

# BAB I PENDAHULUAN UMUM

## 1.1 Latar Belakang

Pariwisata merupakan salah satu sektor ekonomi terbesar di dunia yang berperan penting dalam pembangunan global. Berdasarkan data *World Travel & Tourism Council (WTTC)*, industri pariwisata mendukung sekitar 1 dari 10 lapangan pekerjaan di seluruh dunia dan menyumbang hampir 10% dari PDB global (WTC, 2019). Pertumbuhan pariwisata internasional sebelum pandemi Covid-19 sangat pesat; pada tahun 2019 tercatat 1,5 miliar kedatangan wisatawan mancanegara secara global, mencapai rekor tertinggi sepanjang sejarah (Xinhua, 2020). Namun, pandemi COVID-19 yang melanda dunia pada tahun 2020 memberikan dampak katastrofik terhadap industri pariwisata global. Laporan UNWTO menunjukkan terjadi penurunan hingga 74% dalam kedatangan wisatawan internasional sepanjang 2020 dibanding tahun sebelumnya (UNWTO, 2020). Penurunan ini setara dengan hilangnya sekitar satu miliar perjalanan wisata internasional dalam satu tahun.

Memasuki masa pasca-pandemi, berbagai inisiatif diluncurkan untuk memulihkan sektor pariwisata sekaligus meningkatkan daya tahannya. Tren menunjukkan pergeseran fokus dari ketergantungan pada wisatawan mancanegara menuju pariwisata domestik dan berkelanjutan sebagai motor pemulihan. *United Nations World Tourism Organization (UNWTO)* pada 2020 menekankan pentingnya pasar wisatawan domestik sebagai alternatif strategis untuk revitalisasi industri pariwisata di tengah pembatasan perjalanan internasional (Rijal et al., 2021). Dalam situasi pandemi, wisatawan lokal menjadi tulang punggung bagi banyak destinasi, sementara inovasi produk wisata dan penerapan protokol kesehatan menjadi keharusan. UNWTO mendorong transformasi menuju pariwisata yang lebih tangguh dan inovatif sebagai respon terhadap krisis, seraya tetap optimis terhadap prospek jangka panjang sektor ini. Bahkan, UNWTO memproyeksikan bahwa jumlah perjalanan wisata global dapat mencapai 1,8–1,9 miliar pada tahun 2030, dengan potensi pertumbuhan ekonomi pariwisata sekitar 4% per tahun dalam skenario optimistis (Rijal et al., 2021). Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun terpukul pandemi, industri pariwisata dunia diperkirakan akan bangkit kembali seiring peningkatan permintaan akan wisata yang lebih aman, personal, dan berkelanjutan.

Pada tingkat nasional, Indonesia menjadikan pariwisata sebagai sektor andalan perekonomian dan sumber devisa utama. Sebelum pandemi, kontribusi pariwisata terhadap ekonomi Indonesia mengalami peningkatan signifikan. Kementerian Pariwisata mencatat bahwa pada tahun 2019 sektor pariwisata diproyeksikan menjadi penghasil devisa terbesar negara dengan estimasi pendapatan USD 24 miliar, melampaui sektor minyak dan gas, batu bara, serta kelapa sawit. Bahkan menurut laporan *World Bank*, pariwisata di Indonesia diakui sebagai *core business* yang memberikan kontribusi besar terhadap PDB, devisa, dan lapangan kerja nasional. Pertumbuhan pariwisata Indonesia sebelum 2020

tercatat berada di atas rata-rata regional dan global sekitar 25% per tahun, jauh melampaui pertumbuhan pariwisata ASEAN (7%) maupun dunia (6%). Pemerintah Indonesia secara agresif mendorong pengembangan destinasi pariwisata unggulan melalui inisiatif “10 Bali Baru”, pembangunan infrastruktur transportasi, promosi wisata, serta peningkatan kualitas SDM pariwisata. Langkah-langkah ini menunjukkan komitmen pemerintah memanfaatkan potensi pariwisata untuk mendorong pertumbuhan ekonomi inklusif, khususnya di daerah-daerah kaya daya tarik wisata.

Seiring dengan tren global dan pengalaman pandemi, strategi pembangunan pariwisata Indonesia kini mengarah pada prinsip berkelanjutan, berkualitas, dan inklusif. Pemerintah telah meluncurkan *Tourism Outlook 2025/2026* sebagai kerangka transformasi sektor pariwisata nasional di masa depan (Kemendagri RI, 2025). Dalam visi baru tersebut, Indonesia berfokus pada pengembangan pariwisata berbasis kualitas (*value over volume*), yang menekankan pengalaman otentik, pelestarian budaya dan alam, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat lokal. Ini merupakan pergeseran dari pendekatan pariwisata massal menuju pariwisata yang lebih bernilai tambah. Kementerian Pariwisata bersama Bappenas dan Bank Indonesia berkomitmen menjalankan agenda ini, yang di antaranya mencakup penerapan standar keberlanjutan, pengembangan SDM pariwisata, pemberdayaan UMKM lokal, serta pemerataan promosi ke destinasi-destinasi potensial di luar kawasan wisata utama. Diharapkan, dengan strategi tersebut pariwisata Indonesia tidak hanya pulih dari dampak pandemi, tetapi juga tumbuh lebih tangguh dalam menghadapi ketidakpastian global dan memberi manfaat ekonomi-sosial yang lebih merata.

Salah satu potensi destinasi wisata di Sulawesi Selatan adalah Gugus Kepulauan Spermonde yang terletak di lepas pantai barat Provinsi Sulawesi Selatan, mencakup wilayah administrasi Kota Makassar dan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan (Pangkep). Gugus pulau ini terdiri dari puluhan hingga lebih dari seratus pulau kecil; literatur menyebut terdapat sekitar 120–121 pulau di Kepulauan Spermonde (Ratna, R et al., 2022). Pulau-pulau tersebut tersebar di Selat Makassar dalam jarak beragam dari daratan: mulai dari pulau terdekat yang hanya berjarak ~2 km dari Kota Makassar, hingga pulau terluar yang berhadapan langsung dengan Laut Flores dan Laut Jawa. Secara ekologis, kawasan Spermonde termasuk dalam *Coral Triangle* atau segitiga terumbu karang, yang dikenal sebagai pusat keanekaragaman hayati laut dunia (*dijuluki “Amazon of the seas”*). Perairan di sekitar pulau-pulau ini kaya akan terumbu karang, ikan karang, mangrove, dan biota laut tropis lainnya, menjadikannya salah satu ekosistem laut paling produktif. Selain itu, beberapa pulau di Spermonde berpenghuni dan memiliki komunitas nelayan tradisional dengan budaya bahari khas. Keunikan geografis dan ekologis gugus Spermonde menjadikannya wilayah yang sangat menarik untuk penelitian pengembangan pariwisata, karena menawarkan kombinasi daya tarik alam bawah laut, pantai, serta budaya lokal pesisir.

Dari sisi potensi wisata, Kepulauan Spermonde menyimpan beragam atraksi bahari yang dapat dikembangkan lebih lanjut. Pulau-pulau terdekat dengan

Makassar, seperti Pulau Lae-Lae dan Pulau Kayangan, telah lama menjadi tujuan wisata akhir pekan populer bagi warga lokal karena aksesnya hanya sekitar 10–15 menit dengan perahu. Pulau-pulau ini menawarkan pantai pasir putih dan kesempatan menikmati kuliner laut segar, serta menjadi basis bagi wisatawan untuk menjelajah pulau lain di sekitarnya. Pulau Samalona, berjarak  $\pm 7$  km dari Makassar, terkenal akan keindahan terumbu karang dan air lautnya yang jernih; pulau kecil ini dikelilingi hamparan karang sehat yang ideal untuk kegiatan *snorkeling* dan *diving* pemula. Beberapa *cottage* sederhana tersedia di Samalona untuk wisatawan yang ingin bermalam, meskipun fasilitasnya masih sangat terbatas. Lebih ke luar, Pulau Kodingareng Keke (sekitar 12 km dari Makassar) menawarkan pengalaman menyelam dan *snorkeling* yang tak kalah menarik, bahkan sempat dibangun resor kecil untuk penyelam di sana. Air laut di sekitar Kodingareng Keke terkenal bening dengan ragam biota seperti ikan karang berwarna-warni dan terumbu yang relatif terjaga. Data total kunjungan wisatawan di pulau Kota Makassar tercatat sebesar 6.558 wisatawan pada tahun 2020 dan meningkat menjadi 14.326 wisatawan pada tahun 2022. Berdasarkan pulau, jumlah wisatawan yang terbesar pada tahun 2022 adalah Pulau Samalona sebesar 3317 wisatawan, Pulau Kodingareng Keke sebesar 2.250 wisatawan, dan Pulau Lanjutan sebesar 215 wisatawan (Mafrizal, 2024).

Sementara itu, di wilayah Pangkep, kunjungan wisatawan nampak cukup besar, walaupun tidak sebesar di Kota Makassar. Pulau yang paling tinggi kunjungan wisatawan adalah Pulau Kapoposang, yang merupakan salah satu destinasi unggulan untuk wisata selam kelas dunia. Pulau Kapoposang yang berjarak  $\pm 70$  km dari Makassar memiliki taman laut dengan dinding karang curam (*drop-off*) hingga kedalaman  $>50$  meter, tempat hidup beragam spesies megafauna laut seperti hiu sirip putih, pari manta, penyu, barakuda, hingga ikan karang endemic. Keindahan alam bawah laut Kapoposang telah diakui dan dilindungi sebagai kawasan Taman Wisata Perairan oleh pemerintah, dilengkapi dengan akomodasi bagi wisatawan penyelam. Potensi wisata bahari lainnya di gugus Spermonde meliputi memancing olahraga, wisata edukasi ekosistem mangrove (di beberapa pulau pesisir Pangkep), serta wisata budaya melihat kehidupan komunitas pulau yang unik sebagai nelayan dan pembudidaya laut. Secara keseluruhan, kombinasi atraksi 3A (aksesibilitas, amenitas, dan atraksi) di Kepulauan Spermonde menunjukkan modal besar bagi pengembangan destinasi wisata bahari unggulan. Kekayaan alam dan budaya di kawasan ini dapat menjadi daya tarik kuat bagi wisatawan nusantara maupun mancanegara apabila dikelola dengan baik.

Meski demikian, tantangan besar turut menyertai upaya pengembangan pariwisata di Kepulauan Spermonde, terutama terkait kelestarian lingkungan. Aktivitas manusia yang tidak berkelanjutan telah memberikan tekanan pada ekosistem pesisir di wilayah ini. Salah satu ancaman serius adalah praktik penangkapan ikan dengan bom (*blast fishing*) yang telah berlangsung sejak zaman lampau. Studi kasus menunjukkan bahwa akibat praktik seperti ini, sekitar 75% terumbu karang di Spermonde telah mengalami kerusakan atau degradasi berat

(Bernstein, S. 2014). Dampak jangka panjangnya tidak hanya menurunkan keanekaragaman hayati laut, tetapi juga mengancam industri pariwisata setempat yang sangat bergantung pada kesehatan ekosistem terumbu (Bernstein, S. 2014). Selain aspek lingkungan, aspek sosial-ekonomi dan tata kelola juga menjadi tantangan dalam pengembangan pariwisata Spermonde. Keterbatasan infrastruktur dasar dan aksesibilitas antar-pulau merupakan salah satu kendala utama. Banyak pulau belum memiliki dermaga yang memadai, transportasi publik antarpulau minim, dan sarana pendukung wisata (akomodasi, air bersih, listrik) masih sangat terbatas (Asri, H., et al., 2025).

Tantangan geografis berupa letak pulau-pulau yang tersebar jauh dari daratan membuat biaya penyediaan infrastruktur tinggi. Di sisi lain, kapasitas sumber daya manusia dan partisipasi masyarakat lokal dalam sektor pariwisata masih rendah (Asri, H., et al., 2025). Sebagian besar penduduk pulau berprofesi sebagai nelayan dengan tingkat pendidikan relatif rendah, sehingga keterlibatan mereka dalam mengelola usaha wisata (*homestay*, pemandu wisata, dll.) masih terbatas. Studi menunjukkan rendahnya partisipasi masyarakat lokal dalam manajemen pariwisata di Kepulauan Spermonde saat ini, sehingga manfaat ekonomi pariwisata banyak yang tidak langsung dirasakan oleh komunitas pulau. Selain itu, terdapat kesenjangan koordinasi antarpemangku kepentingan antara pemerintah kota Makassar, pemerintah kabupaten Pangkep, dan pihak swasta/investor dalam perencanaan terpadu kawasan wisata pulau (Asri, H., et al., 2025). Imbas dari berbagai kendala tersebut, potensi pariwisata bahari Spermonde yang besar belum berdampak signifikan pada peningkatan kesejahteraan masyarakat lokal maupun pendapatan asli daerah (PAD) setempat. Dengan kata lain, pariwisata di kawasan ini masih *underperform* dan belum dikelola optimal untuk mendorong pembangunan lokal.

Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini mengembangkan sistem transportasi pariwisata yang berkelanjutan di Gugus Pulau Spermonde karena persoalan utamanya justru terletak pada kinerja pelayanan transportasi dan kinerja pelayanan pariwisata yang belum optimal. Pola angkutan wisata masih bergantung pada perahu tradisional tanpa jadwal tetap, kapasitas dan keselamatan tidak terstandar, informasi layanan (jadwal, waktu tempuh, tarif, titik keberangkatan) tidak transparan, serta belum adanya integrasi rute dan simpul transportasi wisata antarpulau. Kondisi ini berimplikasi pada tingginya ketidakpastian bagi wisatawan (*unreliable service*), keterbatasan akses bagi masyarakat lokal, serta tingginya risiko kecelakaan dan tekanan terhadap lingkungan pesisir. Di sisi lain, produk dan fasilitas pariwisata seperti dermaga wisata, titik naik-turun penumpang yang layak, layanan paket wisata pulau, serta koordinasi antara operator transportasi, pelaku wisata, dan pemerintah daerah belum terkelola secara profesional sehingga kualitas pengalaman wisata (*service experience*) jauh dari standar destinasi bahari unggulan. Tanpa perbaikan menyeluruh atas kinerja sistem transportasi dan layanan pariwisata, potensi Spermonde sebagai destinasi wisata bahari tidak akan tercapai, dan bahkan dapat menimbulkan *overuse* yang tidak terkendali pada ekosistem pulau kecil. Oleh karena itu, diperlukan model kebijakan dan strategi

pengembangan sistem transportasi pariwisata yang terukur, aman, andal, dan ramah lingkungan, yang secara simultan meningkatkan mutu pelayanan transportasi, mutu pelayanan pariwisata, serta menjamin keberlanjutan sosial-ekologis di Gugus Pulau Spermonde (Makassar dan Pangkajene Kepulauan).

## 1.2 *Research Gap* dan *Novelty*

Berdasarkan meta-analisis terhadap 12 studi yang mengkaji keterkaitan antara sistem transportasi dan pengembangan destinasi wisata, muncul pola konsisten bahwa dimensi yang paling dominan dieksplorasi adalah aspek aksesibilitas dan konektivitas fisik, baik melalui moda udara, laut, maupun multimoda. Curtis dan Manuela (2025) di Bahama, Akustia et al. (2024) di Wakatobi, Baldacchino dan Ferreira (2013) di Azores, Pastor Chan Santana et al. (2024) di Akureyri, Cottam et al. (2007) di Kroasia, serta Hariyani et al. (2024) di Bajoe–Bokori secara komparatif menempatkan struktur jaringan, kapasitas, frekuensi layanan, dan biaya perjalanan sebagai variabel kunci yang menjelaskan kinerja sistem transport dan implikasinya terhadap pola pergerakan wisatawan. Kajian pada konteks pulau-pulau kecil di Indonesia memperkuat temuan tersebut: Poerwanto et al. (2024) menekankan peran pelayaran tradisional sebagai tulang punggung ekonomi dan pariwisata di Kepulauan Sangkarrang, Zaman et al. (2021) memfokuskan analisis pada dimensi keselamatan operasional motorboat di Maratua, sementara Yuniyanto et al. (2021) menambahkan dimensi baru berupa integrasi informasi dan pemesanan dengan pendekatan *Intelligent Transportation System* (ITS) di Lombok. Di sisi lain, studi seperti Chan Santana et al. (2024) mengenai terowongan bawah laut di Faroe, serta Parra López dan Baum (2004) dan Papatheodorou (2001) tentang struktur pasar dan kekuasaan tour operator di Kepulauan Canary dan Mediterania, menyoroti secara eksplisit peran *governance*, regulasi, dan struktur industri dalam membentuk konfigurasi konektivitas dan distribusi manfaat ekonomi pariwisata.

Secara kolektif, 12 studi tersebut mengindikasikan sejumlah celah substantif yang membuka ruang bagi kontribusi ilmiah baru. Pertama, belum terdapat model konseptual maupun empiris yang secara eksplisit mengintegrasikan dimensi kinerja pelayanan transport wisata meliputi aksesibilitas, keterjangkauan, keandalan, keselamatan, kenyamanan, informasi/digitalisasi, serta *governance* layanan dengan dimensi kinerja destinasi wisata berkelanjutan (ekonomi, sosial–komunitas, lingkungan, dan kelembagaan) dalam satu kerangka analitis yang koheren, khususnya pada konteks gugus pulau kecil di negara berkembang seperti Indonesia. Studi-studi Indonesia yang ada masih bersifat parsial: Akustia et al. (2024) berfokus pada *connectivity* dan *service gap*, Poerwanto et al. (2024) pada peran pelayaran rakyat dan ekonomi pulau, Zaman et al. (2021) pada keselamatan operasional, Hariyani et al. (2024) pada linkage simpul pelabuhan–jalan–destinasi, dan Yuniyanto et al. (2021) pada sistem informasi, namun belum disintesis ke dalam suatu model kinerja transport yang terukur dan dihubungkan secara sistematis dengan indikator keberlanjutan destinasi. Kedua, dari sisi metodologis, mayoritas penelitian masih bersifat deskriptif, kualitatif, atau menggunakan alat analisis fragmentaris (misalnya SWOT, FMEA, analisis jaringan, dan survei

persepsi) tanpa dukungan kebijakan, strategi, antara kinerja pelayanan transport, pengalaman dan persepsi wisatawan. Untuk penelitian ini mengembangkan mengintegrasikan indikator kinerja transportasi dan wisata, serta menyusun kebijakan dan strategi yang implementatif untuk pengembangan sistem transportasi pariwisata di gugus pulau Spermonde. Perbedaan (research gap) antar penelitian sebelumnya dan penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1.1.

**Novelty** penelitian ini adalah pengembangan metode Subjek-Objek-Metode dan Input-Proses-Output (SOM-IPO) melalui integrasi analisis *Importance-Performance Analysis* (IPA), analisis kebijakan, dan *Analytic Hierarchy Process* (AHP) untuk merumuskan model kebijakan dan strategi pengembangan sistem transportasi pariwisata pada konteks destinasi kepulauan Spermonde. Kerangka novelty dapat dilihat pada Gambar 4.1. Berbeda dengan studi-studi sebelumnya yang cenderung menggunakan satu pendekatan analitis secara terpisah, penelitian ini merancang alur analitis yang secara sistematis menghubungkan persepsi pengguna terhadap kinerja layanan (melalui IPA), kerangka regulasi dan instrumen kebijakan yang berlaku (melalui analisis kebijakan), serta prioritas strategis antar-aktor dan antar-dimensi (melalui AHP) ke dalam satu model pengambilan keputusan yang koheren.

Secara substantif, integrasi tiga pendekatan tersebut menghasilkan kontribusi baru pada dua level. Pada level empiris, penggunaan IPA memungkinkan identifikasi atribut kinerja transportasi pariwisata yang paling kritis dari perspektif wisatawan dan pengguna lokal, yang kemudian diposisikan sebagai isu kebijakan kunci dalam analisis kebijakan. Tahap berikutnya, AHP digunakan untuk mengkuantifikasi prioritas relatif antar opsi lokasi destinasi, kebijakan dan strategi, dengan mempertimbangkan multi-dimensi serta preferensi multi-*stakeholder*. Pada level konseptual, integrasi IPA, analisis kebijakan, AHP ini menghasilkan model kebijakan transportasi pariwisata yang tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga berbasis bukti (*evidence-based*) dan implementatif (keluaran yang operasional bagi pemerintah daerah dan pengelola destinasi dalam menentukan urutan prioritas intervensi). Dengan demikian, penelitian ini mengisi kekosongan dalam literatur yang selama ini belum menawarkan kerangka integratif yang menghubungkan evaluasi kinerja layanan, pembacaan kerangka kebijakan, dan prioritasasi strategi ke dalam satu model pengembangan sistem transportasi pariwisata.

Tabel 1.1 *Research gap*

No	Referensi	Lokasi	Jenis Moda	Desain / Metode	Indikator Kinerja Transportasi					Indikator Kinerja Pariwisata							
					Aksesibilitas (frekuensi, waktu tempuh)	Ekonomi transport (tarif, biaya perjalanan)	Keandalan, terpadu & ketepatan waktu	Keselamatan & keamanan	Kenyamanan & kualitas layanan	Informasi & digitalisasi (ITS, aplikasi, real-time)	Keandalan (teratur, lancar, mdaauh dicapai)	Lingkungan (polusi)	Efisiensi	Governance & struktur pasar	Ekonomi	Sosial & komunitas, persepsi	Daya tarik & Lingkungan
1	Curtis & Manuela (2025)	Kep. Bahamas	Udara (domestik antarpulau)	Mixed-method deskriptif: analisis data trafik	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓		
2	Akustia et al. (2024)	Kep. Wakatobi, Indonesia	Multimoda (udara – penyeberangan – darat)	Mixed-method: kualitatif dan kuantitatif (CSI).	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓		
3	Chan Santana et al. (2024)	Kep. Faroe,	Jalan	Kualitatif (etnografi dan grounded-inductive)	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓		
4	Baldacchino & Ferreira (2013)	Kepulauan Azores, Portugal	Udara dan laut	Studi konseptual dan kualitatif: analisis statistik	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓		
5	Pastor Santana, et al. (2024)	Akureyri dan North Iceland	Udara	Kualitatif, dan thematic analysis; pemetaan Social Arenas Map.	✓		✓	✓				✓	✓	✓	✓		
6	Cottam, Roe & Challacombe (2007)	Pesisir Adriatik di Kroasia	Ferry dan cruise liner internasional	Studi kebijakan menggunakan kerangka Leiper	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓		
7	Poerwanto et al. (2024)	Spermonde Makassar; Indonesia	Transportasi laut (Pelra)	Mixed methods: kuantitatif (Likert) dan kualitatif (observasi)	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓

No	Referensi	Lokasi	Jenis Moda	Desain / Metode	Indikator Kinerja Transportasi							Indikator Kinerja Pariwisata										
					Aksesibilitas (frekuensi, waktu tempuh)	Ekonomi transport (tarif, biaya perjalanan)	Keandalan, terpadu & ketepatan waktu	Keselamatan & keamanan	Kenyamanan & kualitas layanan	Informasi & digitalisasi (ITS, aplikasi, real-time)	Keandalan (teratur, lancar, mdaauh dicapai)	Lingkungan (polusi)	Efisiensi	Governance & struktur pasar	Ekonomi	Sosial & komunitas, persepsi	Daya tarik & Lingkungan	Tata kelola destinasi	Kepuasan wisatawan	Kualitas layanan		
8	Zaman et al. (2021)	Maratua, Kalimantan Timur	motorboats dan speedboats	Pendekatan Failure Mode and Effect Analysis (FMEA)			✓	✓									✓	✓				
9	Hariyani et al. (2024)	Kabupaten Konawe, Indonesia	Multimoda laut-darat	MKJI 1997, dan analisis SWOT	✓		✓	✓	✓								✓	✓	✓	✓	✓	
10	Parra López & Baum (2004)	Kepulauan Canary (Spanyol)	udara – charter dan low-cost airlines	Studi eksploratori kualitatif dan kuantitatif: wawancara	✓	✓	✓			✓							✓	✓	✓		✓	
11	Papatheodorou (2001)	Kepulauan di kawasan Mediterania	Udara dan laut	konseptual/sintesis teoretis; telaah kritis literatur, kebijakan,	✓	✓	✓										✓	✓	✓	✓	✓	
12	Yunianto et al. (2021)	Pulau Lombok, Indonesia	Multimoda (darat dan laut)	Intelligent Transportation System, user needs analysis; kelayakan ekonomi	✓	✓	✓			✓								✓	✓			
13	Haerani, (2026)	Gugus Pulau, Spermonde (Makassar-Pangkep)	Transportasi laut	Mixed-method analisis IPA, analisis kebijakan, dan AHP	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓							✓	✓	✓

### 1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang, rumusan masalah yang dijabarkan dalam bentuk pertanyaan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana potensi dan karakteristik wisata bahari, layanan transportasi laut serta faktor-faktor utama yang memengaruhi minat kunjungan wisatawan ke destinasi pulau Spermonde?
2. Bagaimana kinerja pelayanan wisata bahari dan transportasi laut akses gugus pulau Spermonde?
3. Bagaimana kebijakan dan strategi pengembangan sistem transportasi pariwisata dalam menunjang aktivitas destinasi wisata di gugus pulau Spermonde?

### 1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini berdasarkan rumusan masalah di atas adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis potensi, karakteristik wisata, layanan transportasi laut dan faktor-faktor utama yang memengaruhi minat kunjungan wisatawan ke destinasi pulau Spermonde.
2. Mengevaluasi kinerja pelayanan wisata bahari dan transportasi laut akses gugus pulau Spermonde.
3. Merumuskan kebijakan dan strategi peningkatan sistem transportasi pariwisata dalam menunjang aktivitas destinasi wisata di gugus pulau Spermonde (Makassar-Pangkep).

### 1.5 Kegunaan Penelitian

Kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Berkontribusi terhadap pengembangan *body of knowledge* di bidang perencanaan transportasi pariwisata kepulauan melalui perumusan model kebijakan dan strategi sistem transportasi pariwisata berbasis gugus pulau, sehingga membuka ruang pengembangan teori mengenai desain sistem transportasi pariwisata pada pulau-pulau kecil.
2. Secara praktis, penelitian ini sebagai dasar *evidence-based policy* bagi Pemerintah dalam merumuskan kebijakan, program, dan instrumen perencanaan pengembangan transportasi pariwisata yang lebih terarah, terukur, dan berkelanjutan.
3. Pada tataran aplikatif, Implementasi kebijakan dan strategi yang diusulkan diharapkan mampu meningkatkan kualitas layanan dan pengalaman wisatawan, memperluas peluang dan kapasitas usaha lokal, serta memperkuat posisi masyarakat sebagai subjek utama dalam pengembangan pariwisata berkelanjutan di Gugus Pulau Spermonde.

## 1.6 Batasan dan Definisi Operasional Penelitian

Batasan masalah dan definisi operasional dalam penelitian ini adalah:

1. Penelitian dibatasi pada Gugus Pulau Spermonde yang secara administratif berada di Kota Makassar (Pulau Lanjukang, Pulau Samalona, Pulau Kodingareng Keke) dan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan/Pangkep (Pulau Cangke, Pulau Panambungan, Pulau Kapoposang). Penetapan enam pulau tersebut dilakukan karena memiliki tingkat permintaan wisatawan relatif tinggi serta variasi prasarana layanan wisata dan transportasi laut, sehingga memungkinkan analisis komparatif lintas pulau terhadap kinerja pelayanan dan sistem transportasi pendukung wisata.
2. Kajian transportasi difokuskan pada transportasi laut penumpang dan wisata (kapal/perahu Pelra yang melayani wisatawan dan masyarakat) yang menghubungkan daratan utama Makassar–Pangkep dengan pulau-pulau penelitian serta konektivitas antarpulau.
3. Penelitian difokuskan pada wisata bahari (*marine tourism*) yang meliputi aktivitas seperti rekreasi pantai, *snorkeling*, *diving*, memancing wisata, dan kunjungan harian/bermalam ke pulau.
4. Kinerja sistem transportasi laut dibatasi pada dimensi: kualitas layanan (X1), aspek ekonomi transport (X2), dan keandalan layanan (X3). Kinerja wisata bahari dibatasi pada dimensi: kualitas layanan wisata (W1), daya tarik destinasi (W2), dan kepuasan wisatawan (W3).
5. Dimensi kinerja pelayanan transportasi dijabarkan dalam 14 indikator yang didefinisikan sebagai berikut:
  - Keselamatan (X1.1) yaitu terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan terhadap jumlah pergerakan kendaraan dan jumlah penumpang dan atau barang.
  - Nyaman (X1.2), yaitu terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam sarana transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya.
  - Tertib (X1.3), yaitu pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan norma atau nilai-nilai yang berlaku di masyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.
  - Aman (X1.4), yaitu terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor *eksternal* transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan lainnya. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.

- Dampak polusi (X1.5), yaitu polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara, maupun polusi getaran serendah mungkin. Keadaan ini dapat diukur antara lain dengan perbandingan antara tingkat polusi yang terjadi terhadap ambang batas polusi yang telah ditetapkan.
- Aksesibilitas (X2.1), yaitu jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan ketahanan nasional. Keadaan tersebut dapat diukur dengan perbandingan antara panjang dan kapasitas jaringan transportasi dengan luas wilayah yang dilayani
- Terpadu (X2.2), yaitu terwujudnya keterpaduan intramoda dan antarmoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan, yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya sehingga lebih efektif dan efisien.
- Kapasitas (X2.3), yaitu kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.
- Tarif terjangkau (X2.4), yaitu terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya, dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.
- Efisien (X2.5), yaitu mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, operator, masyarakat dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan
- Teratur (X3.1), yaitu pelayanan transportasi yang mempunyai jadwal waktu keberangkatan dan waktu kedatangan. Keadaan ini dapat diukur antara lain dengan jumlah sarana transportasi berjadwal terhadap seluruh sarana transportasi yang beroperasi.
- Lancar dan cepat (X3.2), yaitu terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan kendaraan per satuan waktu.
- Tepat waktu (X3.3), yaitu bahwa pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat, baik saat keberangkatan maupun kedatangan, sehingga masyarakat dapat merencanakan perjalanan dengan pasti. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain dengan jumlah

- pemberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu terhadap jumlah sarana transportasi berangkat dan datang.
- Mudah dicapai (X3.4), bahwa pelayanan menuju kendaraan dan dari kendaraan ke tempat tujuan mudah dicapai oleh pengguna jasa melalui informasi yang jelas, kemudahan mendapatkan tiket, dan kemudahan alih kendaraan. Diukur melalui indikator waktu dan biaya yang dipergunakan dari tempat asal perjalanan ke sarana transportasi atau sebaliknya.
6. Dimensi kinerja pelayanan pariwisata terdiri dari 15 indikator yang didefinisikan sebagai berikut:
- Harapan (W1.1) didefinisikan sebagai tingkat ekspektasi awal wisatawan terhadap kualitas pelayanan wisata bahari sebelum melakukan kunjungan. Pengukuran dilakukan dengan menggali persepsi wisatawan mengenai tingkat kesesuaian antara harapan awal dan gambaran layanan yang dipersepsikan sebelum kunjungan.
  - Keandalan (W1.2) merujuk pada kemampuan penyedia layanan wisata dalam memberikan pelayanan secara konsisten dan tepat sesuai janji yang disampaikan. Keandalan dibedakan dari daya tanggap karena berfokus pada konsistensi kinerja layanan, bukan kecepatan respons. Pengukuran dilakukan melalui penilaian wisatawan terhadap ketepatan waktu layanan, kesesuaian layanan dengan informasi awal, serta konsistensi kualitas layanan yang diterima.
  - Daya tanggap (W1.3) adalah kemampuan penyedia layanan wisata dalam merespons permintaan, pertanyaan, atau keluhan wisatawan secara cepat dan tepat selama aktivitas wisata berlangsung. Pengukuran dilakukan dengan mengevaluasi persepsi wisatawan terhadap kecepatan pelayanan dan kesediaan petugas dalam memberikan bantuan.
  - Jaminan (W1.4) didefinisikan sebagai tingkat rasa aman dan kepercayaan wisatawan terhadap kompetensi penyedia layanan wisata bahari. Jaminan berfokus pada aspek keselamatan dan profesionalisme, bukan pada perhatian personal. Pengukuran dilakukan melalui penilaian wisatawan terhadap penerapan standar keselamatan, kompetensi petugas, dan kejelasan prosedur layanan.
  - Empati (W1.5) merujuk pada kemampuan penyedia layanan wisata dalam memberikan perhatian personal dan memahami kebutuhan spesifik wisatawan. Indikator ini dibedakan dari jaminan karena menekankan aspek emosional dan hubungan interpersonal. Pengukuran dilakukan dengan menilai tingkat keramahan, perhatian individual, dan kepedulian petugas terhadap wisatawan.
  - Atraksi (W2.1) didefinisikan sebagai tingkat daya tarik intrinsik destinasi wisata bahari yang mencakup keindahan alam, keunikan ekosistem laut, dan aktivitas wisata yang ditawarkan. Pengukuran dilakukan melalui

penilaian wisatawan terhadap keunikan, keaslian, dan kualitas atraksi wisata yang ditawarkan.

- Aksesibilitas (W2.2) merujuk kemudahan wisatawan dalam menjangkau destinasi wisata bahari dari titik asal perjalanan. Pengukuran dilakukan melalui penilaian wisatawan terhadap kemudahan transportasi, waktu tempuh, dan keterjangkauan biaya perjalanan menuju destinasi.
- Fasilitas (W2.3) didefinisikan sebagai ketersediaan dan kualitas sarana fisik pendukung di destinasi wisata bahari. Fasilitas dibedakan dari jasa pendukung karena berfokus pada infrastruktur fisik, bukan layanan. Pengukuran dilakukan dengan menilai kondisi, kelengkapan, dan kebersihan fasilitas destinasi wisata.
- Jasa pendukung (W2.4) merujuk pada kualitas layanan non-fisik yang mendukung aktivitas wisata bahari, seperti pemandu dan penyewaan peralatan. Indikator ini berbeda dari fasilitas karena berfokus pada layanan berbasis aktivitas. Pengukuran dilakukan melalui penilaian wisatawan terhadap ketersediaan dan kualitas layanan pendukung aktivitas wisata.
- Minat kunjungan kembali (W3.1) didefinisikan sebagai niat wisatawan untuk kembali mengunjungi destinasi wisata bahari di masa mendatang. (*outcome* perilaku). Pengukuran dilakukan dengan mengidentifikasi kecenderungan wisatawan untuk kunjungan ulang di masa mendatang.
- Kesiediaan rekomendasi (W3.2) merujuk pada kemauan wisatawan untuk merekomendasikan destinasi kepada pihak lain. Pengukuran dilakukan dengan mengidentifikasi minat kunjungan kembali karena merefleksikan sikap *eksternal* terhadap destinasi.
- Frekuensi kunjungan (W3.3) didefinisikan sebagai jumlah kunjungan wisatawan ke destinasi wisata bahari dalam periode tertentu. Indikator ini bersifat faktual dan berbeda dari niat berkunjung. Pengukuran dilakukan dengan menanyakan jumlah kunjungan dalam kurun waktu tertentu.
- Akomodasi (W3.4) merujuk pada ketersediaan dan kualitas penginapan di destinasi wisata. Indikator ini dibedakan dari fasilitas umum karena berfokus pada layanan menginap. Pengukuran melalui penilaian terhadap kenyamanan, kebersihan, dan kesesuaian harga layanan akomodasi.
- Restoran (W3.5) didefinisikan sebagai ketersediaan dan kualitas layanan makan dan minum utama di destinasi wisata bahari. Indikator ini berbeda dari jajanan karena berfokus pada layanan makan formal. Pengukuran dilakukan dengan menilai variasi menu, kebersihan, dan kualitas pelayanan restoran di destinasi wisata.
- Jajanan (W3.6) merujuk pada ketersediaan dan kualitas makanan ringan atau kuliner lokal informal di destinasi wisata bahari. Indikator ini dibedakan dari restoran karena menekankan aspek informal dan lokal. Pengukuran dilakukan melalui penilaian wisatawan terhadap keberagaman, kebersihan, dan kemudahan akses jajanan lokal.

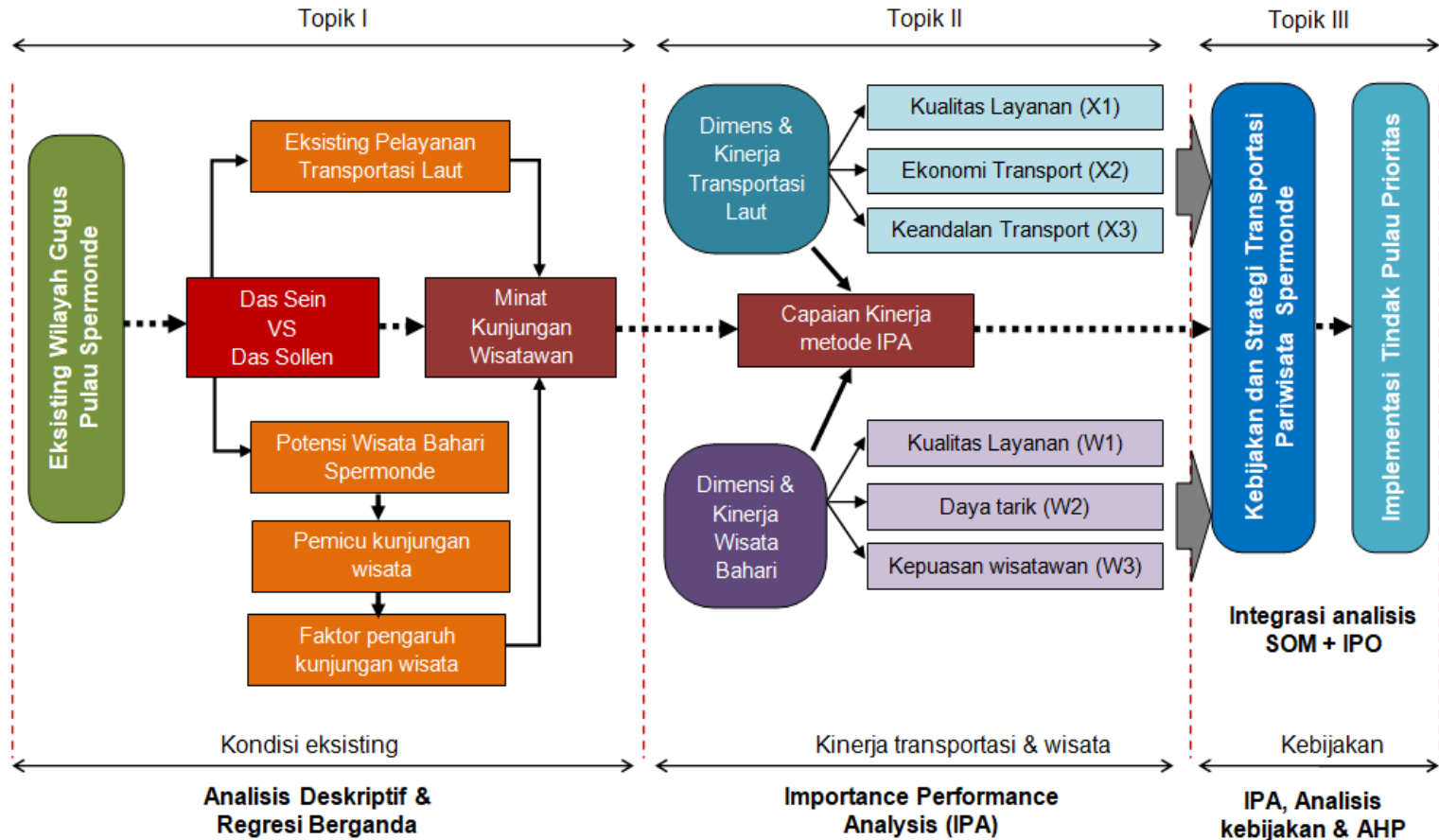
## 1.7 Tahapan Penelitian

Proses penelitian dalam disertasi ini disusun secara bertahap, dimulai dari pemahaman konteks wilayah hingga perumusan model kebijakan dan strategi pengembangan sistem transportasi pariwisata. Titik awal penelitian adalah kajian karakteristik wilayah Gugus Pulau Spermonde yang secara administratif berada di Kota Makassar dan Kabupaten Pangkajene Kepulauan (Pangkep). Pada tahap awal ini dianalisis kondisi fisik kepulauan, sebaran pulau berpenghuni, struktur aktivitas sosial-ekonomi masyarakat, serta profil destinasi wisata bahari utama (Pulau Lanjukang, Samalona, Kodingareng Keke, Cangke, Panambungan, dan Kapoposang). Karakteristik wilayah tersebut kemudian digunakan untuk mengidentifikasi kesenjangan antara kondisi faktual (*das sein*) sistem layanan transportasi laut dan wisata bahari dengan kondisi ideal (*das sollen*) yang diharapkan, sekaligus memetakan potensi dan karakteristik wisata bahari serta faktor-faktor utama yang memengaruhi minat kunjungan wisatawan ke destinasi pulau-pulau Spermonde (Tujuan 1).

Tahap berikutnya berfokus pada evaluasi kinerja sistem pelayanan, yang dipilih menjadi kinerja transportasi laut dan kinerja wisata bahari (Tujuan 2). Kinerja transportasi laut dievaluasi melalui indikator kualitas layanan, ekonomi transportasi (tarif, keterjangkauan biaya), dan keandalan transportasi (kepastian jadwal, keselamatan, konsistensi operasi). Secara paralel, kinerja wisata bahari dianalisis melalui dimensi kualitas layanan wisata, kekuatan daya tarik destinasi, serta tingkat kepuasan wisatawan. Analisis ini tidak hanya menghasilkan nilai kinerja masing-masing subsistem, tetapi juga menelaah keterkaitan antara performa layanan transportasi dengan pengalaman wisata yang dirasakan pengunjung.

Tahap terakhir merupakan tahap sintesis dan perancangan kebijakan, strategi, rencana tindak (Tujuan 3). Temuan pada tujuan 1 dan tujuan 2 diintegrasikan ke dalam suatu kerangka analitis (IPA-analisis kebijakan-AHP) untuk merumuskan kebijakan dan strategi pengembangan sistem transportasi pariwisata Gugus Pulau Spermonde (Makassar–Pangkep). Dengan demikian, rangkaian tahapan penelitian ini tidak hanya menghasilkan pemahaman deskriptif mengenai kondisi *eksisting*, tetapi juga memberikan landasan normatif dan preskriptif bagi pengembangan sistem transportasi pariwisata yang lebih berkelanjutan di Gugus Pulau Spermonde.

Penelitian ini dilakukan berdasarkan serangkaian tahapan yang terdiri dari topik I, topik II, dan topik III yang secara lengkap dapat dilihat pada gambar 1.1.



Gambar 1.1 Tahapan penelitian

## **BAB II**

# **POTENSI WISATA, LAYANAN TRANSPORTASI LAUT DAN FAKTOR PENGARUH KUNJUNGAN WISATAWAN PULAU SPERMONDE**

### **2.1 Abstrak**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi kondisi, potensi, dan karakteristik wisata bahari serta layanan transportasi laut yang mendukungnya, sekaligus faktor-faktor utama yang memengaruhi minat kunjungan wisatawan ke destinasi pulau Spermonde. Menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Penelitian ini mengintegrasikan metode kualitatif (analisis tematik) dan kuantitatif (analisis regresi linear berganda) terhadap informasi dari informan *stakeholder* dan data survei dari 120 wisatawan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun Gugus Pulau Spermonde memiliki potensi wisata bahari yang besar, seperti keanekaragaman hayati, keindahan lanskap, dan aktivitas berbasis konservasi, jumlah kunjungan wisatawan masih rendah dan tidak merata antar destinasi. Hambatan utama mencakup keterbatasan ketersediaan transportasi, jadwal yang tidak dapat diandalkan, standar keselamatan yang tidak memadai, dan infrastruktur yang buruk. Analisis regresi mengidentifikasi enam faktor yang secara signifikan memengaruhi minat wisatawan, yaitu frekuensi perjalanan, keandalan jadwal, keterjangkauan harga tiket, kenyamanan dan keselamatan pelayaran, fasilitas destinasi, dan variasi aktivitas. Di antara faktor tersebut, variasi aktivitas dan keselamatan memiliki pengaruh paling besar. Hasil ini menegaskan bahwa transportasi laut bukan sekadar moda penghubung, tetapi merupakan bagian penting dari pengalaman wisata. Peningkatan kinerja wisata bahari memerlukan perencanaan kebijakan yang terintegrasi dan pengembangan infrastruktur sistem transportasi laut yang selaras dengan kebutuhan pariwisata lokal.

Kata kunci: Pariwisata Bahari; Layanan Transportasi Laut; Destinasi Pulau; Aksesibilitas; Minat Wisatawan; Spermonde

### **2.2 Pendahuluan**

Pengembangan wisata bahari di wilayah kepulauan tropis seperti Indonesia menuntut pendekatan yang komprehensif untuk menyeimbangkan tujuan ekonomi, pelestarian lingkungan, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat lokal. Dalam kerangka keberlanjutan, wisata bahari tidak semata aktivitas ekonomi, melainkan sebuah sistem sosial ekologis yang saling terkait. Pemanfaatan sumber daya harus berada dalam batas daya dukung ekosistem pesisir dan laut, sekaligus memastikan manfaat yang inklusif bagi penduduk pulau. Pengembangan ekonomi yang adil, konservasi ekosistem, dan pemberdayaan komunitas lokal (Munandar et al., 2022; Santoso et al., 2021). Keunikan budaya pesisir, keragaman hayati laut, serta tantangan infrastruktur menjadi faktor penentu yang membentuk strategi dan kebijakan pengembangan destinasi.

Karakteristik utama pengembangan wisata bahari berkelanjutan menekankan pemanfaatan potensi lokal, baik kearifan budaya maupun sumber daya alam, sebagai fondasi nilai tambah destinasi (Munandar et al., 2022). Integrasi teknologi

dan tata kelola cerdas pada tingkat komunitas, sebagaimana ditunjukkan melalui prakarsa desa pintar di Desa Dullah Laut, memperlihatkan bagaimana inovasi digital dapat menopang keberlanjutan sosial lingkungan dalam format *smart village* (Unawekla et al., 2024). Pada saat yang sama, peningkatan taraf hidup masyarakat sekitar objek wisata merupakan indikator kinerja yang tidak terpisahkan dari keberhasilan destinasi (Munandar et al., 2022; Santoso et al., 2021). Tantangan ekologis seperti polusi, tekanan pada terumbu karang, dan pengelolaan limbah yang belum memadai menuntut respons kebijakan (Laapo, 2021). Dengan demikian, kebutuhan akan penelitian yang kontekstual, dan relevan pada gugus pulau yang sensitif secara ekologis menjadi semakin mendesak.

Dalam rantai nilai pariwisata bahari, transportasi laut berperan vital sebagai penghubung yang menentukan aksesibilitas, keterjangkauan, dan kualitas pengalaman perjalanan. Konektivitas antarpulau, ketersediaan layanan angkutan penumpang, dan kelancaran distribusi logistik turut menentukan daya tarik destinasi serta kelangsungan usaha pariwisata (Puriningsih, 2019; Yuliani & Lestari, 2019). Pada wilayah kepulauan Spermonde, kapal menjadi moda utama yang membentuk pola mobilitas penduduk dan wisatawan (Budianto, 2017). Namun, hambatan seperti waktu tunggu yang panjang, ketidakpastian jadwal, dan informasi layanan yang kurang transparan dapat menurunkan efisiensi mobilitas sekaligus menggerus kepuasan pengunjung (Kelwulan et al., 2023). Temuan-temuan ini menegaskan pentingnya peningkatan mutu pelayanan dan tata kelola informasi pelayaran demi menjaga keandalan akses.

Secara konseptual, masalah utama penelitian adalah bagaimana menyinergikan pengembangan potensi wisata bahari dengan penyediaan layanan transportasi laut yang andal, inklusif, dan berorientasi pada kebutuhan pengguna dalam konteks gugus pulau. Hambatan infrastruktur pelabuhan, keterbatasan sarana sandar, dan fragmentasi rute berkontribusi pada biaya transaksi yang tinggi dan menurunkan daya saing destinasi. Solusi umum yang sering diusulkan meliputi modernisasi fasilitas pelabuhan, penataan ulang jaringan trayek, serta peningkatan kualitas informasi jadwal bagi publik. Studi perencanaan pada Pelabuhan Legon Bajak di Karimunjawa, misalnya, menunjukkan bahwa desain infrastruktur yang lebih baik berpotensi meningkatkan efisiensi transportasi laut dan menopang kinerja destinasi bahari (Anggrahini et al., 2022). Di sisi lain, evaluasi sistemik terhadap keandalan layanan, kenyamanan penumpang, dan keselamatan pelayaran direkomendasikan sebagai prasyarat kesinambungan destinasi (Rachman et al., 2021; Yuliani & Lestari, 2019).

Selain itu, beberapa literatur mengajukan solusi yang lebih spesifik melalui intervensi berbasis indikator kinerja dan persepsi pengguna. Penilaian aksesibilitas yang menggabungkan metrik operasional (frekuensi, waktu tempuh, ketepatan waktu) dengan indikator pengalaman (kenyamanan, keamanan, kemudahan informasi) memberikan gambaran yang lebih utuh tentang mutu layanan dan memetakan prioritas perbaikan. Pada wilayah terpencil, penguatan konektivitas laut terbukti meningkatkan arus kunjungan dan memperluas manfaat ekonomi lokal, sembari tetap membuka ruang bagi kebijakan konservasi yang adaptif (Junaid,

2019). Dengan menautkan dimensi transportasi ke agenda keberlanjutan, destinasi berpeluang lebih besar menjaga kualitas lingkungan sekaligus memperkuat ketahanan sosial ekonomi.

Di aspek tata ruang, integrasi rencana tata ruang laut dengan perencanaan wisata bahari penting untuk mengurangi konflik pemanfaatan ruang dan mengoptimalkan fungsi kawasan (Marafa, 2008). Melalui zonasi yang jelas, area konservasi dan koridor wisata dapat dirancang untuk meminimalkan dampak ekologis serta memaksimalkan kualitas pengalaman pengunjung (B. & Rotarou, 2016). Strategi ini diperkuat oleh pengembangan zona perlindungan laut dan mekanisme pemantauan yang memungkinkan kegiatan wisata yang bertanggung jawab (Agrusa et al., 2021). Contoh penerapan di Gili Matra memperlihatkan bahwa tata kelola yang terencana mampu menjaga biodiversitas sekaligus meningkatkan kelayakan ekonomi destinasi (Banarsyadhimi et al., 2022). Pendekatan ini sejalan dengan prinsip pembangunan berkelanjutan yang menuntut koherensi kebijakan lintas sektor (Teelucksingh & Watson, 2013).

Keterkaitan langsung antara mutu layanan transportasi laut dan minat kunjungan wisatawan. Studi di Bali menunjukkan bahwa aksesibilitas dan keselamatan pelayaran berdampak nyata pada keputusan berkunjung (Raharjo et al., 2023). Kualitas pelayanan, yang mencakup keamanan, keteraturan, dan kenyamanan, secara konsisten berasosiasi dengan kepuasan dan niat kunjung ulang (Putra et al., 2016; Sultan et al., 2012). Selain itu, bukti lain menegaskan bahwa wisatawan mengevaluasi destinasi bukan semata dari atraksi alam, melainkan juga dari kemudahan akses dan pengalaman perjalanan yang diperoleh (Bulan & Fawahid, 2024). Dengan demikian, pengelolaan transportasi laut yang responsif terhadap kebutuhan pengguna merupakan determinan penting bagi daya saing destinasi (Sultan et al., 2012; Usman et al., 2022). Di sisi permintaan, kualitas lingkungan pesisir yang baik, termasuk kebersihan perairan dan kesehatan terumbu karang, terbukti mendorong niat kunjung wisatawan (Novanda et al., 2023), sementara tata kelola limbah dan konservasi menjadi prasyarat agar manfaat ekonomi tidak mengorbankan integritas ekologi (Sidauruk et al., 2022).

Dari sintesis tersebut, mengemuka kesenjangan penelitian pada konteks gugus Pulau Spermonde. Pertama, masih terbatas kajian terintegrasi yang mengidentifikasi kondisi dan potensi wisata bahari pada skala pulau pulau kecil di Kota Makassar dan Kabupaten Pangkajene Kepulauan. Kedua, karakteristik dan mutu layanan transportasi laut akses yang menopang mobilitas wisatawan dan masyarakat belum banyak dideskripsikan secara sistematis. Sebagian besar studi cenderung menyoroati salah satu dimensi saja, baik potensi destinasi maupun aspek transportasi, sementara kajian yang menggabungkan keduanya dalam kerangka deskriptif eksploratif pada skala gugus pulau relatif jarang. Di sisi lain, bukti mengenai integrasi perencanaan ruang laut dengan jaringan akses wisata masih bersifat konseptual dan memerlukan pemetaan empirik pada tingkat rute, titik singgah, serta fasilitas pelabuhan pendukung.

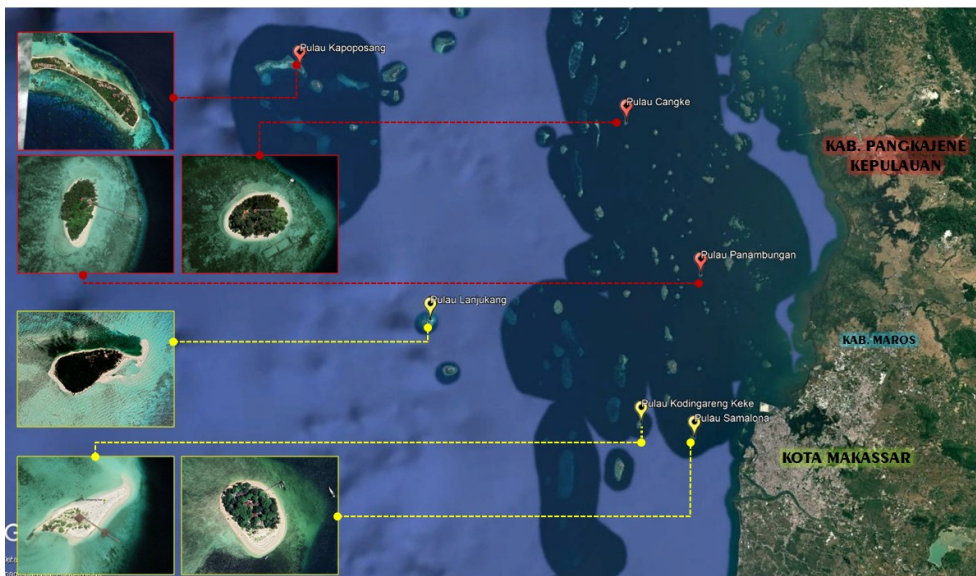
Sejalan dengan itu, tujuan studi ini adalah mengidentifikasi kondisi, potensi, dan karakteristik wisata bahari, layanan transportasi laut, dan faktor yang

memengaruhi minat kunjungan wisatawan ke destinasi wisata bahari di wilayah Kepulauan Spermonde Sulawesi Selatan. Ruang lingkup penelitian dibatasi pada pemetaan deskriptif terhadap aspek spasial, infrastruktur, dan sosial ekonomi yang membentuk hubungan antara pengembangan destinasi dan konektivitas maritim.

## 2.3 Metode Penelitian

### 2.3.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada gugus Pulau Spermonde, Sulawesi Selatan (Gambar 2.1), dengan cakupan administratif Kota Makassar (Pulau Lantjukung, Pulau Samalona, dan Pulau Kodingareng Keke) dan Kabupaten Pangkajene Kepulauan (Pulau Cangke, Pulau Panambungan, dan Pulau Kapoposang). Penetapan lokasi mempertimbangkan tingkat permintaan (*demand*) wisatawan yang relatif tinggi, perbedaan prasarana layanan wisata dan pelayanan transportasi laut, sehingga memungkinkan perbandingan lintas-pulau terhadap kinerja pelayanan wisata dan kinerja transportasi laut yang menopang aktivitas wisata (Ratnah et al., 2022; Retnaningdyah et al., 2019).

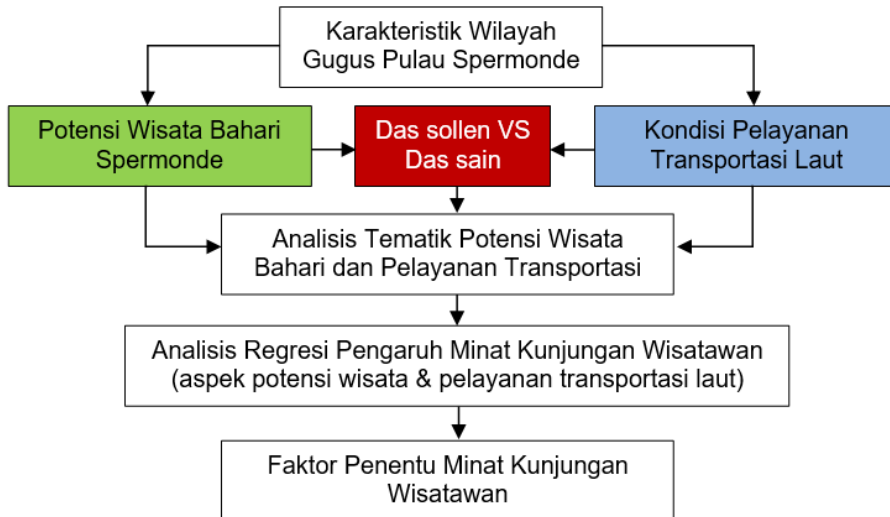


Gambar 2.1 Lokasi Penelitian

### 2.3.2 Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif dan kualitatif, menggali kondisi aktual destinasi wisata bahari di Spermonde serta akses layanan transportasi laut yang mendukungnya. Selain itu, penelitian ini juga mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi minat kunjungan wisatawan ke wilayah Kepulauan Spermonde, baik dari aspek karakteristik destinasi maupun kualitas pelayanan transportasi laut. Pendekatan ini digunakan untuk mengidentifikasi potensi atraksi, fasilitas, dan unsur sosial-budaya yang

membentuk daya tarik destinasi wisata (Munandar et al., 2022). Pada sisi transportasi, desain ini memotret jaringan pelayanan dan jaringan prasarana. Rancangan penelitian digunakan secara sekuensial: tahap kualitatif untuk menajamkan indikator dan mengonfirmasi temuan, dan tahap kuantitatif untuk mengukur kekuatan pengaruh faktor-faktor yang telah teridentifikasi (Firdhaus & Seniwati, 2024).



Gambar 2.2 Desain Penelitian Tujuan 1

### 2.3.4 Pengumpulan Data

Data primer dikumpulkan melalui observasi lapangan terstruktur untuk memetakan potensi wisata bahari, termasuk elemen yang menarik bagi wisatawan seperti keindahan alam, aktivitas lokal, kemudahan akses, dan kondisi fasilitas dasar (Tandi & Burhanuddin, 2023). Untuk analisis tematik, data diperoleh melalui observasi yang didokumentasikan dengan foto/video. Data sekunder diperoleh melalui telaah dokumentasi, yang mencakup laporan terdahulu, arsip kebijakan, dan catatan *eksploratif* untuk memahami dinamika historis serta tata kelola pariwisata setempat (Raikwar & Easow, 2023). Data kuantitatif tambahan meliputi indikator layanan transportasi laut seperti frekuensi, kapasitas, waktu tempuh, keterhubungan rute, keselamatan, kemudahan informasi jadwal/tarif, kemudahan pemesanan, dan fasilitas dermaga.

### 2.3.5 Informan dan Responden Penelitian

Pengumpulan informan dan responden penelitian menggunakan teknik *Purposive Sampling*. Wawancara semi-terstruktur dilakukan terhadap 35 informan dari pemangku kepentingan lokal yaitu wisatawan (5 orang), masyarakat sadar wisata (9 orang), operator kapal (8 orang), pengelola jasa wisata (2 orang), KSOP Makassar (5 orang), dinas pariwisata (3 orang), dinas perhubungan (3 orang).

Wawancara dilakukan untuk menggali perspektif mengenai peluang, tantangan pengembangan wisata, dan persepsi terhadap pelayanan transportasi laut (Dewi et al., 2024). Kriteria informan analisis tematik yaitu *stakeholder* yang memiliki pengalaman minimal 5 tahun dalam aktivitas wisata dan atau transportasi laut.

Untuk analisis regresi, data diperoleh dari penyebaran kuesioner kepada 120 wisatawan guna mengukur persepsi mereka terhadap aspek-aspek destinasi dan transportasi laut yang memengaruhi minat kunjungan. Karakteristik responden penelitian untuk analisis regresi dapat dilihat pada tabel 2.1 berikut ini.

Tabel 2.1 Karakteristik responden wisatawan untuk analisis regresi (N=120)

Karakteristik	Jumlah	Distribusi (%)
Jenis kelamin		
- Laki-laki	78	65,0
- Perempuan	42	35,0
Umur (tahun)		
- 20 – 30	37	30,8
- 31 – 40	45	37,5
- 41 – 50	26	21,7
- 51 – 60	12	10,0
Frekuensi kunjungan		
- 1 kali	54	45,0
- 2 kali	44	36,7
- 3 kali	20	16,7
- > 4 kali	2	1,6

### 2.3.6 Analisis Data

Analisis data dilakukan dalam dua tahap yang saling melengkapi. Tahap pertama adalah analisis tematik terhadap data kualitatif hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi. Analisis tematik ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan merumuskan tema-tema utama yang mencerminkan kondisi aktual dan dinamika di lapangan (Dewi et al., 2024; Tandi & Burhanuddin, 2023), terutama berkaitan dengan aspek destinasi wisata bahari dan pelayanan transportasi laut. Proses analisis meliputi transkripsi data, *open coding*, pengembangan kategori, serta penarikan tema lintas lokasi yang menggambarkan pola potensi, hambatan pengelolaan, dan praktik baik dalam pengembangan wisata bahari. Tema-tema yang berhasil diidentifikasi, seperti aksesibilitas, keselamatan pelayaran, kenyamanan wisata, dan ketersediaan informasi, selanjutnya dijadikan dasar untuk menyusun indikator kuantitatif dalam tahap analisis berikutnya.

Tahap kedua, analisis kuantitatif dengan pendekatan regresi linear berganda, untuk menguji secara statistik pengaruh berbagai faktor independen, yang dikembangkan berdasarkan hasil temuan tematik, terhadap variabel dependen yaitu minat kunjungan wisatawan. Data diperoleh dari hasil kuesioner yang diisi oleh wisatawan, kemudian dikodekan dalam skala Likert (1-5) dan dianalisis menggunakan perangkat lunak SPSS. Pengujian dilakukan untuk mengetahui signifikansi pengaruh masing-masing variabel independen, sehingga dapat

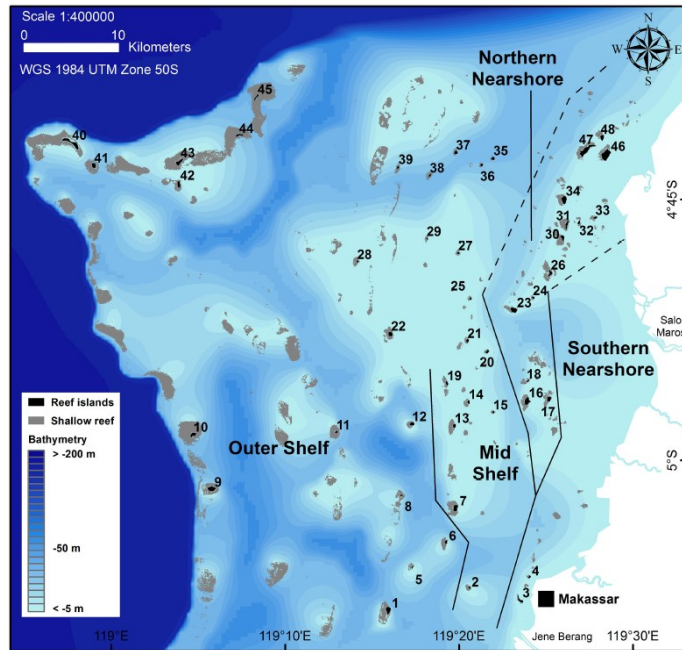
diidentifikasi faktor-faktor dominan yang mendorong peningkatan minat kunjungan ke destinasi wisata bahari di Kepulauan Spermonde.

## 2.4 Hasil dan Pembahasan

### 2.4.1 Karakteristik Wilayah Gugus Pulau Spermonde

Gugus Kepulauan Spermonde secara geografis terletak di lepas pantai barat daya Sulawesi Selatan dan tersebar mulai dari perairan Kabupaten Takalar hingga Pangkajene Kepulauan dan Barru (Ahmad, W. Z. 2022). Wilayah ini mencakup sekitar 120 pulau kecil yang sebagian besar berupa pulau karang (*coral islands*) rendah dengan ketinggian hanya 2–3 meter di atas permukaan laut, terbentuk dari endapan koral dan pasir karbonat (Kench, P. S., & Mann, T. 2017), dan sekitar 50 pulau di antaranya bervegetasi dan berpenghuni, menampung total  $\pm 50.000$  jiwa penduduk (Rauf, A. & Yusuf, M. 2012). Lingkungan pesisir dan laut Spermonde berada dalam kawasan *Coral Triangle* yang kaya keanekaragaman hayati laut (terumbu karang, ikan karang, padang lamun, dsb.), namun juga terpengaruh oleh aktivitas manusia di pusat kota Makassar dan sekitarnya (Kench, P. S., & Mann, T. 2017). Ekosistem terumbu karang di Spermonde terbentang luas dalam zona paparan dangkal hingga tepi *barrier reef* luar; pulau-pulau tersebar dalam zona *nearshore*, *mid-shelf*, hingga *outer-shelf* dengan kedalaman laut yang meningkat ke arah barat seperti yang diperlihatkan pada Gambar 2.3. Kondisi lingkungan laut bervariasi, di mana pulau-pulau dekat daratan utama mengalami pengaruh sedimentasi sungai dan limpasan polutan perkotaan, sedangkan perairan pulau terluar lebih jernih. Secara umum, terumbu karang Spermonde masih tergolong cukup sehat dengan rata-rata tutupan karang hidup sekitar 50% (kategori “baik”) (Rauf, A. & Yusuf, M. 2012). Meski demikian, tren degradasi telah diamati: survei menunjukkan tutupan karang dangkal menurun dari ~72% (1994) menjadi hanya ~39% pada 2014 di beberapa lokasi (Kench, P. S., & Mann, T. 2017).

Secara administratif, gugus Spermonde termasuk dalam wilayah Kota Makassar (Kecamatan Sangkarrang) dan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan (beberapa kecamatan Liukang) di Sulawesi Selatan. Penduduk kepulauan ini berjumlah puluhan ribu jiwa yang tersebar di sekitar 50 pulau berpenghuni, dengan kepadatan tinggi di pulau-pulau utama. Komposisi etnis didominasi oleh suku Bugis dan Makassar, disertai komunitas Suku Bajo (pelaut nomadik) dan sebagian Mandar, mencerminkan sejarah migrasi dan budaya bahari Nusantara (DFW Indonesia & Coremap, 2003). Pola permukiman sangat dipengaruhi keterbatasan lahan pulau; banyak pulau padat dengan permukiman memenuhi garis pantai, bahkan dilengkapi struktur tanggul atau dermaga yang mengubah garis pantai alami. Ikatan sosial masyarakat Spermonde terkenal erat dan kolektif. Sebagian besar keluarga tinggal dalam format keluarga besar (*extended family*) di mana hubungan kekerabatan dan gotong royong sangat dijunjung (DFW Indonesia & Coremap, 2003).



Gambar 2.3 Wilayah Spermonde Sulawesi Selatan (Kench, P. S., & Mann, T. 2017)

Budaya pesisirnya ditandai oleh sifat terbuka dan solidaritas komunitas yang tinggi; para tetua adat atau tokoh masyarakat lokal berperan penting secara paternalistik dalam pengambilan keputusan dan mediasi konflik di tingkat komunitas kecil. Kehidupan sosial ini dibangun di atas budaya bahari yang telah berlangsung lama, di mana pengetahuan tradisional tentang musim, navigasi laut, dan pemanfaatan sumber daya diwariskan lintas generasi. Masyarakat Spermonde juga memiliki mobilitas tinggi; nelayan setempat kerap berlayar jauh hingga ke perairan kawasan lain (misalnya Laut Flores, Selat Makassar bagian utara) untuk berdagang hasil laut atau menangkap ikan musiman, menciptakan jejaring interaksi antar-keulauan yang luas. Perpaduan demografi multi-etnik dan budaya bahari ini menghasilkan komunitas pesisir yang unik, adaptif terhadap lingkungan laut, namun sekaligus menghadapi tantangan kesejahteraan dan akses layanan dasar mengingat lokasi mereka yang terpisah dari daratan utama.

Perekonomian lokal Kepulauan Spermonde didominasi sektor perikanan laut skala kecil sebagai mata pencaharian utama penduduk (DFW Indonesia & Coremap, 2003). Mayoritas kepala keluarga berprofesi sebagai nelayan tangkap (ikan karang dan pelagis) dengan menggunakan armada perahu tradisional berkapasitas kecil. Sekitar 75% perahu nelayan di Spermonde masih berupa sampan tanpa mesin, 20% memakai motor tempel, dan hanya 5% yang berukuran lebih besar dengan mesin (Pet-Soede, C. et al. 2000). Hal ini menunjukkan struktur ekonomi maritim yang bersifat *subsistence* dan padat tenaga kerja, bergantung pada keterampilan tradisional serta kondisi musim. Pola produksi dan distribusi hasil laut diatur melalui sistem sosial-ekonomi tradisional punggawa-sawi, di mana

*punggawa* (bos nelayan pemilik modal/perahu) menyediakan perahu, alat tangkap, dan modal operasional bagi nelayan kecil (*sawi*), dan sebagai imbalannya mendapatkan bagian hasil tangkapan serta loyalitas pekerja. Selain perikanan tangkap, beberapa pulau telah mengembangkan akuakultur untuk menambah pendapatan, misalnya budidaya rumput laut dan keramba jaring apung untuk pembesaran ikan karang bernilai tinggi. Namun, kegiatan budidaya ini masih terbatas pada pulau tertentu yang mendapatkan program pemberdayaan dari pemerintah atau LSM (DFW Indonesia & Coremap, 2003).

Koneksi perdagangan laut melalui jual-beli ikan dan hasil laut ke pasar di Makassar, serta suplai kebutuhan pokok dari daratan ke pulau. Nelayan Spermonde juga kerap berdagang hasil laut antar pulau atau ke komunitas lain di Nusantara, misalnya perdagangan teripang, ikan kering, atau hasil tangkapan musiman ke daerah seperti Selayar, Kalimantan, hingga Maluku (DFW Indonesia & Coremap, 2003). Aktivitas perniagaan maritim ini telah berlangsung turun-temurun, memperkuat posisi Spermonde dalam jaringan ekonomi bahari regional. Secara keseluruhan, struktur ekonomi lokal Kepulauan Spermonde sangat dipengaruhi oleh sektor perikanan tradisional dengan sistem sosial khas, seraya diiringi upaya diversifikasi melalui budidaya dan pariwisata. Keterkaitan yang erat dengan pusat urban Makassar (sebagai pasar ikan dan sumber barang) menjadikan perekonomian pulau terintegrasi dengan ekonomi regional lebih luas. Kombinasi antara potensi sumber daya alam laut yang melimpah, budaya kewirausahaan maritim, dan peluang wisata bahari menyajikan peluang sekaligus tantangan dalam pengelolaan ekonomi kepulauan ini secara berkelanjutan.

#### 2.4.2 Potensi Wisata Bahari Spermonde dan Kunjungan Wisatawan

**Pulau Samalona** telah lama menjadi destinasi andalan wisata bahari Kota Makassar. Pulau kecil seluas  $\pm 2$  hektare ini berjarak sekitar 6–7 km dari pusat kota (dapat dicapai dalam  $\pm 30$  menit dengan perahu). Daya tarik utama Samalona adalah pantainya yang berpasir putih halus serta perairan jernih dengan terumbu karang yang mengelilingi hampir seluruh pulau. Kondisi ombak yang tenang dan visibilitas tinggi menjadikan Samalona ideal untuk berenang, *snorkeling*, maupun *diving*. Bahkan terdapat situs selam berupa bangkai kapal Perang Dunia II yang telah ditumbuhi karang di perairan sekitar pulau Samalona. Meskipun ukurannya kecil, Pulau Samalona sudah dilengkapi fasilitas wisata yang cukup memadai. Tersedia beberapa *cottage* atau penginapan yang dioperasikan oleh warga lokal, warung makan yang menyajikan hidangan laut segar, kios penyewaan perlengkapan *snorkeling/diving* beserta pemandu, kamar bilas, serta musholla.



Gambar 2.4 Kondisi eksisting Pulau Samalona

**Pulau Kodingareng Keke** terletak sekitar 13–14 km di barat laut Makassar. Berbeda dengan Samalona, Kodingareng Keke merupakan pulau tak berpenghuni (tidak ada penduduk tetap) yang menawarkan suasana tropis alami. Pulau ini sangat kecil ( $\pm 0,5$  hektare) namun dikelilingi oleh gugusan terumbu karang yang masih terjaga baik di kedalaman 1–10 meter. Wisatawan dapat menjumpai hamparan terumbu karang aneka bentuk dan ikan karang berwarna-warni hanya dengan berenang beberapa meter dari pantai. Pantainya sendiri berpasir putih bersih, cocok untuk berjemur dan piknik. Karena statusnya yang tidak berpenghuni, fasilitas di Kodingareng Keke sangat minim. Hanya terdapat sebuah dermaga kayu dan beberapa gazebo sederhana sebagai tempat berteduh, dan **tidak tersedia sumber air tawar**. Tidak ada akomodasi permanen maupun warung, sehingga wisatawan harus membawa bekal makanan/minuman sendiri dan biasanya berkunjung pada pagi hingga sore hari (*one-day trip*). Meski infrastruktur terbatas, akses ke Kodingareng Keke cukup mudah dengan perahu sewaan dari Dermaga Kayu Bangkoa atau dermaga lain di Makassar (sekitar 40–60 menit perjalanan).



Gambar 2.5 Kondisi eksisting Pulau Kodingareng Keke

**Pulau Lanjukang** merupakan pulau terluar Kota Makassar, berjarak  $\pm 40$  km dari kota, dapat dicapai dengan kapal kayu dalam  $\pm 3$  jam dari Pelabuhan Paotere. Pulau ini berukuran kecil dan relatif terpencil, sepanjang garis pantai Lanjukang

terhampar pasir putih dengan air laut bergradasi biru toska yang jernih. Gugusan terumbu karang di sekitar pulau masih cukup sehat, menjadi habitat penyu dan berbagai biota laut. Wisatawan dapat *snorkeling* atau menyelam di perairan dangkal untuk menikmati keindahan karang dan ikan hias tropis. Terdapat sebuah mercusuar, pengunjung dapat naik ke atas mercusuar untuk menyaksikan panorama pulau dan laut lepas dari ketinggian. Berbeda dari Kodingareng Keke, **Pulau Lanjukang** berpenghuni terdapat komunitas kecil sekitar 15 Kepala Keluarga dengan ciri khusus (ukuran mini). Namun, dari sisi amenities, fasilitas di Lanjukang masih sangat terbatas. Listrik dan air bersih tersedia secara terbatas (biasanya mengandalkan genset dan tadah hujan), dan hanya ada satu dua bangunan sederhana. Belum terdapat akomodasi formal, sehingga wisatawan biasanya berkemah atau menginap di rumah penduduk jika ingin bermalam. Pulau ini menjadi salah satu habitat penyu laut bertelur setiap tahun pada musim tertentu penyu datang ke pantai Lanjukang untuk bertelur, sehingga aspek konservasi bisa menjadi atraksi wisata edukatif yang unik.



Gambar 2.6 Kondisi eksisting Pulau Lanjukang

Di **Kabupaten Pangkep**, gugus Kepulauan Spermonde juga menghadirkan beberapa pulau dengan pesona bahari yang tak kalah menawan. **Pulau Panambungan** adalah salah satu pulau kecil tak berpenghuni. Luas daratannya sekitar 0,82 hektare dengan hamparan terumbu karang  $\pm 9,12$  ha di sekitarnya. Panambungan dikenal dengan pantai pasir putihnya yang landai dan lanskap pulau yang asri. Statusnya sebagai pulau wisata *private* memberi keunikan tersendiri: pulau ini dikelola oleh pihak **swasta (PT Bosowa Wisata)** bekerja sama dengan Pemkab Pangkep. Berkat pengelolaan tersebut, Pulau Panambungan memiliki infrastruktur wisata yang cukup lengkap meskipun tidak berpenduduk tetap. Di pulau ini telah dibangun **rest house atau villa** untuk penginapan, fasilitas olahraga pantai (misal lapangan voli pantai), serta terdapat pula tempat ibadah bagi pengunjung. Dari segi ekosistem, terumbu karang di sekitar Panambungan sebenarnya mengalami tekanan (tutupan karang hidup hanya  $\pm 11\%$  di beberapa titik terdalam, tergolong rusak), namun pemandangan laut dangkalnya masih indah dan cocok untuk *snorkeling* di area yang terjaga. Akses menuju Pulau Panambungan relatif mudah: hanya  $\pm 30$  menit dengan *speedboat* dari dermaga Pangkajene, atau sekitar 1,5 jam perjalanan laut dari Kota Makassar. Dengan

keunggulan fasilitas dan lokasinya, Pulau Panambungan kerap menjadi tujuan wisata *island hopping* maupun lokasi *outing* privat. Pulau ini bahkan masuk ke dalam kawasan **UNESCO Global Geopark Maros-Pangkep** sebagai salah satu geosite.



Gambar 2.7 Kondisi eksisting Pulau Panambungan

**Pulau Cangke/Cengkeh** berukuran sangat kecil (sekitar 1,8 hektare daratan) dan berpenduduk hanya 2 jiwa menurut data resmi. Daya tarik utama Pulau Cangke adalah keelokan alamnya yang masih alami. Pantainya bertabur pasir putih bersih, air lautnya tenang dan jernih. Saat surut, dari atas perahu pun dapat terlihat jelas hamparan terumbu karang dan ikan-ikan di bawah permukaan. Perairan dangkal dan bening ini ideal untuk berenang santai ataupun snorkeling. Kecantikan Cangke kian sempurna dengan rimbunnya pepohonan (termasuk deretan pohon pinus dan vegetasi pantai) di tengah pulau, menciptakan kesejukan alami. Menariknya, Pulau Cangke juga merupakan habitat penyu laut; setiap tahun pada musim tertentu (sekitar dua bulan dalam setahun), penyu-penyu datang naik ke pantai pulau ini untuk bertelur. Fenomena langka ini menjadi nilai tambah bagi daya tarik ekowisata. Dari segi fasilitas, Pulau Cangke belum memiliki sarana prasarana wisata permanen. Tidak ada *homestay*, tidak ada warung atau fasilitas umum yang dibangun pemerintah. Yang ada justru peran besar warga lokal: keluarga Daeng Abu yang telah merawat dan menghijaukan pulau ini sejak dekade 1980-an serta menjaga lingkungannya. Akses menuju Cangke umumnya melalui penyewaan perahu dari Pelabuhan Paotere, Makassar ( $\pm 2$  jam perjalanan) atau dari Pelabuhan Maccini Baji, Pangkep ( $\pm 1$  jam). Wisatawan yang datang biasanya menghabiskan waktu dengan berkemah di pantai, *snorkeling/diving* di sekitar pulau, memancing, serta menikmati suasana pulau yang sepi dan asri. Pulau Cangke menggambarkan potensi wisata bahari berbasis konservasi, di mana keindahan alam dijaga oleh partisipasi masyarakat lokal.



Gambar 2.8 Kondisi eksisting Pulau Cangke

Terakhir, **Pulau Kapoposang** merupakan destinasi wisata bahari yang sudah dikenal hingga mancanegara. Pulau ini berlokasi paling jauh di barat laut (sekitar 68 km dari Makassar) dan berukuran lebih besar dibanding pulau-pulau sebelumnya, dengan luas daratan  $\pm 42$  hektare. Kapoposang telah dihuni oleh masyarakat (dusun di Desa Mattiro Ujung) dan berkembang sebagai pulau wisata dengan infrastruktur paling lengkap di gugus Spermonde Pangkep. Daya tarik Kapoposang yang utama adalah keanekaragaman hayati lautnya. Pulau ini dijuluki salah satu “surga *diving*” terbaik di Indonesia karena memiliki sedikitnya 14 titik selam berkelas dunia. Di sekitar perairan Kapoposang terdapat tebing terumbu (*drop-off*) dan taman laut menakjubkan; penyelam dapat menjumpai terumbu karang aneka bentuk (termasuk spesies langka) yang menjadi habitat bagi ikan karang warna-warni, penyu laut, kawanan pari manta, hiu karang, hingga kadang hiu paus yang melintas. Beberapa spot populer antara lain *Shark Point*, *Turtle Point*, *Cave Point*, dan *Aquarium Point*, yang menawarkan sensasi menyelam bersama hiu, penyu, dan ragam biota ikonik lainnya. Keindahan pantai Kapoposang juga tak kalah memesona: pasir putih lembut mengelilingi pulau, dihiasi pohon kelapa dan vegetasi alami, serta perairan biru jernih nan bersih berkat pengelolaan lingkungan yang baik. Sebagai kawasan konservasi laut daerah, Pulau Kapoposang terjaga kebersihannya; bahkan penerangan di pulau mengandalkan energi surya untuk menjaga kealamian habitat.

**Kapoposang** memiliki sarana penunjang wisata yang paling memadai di antara pulau-pulau Spermonde lainnya. Di pulau ini terdapat beberapa resort dan bungalow untuk menginap, fasilitas operator selam (*dive center*) lengkap dengan perlengkapannya, masjid, sekolah, pusat informasi konservasi, hingga klinik kesehatan. Selain itu tersedia pula mercusuar dan jalur pejalan kaki untuk eksplorasi daratan. Pulau Kapoposang dikelola secara profesional melalui kemitraan Pemkab Pangkep dengan swasta (PT Makassar Tirta Wisata), memastikan layanan wisata yang terorganisir. Akses menuju Kapoposang biasanya difasilitasi oleh operator wisata dari Makassar, perjalanan memakan waktu  $\pm 1,5$  jam dengan speedboat atau sekitar 4–5 jam dengan kapal kayu tradisional. Kapoposang rutin dikunjungi wisatawan nusantara maupun turis mancanegara yang datang untuk menyelam ataupun sekadar menikmati ketenangan pulau tropis.



Gambar 2.9 Kondisi eksisting Pulau Kapoposang

Dengan potensi bahari yang besar, ternyata tidak sebanding dengan kunjungan wisatawan yang mengakses gugus pulau spermonde. Berdasarkan data survey lapangan, pada beberapa titik pelabuhan (Pangkajene, Maccini Baji, Paotere dan Kayu Bangkoa) diperoleh informasi bahwa kunjungan wisatawan hanya terjadi pada saat *weekend*. Data jumlah wisatawan pada tabel 2.2 merupakan hasil estimasi dengan menggunakan beberapa pertimbangan informasi yang didapatkan saat survey lapangan yaitu jumlah kapal, rata-rata penumpang serta jumlah hari libur dalam 1 tahun dengan asumsi bahwa wisatawan hanya datang di hari libur dan didominasi oleh wisatawan domestik.

Tabel 2.2 Estimasi Jumlah Wisatawan di Pulau Spermonde

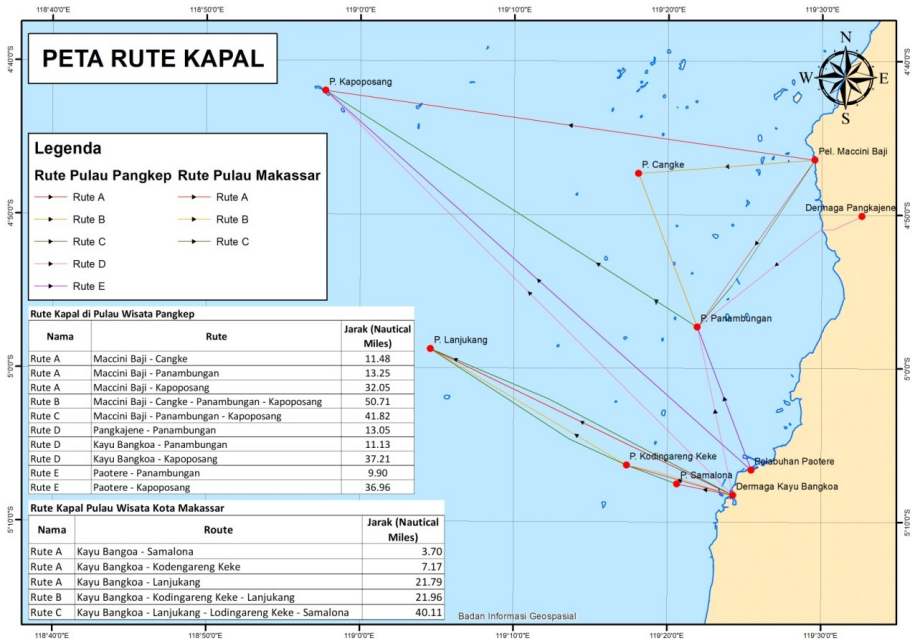
Pulau Destinasi Wisata	Estimasi Wisatawan Tahun 2024 (orang)	
	Domestik/Lokal	Asing
Samalona	22,338	1,971
Kodingareng Keke	8,897	662
Lanjukang	2,700	200
Panambungan	6,620	770
Cangke	462	462
Kapoposang	9,625	3,850

Sumber: *Estimasi dari survey lapangan, 2025*

#### 2.4.3 Kondisi Pelayanan Transportasi Laut

Aksesibilitas laut merupakan prasyarat utama keberfungsian destinasi wisata bahari di Kepulauan Spermonde. Dalam praktiknya, layanan angkutan penumpang ke pulau-pulau wisata utama seperti Pulau Samalona, Kodingareng Keke, dan Lanjukang (Kota Makassar) serta Panambungan, Cangke, dan Kapoposang (Kabupaten Pangkajene Kepulauan) ditopang kombinasi perahu sewaan (*charter*), kapal rakyat reguler ke pulau berpenduduk, dan *speedboat* yang dioperasikan pelaku wisata. Pola layanan ini membentuk ekosistem transportasi yang luwes namun rentan karena bergantung pada cuaca, ketersediaan kapal, serta informasi yang tersebar di berbagai simpul dermaga seperti Kayu Bangkoa, POPSA, Benteng Rotterdam, dan Paotere di Makassar serta Maccini Baji dan Pangkajene di Pangkep. Temuan-temuan lapangan dan literatur menunjukkan empat dimensi

layanan yang paling menentukan: keterhubungan rute dan frekuensi, keandalan dan keselamatan, kenyamanan dan amenitas, serta transparansi informasi dan tarif. Karakteristik rute kapal untuk pelayanan wisata bahari di Spermonde dapat dilihat pada gambar 2.10, dan karakteristik kapal yang digunakan dapat dilihat pada gambar 2.11.



Gambar 2.10 Rute pelayanan kapal akses Gugus Pulau Spermonde



Gambar 2.11 Karakteristik kapal akses pulau Spermonde

Pada koridor Makassar–Samalona, akses paling populer berangkat dari Dermaga Kayu Bangkoa atau POPSA dengan perahu motor atau charter yang menempuh sekitar 25 hingga 30 menit untuk jarak sekitar 7 km. Kapal-kapal charter di rute ini umumnya berkapasitas 8 hingga 15 orang, dengan tarif bervariasi antara Rp400.000 hingga Rp800.000 per kapal (pulang-pergi), tergantung ukuran dan negosiasi. Layanan ini berorientasi wisata, fleksibel pada jam keberangkatan, dan ditopang suplai perahu yang relatif banyak pada akhir pekan dan musim puncak. Namun, ketiadaan jadwal baku serta variasi tarif antarkapal menyisakan isu transparansi dan prediktabilitas perjalanan.

Akses ke Kodingareng Keke, pulau tak berpenghuni, mengandalkan speedboat charter dari area Benteng Rotterdam atau Kayu Bangkoa dengan waktu tempuh sekitar 40 hingga 60 menit. Speedboat di rute ini biasanya berkapasitas 6 hingga 12 orang, dengan tarif charter berkisar Rp700.000–Rp1.200.000. Dari sisi keselamatan, sebagian operator mencantumkan ketersediaan jaket pelampung, tetapi standar kelengkapan dan briefing keselamatan belum seragam antarpelaku. Kedua rute ini menunjukkan kualitas layanan yang dipengaruhi musim dan gelombang. Pada kondisi angin barat, operator cenderung membatasi perjalanan.

Akses ke Lanjukang, pulau terluar Kota Makassar, bersifat paling menantang. Perjalanan selama 3 hingga 4 jam dengan kapal kayu dari Paotere sering dipilih, dan pada kondisi tertentu wisatawan transit terlebih dahulu ke Barrang Lompo menggunakan kapal reguler (kapasitas 30–50 orang, tarif Rp15.000–Rp25.000 per orang sekali jalan) lalu melanjutkan dengan perahu sewaan ke Lanjukang (dengan tarif tambahan sekitar Rp500.000–Rp900.000 per kapal). Pola *feeder* dan *shuttle* ini meningkatkan ketahanan akses tetapi juga menambah titik perpindahan moda, waktu tunggu, dan eksposur terhadap risiko cuaca. Selain itu, suplai BBM kapal dan kebutuhan logistik lain sentral di Paotere dan Untia sehingga memperpanjang waktu persiapan dan memengaruhi ketepatan waktu keberangkatan.

Di wilayah Pangkep, Panambungan berperan sebagai destinasi privat dengan pengelolaan wisata yang menyediakan *speedboat*, dermaga, dan akomodasi. Kapasitas *speedboat* umumnya 6–10 orang dengan harga paket wisata mulai dari Rp1.000.000 per kapal (pulang-pergi) termasuk tiket masuk dan penggunaan fasilitas. Konsekuensinya, kualitas layanan relatif terstandar walaupun ketergantungan pada operator tunggal menimbulkan risiko harga dan keterbukaan informasi. Cangke, sebaliknya, masih minim infrastruktur formal dan diakses melalui sewa perahu dari Makassar (Paotere) atau Pangkep (Maccini Baji). Tarif menuju Cangke umumnya dinegosiasikan langsung, berkisar Rp800.000–Rp1.200.000 per kapal (kapasitas 10–15 orang). Ketiadaan fasilitas publik dan layanan terjadwal menjaga keaslian alam tetapi membatasi kapasitas dan durasi kunjungan, yang umumnya berupa perjalanan satu hari dan berkemah.

Kapoposang adalah simpul layanan paling terstruktur di Spermonde. Sebagai kawasan wisata perairan dengan resort dan pusat selam, pulau ini terhubung melalui speedboat berjadwal internal (sekitar 75 hingga 120 menit dari pesisir Makassar atau Pangkep), menyediakan paket terpadu seperti transportasi,

pemandu selam, dan akomodasi, dengan kapasitas kapal 10–20 orang. Biaya perjalanan ke Kapoposang bervariasi antara Rp1.500.000–Rp2.500.000 per kapal, atau tersedia opsi paket wisata mulai dari Rp600.000 per orang (termasuk makan dan penginapan). Keandalan dan keselamatan relatif lebih baik berkat standar operasional prosedur operator.

#### 2.4.4 Analisis Tematik: Wisata dan Pelayanan Transportasi Laut

Hasil identifikasi permasalahan transportasi laut di wilayah Kepulauan Spermonde, baik di Kota Makassar maupun Kabupaten Pangkep, mengungkap adanya kompleksitas dan tantangan yang melibatkan banyak aktor (Tabel 2.3). Analisis tematik berdasarkan perspektif stakeholder menunjukkan bahwa persoalan tidak hanya terbatas pada aspek teknis, tetapi juga mencakup aspek kelembagaan, koordinasi lintas sektor, serta persepsi dan kepuasan pengguna layanan.

Tabel 2.3 Temuan masalah transportasi laut akses destinasi wisata spermonde

Indikator	Temuan Masalah	Perspektif Stakeholder
Ketersediaan Armada & Moda Transportasi	Terbatasnya armada transportasi laut resmi untuk melayani pulau-pulau. Hanya tersedia kapal perintis. Selebihnya konektivitas sangat bergantung pada kapal Pelra berkapasitas kecil. Hal ini berdampak pada keterbatasan akses wisata dan keselamatan penumpang.	Regulator
Infrastruktur Dermaga	Sarana dermaga di banyak pulau belum memadai, pasang surut tinggi, penumpang kesulitan baik ke kapal. Banyak kapal harus menurunkan penumpang di laut karena dermaga tidak bisa disandari.	Regulator, wisatawan
Pengawasan & Keselamatan Pelayaran	Masih lemahnya penegakan keselamatan pelayaran. Kapal wisata tidak memenuhi standar keselamatan (tidak ada <i>life jacket</i> , <i>manifes</i> tidak lengkap), potensi menyebabkan kecelakaan fatal.	Regulator, Operator, Wisata, Wisatawan
Koordinasi Lintas Sektor	Koordinasi antar sektor transportasi dan pariwisata belum optimal. Program pengembangan wisata bahari terkendala oleh hambatan struktural dan minim sinergi antara pemerintah daerah, dinas terkait, dan pelaku usaha lokal. Tingginya biaya koordinasi di lapangan.	Regulator, Operator, Wisata
Kapasitas Armada & Jadwal Layanan	Kapal perintis dan kapal rakyat beroperasi tidak terjadwal, tergantung permintaan dan cuaca. Kepastian jadwal sangat rendah. Hal ini menyulitkan perencanaan perjalanan wisata dan logistik masyarakat pulau.	Operator Transportasi
Kompetensi SDM	Awak kapal umumnya berasal dari nelayan lokal yang tidak tersertifikasi. Kurangnya pelatihan menyebabkan rendahnya kesadaran keselamatan dan profesionalisme dalam layanan.	Operator Transportasi
Aksesibilitas, Kemudahan dan Biaya Transportasi	Hanya sedikit pulau memiliki kapal reguler harian. Sebagian besar harus menggunakan charter, tanpa sistem reservasi yang jelas. Tidak tersedia informasi publik mengenai jadwal dan tarif. Biaya	Wisatawan

Indikator	Temuan Masalah	Perspektif Stakeholder
	cenderung mahal karena sistem charter	
Kenyamanan & Kepastian Layanan	Jadwal kapal tidak pasti, kerap tertunda, atau tidak sesuai rencana. Tidak ada sistem pemesanan daring. Wisatawan kesulitan merencanakan perjalanan atau menyesuaikan itinerary wisata.	Wisatawan
Reliabilitas Transport & Itinerary	Operator wisata kesulitan menyusun paket ke pulau jauh seperti Kapoposang karena tidak tersedia transportasi reguler. Hal ini membatasi diversifikasi paket wisata	Operator Wisata
Standar Pelayanan & Keselamatan Tour	Operator wisata kadang harus menyediakan sendiri pelampung dan pelatihan singkat karena kapal lokal sering tidak memadai. Hal ini meningkatkan biaya operasional dan tanggung jawab hukum bagi operator.	Operator Wisata
Ketersediaan fasilitas, destinasi wisata & kelestarian lingkungan	Fasilitas dasar (air bersih, listrik, toilet umum, dan penginapan) terbatas/ tidak tersedia, menyulitkan wisatawan tinggal lebih lama. Belum adanya <i>travel pattern</i> destinasi wisata spermonde. Sampah banyak ditemukan di pantai dan perairan sekitar pulau	Operator Wisata
Keramahan masyarakat dan promosi lokal	Umumnya masyarakat ramah, tetapi interaksi dengan wisatawan sering tidak difasilitasi dengan baik karena kurangnya pelatihan <i>hospitality</i> dan bahasa asing. Promosi digital dan fisik destinasi wisata masih sangat terbatas.	Operator Wisata

Sumber: diolah dari hasil wawancara

Dari sisi regulator, permasalahan utama berkisar pada terbatasnya armada dan infrastruktur pendukung yang layak. Minimnya dermaga permanen dan kapal penumpang yang memenuhi standar keselamatan mengakibatkan ketergantungan terhadap kapal tradisional yang belum tentu layak laut. Hal ini berimplikasi pada keterbatasan aksesibilitas, terutama bagi wisatawan dan penduduk pulau yang ingin melakukan perjalanan secara aman dan teratur. Kelemahan dalam pengawasan keselamatan pelayaran, seperti kasus kecelakaan laut yang melibatkan kapal wisata, juga menyoroti lemahnya penegakan regulasi dan standar minimum operasional. Selain itu, koordinasi yang belum optimal antar instansi (misalnya antara Dinas Perhubungan, KSOP, Dinas Pariwisata, dan pemangku kepentingan lokal) memperparah kesenjangan antara rencana pengembangan wisata bahari dan realisasi layanan transportasi.

Dari perspektif operator transportasi, tantangan besar terletak pada aspek ekonomi dan kapasitas teknis. Operasi transportasi laut di wilayah ini sebagian besar bergantung pada permintaan musiman, yang menyebabkan jadwal kapal tidak konsisten. Kapal yang digunakan masih banyak yang tidak tersertifikasi dan kekurangan peralatan keselamatan dasar seperti jaket pelampung dan radio komunikasi. SDM operator pun umumnya berasal dari masyarakat lokal dengan latar belakang sebagai nelayan, yang belum mendapatkan pelatihan keselamatan

atau layanan pelanggan sesuai standar pariwisata. Hal ini berdampak langsung pada kepercayaan wisatawan dan keberlangsungan usaha transportasi.

Wisatawan sebagai pengguna jasa menghadapi masalah berupa keterbatasan informasi, ketidakpastian jadwal, dan standar kenyamanan yang rendah. Tidak adanya sistem reservasi daring serta minimnya informasi publik mengenai jadwal kapal dan tarif mempersulit perencanaan perjalanan. Wisatawan juga merasa kurang aman karena kapal yang digunakan tidak menyediakan fasilitas keselamatan yang memadai. Ketidakpastian jadwal dan cuaca yang berubah-ubah semakin memperkuat persepsi bahwa destinasi wisata di pulau-pulau kecil masih sulit dijangkau.

Pelaku usaha wisata (seperti agen *tour*) menghadapi kesulitan dalam mengintegrasikan layanan transportasi ke dalam paket wisata. Tanpa kejelasan dan keteraturan layanan angkutan laut, mereka kesulitan menjamin kepastian itinerary kepada wisatawan. Mereka juga dibebani dengan penyediaan peralatan keselamatan sendiri karena kapal yang disewa belum memenuhi standar. Koordinasi yang lemah dengan pemilik kapal dan pemerintah setempat membuat mereka harus mengeluarkan biaya lebih untuk mengatur logistik dan keamanan wisatawan.

#### 2.4.5 Analisis minat wisatawan berkunjung ke destinasi wisata Spermonde

Berdasarkan temuan analisis tematik, maka disusun 12 variabel yang dapat digunakan untuk melihat faktor pengaruh minat wisatawan berkunjung ke destinasi wisata Spermonde yang dipengaruhi oleh kondisi pelayanan transportasi laut dan potensi wisata bahari yaitu X1 (frekuensi layanan kapal); X2 (kepastian jadwal dan waktu tempuh); X3 (kapasitas armada kapal); X4 (keterjangkauan harga tiket); X5 (kenyamanan dan keamanan pelayaran); X6 (akses informasi transportasi); X7 (keindahan alam dan panorama); X8 (kebersihan dan kelestarian lingkungan); X9 (ketersediaan fasilitas); X10 (aktivitas wisata); X11 (keramahan masyarakat lokal); X12 (promosi destinasi).

Hasil analisis regresi terhadap data persepsi 120 responden mengenai faktor-faktor yang memengaruhi minat kunjungan wisatawan ke destinasi wisata bahari di wilayah Kepulauan Spermonde mengungkapkan adanya enam variabel independen yang memiliki pengaruh signifikan. Keenam variabel tersebut adalah X1 (Frekuensi layanan kapal), X2 (Kepastian jadwal & waktu tempuh), X4 (Keterjangkauan harga tiket), X5 (Kenyamanan dan keamanan pelayaran), X9 (Ketersediaan fasilitas), dan X10 (Aktivitas wisata). Hasil analisis SPSS dapat dilihat pada lampiran 1. Model regresi yang dihasilkan dijelaskan sebagai berikut:

$$Y = 4.6418 + 0.1200 (X1) + 0.1718 (X2) + 0.1283 (X4) + 0.4020 (X5) + 0.2363 (X9) + 0.2363 (X10)$$

Persamaan ini menunjukkan bahwa keenam variabel bebas yang digunakan dalam model memiliki kontribusi positif terhadap minat kunjungan wisatawan. Nilai koefisien menunjukkan besarnya pengaruh masing-masing variabel terhadap minat

kunjungan, dengan asumsi variabel lain tetap. Model ini memiliki nilai R-squared sebesar 0.479, yang berarti sekitar 47.9% variasi dalam minat kunjungan wisatawan dapat dijelaskan oleh variabel-variabel independen dalam model. Sementara itu, *adjusted R-squared* sebesar 0.421 mengindikasikan bahwa model ini memiliki tingkat akurasi prediktif yang cukup baik, meskipun masih terdapat ruang untuk peningkatan. Selain itu, nilai F-statistic sebesar 8.200 dan probabilitas (p-value) sebesar  $9.45e-11$  menunjukkan bahwa model secara keseluruhan signifikan secara statistik. Dengan demikian, model regresi ini dapat digunakan untuk menjelaskan hubungan antara aspek transportasi laut dan destinasi wisata terhadap minat kunjungan wisatawan.

Berdasarkan hasil analisis, variabel X10 (aktivitas wisata) tercatat memiliki koefisien terbesar dan nilai signifikansi yang sangat kuat, mengindikasikan bahwa keberagaman dan kualitas aktivitas wisata menjadi faktor penting dalam mendorong minat wisatawan. Artinya, semakin menarik dan variatif aktivitas yang ditawarkan di destinasi, maka kemungkinan wisatawan untuk mengunjungi lokasi tersebut akan meningkat. Variabel X9 (ketersediaan fasilitas) juga menunjukkan pengaruh yang signifikan, yang berarti fasilitas umum seperti akomodasi, toilet, pusat informasi, dan tempat makan turut meningkatkan kenyamanan wisatawan selama kunjungan. Dalam konteks wilayah kepulauan yang memiliki tantangan geografis, fasilitas yang memadai sangat menentukan kualitas pengalaman wisata.

Selanjutnya, variabel X5 (kenyamanan dan keamanan pelayaran) dan X4 (keterjangkauan harga tiket) mencerminkan pentingnya aspek transportasi dari sisi pengalaman perjalanan wisatawan. Kenyamanan dan rasa aman saat menggunakan kapal, serta harga tiket yang terjangkau, menjadi pertimbangan utama dalam pengambilan keputusan kunjungan. Hal ini memperkuat argumen bahwa pelayanan transportasi laut merupakan faktor penentu utama dalam menarik wisatawan. Banyak perahu wisata tradisional belum memenuhi standar *safety* yang memadai, jaket pelampung sering tidak tersedia atau disimpan di tempat sulit diakses penumpang. Variabel X2 (kepastian jadwal dan waktu tempuh) dan X1 (frekuensi layanan kapal) juga memiliki pengaruh signifikan, yang menegaskan bahwa aspek keandalan dan keteraturan layanan transportasi laut sangat penting. Wisatawan sangat memperhatikan kepastian jadwal dan kecepatan waktu tempuh, terutama dalam konteks keterbatasan waktu liburan yang mereka miliki.

Sebaliknya, variabel lain seperti X3 (kapasitas armada kapal), X6 (akses informasi transportasi), X7 (keindahan alam dan panorama), X8 (kebersihan dan kelestarian lingkungan), X11 (keramahan masyarakat lokal), dan X12 (promosi destinasi) tidak menunjukkan pengaruh signifikan secara statistik. Meskipun faktor-faktor tersebut penting secara umum dalam pengalaman wisata, namun hasil regresi ini mengindikasikan bahwa faktor-faktor tersebut belum menjadi pertimbangan utama wisatawan dalam mengambil keputusan kunjungan ke destinasi Spermonde.

Secara keseluruhan, hasil regresi ini memperkuat pemahaman bahwa pengembangan wisata bahari di wilayah kepulauan tidak dapat dipisahkan dari peningkatan kualitas dan aksesibilitas transportasi laut. Sinergi antara pengelolaan

destinasi dan optimalisasi pelayanan transportasi menjadi kunci untuk meningkatkan daya tarik dan minat kunjungan wisatawan secara berkelanjutan.

#### 2.4.6 Implikasi Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian, variabel aktivitas wisata (X10) dan kenyamanan serta keamanan pelayaran (X5) memiliki pengaruh paling signifikan terhadap minat kunjungan wisatawan. Temuan ini menggarisbawahi pentingnya intervensi kebijakan yang terfokus pada peningkatan layanan transportasi laut sekaligus pengembangan aktivitas wisata yang variatif dan berkualitas. Peningkatan aksesibilitas dan kualitas layanan terbukti mampu meningkatkan jumlah wisatawan serta mendorong pertumbuhan ekonomi lokal (Rachman et al., 2021; Yuliani & Lestari, 2019). Temuan ini berimplikasi pada beberapa hal antara lain:

Pertama, dari sudut pandang kebijakan transportasi, diperlukan langkah strategis untuk memperbaiki infrastruktur dermaga, menyediakan kapal dengan standar keselamatan yang tinggi, serta mengembangkan sistem informasi layanan yang transparan dan kemudahan akses. Transportasi laut yang efisien akan memperkuat daya saing destinasi dan meningkatkan pengalaman wisatawan secara keseluruhan (Balido & Setiono, 2023; Jaya, 2023; Maulani et al., 2024; Muskananfolo & Syafriharti, 2021). Penataan rute pelayaran dan integrasi antar simpul pelabuhan harus selaras dengan perencanaan ruang laut (*marine spatial planning*) untuk mencegah konflik pemanfaatan ruang dan memperkuat fungsi konservasi (B. & Rotarou, 2016).

Kedua, hasil penelitian ini memperkuat urgensi pemberdayaan masyarakat dalam sektor transportasi laut dan wisata. Keterlibatan masyarakat lokal sebagai operator kapal, pengelola aktivitas wisata, serta penyedia jasa penunjang akan menciptakan lapangan kerja baru dan mendorong pertumbuhan ekonomi inklusif. Kebijakan seperti sertifikasi awak kapal, pelatihan *hospitality*, dan pembentukan koperasi transportasi laut berbasis komunitas akan meningkatkan kualitas layanan sekaligus memperkuat rasa memiliki terhadap destinasi (Raharjo et al., 2023).

Ketiga, secara teoritis, penelitian ini memberikan kontribusi pada model integratif dalam pengembangan destinasi wisata bahari. Konektivitas laut dalam konteks wilayah kepulauan tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai penghubung ekonomi dan sosial antara pusat kota dan komunitas pulau-pulau kecil (Setiawan et al., 2019). Dengan menggunakan pendekatan berbasis persepsi pengguna (yang dianalisis pada Bab 3), penelitian ini menghadirkan kerangka analisis baru yang merekomendasikan prioritas intervensi berbasis kebutuhan pengguna (wisatawan).

Keempat, dalam konteks keberlanjutan lingkungan, kualitas transportasi laut harus diselaraskan dengan prinsip pelestarian ekosistem laut. Kebijakan yang mendorong penggunaan kapal ramah lingkungan, pengelolaan limbah kapal, dan pengaturan zona labuh akan mendukung konservasi terumbu karang dan kualitas perairan (Maulani et al., 2024). Dengan demikian, pertumbuhan sektor wisata tidak akan bertentangan dengan tujuan perlindungan lingkungan.

Kelima, dari aspek promosi destinasi, pelayanan transportasi yang aman, terjangkau, dan profesional dapat memperbaiki citra kawasan wisata bahari. Sistem reservasi daring, informasi jadwal dan tarif yang akurat, serta kehadiran operator wisata bersertifikat akan membangun persepsi positif dan mendorong kunjungan ulang wisatawan (Putra et al., 2016; Sultan et al., 2012).

Keenam, hasil temuan tematik menunjukkan bahwa hambatan utama seperti keterbatasan kapasitas armada, kurangnya informasi, dan ketidakpastian jadwal dapat diatasi dengan pendekatan pengelolaan sistemik. Platform digital informasi layanan transportasi dan promosi destinasi perlu dikembangkan secara terintegrasi sebagai bagian dari strategi peningkatan kualitas layanan wisata bahari.

Olehnya itu, pembangunan pariwisata bahari berkelanjutan tidak dapat dilepaskan dari reformasi menyeluruh sektor transportasi laut. Pendekatan integratif antara pengembangan kualitas destinasi dan layanan aksesibilitas terbukti lebih efektif dalam menarik minat kunjungan, sebagaimana ditunjukkan oleh nilai koefisien tertinggi pada variabel aktivitas wisata dan kenyamanan pelayaran. Kebijakan yang hanya berfokus pada atraksi tanpa memperkuat sistem pendukung berisiko gagal menciptakan pariwisata yang tangguh dan inklusif. Oleh karena itu, perencanaan strategis yang holistik dan partisipatif menjadi kunci untuk membangun ekosistem wisata bahari yang berkelanjutan dan kompetitif di wilayah kepulauan seperti Spermonde.

Sebagai kelanjutan dari bagian ini, pada bab berikutnya akan dilakukan analisis mendalam terhadap kinerja wisata bahari dan kinerja pelayanan transportasi laut sebagai pendukung utama aktivitas wisata. Analisis tersebut akan menjadi dasar dalam merumuskan kebijakan pengembangan transportasi laut yang selaras dengan kebutuhan wisata bahari di kawasan Spermonde, sehingga mampu menciptakan sistem pariwisata yang responsif, adaptif, dan berkelanjutan.

## 2.5 Kesimpulan

Gugus Pulau Spermonde memiliki potensi wisata bahari yang sangat besar berupa keindahan panorama alam, keanekaragaman hayati laut, serta keberadaan aktivitas wisata yang unik seperti *snorkeling*, *diving*, dan wisata edukatif berbasis konservasi. Setiap pulau destinasi memiliki karakteristik daya tarik yang khas. Namun demikian, tingkat kunjungan wisatawan masih tergolong rendah dan tidak merata, sebagian besar hanya terjadi pada akhir pekan atau musim liburan, karena adanya hambatan dalam layanan aksesibilitas dan amenitas destinasi.

Kondisi layanan transportasi laut akses ke pulau-pulau wisata sebagian besar masih terkendala. Masalahnya mencakup keterbatasan armada reguler, ketidakpastian jadwal dan tarif, rendahnya standar keselamatan, minimnya fasilitas dermaga, serta belum tersedianya sistem informasi layanan yang terintegrasi. Hal ini berdampak langsung terhadap persepsi dan pengalaman wisatawan dalam mengakses destinasi, serta membatasi peran transportasi laut sebagai infrastruktur kunci penggerak ekonomi wisata di gugus pulau Spermonde.

Variabel yang signifikan memengaruhi minat kunjungan wisatawan, antara lain frekuensi layanan kapal, kepastian jadwal dan waktu tempuh, keterjangkauan

harga tiket, kenyamanan dan keamanan pelayaran, ketersediaan fasilitas di destinasi, serta keberagaman aktivitas wisata. Temuan ini menunjukkan bahwa transportasi laut tidak hanya berperan sebagai moda penghubung, tetapi merupakan bagian integral dari pengalaman wisata itu sendiri. Variabel dengan pengaruh paling kuat adalah aktivitas wisata, yang menunjukkan bahwa semakin menarik aktivitas yang ditawarkan, semakin tinggi minat kunjungan wisatawan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan destinasi wisata bahari tidak dapat dipisahkan dari reformasi layanan transportasi laut. Perencanaan strategis perlu diarahkan pada penguatan konektivitas laut yang andal, aman, dan terjangkau, sekaligus mendorong pengelolaan wisata yang berbasis pada karakteristik lokal dan prinsip keberlanjutan. Penguatan kolaborasi antara pemerintah daerah, pelaku usaha, dan masyarakat lokal menjadi krusial untuk menciptakan sistem wisata bahari yang inklusif, adaptif, dan kompetitif.

Diperlukan pendekatan pengembangan yang bersifat holistik dan lintas sektor, dengan menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung konektivitas destinasi. Oleh karena itu, penting untuk merancang suatu kebijakan dan strategi pengembangan transportasi laut yang selaras dengan kebutuhan wisata bahari di Spermonde, yang berbasis pada hasil evaluasi terhadap kinerja pelayanan wisata dan layanan transportasi laut yang mendukungnya.

## 2.6 Daftar Pustaka

- Ahmad, W. Z. (2022). *Bahari dan Budaya Pulau-Pulau Kecil di Gugusan Spermonde Pangkajene Kepulauan (Pangkep)*. *Warta Pariwisata*, 18(1), 78-90. [journals.itb.ac.id/wikipedia.org](https://journals.itb.ac.id/id/wikipedia.org)
- Agrusa, J., Linnes, C., Lema, J., Min, J., Henthorne, T. L., Itoga, H., & Lee, H. (2021). Tourism Well-Being and Transitioning Island Destinations for Sustainable Development. *Journal of Risk and Financial Management*, 14(1), 32. <https://doi.org/10.3390/jrfm14010032>
- Anggrahini, W. P., Andromeda, V. F., Abritia, R. N., & Putra, I. M. W. S. (2022). Strategi Transportasi Laut Untuk Mendukung Pengembangan Pariwisata Di Karimunjawa. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 24(1), 11–20. <https://doi.org/10.25104/transla.v24i1.1947>
- B., E. F., & Rotarou, E. S. (2016). Sustainable Development or Eco-Collapse: Lessons for Tourism and Development From Easter Island. *Sustainability*, 8(11), 1093. <https://doi.org/10.3390/su8111093>
- Balido, A. Z. S., & Setiono, B. A. (2023). Analisis Prosedur Pelayanan Penjualan Tiket Kapal Terhadap Kepuasan Penumpang Pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Cabang Surabaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 13(2), 76–88. <https://doi.org/10.30649/japk.v13i2.92>
- Banarsyadhimi, U. R. A. M. F., Dargusch, P., & Kurniawan, F. (2022). Assessing the Impact of Marine Tourism and Protection on Cultural Ecosystem Services Using Integrated Approach: A Case Study of Gili Matra Islands. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(19), 12078. <https://doi.org/10.3390/ijerph191912078>
- Budianto, B. (2017). Penentuan Ukuran Utama Dan Rencana Garis Fast Ferry 150 Pax Untuk Penyeberangan Rute Gresik - Bawean. *Kapal Jurnal Ilmu*

- Pengetahuan Dan Teknologi Kelautan*, 14(1), 1–6.  
<https://doi.org/10.14710/kpl.v14i1.13460>
- Bulan, M. T., & Fawahid, A. (2024). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Minat Wisatawan Berkunjung Ke Objek Wisata Bahari Pulau Gili Labak Kabupaten Sumenep. *Ideji Jurnal Ekonomi & Bisnis*, 5(1), 1–12.  
<https://doi.org/10.38076/idejeb.v5i1.224>
- Dewi, N. D. U., Widanti, N. P. T., Sumada, I. M., & Widnyani, I. A. P. S. (2024). Sinergi Pembangunan Wisata Bahari Berkelanjutan Dalam Rangka Mewujudkan Visi Maritim 2024 Di Pulau Nusa Penida, Klungkung, Bali. *Perspektif*, 13(2), 598–608. <https://doi.org/10.31289/perspektif.v13i2.11172>
- Firdhaua, S. N., & Seniwati, S. (2024). Bottom-Up Analysis of Cases of Collaboration and Integration in Maritime Tourism Policy Domains in South Sulawesi. *Wissen*, 3(1), 88–100. <https://doi.org/10.62383/wissen.v3i1.497>
- Jaya, I. (2023). Literasi Maritim: Landasan Pembangunan Negara Kepulauan. *Policy Brief Pertanian Kelautan Dan Biosains Tropika*, 5(2). <https://doi.org/10.29244/agro-maritim.050207>
- Junaid, I. (2019). Penguatan Moda Transportasi Lokal Dalam Mendukung Kabupaten Pulau Morotai Sebagai Destinasi Wisata Unggulan. *Jurnal Wilayah Dan Lingkungan*, 7(1), 14. <https://doi.org/10.14710/jwl.7.1.14-25>
- Kelwulan, L. M., Soumokil, R. P., & Manuputty, M. (2023). Identifikasi Kendala-Kendala Konektivitas Transportasi Laut Di Wilayah Kepulauan. *Ale Proceeding*, 6, 193–197. <https://doi.org/10.30598/ale.6.2023.193-197>
- Laapo, A. (2021). Karakteristik Biofisik Perairan Laut, Sosial Dan Ekonomi Pendukung Pengembangan Ekowisata Bahari Di Taman Nasional Kepulauan Togean. *JFMR-Journal of Fisheries and Marine Research*, 5(2). <https://doi.org/10.21776/ub.jfmr.2021.005.02.14>
- Marafa, L. M. (2008). Integrating Sustainable Tourism Development in Coastal and Marine Zone Environment. *Études Caribéennes*, 9–10. <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.1373>
- Maulani, S. F., Nurmalia, L., Tsani, R. R., Wati, R., Ma'ruf, M., Mauluddin, F. M., Ardiansyah, W., Susilawati, S., & Wardana, D. (2024). Identifikasi Potensi Ekonomi Maritim Provinsi Banten: Model Ekonomi Biru Menggunakan AHP Analysis. *Eqien Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 13(04). <https://doi.org/10.34308/eqien.v13i04.1883>
- Munandar, A., Noer, M., Erwin, E., & Syahni, R. (2022). Keragaman Bentuk Kearifan Lokal Masyarakat Suku Mentawai Di Kawasan Wisata Bahari Pulau Siberut. *Menara Ilmu*, 16(1). <https://doi.org/10.31869/mi.v16i1.3243>
- Muskananfol, Y., & Syafriharti, R. (2021). Perbandingan Aksesibilitas Kawasan Wisata Pantai Sabanjar Menggunakan Moda Transportasi Udara, Laut, Dan Penyeberangan Dari Kota Kupang. *Jurnal Wilayah Dan Kota*, 8(01), 26–38. <https://doi.org/10.34010/jwk.v8i01.11210>
- Novanda, R. R., Wibowo, H. E., Khaliqi, M., Sinaga, F. H., Darmansyah, D., Amiruddin, A. A., & Sari, I. R. M. (2023). Influence of Natural Resources and Infrastructure on Travel Intention to Tikus Island, Indonesia. *Iop Conference Series Earth and Environmental Science*, 1230(1), 12030. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1230/1/012030>
- Puriningsih, F. S. (2019). Meningkatkan Aksesibilitas Wilayah Dengan Dukungan Kapal Pelayaran Rakyat. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 20(2), 78. <https://doi.org/10.25104/transla.v20i2.815>
- Putra, I. G. N., Sudiarta, I. N., & Mananda, I. G. S. (2016). Pengaruh Kualitas

- Pelayanan Dan Kepuasan Terhadap Niat Berkunjung Kembali Wisatawan Mancanegara Ke Daya Tarik Wisata Alas Pala Sangeh. *Jurnal Ipta*, 4(2), 1. <https://doi.org/10.24843/ipta.2016.v04.i02.p01>
- Rachman, T. S., Sulistyorini, R., & Persada, C. (2021). Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Transportasi Terhadap Minat Kunjungan Kembali Wisatawan Dan Preferensi Wisatawan Di Kabupaten Lampung Selatan. *Rekayasa Jurnal Ilmiah Fakultas Teknik Universitas Lampung*, 25(1), 10–14. <https://doi.org/10.23960/rekrjits.v25i1.10>
- Raharjo, E. P., Adidana, I. K. S. P., Candrarahayu, A. M., & Fitasari, Y. (2023). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Transportasi Dalam Mendukung Kunjungan Wisatawan Mancanegara Di Provinsi Bali. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 4(1), 1–10. <https://doi.org/10.52920/jttl.v4i1.103>
- Raikwar, A. S., & Easow, D. T. (2023). Systematic Review on the Benefits and Challenges of Maritime Tourism. *Journal of Advanced Zoology*, 44(3), 725–745. <https://doi.org/10.17762/jaz.v44i3.860>
- Ratnah, R., Rinda, R., & Sarira, M. T. (2022). Strategi Pengembangan Gugusan Pulau-Pulau Di Kepulauan Spermonde Dalam Perencanaan Produk Perjalanan Wisata Berbasis Maritim. *Lageografia*, 20(3), 354. <https://doi.org/10.35580/lageografia.v20i3.31604>
- Retnaningdyah, C., Hakim, L., Sikana, A. M., & Hamzah, R. (2019). Keterkaitan Aktivitas Manusia Dengan Kualitas Ekosistem Perairan Pantai Di Kepulauan Spermonde, Makasar, Sulawesi Selatan. *Biotropika Journal of Tropical Biology*, 7(3), 129–135. <https://doi.org/10.21776/ub.biotropika.2019.007.03.6>
- Santoso, S., Gunaldi, G., & Mustofa, A. (2021). Potensi Kampung Nelayan Gedongmulyo Untuk Dikembangkan Sebagai Desa Wisata Bahari Di Kecamatan Lasem Kabupaten Rembang Jawa Tengah. *Syntax Literate Jurnal Ilmiah Indonesia*, 6(12), 6384. <https://doi.org/10.36418/syntax-literate.v6i12.5205>
- Setiawan, T. H., Putro, H. P. H., & Pradono. (2019). Model Pengembangan Angkutan Umum Kawasan Wisata Dieng Jawa Tengah. *Jurnal Transportasi*, 19(1), 49–58. <https://doi.org/10.26593/jt.v19i1.3262.49-58>
- Sidauruk, T., Rahmadi, M. T., Sugiharto, S., Suciani, A., Sari, R. M., & Yuniastuti, E. (2022). Distribution Analysis of Coral Reefs for Development of Marine Tourism in Weh Island, Aceh, Indonesia. *Depik*, 11(2), 237–245. <https://doi.org/10.13170/depik.11.2.25919>
- Sultan, M. A., Haryono, T., Haryanto, B., & Riani, A. L. (2012). Proses Pembentukan Perilaku Niat Wisatawan Berkunjung Kembali. *Jurnal Siasat Bisnis*, 16(1). <https://doi.org/10.20885/jsb.vol16.iss1.art8>
- Tandi, J. G., & Burhanuddin, A. (2023). Jurnal Potensi Jalur Tol Laut Dalam Mendukung Pengembangan Pariwisata Maritim Di Banyuwangi. *Student Research Journal*, 1(6), 232–245. <https://doi.org/10.55606/srjyappi.v1i6.830>
- Teelucksingh, S. S., & Watson, P. K. (2013). Linking Tourism Flows and Biological Biodiversity in Small Island Developing States (SIDS): Evidence From Panel Data. *Environment and Development Economics*, 18(4), 392–404. <https://doi.org/10.1017/s1355770x13000120>
- Unawekla, M. I., Berhиту, P. T., & Papilaya, R. L. (2024). Penerapan Konsep Smart Village Dalam Pengembangan Desa Wisata, Ohoi Dullah Laut. *Jurnal Isometri*, 3(1), 159–168. <https://doi.org/10.30598/isometri.2024.3.1.159-168>
- USMAN, A., Hidayat, M., & Daud, A. (2022). Pengaruh Bauran Pemasaran Pariwisata Dan Kualitas Pelayanan Melalui Kepuasan Wisatawan Terhadap

- Minat Berkunjung Kembali (Studi Empiris Pada Obyek Wisata Bantimurung Kabupaten Maros). *Nobel Management Review*, 3(3), 527–541. <https://doi.org/10.37476/nmar.v3i3.3289>
- Yuliani, A., & Lestari, E. M. (2019). Evaluasi Pelayanan Transportasi Laut Dalam Rangka Mendukung Pariwisata Di Wilayah Nusa Tenggara Barat. *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(4), 241. <https://doi.org/10.25104/warlit.v26i4.903>

## Lampiran 2.1 OLS Regression Result

Dep. Variable:	Y	R-squared:	0.479	
Model:	OLS	Adj. R-squared:	0.421	
Method:	Least Squares	F-statistic:	8.200	
No. Observations:	120	Prob (F-statistic):	(F- 9.45e-11)	
	Coef	Std err	t	P>   t
<b>Const</b>	4.6418	0.687	6.756	0.000
<b>X1</b>	0.1200	0.047	2.528	0.013
<b>X2</b>	0.1718	0.067	2.548	0.012
<b>X3</b>	0.0057	0.072	0.079	0.937
<b>X4</b>	0.1283	0.067	1.914	0.050
<b>X5</b>	0.4020	0.065	6.157	0.000
<b>X6</b>	-0.0177	0.068	-0.261	0.795
<b>X7</b>	-0.0115	0.066	-0.174	0.862
<b>X8</b>	0.0380	0.062	0.613	0.542
<b>X9</b>	0.2363	0.071	3.342	0.001
<b>X10</b>	0.3978	0.071	5.613	0.000
<b>X11</b>	-0.0588	0.069	-0.854	0.395
<b>X12</b>	0.0458	0.069	0.660	0.511
Omnibus:	24.766	Durbin-Watson:	1.985	
Prob (Omnibus):	0.000	Jarque-Bera (JB):	33.343	
Skew:	-1.092	Prob (JB):	5.75e-08	
Kurtosis:	4.377	Cond. No.	82.8	