinasi wisata, manajemen daya tarik wisata, aksesibilitas dan sistem transportasinya belum optimal.

Indikator utama yang digunakan untuk mengukur kemajuan kegiatan pariwisata di suatu negara adalah jumlah kunjungan wisatawan baik domestik maupun mancanegara. Dengan potensi yang dimiliki, pariwisata Indonesia harus berusaha untuk menarik lebih banyak wisatawan seperti negara tetangga di Asia Tenggara. Dalam upaya pengembangan sektor pariwisata, diperlukan penyediaan sarana dan prasarana jaringan transportasi yang mumpuni untuk mendorong dan menunjang pertumbuhan ekonomi yang seimbang dan merata antar wilayah serta menjaga interaksi pembangunan antar sektor.

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 (Bowersox, 1981) transportasi adalah penumpang atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk dipindahkan menuju lokasi yang dibutuhkan. Masyarakat dalam melakukan perpindahan tersebut membutuhkan kendaraan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum (Indra, 2014).

Salah satu aspek yang dapat ditinjau dalam kebutuhan dan pelayanan transportasi adalah pemilihan moda transportasi. Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam berbagai perjalanan wisata yang akan dilakukan. Hal ini menyangkut efisiensi pergerakan di daerah perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi, dan banyaknya

pilihan moda transportasi yang dapat dipilih penduduk (Tamin, 2008: 389). Dalam bidang Transportasi, pilihan dan perilaku pemakai jasa transportasi dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu. Karena sifatnya sebagai permintaan turunan, maka faktor penentu permintaan akan jasa transportasi tentu akan memiliki karakteristik tersendiri pula (Miro, 2012: 10).

Transportasi umum merupakan sebuah sarana yang dapat digunakan dari semua kalangan masyarakat yang berfungsi untuk membantu masyarakat berpindah dari satu tempat ke tempat lain, tidak ataupun dengan mengangkut barang. Menurut Warpani (2017) masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi karena dapat keuntungan perjalanan lebih cepat, tidak tergantung pada waktu, dapat membawa barang yang dan orang – orang lebih aman dan nyaman, serta bebas memilih rute jalan sesuai keinginan pengemudi. Pemilihan moda memiliki peran yang penting sebagai penentu masalah kebijakan transportasi yang berlaku karena terdapat keterkaitan antara sarana dan prasarana yang tersedia. Masyarakat sebagai calon penumpang memiliki hak untuk memilih moda transportasi yang akan digunakan. Menurut Kawengian, dkk. (2017) Potensial dalam menggunakan moda transportasi pribadi akan semakin tinggi apabila pelayanan pada angkutan umum yang beroperasi kurang memenuhi standar pelayanan, seperti pelayanan yang kurang mampu meminimumkan waktu (cepat dan tepatnya waktu kebutuhan masyarakat dalam menggunakan transportasi umum) serta fasilitas yang tidak sesuai dengan keinginan dari calon penumpang.

Kabupaten Bulukumba merupakan daerah yang terletak di ujung bagian selatan ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 1.154,67 km² dan berpenduduk sebanyak 395.560 jiwa dengan jarak tempuh dari kota Makassar sekitar 153 Km. Sebagai salah satu sumber pendapatan daerah tertinggi di Kabupaten Bulukumba, sektor pariwisata menjadi perhatian khusus bagi pemerintah setempat. Dengan berbagai destinasi wisata menarik yang ada di kabupaten bulukumba seperti Pantai Tanjung Bira, Jembatan Kaca, hingga yang terbaru Titik Nol Bira menyebabkan berbagai turis mancanegara berbondong-bondong datang untuk menikmati keindahan alam dan juga berlibur bersama keluarga. Seiring berjalannya waktu, semakin bertambahnya jumlah wisatawan menyebabkan semakin beragam moda transportasi yang digunakan masyarakat.

Penelitian ini dilakukan untuk mengkaji lebih lanjut akan karakteristik dari berbagai moda transportasi yang digunakan wisatawan, baik transportasi umum maupun pribadi. Pemilihan transportasi untuk perjalanan juga menjadi salah satu pertimbangan dikarenakan adanya ketergantungan pada preferensi pribadi, anggaran, dan tingkat kenyamanan yang diinginkan. Kendaraan pribadi memberikan fleksibilitas dan kontrol penuh, sementara transportasi umum atau sewa kendaraan dapat menjadi pilihan yang lebih ekonomis atau nyaman. Dalam rangka mendapatkan gambaran mengenai jenis moda transportasi apa saja yang digunakan wisatawan ke semenanjung bira, maka diperlukan kajian mendalam di dalam penelitian ini.

Berdasarkan uraian, terdapat beberapa studi mengenai kawasan wisata telah dilakukan untuk menganalisis karakteristik moda transportasi wisatawan di berbagai kawasan wisata. Namun, informasi tentang karakteristik moda transportasi di kawasan wisata Semenanjung Bira masih terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini akan memberikan kontribusi penting dalam mengisi kesenjangan pengetahuan yang lebih komprehensif. Adapun penelitian ini guna menyusun tugas akhir saya yang berjudul **“Analisis Karakteristik Moda Transportasi Wisatawan ke Semenanjung Bira, Kabupaten Bulukumba”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang maka dapat dibuat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa saja jenis – jenis moda transportasi wisatawan ke Semenanjung Bira?
2. Berapa biaya operasional kendaraan wisatawan ke Semenanjung Bira?
3. Berapa tarif kendaraan wisatawan ke Semenanjung Bira?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah di atas maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis jenis – jenis moda transportasi wisatawan ke Semenanjung Bira
2. Menganalisis biaya operasional kendaraan wisatawan ke Semenanjung Bira
3. Menganalisis tarif kendaraan wisatawan ke Semenanjung Bira

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Sebagai pedoman bagi pemerintah dalam penyusunan kebijakan dan regulasi di bidang pariwisata yang terkait dengan transportasi di destinasi pariwisata dan juga di lokasi daya tarik wisata untuk mempertahankan keberlanjutan pariwisata di Semenanjung Bira.
2. Sebagai pedoman penyiapan infrastruktur pariwisata, prasarana dan sarana transportasi serta jasa lainnya yang sesuai kebutuhan di daerah tujuan wisata.
3. Sebagai pedoman untuk merencanakan *Destinasion Strategic Plan*, dengan penerapan serangkaian strategi terpadu yang menggabungkan pariwisata, transportasi dan penggunaan lahan terkait langkah - langkah pengendalian aksesibilitas dan mobilitas ke dan dalam destinasi pariwisata.
4. Sebagai sumber data atau kerangka acuan bagi penelitian lanjutan sejenis yang relevan dengan topik.

1.5 Ruang Lingkup/Asumsi perancangan

Agar penelitian ini dapat berjalan dengan lebih terarah dan fokus pada tujuan penelitian yang ingin dicapai maka perlu dibuat batasan masalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini dilaksanakan di Kawasan Wisata Semenanjung Kecamatan Bonto Bahari Kabupaten Bulukumba yang terdiri dari 5 lokasi yaitu Pantai Bira, Pantai Bara, Teras Bira, Titik Nol, dan Jembatan Kaca.
2. Objek penelitian adalah pengunjung nasional yang secara acak dipilih dan berkunjung ke Kawasan Wisata Semenanjung Bira sesuai dengan jumlah yang diinginkan.
3. Metode yang digunakan adalah survei langsung di lokasi, wawancara dan pengisian kuesioner.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi merupakan kegiatan yang bertujuan untuk meningkatkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Transportasi juga dapat diartikan sebagai usaha untuk memindahkan sesuatu dari satu lokasi ke lokasi yang lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu (Tamin, 2000).

Sedangkan menurut Jinca (2011), Transportasi merupakan komponen utama berfungsinya suatu kegiatan masyarakat. Transportasi berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat, lokal, serta daerah layanan. Transportasi mempunyai pengaruh terhadap aktivitas produksi dan sosial, serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi oleh masyarakat. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi akibat tersedianya fasilitas transportasi yang cukup. Sebaliknya daerah yang kurang baik sistem transportasinya mengakibatkan keadaan ekonomi masyarakatnya berada dalam keadaan statis atau dalam tahap immobilitas.

Morlok (1988) mendefinisikan transportasi berarti memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi bisa juga diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi yang lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu. Dengan demikian maka transportasi memiliki dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu. Jadi dalam suatu transportasi selalu berhubungan dengan ketiga dimensi tersebut. Secara umum dapat disimpulkan, bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan / atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan, pipa, dan lain – lain).

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

2.2 Fungsi dan Manfaat Transportasi

2.2.1 Fungsi Transportasi

Adapun fungsi transportasi menurut Adisasmita (2011:7) adalah sebagai berikut:

1. Transportasi merupakan *derived demand* dan menciptakan guna tempat dan guna waktu

Transportasi merupakan sektor tersier, yaitu sektor yang menyediakan jasa pelayanan kepada sektor-sektor lain (pertanian, perindustrian, perdagangan, pertambangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan lainnya) karena sektor-sektor lain tersebut membutuhkan jasa transportasi untuk mengangkut barang (bahan baku dan hasil produksi) dan manusia (petani, pedagang, karyawan, guru, murid, dokter, wisatawan dan lainnya) dari tempat asal ketempat tujuan. Adanya permintaan jasa transportasi dari sektorsektor lain menyebabkan timbulnya penyediaan jasa transportasi atau dapat dikatakan bahwa penyediaan jasa transportasi itu berasal dari atau diturunkan dari permintaan sektor-sektor lain, yang berarti diderivasi dari sektor-sektor lain, maka permintaan jasa transportasi itu dapat disebut sebagai permintaan yang diderivasikan atau *derived demand*. Fungsi transportasi adalah memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari satu tempat ketempat lainnya, yaitu dari tempat asal ketempat tujuan. Dengan berpindahnya barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan itu umumnya memberikan manfaat atau kegunaan yang lebih besar.

2. Transportasi Berfungsi Sebagai Penunjang dan Pendorong

Seperti telah dikemukakan pada sub sebelumnya, bahwa permintaan jasa transportasi itu merupakan *derived demand*, yaitu permintaan yang diderivasi atau yang diturunkan dari permintaan jasa transportasi dari sektor-sektor lainnya. Dari konsep permintaan yang diderivasi tersebut, maka fungsi transportasi dikembangkan sebagai fasilitas atau sektor penunjang. Sebagai sektor penunjang, transportasi berfungsi melayani pengembangan sektor-sektor lain, melayani permintaan jasa transportasi sektor-sektor lain disebut sebagai *servicing sector*. Transportasi sebagai *servicing sector*, yaitu memberikan pelayanan jasa transportasi kepada kegiatan sektorsektor lain itu

yang dilakukan secara efektif dan efisien. Pelayanan efektif dan efisien itu dinyatakan dalam berbagai manfaat atau dalam bentuk dampak positif yang dirasakan oleh daerah yang dilayani. Selain sebagai servicing sector, juga transportasi berfungsi sebagai sektor pendorong yang dimaksudkan penyediaan prasarana dan sarana transportasi guna membuka daerah-daerah terisolasi, terpencil, tertinggal dan perbatasan. Daerah-daerah tersebut belum terjangkau oleh pelayanan transportasi atau tersedianya fasilitas transportasinya sangat terbatas. Dengan menghubungkan pelayanan transportasi dari pusat pelayanan yang terletak tidak jauh ke daerah-daerah terisolasi, terpencil, tertinggal dan perbatasan, maka interaksi antara keduanya menjadi lebih terjalin dan bertambah ramai, dampak positifnya adalah meningkatkan produksi dan produktivitas sektor-sektor potensial yang dimilikinya, meningkatkan lapangan kerja dan pendapatan masyarakat, serta diharapkan akan mengurangi tingkat kesenjangan antara daerah yang maju dengan daerah yang kurang maju. Transportasi memiliki fungsi yang sangat penting dan strategis sebagai kekuatan yang mampu membentuk profil (wajah) daerah atau wilayah menjadi lebih serba sama (homogen), menjadi lebih maju, menjadi tidak timpang. Transportasi lebih menekankan pada “akibat” yang ditimbulkan dari adanya pelayanan transportasi, bukan pada “sebabnya”, tetapi pelayanan transportasi diselenggarakan untuk mencapai banyak “tujuan”.

2.2.2 Manfaat Transportasi

Dalam hal kegunaannya, transportasi dapat menciptakan guna tempat (*place unility*) dan guna waktu (*time unility*) yang memindahkan barang dan manusia ke tempat yang berbeda sehingga kegunaannya lebih besar. Demikian pula menyangkut muatan dalam waktu yang lebih besar; demikian pula manfaat dan kemanfaatan (*benefit*) dalam bidang ekonomi, sosial, dan politik. Manfaat ekonomi dari transportasi dapat disebut sebagai berikut.

1. Transportasi yang lancar dan didukung oleh tersedianya prasarana yang cukup dapat memperluas pasar. Pasar penjualan barang yang luas berarti

barang-barang yang dipasarkan lebih banyak. Hal ini akan memberikan keuntungan yang lebih besar bagi produsen.

2. Transportasi yang lancar membantu terciptanya harga pasar yang stabil. Kekurangan barang-barang yang dipasarkan (*excess demand*) di suatu daerah, yaitu tingkat harga barang adalah tinggi (mahal) akan diatasi oleh pengiriman barang dari daerah lain yang berlebihan (*excess supply*) saat tingkat harga barang lebih rendah (murah). Dengan masuknya banyak barang ke suatu daerah tersebut, persediaan barang menjadi lebih besar sehingga menyebabkan tingkat harga barang menurun. Sebaliknya, di daerah lain, dikirimnya banyak barang ke luar daerah membuat persediaan barang berkurang yang mengakibatkan tingkat harga barang meningkat.
3. Transportasi yang lancar mendorong daerah-daerah yang memiliki potensi sumber daya ekonomi yang berbeda-beda untuk melakukan spesialisasi dalam memproduksi barang/komoditas unggulannya. Spesialisasi berarti memproduksi barang/komoditas unggulan tertentu dalam jumlah besar sehingga biaya produksi per satuan unit adalah rendah. Dengan demikian, hal itu mampu memperoleh pesaing pasar yang memadai untuk menjamin kelangsungan spesialisasi produksi yang dilaksanakan.
4. Transportasi yang lancar meningkatkan keterhubungan dan kerja sama antar daerah/wilayah.

Manfaat sosial pelayanan jasa transportasi terdiri atas berikut ini.

1. Transportasi yang lancar dan luas memberikan manfaat dalam pelayanan kesehatan dan pelayanan pendidikan secara lebih efektif dan mampu menjangkau wilayah pelayanan yang merata ke seluruh wilayah. Berbagai bagian wilayah dapat menikmati pelayanan kesehatan dan pelayanan pendidikan. Hal ini sangat dibutuhkan dalam upaya mewujudkan masyarakat yang sehat dan mencerdaskan bangsa.
2. Transportasi yang lancar akan mampu memperluas transfer pengetahuan (*transfer of knowledge*) melalui pengiriman buku-buku pelajaran dan ilmu pengetahuan dari negara-negara maju ke negaranegara berkembang yang sangat membutuhkan. Dengan demikian, negaranegara berkembang dengan cepat dan mudah mengikuti perkembangan dan kemajuan negara-negara

maju serta menyerap dan menerapkan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi tinggi di negara-negara maju sehingga negara-negara berkembang akan mencapai kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi (iptek) serta keberhasilan pembangunan secara lebih cepat. Hal ini diharapkan dapat mengejar ketertinggalannya dari negara maju yang berarti akan merugikan kesenjangan terhadap negara-negara maju.

3. Transportasi yang lancar akan memperoleh persatuan dan kesatuan masyarakat serta bangsa melalui penyelenggaraan pekan olahraga nasional (PON), pekan olahraga seni (porseni), kongres pemuda, konferensi mahasiswa (universitas/fakultas), dan berbagai kegiatan lainnya yang dihadiri oleh utusan dari berbagai daerah. Hal ini diharapkan dapat mempererat silaturahmi antar mereka. Pada akhirnya, hal ini berkontribusi terhadap terwujudnya persatuan dan kesatuan bangsa.
4. Transportasi yang lancar dan berkapasitas dapat digunakan untuk mengirim bantuan (bahan makanan, pakaian, obat-obatan, dan lainnya) kepada masyarakat di daerah yang terkena bencana alam (banjir, tanah longsor, angin puting beliung, dan lainnya). Pengiriman bantuan untuk daerah-daerah yang dilanda bencana alam atau diserang penyakit dilakukan menggunakan moda transportasi (darat, laut, dan udara), khususnya untuk daerah-daerah yang tidak dapat dijangkau pelayanan transportasi, seperti daerah terpencil dan terisolasi, karena belum tersedia fasilitas transportasi sehingga pengiriman barang-barang bantuan dilakukan melalui udara dengan menggunakan pesawat udara atau helikopter, lalu barang-barang bantuan dijatuhkan dari udara.

Manfaat politik transportasi yang lancar dan berkemampuan tinggi meliputi hal berikut ini.

1. Membantu menyelenggarakan administrasi dan manajemen pemerintahan secara efektif.
2. Mewujudkan keamanan dan pertahanan negara yang mantap terhadap gangguan dan ancaman yang terjadi di dalam negeri ataupun yang berasal dari luar negeri.

2.3 Kawasan Wisata

Kawasan wisata adalah bentang permukaan alam yang dikunjungi atau didatangi oleh wisatawan karena kawasan tersebut memiliki objek wisata yang menarik. Kunjungan wisata adalah bepergian meninggalkan rumah, secara perorangan atau berkelompok dengan tujuan mengunjungi objek wisata yang biasa dikunjungi masyarakat pada umumnya. (Adisasmita, 2010).

2.4 Pariwisata

Pariwisata adalah kegiatan dinamis yang melibatkan banyak manusia serta menghidupkan berbagai bidang usaha (Ismayanti 2010). Pariwisata adalah perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain untuk bersenang-senang.

Dalam kegiatan pariwisata, ada yang disebut dengan subjek wisata dan objek wisata. Subjek wisata yaitu individu yang melakukan perjalanan wisata sedangkan objek wisata merupakan lokasi tujuan dari subjek wisata. Pariwisata adalah rangkaian kegiatan wisata yang didukung oleh berbagai fasilitas dan layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, Pemerintah, dan Pemerintah Daerah. Sedangkan kepariwisataan adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multimediawi serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha.

2.5 Wisatawan

Wisatawan adalah sekelompok atau seseorang yang menikmati wisata, yang dalam hal ini objek wisata tersebut berhasil menarik minat dari orang-orang yang ingin menikmati pesona objek wisata tersebut. Pengunjung (*visitor*) dapat diartikan juga sebagai wisatawan yang biasanya pengunjung ini terdiri dari perorangan atau banyak orang dengan bermacam-macam motivasi kunjungan, dengan kata lain pengunjungan bukan hanya wisatawan melainkan orang-orang yang berkunjung ke suatu wilayah.

2.6 Pemilihan Moda Transportasi

Moda Transportasi adalah sarana dimana orang dan barang melakukan mobilitas. Moda transportasi harus termasuk ke dalam salah satu dari tiga tipe dasar, tergantung pada dimana moda tersebut berjalan, yaitu darat (jalan, rel, dan saluran pipa), air (perkapalan), dan udara. Setiap moda ini ditandai oleh rangkaian karakteristik teknis, operasional, dan komersial. Analisis menunjukkan bahwa masing-masing moda memiliki karakteristik operasional, keuntungan, dan komersial. Namun, permintaan saat ini dipengaruhi oleh sistem transportasi terintegrasi yang memerlukan fleksibilitas maksimum.

Pemilihan moda/angkutan merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini karena peran kunci dari transportasi publik dalam berbagai kebijakan transportasi (Tamin, 2000). Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Sedangkan menurut Jotin dan Lall (2005), moda perjalanan yang dipilih juga tergantung pada beberapa faktor seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan pelaku perjalanan yang kemudian dipertimbangkan pula faktor – faktor turunan yang lainnya dari ketiga faktor yang telah disebutkan sebelumnya, antara lain faktor biaya perjalanan dan waktu perjalanan. Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia, sekalipun dapat terjadi di kota – kota besar di Indonesia. Dalam hal ini terjadi kombinasi antara beberapa moda untuk mencapai dari ke satu titik asal ataupun tujuan seperti gabungan antara angkutan untuk menuju tujuan yang akan dicapai.

1. Moda Angkutan Pribadi

Angkutan pribadi adalah angkutan yang pelayanan kendaraan pribadi seperti, Mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, tetapi bisa juga Pelayanan bus yang biasanya digunakan untuk keperluan pribadi. Angkutan pribadi merupakan lawan kata angkutan umum. Transportasi dengan pelayanan angkutan umum karena alasan efisien angkutan umum yang lebih baik (Warpani, 1990).

2. Moda Angkutan umum

Angkutan umum (*public transport*) adalah semua jenis moda transportasi yang disuplai untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang/orang, demi kepentingan masyarakat banyak/umum dalam memenuhi kebutuhannya, baik

transportasi darat, laut maupun transportasi udara. Tujuan dasar dari penyediaan angkutan umum, (Wells, 1975 dikutip Tamin 2000) mengatakan bahwa menyediakan pelayanan angkutan yang baik, handal, nyaman, aman, cepat dan murah untuk umum.

2.7 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan di definisikan sebagai biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Berdasarkan pertimbangan ekonomi, diperlukan kesesuaian antara besarnya tarif (penerimaan). Dalam hal ini pengusaha mendapatkan keuntungan yang wajar dan dapat menjamin kelangsungan serta perkembangan usaha jasa angkutan yang dikelolanya.

Biaya operasional kendaraan terdiri dari dua komponen utama yaitu biaya tetap (*Standing Cost* atau *Fixed Cost*) dan biaya tidak tetap (*Variable Cost* atau *Running Cost*). Menurut Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Peraturan Kementrian Perhubungan No. KM. 89 Tahun 2002, BOK dihitung dengan beberapa komponen yang lengkap dan sesuai dengan pengeluaran yang dibutuhkan dalam pengoperasian kendaraan dengan biaya operasional kendaraan yang terdiri dari beberapa komponen-komponen antara lain :

1. Biaya tetap BOK (*Standing Cost* atau *Fixed Cost*)

Biaya tetap atau Fixed Cost terdiri dari :

a. Biaya Penyusutan kendaraan

Biaya penyusutan kendaraan (depresiasi) adalah biaya yang dikeluarkan atas penyusutan nilai ekonomis kendaraan akibat keausan teknis karena melakukan operasi. Dihitung memakai metode garis lurus (*straight line depreciation*) dimana penyusutan dialokasikan secara merata selama umur ekonomis kendaraan.

b. Biaya bunga modal

Biaya bunga modal adalah biaya yang harus dikeluarkan untuk membayar pinjaman dan bunga bank.

c. Biaya administrasi STNK

Biaya administrasi STNK adalah biaya pajak kendaraan yang dikeluarkan

setiap tahun sekali dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

d. Biaya asuransi

Biaya asuransi adalah biaya wajib dikeluarkan atas asuransi kendaraan sesuai peraturan yang berlaku.

2. Biaya tidak tetap (*Variable Cost* atau *Running Cost*)

a. Biaya awak kendaraan (Driver)

Biaya Awak Kendaraan (BAK) terdiri atas sopir dan kodektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uang dinas jalan/tunjangan kerja operasi. terdiri atas sopir dan kodektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uang dinas jalan/tunjangan kerja operasi.

b. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)

Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM) adalah biaya yang dikeluarkan untuk pembelian bahan bakar kendaraan, yang menyangkut jarak tempuh yang dilakukan untuk tiap liter bahan bakar yang digunakan. Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraannya.

c. Biaya pemakaian ban

Biaya pemakaian ban adalah biaya yang dikeluarkan untuk pembelian pemakaian ban pertahun.

d. Biaya servis kecil

Biaya servis kecil adalah seluruh total biaya yang dikeluarkan pada saat melakukan servis kecil pada waktu tertentu.

e. Biaya servis besar

Biaya servis besar adalah seluruh total biaya yang dikeluarkan pada saat melakukan servis besar pada waktu tertentu.

f. Biaya cuci kendaraan

Biaya cuci kendaraan adalah total seluruh biaya yang dikeluarkan untuk cuci kendaraan pada satuan waktu tertentu.

g. Biaya TOL

Biaya TOL adalah seluruh biaya yang dikeluarkan atau dikenakan saat melewati jalan TOL.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 89 Tahun 2002, tentang mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi, pengelompokkan biaya pokok operasi kendaraan menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan, dibagi atas:

1. Biaya tetap BOK (*Standing Cost* atau *Fixed Cost*)

Biaya tetap (*Fixed Cost*) terdiri dari beberapa komponen sebagai berikut:

a. Biaya Penyusutan Kendaraan

$$\text{Penyusutan per tahun} = \frac{\text{harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{masa penyusutan}} \quad (1)$$

b. Biaya Bunga Modal

$$\text{Bunga Modal} = \frac{\left(\frac{n \times 1}{2}\right) \times \text{tingkat bunga/tahun}}{\text{masa penyusutan}} \quad (2)$$

Dimana:

n = masa pengembalian kendaraan

c. Biaya administrasi STNK

$$\text{Biaya STNK per kendaraan} = \frac{\text{biaya STNK}}{\text{Produksi kendaraan km per tahun}} \quad (3)$$

d. Biaya asuransi

$$\text{Biaya asuransi per kendaraan} = \frac{\text{jumlah biaya asuransi per tahun}}{\text{Produksi kendaraan km per tahun}} \quad (4)$$

2. Biaya tidak tetap (*Variable Cost* atau *Running Cost*)

Biaya tidak tetap (*Variable Cost* atau *Running Cost*) terdiri dari beberapa komponen sebagai berikut :

a. Biaya awak kendaraan (Driver)

$$\text{Biaya awak kendaraan} = \frac{\text{biaya awak kendaraan per tahun}}{\text{Produksi kendaraan km per tahun}} \quad (5)$$

b. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)

$$\text{Biaya BBM kendaraan per hari} = \frac{\text{pemakaian BBM perkendaraan per hari}}{\text{km tempuh per tahun}} \quad (6)$$

c. Biaya pemakaian ban

$$\text{Biaya ban kendaraan per km} = \frac{\text{jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban per buah}}{\text{km daya tahan ban}} \quad (7)$$

d. Biaya servis kecil

$$\text{Biaya servis kecil per kendaraan - km} = \frac{\text{biaya servis kecil}}{\text{km per tahun}} \quad (8)$$

e. Biaya servis besar

$$\text{Biaya servis besar per kendaraan - km} = \frac{\text{biaya servis besar}}{\text{km per tahun}} \quad (9)$$

f. Biaya cuci kendaraan

$$\text{Biaya cuci kendaraan} = \frac{\text{biaya cuci kendaraan per bulan}}{\text{Produksi kendaraan km per bulan}} \quad (10)$$

g. Biaya TOL

$$\text{Biaya TOL per km} = \frac{\text{biaya tol per tahun}}{\text{Produksi kendaraan km per tahun}} \quad (11)$$

3. Biaya Pokok

Biaya pokok per km kendaraan dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung.

$$\text{Biaya pokok per kendaraan - km} = \text{biaya tetap} + \text{biaya tidak tetap} \quad (12)$$

2.8 Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel (teknik sampling) merupakan cara mengambil sampel penelitian untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian (Sugiyono: 118). Sebagaimana yang telah dijelaskan bahwa pengambilan sampel, berguna apabila populasi yang akan dipelajari jumlahnya tidak sedikit.

Secara umum, teknik sampling dapat dibagi kedalam 2 metode, yaitu metode acak (*probability sampling*) dan metode tak acak (*non-probability sampling*).

1. Probability Sampling

Probability Sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Teknik ini meliputi:

a. *Simple Random Sampling*

Pengambilan anggota sampel dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi tersebut. Namun hanya bisa dilakukan apabila anggota populasi dianggap homogen.

b. *Propotionate Stratified Random Sampling*

Teknik ini digunakan apabila anggota populasi tidak homogen dan berstrata secara proposional.

c. *Disproportionate Stratified Random Sampling*

Teknik ini digunakan untuk menentukan jumlah sample, bila populasi berstrata tetapi kurang proporsial.

d. *Cluster Sampling*

Teknik sampling daerah digunakan untuk menentukan sampel bila objek yang akan diteliti atau sumber data sangat luas. Teknik sampling daerah ini sering digunakan melalui dua tahap, yaitu menentukan sample daerah, dan yang berikutnya menentukan orang – orang yang ada pada daerah itu secara sampling juga.

2. Non-probability Sampling

Teknik pengambilan sample yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Teknik ini meliputi:

a. *Quota sampling*

Teknik sampling kuota adalah teknik menentukan sample dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan. Pada sampling kuota, dimulai dengan membuat tabel atau matriks yang berisi penjabaran karakteristik dari populasi yang ingin dicapai atau karakteristik populasi yang sesuai dengan tujuan dari penelitian untuk selanjutnya ditentukan sampel yang memenuhi ciri-ciri populasi tersebut.

b. *Reliance available sampling*

Teknik sampling ini mengandalkan pada keberadaan subjek untuk dijadikan sampel yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dan dipandang cocok sebagai sumber data maka subjek tersebut dijadikan sampel.

c. *Purposive sampling*

Purposive sampling adalah teknik menentukan suatu sampel berdasarkan pertimbangan peneliti atau evaluator tentang sampel mana yang paling bermanfaat. Terkadang sampel yang akan diambil ditentukan berdasarkan

pengetahuan tentang suatu populasi, anggota-anggotanya dan tujuan dari penelitian.

d. *Snowball sampling*

Snowball sampling dapat dilakukan jika keberadaan dari suatu populasi sulit untuk ditemukan. Dengan kata lain, cara ini banyak dipakai ketika peneliti tidak banyak tahu tentang populasi penelitian. Ada sampling bola salju, peneliti mengumpulkan data dari beberapa sampel yang dapat ditemukan oleh peneliti sendiri, selanjutnya peneliti meminta individu yang telah dijadikan sampel tersebut untuk memberitahukan keberadaan anggota yang lainnya yang tidak dapat ditemukan oleh peneliti untuk dapat melengkapi data.

untuk menentukan besarnya jumlah sampel atau jumlah responden dapat menggunakan rumus slovin.

Dimana rumusnya sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1+NE^2} \quad (13)$$

Dimana :

n = Ukuran sampel

N = Keseluruhan Sample

E = Persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan

2.9 Penelitian Terdahulu

Merupakan hasil penelitian terdahulu tentang bangkitan tarikan, seluruh kajian tersebut memiliki elevasi yang sangat erat dengan penelitian ini. Oleh karena itu pada bagian ini dilakukan kajian penelitian yang berhubungan dengan penelitian ini yang sedang dikembangkan. Dimana kajian tersebut membantu untuk memecahkan rumusan masalah pada penelitian ini.

Tabel 1. Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
1	Muhammad Kholilurrahman (2022) (Kholilurrahman, 2022)	Pemodelan Karakteristik Pemilihan Moda Untuk Perjalanan dari Pasar Sentral ke Kawasan Pemukiman Ujung Loe di Kabupaten Bulukumba	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan identifikasi terkait karakteristik penumpang dan faktor - faktor yang mempengaruhi pemilihan moda pada masyarakat yang melakukan perjalanan dari pasar sentral ke kawasan pemukiman Ujung Loe di Kabupaten Bulukumba.	Dalam penelitian ini data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan cara melakukan obeservasi lapangan dan wawancara dengan teknik Stated Preference. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait seperti Badan Pusat Statistik Kabupaten Bulukumba. Selanjutnya data yang telah dikumpulkan akan diolah berdasarkan model logit biner dan akan dilakukan uji sensitivitas.	1. Karakteristik Pengguna Transportasi yang dimana didominasi oleh rentang usia 30-50 tahun, dengan pekerjaan paling banyak adalah pekerjaan swasta, dan tipe pergerakan yang terbesar adalah single trip. 2. Berdasarkan analisis probabilitas pemilihan moda diperoleh nilai regresi konstanta intersepnya yaitu -0.7567 dan koefisien regresinya yaitu -0.00013. 3. Faktor yang paling sensitif atau berpengaruh adalah waktu tempuh yang memperoleh nilai probabilitas pengguna angkutan terbesar yaitu 48%. 4. Berdasarkan nilai Generalized Cost angkutan diperoleh probabilitas masyarakat menggunakan angkutan pedesaan sebesar 70% dan probabilitas masyarakat menggunakan angkutan pribadi sebesar 30%.
2	Rosnyati Cartona, Ni	Analisis Karakteristik	Tujuan dari penelitian ini	Metode penelitian yang digunakan adalah	1. Usia pengguna moda transportasi online dan transportasi konvensional di Kota

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
	Ketut Sri Astati Sukawati, Cokorda Putra Wirasutama (2021)(Cartona et al., 2021)	Pengguna Moda Transportasi Online dan Transportasi Konvensional di Kota Denpasar	adalah untuk mengetahui karakteristik pengguna moda transportasi dengan menggunakan metode analisis regresi linier berganda.	deskriptif analitis. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah menyebarkan kuesioner dalam bentuk google form kepada pengguna moda transportasi online (Go-Car) maupun transportasi konvensional (Sarbagita) dengan metode stated preference.	Kota Denpasar adalah 16-55 tahun. 2. Jenis kelamin pengguna moda transportasi online dan transportasi konvensional di Kota Denpasar adalah 44% pria dan 56% wanita. 3. Pengguna moda transportasi online dan konvensional berdasarkan tingkat terakhir SMP sebanyak 1%, SMA sebanyak 55%, dan S1 sebanyak 44%. 4. Pengguna moda transportasi online maupun transportasi konvensional berdasarkan pekerjaan terdiri dari Pelajar 7%, Mahasiswa 28%, Swasta 49%, Wiraswasta 1%, Ibu Rumah Tangga 8%, dan PNS 7%.
3	Dody Taufik Absor Sibuea (2019) (Sibuea, 2019)	Studi Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Dalam Pemilihan	Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat pelayanan jasa angkutan umum. Untuk mengetahui	Metode Pengambilan sampel pada penelitian ini adalah sampel acak klaster (cluster random sampling) dengan teknik stated preference dimana	1. Secara umum masyarakat hampir seluruhnya menggunakan Mobil Penumpang Umum sebagai moda angkutan umum, yaitu sebanyak 97,31%. 2. Pengguna angkutan umum terbesar dengan maksud perjalanan bisnis/kerja

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
		Moda Transportasi	karakteristik pelaku perjalanan masyarakat dan perbedaan persepsi pengguna angkutan umum serta tingkat penilaian atau persepsi pelaku perjalanan terhadap kinerja pelayanan angkutan umum.	metode ini digunakan untuk memilih sampel yang berupa kelompok (klaster) dimana tiap kelompok terdiri dari beberapa unit yang lebih kecil (elemen). Untuk menguji perbedaan rata-rata dari beberapa kelompok atau sampel digunakan analisis Varians (ANOVA).	merupakan pengguna terbesar, yaitu sebesar 60%. 3. captive user merupakan pengguna kendaraan umum tertinggi yaitu sebesar 86,73% dari total karakteristik kepemilikan kendaraan. 4. biaya merupakan variabel terbesar untuk kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan pelaku perjalanan, yaitu sebanyak 85,58% pengguna angkutan umum menyatakan murah.
4	Rani Bastari Alkam, Lambang Basri Said (2018) (Alkam et al., 2018)	Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi Menuju Kampus Oleh Mahasiswa/I Universitas Muslim	Tujuan dari penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik pemilihan moda transportasi menuju kampus oleh mahasiswa/i	Pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuisioner kepada mahasiswa(i) UMI sebagai responden yang dipilih dengan metode cluster random sampling dengan jumlah yang proporsional di	Hasil analisis dalam penelitian ini menunjukkan urutan persentase penggunaan moda terbanyak adalah angkutan pribadi 70,34% (sepeda motor dan mobil pribadi), angkutan umum/pete - pete 13,81%, angkutan semi publik 11% (transportasi berbasis aplikasi dan bentor), dan sisanya adalah responden yang memilih untuk berjalan kaki menuju

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
		Indonesia	Universitas Muslim Indonesia.	setiap fakultas. Data dianalisis dengan melakukan uji statistik deskriptif berdasarkan data hasil survey dengan instrumen kuesioner.	kampus (4,86%). Secara deskriptif, responden memilih waktu tempuh sebagai faktor yang paling mempengaruhinya dalam memilih moda transportasi (29,92%), disusul biaya tempuh (24,04%), dan kemudahan (13,81%).
5	Putu Hermawati (2019) (Hermawati, 2019)	Model Pemilihan Rantai dan Moda Perjalanan Wisatawan Mancanegara di Destinasi Pariwisata Pulau (Studi Kasus di Bali)	Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis signifikansi karakteristik individu, karakteristik perjalanan dan atribut perjalanan wisatawan terhadap rantai dan moda perjalanan serta menganalisis waktu dan biaya	Pada penelitian ini, digunakan metode survei kusioner terhadap setiap wisatawan mancanegara yang ke bali dengan tujuan berlibur. Dalam mengolah data, digunakan analisis model regresi dan analisis model berbasis logit. Selanjutnya dilakukan pengujian parameter dengan uji likelihood ratio (uji simultan), uji wald (uji parsial).	1. Karakteristik hubungan umur dengan rantai perjalanan menunjukkan untuk segala usia terbanyak melakukan 3-4 rantai perjalanan per hari, perjalanan lebih dari 5 dari rantai per hari masih cukup banyak dilakukan oleh dewasa muda 22,14% dan dewasa menengah 11,41%, sedangkan lansia hanya 4,76%, menunjukkan bertambahnya umur maka jumlah tripchain makin sedikit. 2. Variabel - variabel yang berpengaruh signifikan pada semua tripchain, dengan tingkat signifikansi diatas 85% adalah umur, pendidikan, jumlah kunjungan ke Bali, lama tinggal, jarak tempuh, waktu tempuh dan biaya perjalanan.

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
			perjalanan pada alternatif rantai dan moda perjalanan wisatawan.		3. Demikian pula biaya, mengindikasikan semakin banyak rantai perjalanan maka biaya semakin mahal, sehingga dinyatakan hubungan jumlah rantai perjalanan yang dicapai dengan waktu tempuh dan biaya menunjukkan hal yang linier sesuai jarak tempuh.
6	ST. Maryam H (2015) (Maryam, 2015)	Model Pemilihan Moda Perjalanan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) (Studi Kasus: Perjalanan AKDP Rute Makassar-Parepare, South Sulawesi)	Penelitian ini bertujuan untuk memodelkan pemilihan moda perjalanan antarkota dalam provinsi (AKDP) Makassar-Parepare dan menganalisis probabilitas yang mempengaruhi pemilihan moda.	Dalam kajian ini populasi adalah seluruh pengguna jasa moda angkutan umum Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dengan menghitung jumlah penumpang masing-masing jenis kendaraan. Untuk pengumpulan data dilakukan dengan tiga cara, yaitu observasi, wawancara dan kuesioner. Kemudian analisis data menggunakan software	1. Karakteristik perjalanan AKDP memberikan gambaran bahwa dari segi pengguna AKDP terbanyak adalah moda MPU (29,3%). Laki-laki, umur 17-25 tahun, pendidikan SLTA, pelajar/mahasiswa, dengan penghasilan <rp.2 juta. Tingkat pelayanan MPU kurang baik, LF rerata (71,07%), tarif MPU masih sesuai dengan BOK. 2. Model pemilihan moda AKDP dengan base-category MPU berdasarkan odds-ratio, menunjukkan bahwa pengguna AKDP lebih memilih untuk menggunakan Bus Damri 0,06%, Mini Bus 3,7% dan BMA 0 % dibanding MPU.

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
				STATA dengan model Multinomial Logit lalu dilakukan pengujian parameter dengan uji Likelihood Ratio (Uji Simultan) dan uji kepekaan (Sensitivity Analysis).	3. Probabilitas pemilihan moda dengan jumlah observasi 2496, setelah estimasi maximum-likelihood (c-logit) menggambarkan bahwa kemungkinan memilih moda Bus Damri 31,55%, Mini Bus 18,46%, Bus BMA 0,14% dan memilih MPU 49,85%. Sensitivitas dari 2 skenario menunjukkan bahwa peningkatan biaya dan pengurangan waktu, lebih sensitif dibanding peningkatan waktu dan pengurangan biaya, bagi pengguna AKDP Makassar-Parepare.