

**UNIVERSITAS INDONESIA**

**NILAI PERMINTAAN WISATA PANTAI PELABUHAN RATU  
DENGAN PENDEKATAN BIAYA PERJALANAN**

**SKRIPSI**

**SOFYAN NURHADI  
0305060766**

**FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM  
DEPARTEMEN GEOGRAFI  
DEPOK  
JULI 2010**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**NILAI PERMINTAAN WISATA PANTAI PELABUHAN RATU  
DENGAN PENDEKATAN BIAYA PERJALANAN**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana sains**

**SOFYAN NURHADI  
0305060766**

**FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM  
DEPARTEMEN GEOGRAFI  
DEPOK  
JUNI 2010**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Sofyan Nurhadi

NPM : 0305060766

Tanda Tangan : 

Tanggal : 21 Juli 2010

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :  
Nama : Sofyan Nurhadi  
NPM : 0305060766  
Program Studi : Geografi  
Judul Skripsi : Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu  
Dengan Pendekatan Biaya Perjalanan

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sains pada Program Studi Geografi, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia.

### DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Drs. Hari Kartono, MS (.....)  
Pembimbing 1 : Dr. Djoko Harmantyo, MS (.....)  
Pembimbing 2 : Drs. Taqyuddin, M.Hum (.....)  
Penguji 1 : Dewi Susiloningtyas, S.Si, M.Si (.....)  
Penguji 2 : Dra. M.H. Dewi Susilowati, MS (.....)

Ditetapkan di : Depok  
Tanggal : 21 Juli 2010

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, memberikan kekuatan, kesehatan serta kemampuan kepada penulis sehingga skripsi yang berjudul "Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan Pendekatan Biaya Perjalanan" dapat diselesaikan.

Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Departemen Geografi, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia.

Skripsi ini memaparkan suatu penelitian mengenai berapa besar nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan Pendekatan Biaya Perjalanan, dihitung berdasarkan jumlah penduduk daerah asal wisatawan dan rata-rata biaya perjalanan yang meliputi biaya transportasi, biaya akomodasi, biaya konsumsi, biaya dokumentasi serta biaya lain-lain.

Penelitian ini merupakan bidang kajian Geografi Ekonomi sebagai *major* unit dan Geografi Pariwisata sebagai *sub major*, dimana nilai permintaan menjadi fokus penelitian, sedangkan barang yang ditawarkan merupakan wisata pantai. Metode analisis yang digunakan adalah analisis keruangan dan deskriptif.

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat digunakan untuk pengembangan ilmu pengetahuan serta bermanfaat secara nyata bagi kepentingan semua pihak.

Penulis

2010

## UCAPAN TERIMAKASIH

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puji syukur dan rasa terima kasih yang tak terhingga penulis panjatkan kepada Allah SWT karena dengan rahmat dan hidayah-Nya yang tak lekang oleh waktu, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Penulis sadar bahwa dalam penulisan skripsi ini banyak mendapatkan dukungan serta doa dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Kedua orangtua tercinta, (alm) Ayah dan Bunda yang dimuliakan Allah, atas kasih sayang, nasehat, dukungan dan untaian doa spesialnya sejak penulis lahir hingga berhasil menyelesaikan pendidikan sarjana. Insya Allah, hal tersebut akan selalu memberikan penulis semangat dalam menjalani kehidupan sekarang, esok dan seterusnya.
- (2) Kakak-kakakku serta Adikku tercinta (terima kasih telah menjadi kakak dan adik yang baik, yang selalu memberikan support baik moril maupun materil serta tak lupa iringan doanya).
- (3) Dr. Djoko Harmantyo, MS selaku pembimbing I dan Drs. Taqyuddin, H.Hum selaku pembimbing II yang telah sabar membimbing, memberi pengarahan serta saran dan bantuan dalam penyusunan skripsi ini.
- (4) Dewi Susiloningtyas, S.Si, M.Si dan M.H. Dewi Susilowati, MS selaku dosen penguji yang senantiasa menggali celah kekurangan dari skripsi ini sehingga hasil yang didapatkan makin nampak kegeografiannya.
- (5) Dr.rer.nat. Eko Kusratmoko selaku pimpinan Departemen Geografi serta kepada para dosen yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang sangat berharga dan juga kepada para staf dan karyawan yang telah membantu penulis selama di geografi.
- (6) Bapak salih dari Cisolok untuk segala keramahan dan perhatiannya yang telah membantu penulis dalam mendapatkan data serta informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

- (7) Teman-teman seperjuangan Geo'05: Abdullah, Billy, Haris, Ringga, Maha Indra, Ade, Dedi, Didit, Sukma, Arini, Rahma, Edwina, Lisa, Dhanu, Restu dan teman-teman Geografi 2005 yang lainnya. Terima kasih atas kebersamaan dan persahabatannya selama ini.
- (8) Yang teristimewa, Novi Nurhayati yang telah menjadi kekasih, teman, sahabat, adik dan kakak. Terima kasih untuk semua dukungan, doa, semangat, pengertian dan kebersamaan yang diberikan mulai dari awal, saat ini hingga nanti.
- (9) MAPALA UI dan keluarga besar, yang telah membesarkan jiwa petualang sang penulis, menjadi teman jalan yang menyenangkan, ngobrol dan bermimpi di siang hari untuk terbang lebih tinggi. Ali, Prihandoko, Ardi, Eggy dan papah Agam, ditunggu perjalanan selanjutnya. Fikri, Fendi, Fauzan dan teman-teman MAPALA yang lain. Terima kasih atas kebersamaan dan persahabatan.
- (10) Teman-teman kostan: Fery, Aska, U'ung, Jamek, Ncipz, Oring, Beng-beng yang selalu memberikan keramaian. Tanpa kalian sepi sekali kostan.
- (11) Kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam penyusunan skripsi ini, namun penulis berharap semoga skripsi ini dapat menjadi salah satu karya yang dapat lebih memperkaya ilmu geografi dan dapat memberikan manfaat bagi yang membacanya.

Penulis

2010

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Sofyan Nurhadi  
NPM : 0305060766  
Program Studi : S1 Reguler  
Departemen : Geografi  
Fakultas : Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam  
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**NILAI PERMINTAAN WISATA PANTAI PELABUHAN RATU DENGAN  
PENDEKATAN BIAYA PERJALANAN**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada tanggal : 21 Juli 2010  
Yang menyatakan



(Sofyan Nurhadi)



## ABSTRAK

Nama : Sofyan Nurhadi  
Program Studi : Geografi  
Judul : Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan Pendekatan BiayaPerjalanan

Pantai Pelabuhan Ratu merupakan salah satu obyek wisata pantai yang memiliki keindahan dan keaslian lingkungan sebagai daya tarik wisata. Penilaian terhadap permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dilakukan dengan pendekatan biaya perjalanan. Pendekatan biaya perjalanan dikembangkan atas dasar kesediaan membayar dari pengunjung terhadap manfaat rekreasi atau wisata yang diperoleh, yaitu ditunjukkan dengan biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh pengunjung untuk melakukan kegiatan rekreasi atau wisata seperti biaya transportasi, biaya akomodasi, biaya konsumsi, biaya dokumentasi dan biaya lain-lain. Berdasarkan hasil penelitian, semakin tinggi biaya perjalanan yang rela dikeluarkan oleh wisatawan dan semakin tinggi jumlah penduduk daerah asal sebagai penikmat jasa wisata, maka semakin tinggi pula nilai permintaan wisata.

Kata kunci : Daerah Tujuan Wisata Pantai, Fasilitas Wisata, Jumlah Wisatawan, Nilai Permintaan, Biaya Perjalanan.

x+57 hlm; 2 Gambar, 14 Tabel, 10 peta

Daftar Pustaka : 27 (1982-2008)

## ABSTRACT

Name : Sofyan Nurhadi  
Study Program : Geography  
Title : Value of Pelabuhan Ratu beach tourism demand by travel cost approach

Pelabuhan Ratu Beach is one tourist attraction that has a beautiful beach and the authenticity of the environment as a tourist attraction. Valuation of Pelabuhan Ratu beach tourism demand by travel cost approach. Travel cost approach is developed on the basis of willingness to pay of visitors for recreation or tourism benefits obtained, which is shown by the travel costs incurred by the visitor to perform recreational or tourist activities such as transport costs, accommodation costs, consumer costs, documentation fees and other costs . Based on this research, the higher the travel costs incurred by tourists who are willing and the higher the population of origin as a connoisseur of tourism services, hence the higher the value of tourism demand.

Keywords: beach tourism destination, Tourism Facility, Number of Tourists, Value Request, Travel Expense.

x+57 page; 2 Figures, 14 Table, 10 Map

Bibliografi: 27 (1982-2008)

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	v
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vii
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Masalah Penelitian.....	2
1.3. Batasan Penelitian.....	2
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1. Pengertian Pariwisata.....	5
2.1.1. Pendekatan geografi pariwisata.....	5
2.1.2. Karakteristik pantai untuk pariwisata.....	6
2.1.3. Definisi pariwisata.....	7
2.1.4. Atraksi wisata.....	8
2.1.5. Fasilitas wisata.....	9
2.1.5.1. Fasilitas akomodasi.....	10
2.1.5.2. Fasilitas restoran.....	11
2.1.5.3. Fasilitas belanja.....	11
2.1.5.4. Lokasi fasilitas wisata.....	12
2.1.6. Aksesibilitas.....	12
2.1.7. Wisatawan.....	13
2.1.8. Daerah Tujuan Wisata (DTW) Pantai.....	15

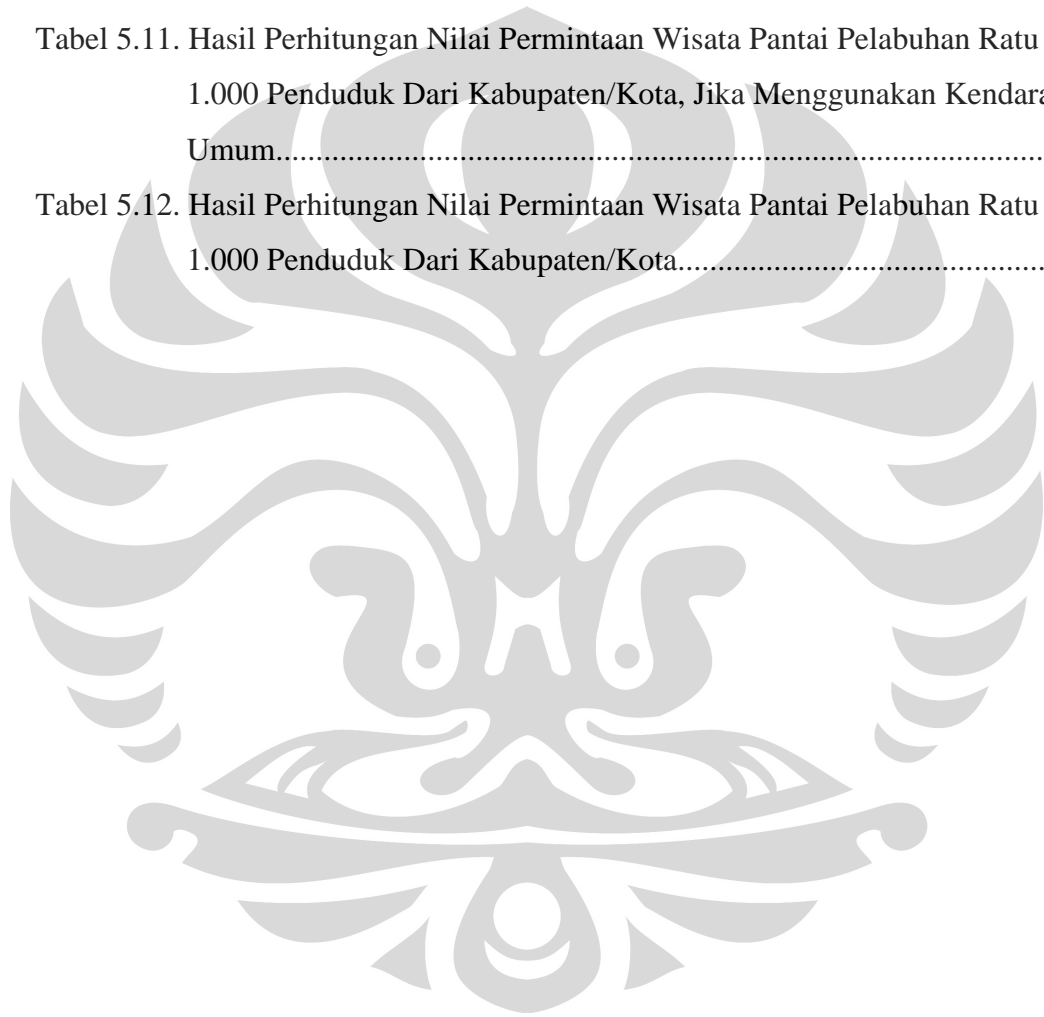
2.2. Konsep Permintaan .....	18
2.3. Penilaian Sumber Daya Alam.....	18
2.4. Pendekatan Biaya Perjalanan.....	23
2.5. Penelitian Terdahulu.....	26
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
3.1. Jenis Penelitian.....	29
3.2. Lokasi Penelitian.....	29
3.3. Penentuan Responden.....	29
3.4. Teknik Pengumpulan Data.....	29
3.5. Alat pengumpulan Data.....	30
3.6. Sumber Data.....	30
3.7. Identifikasi Variabel.....	31
3.8. Pengolahan Data.....	31
3.9. Analisis Data.....	32
3.10. Alur Pikir.....	33
<b>BAB IV FAKTA UMUM DAERAH TUJUAN WISATA PANTAI PELABUHAN RATU</b>	
4.1. Fakta Umum Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	33
4.1.1 Fisik Daerah Tujuan Wisata.....	33
4.1.2 Kondisi Kepariwisataaan.....	34
4.2. Profil Daerah Asal Wisatawan.....	35
4.2.1. Jakarta Pusat.....	36
4.2.2. Jakarta Utara.....	36
4.2.3. Jakarta Barat.....	37
4.2.4. Jakarta Selatan.....	37
4.2.5. Jakarta Timur.....	37
4.2.6. Kota Tangerang.....	37
4.2.7. Kota Depok.....	37
4.2.8. Kota Bogor.....	38
4.2.9. Kota Sukabumi.....	38

4.2.10. Kota Bandung.....	38
4.2.11. Kabupaten Bekasi.....	38
4.2.12. Kabupaten Bogor.....	39
4.2.13. Kabupaten Sukabumi.....	39
4.2.14. Kabupaten Bandung.....	39
<b>BAB V NILAI PERMINTAAN WISATA PANTAI PELABUHAN RATU DENGAN PENDEKATAN BIAYA PERJALANAN</b>	
5.1. Komponen Biaya Perjalanan.....	40
5.1.1. Biaya transportasi.....	40
5.1.1.1. Pengeluaran biaya transportasi menggunakan kendaraan pribadi.....	41
5.1.1.2. Pengeluaran biaya transportasi menggunakan kendaraan umum.....	42
5.1.2. Biaya akomodasi.....	43
5.1.3. Biaya konsumsi.....	45
5.1.4. Biaya dokumentasi.....	46
5.1.5. Biaya lain-lain.....	47
5.2. Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	49
5.2.1. Analisis biaya perjalanan.....	49
5.2.2. Analisa tingkat kunjungan per 1000 penduduk jika menggunakan kendaraan pribadi.....	51
<b>BAB VI KESIMPULAN.....</b>	<b>57</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>58</b>
PETA	
LAMPIRAN	

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1. Jarak Daerah Tujuan Wisata dan Jumlah Kunjungan.....	34
Tabel 4.2. Jumlah Responden yang Berkunjung ke Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	36
Tabel 5.1. Persentase (%) Moda Transportasi Wisatawan Untuk Mengunjungi Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	40
Tabel 5.2. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Transportasi Pulang-Pergi Menggunakan Kendaraan Pribadi Dari Daerah Asal Wisatawan (Kabupaten/Kota) Menuju Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	42
Tabel 5.3. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Transportasi Pulang-Pergi Menggunakan Kendaraan Umum Dari Daerah Asal Wisatawan (Kabupaten/Kota) Menuju Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	43
Tabel 5.4. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Akomodasi Selama Berkunjung Ke Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	44
Tabel 5.5. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Konsumsi Yang Dikeluarkan Oleh Wisatawan Selama Mengunjungi Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	46
Table 5.6. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Dokumentasi Yang Dikeluarkan Oleh Wisatawan Selama Mengunjungi Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	47
Tabel 5.7. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Lain-lain Yang Dikeluarkan Oleh Wisatawan Selama Mengunjungi Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu.....	48
Tabel 5.8. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Perjalanan Dari Masing-masing Kabupaten/Kota.....	50

Tabel 5.9. Jumlah responden, jumlah penduduk, biaya perjalanan rata-rata dan jumlah kunjungan per 1.000 penduduk dari masing-masing kabupaten/kota.....	52
Tabel 5.10. Hasil Perhitungan Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu Per 1.000 Penduduk Dari Kabupaten/Kota, Jika Menggunakan Kendaraan Pribadi.....	53
Tabel 5.11. Hasil Perhitungan Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu Per 1.000 Penduduk Dari Kabupaten/Kota, Jika Menggunakan Kendaraan Umum.....	55
Tabel 5.12. Hasil Perhitungan Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu Per 1.000 Penduduk Dari Kabupaten/Kota.....	55



## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Model Wisata Leiper.....	5
Gambar 2.2. Surplus Konsumen dibawah Kurva Permintaan.....	24





# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pariwisata internasional dan domestik saat ini dikenali sebagai suatu industri yang sedang berkembang, dan sebagian besar difokuskan di zone pantai (*World Travel and Tourism Council*, dalam Brandon, 1996).

Indonesia dikenal memiliki potensi industri pariwisata yang cukup besar, terutama kawasan wisata bahari karena memang duapertiga wilayah Indonesia merupakan perairan (laut, danau, dan sungai).

Pantai sebagai salah satu obyek wisata bahari memiliki keindahan dan keaslian lingkungan sebagai daya tarik wisata. Potensi ini apabila dikembangkan dapat dijadikan sebagai salah satu aset sumber devisa utama negara. Hanya saja, masih banyak yang perlu dikembangkan dan dipromosikan agar lokasi tersebut dapat menjadi faktor penarik (*pull factor*) bagi wisatawan, Nusantara maupun asing.

Penilaian obyek wisata dilakukan dengan pendekatan biaya perjalanan, pendekatan ini dilakukan dengan menggunakan informasi tentang jumlah uang yang dikeluarkan dan waktu yang digunakan untuk mencapai lokasi wisata untuk mengestimasi besarnya nilai benefit dari upaya perubahan kualitas lingkungan dari lokasi wisata yang dikunjungi (Yakkin, 1997).

Atraksi wisata bahari di Indonesia yang sudah cukup dikenal adalah Pantai Pelabuhan Ratu. Pantai ini terletak di Kecamatan Pelabuhan Ratu, Kabupaten Sukabumi, Propinsi Jawa Barat, Indonesia. Pantai yang terletak kurang lebih 60 km arah selatan Kota Sukabumi ini merupakan salah satu obyek wisata kebanggaan Pemerintah Kabupaten Sukabumi, Jawa Barat. Obyek wisata ini cukup terkenal karena panorama alamnya yang indah, udaranya yang sejuk, dan hamparan pasirnya yang luas.

Potensi ekonomi dari industri pariwisata di Pelabuhan Ratu sangat potensial dan strategis dalam mendorong pertumbuhan dan perkembangan ekonomi daerah. Implikasi dari pembangunan pariwisata terhadap ekonomi daerah dan masyarakat sangat penting dan signifikan terutama yang berasal dari devisa wisatawan mancanegara.

Devisa dan dana yang dibelanjakan oleh wisatawan untuk berbagai kepentingan selama berkunjung atau biaya perjalanan (*travel cost*) ke obyek wisata Pantai Pelabuhan Ratu mendorong berkembangnya sektor-sektor lain yang mendukung industri pariwisata. Baik sektor yang dibentuk Pemerintah maupun masyarakat. Namun, belum diketahui secara pasti berapa besar kontribusi wisatawan. Untuk itu perlu kiranya meninjau kembali nilai permintaan wisata Pelabuhan Ratu.

### 1.2 Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

- Bagaimana nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan pendekatan biaya perjalanan?

### 1.3 Batasan Penelitian

1. **Batasan Wilayah** dalam penelitian ini adalah daerah tujuan wisata Pantai Pelabuhan Ratu.
2. **Pantai** adalah bagian muka bumi, tempat bertemunya daratan dan perairan yang dibatasi garis khayal dari muka air laut rata-rata terendah, sampai muka air laut tertinggi.
3. **Kepariwisataan** adalah keseluruhan kegiatan pemerintah, dunia usaha dan masyarakat yang ditujukan untuk menata kebutuhan perjalanan dan persinggahan bagi wisatawan (Fandeli 1995, dalam Hamdoko, 2004).
4. **Pariwisata** adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan wisata, termasuk pengusahaan obyek dan daya tarik wisata serta usaha-usaha yang terkait di bidang tersebut (Pendit, 1999).

5. **Wisata** adalah perjalanan yang dilakukan seseorang atau lebih mengunjungi tempat lain di luar tempat tinggal yang bersifat sementara (Soekadijo, 1996; Suwantoro, 1997).
6. **Obyek wisata** suatu tempat yang mempunyai keindahan dan dapat dijadikan sebagai tempat hiburan bagi orang yang berlibur dalam upaya memenuhi kebutuhan rohani dan menumuhkan cinta keindahan alam (Oka A. Yoeti, 1985)
7. **Wisatawan** adalah setiap orang yang bepergian dari tempat tinggalnya untuk berkunjung ke tempat lain dengan menikmati perjalanan dari kunjungannya itu dan akan kembali lagi ke tempat (Oka A. Yoeti, 1985)
8. **Fasilitas wisata** adalah sarana dan prasarana yang terdapat dalam suatu obyek wisata yang digunakan sebagai daya tarik lokasi obyek wisata tersebut (Spillance dalam R. Bintarto dan Surastopo, 1979).
  - a. Penginapan adalah suatu tempat yang disewakan dimana orang dapat tinggal dan bermalam untuk jangka waktu tertentu. Penginapan dalam penelitian ini mencakup Hotel Bintang, Hotel Melati dan pondok wisata.
  - b. Rumah makan adalah suatu tempat dimana orang dapat makan dengan membayar makanan yang dimakan.
  - c. Toko cinderamata adalah toko yang mewakili dan menjual barang-barang khas suatu tempat wisata sebagai oleh-oleh.
  - d. ATM dan Bank adalah tempat untuk mengambil uang.
9. **Aksesibilitas** dalam penelitian ini adalah kemudahan dalam pencapaian menuju daerah tujuan wisata pantai. Penelitian terhadap aksesibilitas ditujukan untuk mengetahui bagaimana kualitas jalan yang digunakan pengunjung untuk menuju daerah tujuan wisata pantai. Dalam penelitian ini, kualitas jalan dibagi menjadi jalan aspal, jalan batu dan jalan tanah.
10. **Objek dan daya tarik wisata alam / ODTWA** adalah segala sesuatu yang menjadi sasaran wisata (Pengembangan Wisata Alam di Taman Nasional, 2001).

11. **Nilai permintaan wisata** adalah nilai dari sejumlah jasa (komoditi pariwisata) yang ingin dibeli dan mampu dibeli dengan harga dan waktu tertentu. Dalam penelitian ini, nilai permintaan wisata di estimasi menggunakan pendekatan biaya perjalanan (*travel cost*).
12. **Biaya Perjalanan (*travel cost*)** adalah biaya yang dikeluarkan pengunjung untuk kegiatan wisata dari daerah asal sampai daerah tujuan dan kembali ke daerah asal kembali, yang meliputi biaya transportasi dari daerah asal, biaya konsumsi selama wisata, biaya dokumentasi, biaya menginap dan biaya lainnya seperti biaya masuk lokasi wisata dan souvenir. Satuannya dalam rupiah. Dalam penelitian ini, untuk mendapatkan gambaran biaya perjalanan adalah dengan wawancara terhadap pengunjung perorangan, dengan maksud untuk mendapatkan biaya perjalanan per individu untuk melakukan sekali kunjungan ke obyek wisata Pantai Pelabuhan Ratu.
13. **Biaya transportasi** adalah biaya yang dikeluarkan pengunjung untuk dari dan ke tempat wisata. Bagi pengunjung yang menggunakan kendaraan umum, biaya ini adalah harga yang dibayarkan untuk ongkos kendaraan umum tersebut, sedangkan bagi yang membawa kendaraan sendiri adalah biaya bahan bakar, ongkos parkir dan biaya lain-lain. Satuannya dalam rupiah.

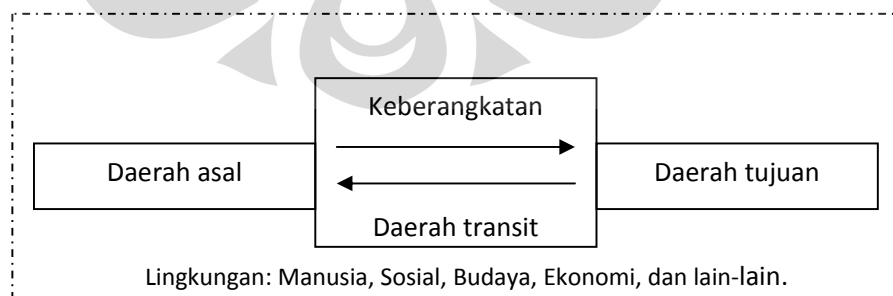
## BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Pariwisata

#### 2.1.1 Pendekatan geografi pariwisata

Goeldner dan Ritchie (2006) mengemukakan bahwa geografi merupakan ilmu yang meliputi banyak hal, oleh sebab itu wajar bahwa orang yang mempelajari ilmu geografi seharusnya tertarik pada kepariwisataan dan aspek ruangnya. Geografi berspesialisasi dalam penelitian lokasi, lingkungan, iklim, lanskap dan aspek ekonomi. Pendekatan ilmu geografi pada kepariwisataan terfokus pada lokasi wisatawan, gerak-gerik orang yang diciptakan di samping tempat kejadian kepariwisataan, perubahan pada kepariwisataan hingga keterkaitan antara lanskap terhadap bentuk fasilitas pariwisata, perkembangan kepariwisataan, perencanaan fisik, ekonomi, sosial dan masalah kebudayaan.

Dalam prespektif spasial, hakekat pariwisata adalah berhubungan dengan fenomena yang terdapat di atas permukaan bumi, yaitu: perjalanan (bersifat dinamis) dan lokasi tujuan perjalanan dan yang bukan tempat tinggal wisatawan (bersifat statis). Dua fenomena yang terdapat di atas permukaan bumi tersebut dapat ditampilkan dalam suatu model atau wujud ruang permukaan bumi yang disederhanakan, dan menggambarkan suatu sistem kegiatan perjalanan wisata (sistem spasial wisata), seperti pada Gambar 2.1 :



Gambar 2.1. Model wisata Leiper  
[Sumber: Leiper, 1981 dalam Restuti, 2008]

Di dalam kegiatan kepariwisataan, perpindahan manusia yang terjadi mengakibatkan dapat ditemukannya tiga komponen penting secara geografi, yang meliputi:

- (1) Daerah Asal Wisatawan (DAW), merupakan komponen permintaan wisata yang juga tempat kediaman wisatawan. Komponen ini dapat pula disebut sebagai pasar wisata.
- (2) Daerah Tujuan Wisata (DTW), tempat dimana penawaran atau daya tarik wisata tersedia.
- (3) Rute antara, komponen ini disebut pula sebagai penghubung antara potensi wisata dengan keinginan dan kemampuan wisatawan (Leiper, 1990 dalam Restuti, 2008).

Ketiga komponen tersebut menghasilkan pergerakan wisatawan dari DAW ke DTW melalui rute antara yang merupakan bentuk interaksi ruang antara DAW dan DTW.

### **2.1.2 Karakteristik pantai untuk pariwisata**

Burton (1995) mengemukakan bahwa pantai merupakan sumberdaya yang paling penting dalam pariwisata. Dengan kealamian dan keindahan pantai merupakan hal yang sangat penting untuk membuat pantai, sebagai daerah tujuan untuk wisata, menjadi tempat pengisi liburan yang menyenangkan. Pantai sebagai daerah tujuan wisata merupakan pantai yang mempunyai daya tarik sebagai tempat wisata baik karena faktor fisik, atraksi, fasilitas dan lainnya.

Wisatawan yang berlibur ke pantai umumnya mencari kenyamanan untuk berjemur, kebersihan laut, serta tempat berenang, dengan ombak yang kecil, yang aman untuk bermain anak-anak. Selain itu, dengan pantai yang lebar dan landai dapat memberi ruang yang banyak untuk melakukan aktifitasnya, seperti piknik keluarga. Sebaliknya, laut harus tidak boleh terlalu jauh untuk orang yang ingin berenang untuk mencapainya, jadi jarak pasang yang pendek adalah ideal. Pantai yang baik juga harus dekat dengan akomodasi wisatawan, berjalan jauh atau mendaki naik turun karang yang curam dapat melelahkan dan tidak nyaman.

Namun untuk pantai yang biasa digunakan untuk sarana olahraga memiliki persyaratan lain. Misalnya untuk pantai yang digunakan untuk berselancar membutuhkan angin dan ombak yang relatif besar. Atau pantai yang digunakan untuk menyelam harus memiliki air laut yang bersih dari polusi.

Dalam hal ini berarti karakteristik tiap pantai memegang peranan penting dalam pariwisata. Pantai yang landai dengan pasir putih yang lebar merupakan jenis pantai yang lebih banyak dikunjungi wisatawan. Wisatawan yang datang untuk berjemur di pantai sambil menikmati suasana dan dapat berenang dengan nyaman di laut yang tentunya faktor keamanan juga berpengaruh. Faktor fisik lainnya seperti ombak, angin, arus dan pasang surut juga mempengaruhi keamanan dan kenyamanan bagi para wisatawan.

Karakteristik pantai yang menyangkut karakteristik fisik memegang peranan penting dalam kegiatan wisata, diantaranya adalah:

- a. Komposisi dari pantai (lithologi) – untuk kenyamanan
- b. Sifat dan ukuran dari gelombang pantai – untuk keamanan
- c. Pasang dan arus laut – untuk kebaikan dan keamanan
- d. Kebersihan dan polusi – untuk kesehatan dan kenyamanan
- e. Bentuk pantai dalam penampang melintang – untuk keamanan dan kebaikan
- f. Bentuk dan karakter dari daratan diatas pantai – untuk kemudahan akses dan pengembangan
- g. Stabilitas dari pantai dan pesisir – untuk investasi jangka panjang

### **2.1.3 Definisi pariwisata**

Pariwisata ialah segala kegiatan dalam masyarakat yang berhubungan dengan wisatawan (Soekadijo, 1996). Pariwisata sangat erat hubungannya dengan wisatawan. Pada hakikatnya pariwisata adalah proses kepergian sementara dari seseorang atau lebih menuju tempat lain di luar tempat tinggalnya. Dorongan kepergiannya adalah karena berbagai kepentingan, baik karena kepentingan ekonomi, sosial, kebudayaan, politik, agama, kesehatan, maupun kepentingan lain seperti sekedar karena ingin tahu,

menambah pengalaman ataupun belajar (Suwantoro, 1997). Maka, pariwisata merupakan suatu kegiatan wisata serta usaha-usaha yang terkait di dalamnya, yang bertujuan untuk menunjang kegiatan wisata tersebut.

#### 2.1.4 Atraksi wisata

Atraksi wisata adalah salah satu faktor yang mendorong dan mendukung pengembangan suatu industri pariwisata dan fasilitas penunjang lainnya seperti perhotelan secara luas, sehingga perlu adanya pemikiran untuk mengembangkan suatu atraksi secara lebih serius dan terencana di kemudian hari serta bersifat berkelanjutan.

Atraksi merupakan sebuah komponen utama di dalam kegiatan wisata dan selain itu, keberadaan sebuah atraksi dapat juga dikatakan sebagai suatu produk wisata. Keberadaan sebuah atraksi dalam suatu wilayah yang akan dijadikan lokasi wisata sangatlah penting, sehingga ketika tidak adanya suatu atraksi maka tidak ada kebutuhan terhadap *tourism services* dan begitu juga sebaliknya, tidak ada atraksi tanpa adanya *tourism services*.

Menurut Middleton dalam Kurniawan (2008) disebutkan bahwa atraksi merupakan sebuah *permanent services* yang telah dan didesain yang ditangani dan dikelola untuk keperluan *enjoyment, amusement, entertainment* dan pendidikan untuk dikunjungi masyarakat.

Menurut Swarbrooke (dalam Kurniawan, 2008) walaupun belum ada definisi yang jelas mengenai pengertian atraksi, atraksi itu sendiri dapat dibagi ke dalam empat kategori utama, yaitu:

1. *Features within natural environment*
2. *Man-made buildings, structures and sites that are designed for purpose other than attracting visitors*
3. *Man-made buildings, structures and sites that are designed to attract visitors*
4. *Special events*

Suatu cara untuk penggolongan atraksi dan ciri-cirinya menurut Hadinoto (1996) terbagi atas enam poin, yaitu:



1. Sumber daya alam seperti iklim, pantai dan hutan
2. Sumber daya budaya seperti tempat bersejarah, museum dan masyarakat lokal
3. Fasilitas rekreasi seperti taman hiburan
4. *Event* seperti Danau Toba festival
5. Aktifitas spesifik seperti kasino di *Genting Highland* dan berbelanja di Hong Kong
6. Daya tarik psikologis seperti rasa romantis, petualangan dan keterpencilan

### 2.1.5 Fasilitas wisata

Fasilitas kepariwisataan cenderung menekankan pada pemberian pelayanan akan kebutuhan wisatawan yang datang selama kunjungannya agar terasa nyaman dan terpenuhi segala kebutuhannya, mulai dari meninggalkan tempat tinggalnya untuk sementara sampai tiba di tempat tujuan. Keberadaan atraksi disuatu lokasi wisata yang sesuai dengan motif dan keinginan merupakan salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan dari masing-masing wisatawan.

Suatu lokasi wisata dengan fasilitas yang sesuai dengan motif wisatawan tentunya menjadi suatu daya tarik (*pull factor*) dan akan mempengaruhi berkembangnya suatu lokasi wisata. Fasilitas yang dimaksud dalam penelitian ini adalah fasilitas primer dan fasilitas penunjang. Kedua macam fasilitas ini merupakan satu poin penting yang harus dipenuhi oleh suatu daerah untuk menjadi tujuan wisata.

Tersedianya fasilitas dan amenities penunjang wisatawan serta keanekaragaman atraksi wisata merupakan fokus utama dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini, kedua faktor tersebut termasuk kedalam bahasan fasilitas primer dan fasilitas penunjang.

Jansen-Verbeke dalam Burton (1995) menjelaskan mengenai fasilitas pariwisata disuatu lokasi menjadi dua bagian yaitu fasilitas primer dan penunjang. Pembagian dan penjelasan mengenai fasilitas menurut Jansen-Verbeke antara lain :

1. Fasilitas primer adalah objek wisata dengan fungsi sebagai daya tarik utama wisata.
2. Fasilitas penunjang adalah bangunan di luar fasilitas primer yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan wisatawan selama berada di lokasi wisata.

Fasilitas penunjang dibagi lagi menjadi dua bagian yaitu :

- i) Fasilitas Sekunder : bangunan yang bukan merupakan daya tarik utama wisata akan tetapi digunakan untuk memenuhi kebutuhan utama wisatawan seperti menginap, makan, membeli souvenir.
- ii) Fasilitas Kondisional : bangunan yang digunakan oleh wisatawan maupun warga setempat seperti masjid, toilet umum dan warung.

#### **2.1.5.1 Fasilitas akomodasi**

Foster (1985) dalam Restuti (2008) menyatakan bahwa posisi dari sebuah hotel tergantung kepada lokasi pemasarannya, dan seharusnya sebuah hotel terletak di dalam atau di sekitar pusat wisata.

Salah satu jenis akomodasi adalah hotel, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata Republik Indonesia menggolongkan akomodasi wisata kedalam beberapa kategori yaitu :

- **Hotel Bintang**  
Hotel bintang mengindikasikan kualitas yang akan didapatkan oleh wisatawan baik fasilitas, pelayanan, dan tentu saja harga yang harus dibayarkan. Semakin tinggi kelas bintang suatu hotel maka semakin lengkap pula fasilitasnya, untuk hotel bintang lima fasilitas yang harus ada di dalamnya adalah pusat kebugaran, lapangan olahraga seperti lapangan tennis, kolam renang, restoran, dan klab malam. Kamar yang disediakan oleh hotel bintang haruslah berada dalam kondisi yang baik dan tersedia fasilitas standar seperti pendingin ruangan, telepon, dan program TV yang bervariasi. Jikan melihat kondisi hotel di Pulau Lombok, sebagian besar Hotel Bintang yang ada di Pulau Lombok terdapat di daerah tujuan wisata Senggigi.
- **Hotel Melati**  
Hotel melati mengindikasikan pelayanan yang tidak terstandarisasi dengan baik, yang berarti kamar yang ditawarkan oleh hotel jenis ini masuk pada kategori nyaman dengan fasilitas yang minimum, seperti tempat tidur tunggal, sebuah meja kerja, kamar mandi standar, tanpa pendingin ruangan, dan biasanya harga

kamar pada hotel ini tidak termasuk makan pagi. Sebagian hotel melati pada masa sekarang menyediakan pendingin ruangan di kamar, tetapi biasanya fasilitas pendingin udara ini hanya terdapat di beberapa kamar saja, tidak diseluruh kamar.

- **Pondok Wisata**

Akomodasi pada kategori ini biasanya disediakan oleh masyarakat lokal dengan jumlah kamar yang sedikit, tidak ada fasilitas, dan pelayanan yang minimum.

Akomodasi jenis ini dapat disewa permalam ataupun untuk waktu yang lama.

#### **2.1.5.2 Fasilitas restoran**

Ashworth dan Tunbridge (dalam Hall, 2006) menyatakan bahwa fasilitas restoran adalah fasilitas kedua yang paling sering digunakan oleh wisatawan setelah fasilitas akomodasi.

Smith (dalam Hall, 2006) menyatakan bahwa wisatawan dalam memilih sebuah fasilitas restoran dapat berdasarkan kepada menu ataupun pelayanan spesifik yang mereka tawarkan dan lokasi fasilitas restoran tersebut, bahkan seringkali wisatawan memilih sebuah fasilitas konsumsi karena keterkaitannya dengan fasilitas wisata lainnya.

Lebih lanjut Ashworth dan Tunbridge (dalam Hall, 2006) menyatakan bahwa fasilitas konsumsi memiliki dua karakteristik lokasi yang sangat penting yaitu kecenderungan mengelompok diantara usaha sejenis disatu wilayah ataupun ruas jalan, dan kecenderungan untuk berada di lokasi yang sama dengan fasilitas wisata yang lain termasuk hotel yang juga menawarkan fasilitas restoran untuk umum.

#### **2.1.5.3 Fasilitas belanja**

Burton (1995) menyatakan bahwa dari hasil survey kebiasaan wisatawan secara umum, menunjukkan bahwa wisatawan menghabiskan banyak waktu untuk berbelanja, maupun *window shopping*. Lebih lanjut Inskeep (1990) mengemukakan tempat-tempat fasilitas belanja yang sering dikunjungi wisatawan adalah toko cinderamata, toko kerajinan, toko kebutuhan sehari-hari.

#### **2.1.5.4 Lokasi fasilitas wisata**

Lovingwood dan Mitchell (dalam Hall, 2006), mempelajari tentang lokasi fasilitas wisata, dan kesimpulannya adalah fasilitas wisata umum cenderung mengelompok dibagian wilayah yang ramai dengan aksesibilitas yang baik sedangkan fasilitas wisata pribadi/khusus cenderung mengelompok dan berlokasi di sekitar objek wisata atau tempat-tempat yang sepi dikunjungi orang. Biasanya fasilitas wisata yang merupakan kepemilikan pribadi hanya melayani/mengundang orang-orang tertentu saja. Austin (dalam Hall, 2006) menyatakan bahwa keberadaan fasilitas wisata di satu lokasi harus dapat mengukur fungsi dari fasilitas itu sendiri, fungsi dapat dilihat dengan seberapa dekat wisatawan menempuh jarak dari objek wisata menuju fasilitas wisata dan ketersediaan akses bagi sebanyak mungkin wisatawan. Semakin mudah akses menuju fasilitas wisata maka fungsi fasilitas tersebut akan semakin banyak digunakan oleh wisatawan.

#### **2.1.6 Aksesibilitas**

Bintarto (1991) dalam Restuti (2008) mengatakan bahwa yang dikatakan aksesibilitas adalah kemudahan bergerak dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu wilayah. Aksesibilitas dapat diukur melalui:

1. Waktu tempuh dari suatu tempat ke tempat lain.
2. Jarak tempuh dari suatu tempat ke tempat lain.

Aksesibilitas tidak dapat dipisahkan dengan ketersediaan sistem transportasi:

- (1) Kualitas jaringan jalan
- (2) Angkutan transportasi seperti mobil, bis, kereta api, pesawat udara
- (3) Jaringan rute, sejalan dengan angkutan transportasi seperti jalan, rel kereta api, jalur udara.

Sistem transportasi juga akan berkaitan dengan:

- a) Kedatangan wisatawan pada satu daerah menggunakan jalan lokal yang dirancang untuk kebutuhan ekonomi lokal.
- b) Pengelola objek wisata akan merespon dengan menyediakan akomodasi dan atraksi wisata.

- c) Bertambahnya angka kunjungan wisata sejalan dengan meningkatnya aksesibilitas (Burton, 1995).

Dengan semakin baiknya sistem transportasi pada tiap daerah tujuan wisata pantai akan menyebabkan mudahnya wisatawan yang mengunjungi daerah tujuan wisata pantai tersebut. Hal ini terutama berlaku pada daerah tujuan wisata Pantai Pelabuhan Ratu, dimana kondisi topografi yang berbukit-bukit menyebabkan akses menuju daerah tujuan wisata pantai tidak mudah. Solusi yang menjadi permasalahan tersebut salah satunya ialah dengan meningkatkan aksesibilitas menuju daerah tujuan wisata pantai, seperti perbaikan jalan raya, atau penyediaan sarana transportasi lokal.

### 2.1.7 Wisatawan

Menurut *United Nation Conference an International Travel and Tourism* (dalam Hadinoto, 1996), mendefinisikan: “Setiap orang yang mengunjungi suatu negara bukan dimana ia bermukim, bagi setiap keperluan yang bukan untuk mendapatkan penghasilan, disebut *visitor* (pengunjung). *Visitor* terdiri dari dua kelompok *traveller* (orang yang melakukan perjalanan), yaitu:

- a. *Tourist* (wisatawan), pengunjung sementara yang tinggal disuatu negara lebih dari 24 jam. Motivasi kunjungannya dapat digolongkan untuk:
  - Liburan (rekreasi, kesehatan, studi, agama atau olahraga)
  - Bisnis
  - Keluarga
  - Seminar atau konferensi
- b. *Excursionist* (pelancong), pengunjung sementara yang melawat kurang dari 24 jam di daerah tujuan kunjungannya dan tidak menginap, termasuk penumpang kapal pesiar.

Piddington (1950) dalam Kurniawan (2008) secara garis besar memperlihatkan bahwa ada 3 golongan kebutuhan manusia yang sifatnya universal, yang harus dipenuhi untuk dapat melangsungkan kehidupannya dan dapat hidup lebih baik. Kebutuhan-kebutuhan tersebut adalah:

- 1) Kebutuhan utama/primer

Yang kemunculannya bersumber pada aspek-aspek biologi/organisme tubuh manusia, yang mencakup kebutuhan-kebutuhan akan:

- Makanan/minuman/air
- Buang air besar/kecil
- Perlindungan dari iklim/suhu udara
- Istirahat
- Pelepasan dorongan seksual dan reproduksi
- Kesehatan yang baik

## 2) Kebutuhan sosial/sekunder

Yang terwujud sebagai hasil akibat dari usaha-usaha untuk dapat memenuhi kebutuhan primer, yang mencakup kebutuhan-kebutuhan:

- Berkomunikasi dengan sesama
- Melakukan kegiatan bersama-sama dengan orang lain.
- Keteraturan sosial dan kontrol sosial
- Kekuasaan akan benda-benda material dan kekayaan
- Sistem pendidikan

## 3) Kebutuhan integratif

Yang muncul dan terpancar dari hakekat manusia sebagai makhluk pemikir dan bermoral, yang berfungsi mengintegrasikan berbagai unsur kebudayaan menjadi satu kesatuan sistem dan masuk akal bagi para pelakunya yang mencakup kebutuhan-kebutuhan :

- Adanya perasaan benar-salah, adil-tidak adil
- Mengungkapkan perasaan-perasaan kolektif/kebersamaan
- Perasaan keyakinan diri dan keberadaannya
- Rekreasi dan hiburan

### 2.1.8 Daerah Tujuan Wisata (DTW) Pantai

Dalam kepariwisataan pembagian wilayah yang dilihat memiliki potensi dan selanjutnya dapat dikembangkan sebagai suatu tujuan wisata disebut juga sebagai perwilayahan. Berdasar pengertian itu, perwilayahan disebut sebagai suatu daerah tujuan wisata (DTW) dengan atraksi sebagai daya tarik dan keadaan aksesibilitas

serta fasilitas pariwisata yang menyebabkan daerah ini menjadi objek kebutuhan wisatawan.

Berdasarkan definisi tersebut, terdapat tiga poin utama yang menjadi syarat suatu daerah untuk menjadi daerah tujuan wisata. Menurut Robert Christian Mill (2000) dalam Kurniawan (2008), berkembang atau tidaknya daerah ini menjadi daerah wisata tergantung pada tiga hal yaitu :

1. Memiliki keanekaragaman atraksi / objek menarik
2. Tersedianya aksesibilitas
3. Tersedianya fasilitas dan amenities penunjang wisatawan

Indonesia mempunyai dua wilayah perairan dengan karakteristik berbeda, yaitu :

1. Kawasan Barat Indonesia, kawasan ini merupakan perairan yang relatif dangkal dan intensitas kegiatan (pariwisata, perikanan, pertambangan, dll) yang cukup tinggi. Potensi wisata pada kawasan ini antara lain, pantai barat propinsi Banten, Kepulauan Seribu, pantai Ciamis, Nias, dll.
2. Kawasan timur Indonesia, kawasan ini merupakan perairan laut dalam dengan potensi sumberdaya alam yang masih besar dan belum banyak dieksploitasi. Kawasan wisata ini antara lain, Bunaken, Pulau Banda dll.

Dari potensi dua wilayah perairan seperti di atas, secara umum Indonesia dan Pelabuhan Ratu khususnya, karena terletak di kawasan barat Indonesia, mempunyai potensi besar untuk kegiatan pariwisata. Salah satunya untuk pengembangan wisata pantai dan bahari. Hal ini dapat terlihat dengan banyaknya objek wisata pantai yang terdapat Pelabuhan Ratu.

Menurut Hadinoto (1996), suatu daerah tujuan wisata terdiri dari 5 jenis komponen, yaitu:

1. *Gateway* atau pintu masuk, pintu gerbang, jumlahnya adalah satu atau lebih, berupa bandar udara, pelabuhan laut, pelabuhan ferry, terminal kereta api dan terminal bus.
2. *Tourist Center*, atau pusat pengembangan wisata (PPP) yang dapat berupa suatu atau beberapa kawasan wisata (*resort*) atau suatu bagian kota yang ada.
3. *Attraction* atau atraksi, yang berkelompok satu atau lebih.

4. *Tourist corridor*, atau pintu masuk wisata yang menghubungkan *gateway* dengan *tourist center* ke *attractions*.
5. *Hinterland*, atau tanah yang tidak digunakan untuk komponen tersebut.

Wisatawan lazimnya datang ke *gateway*, kemudian menuju PPP dimana ia menemukan akomodasi dan semua usaha jasa pelayanan pendukung wisata, seperti restoran, toko cinderamata, biro perjalanan, persewaan kendaraan dan lain-lain.

Dari PPP wisatawan mengadakan perjalanan wisata ke tempat wisata, melewati koridor wisata. Sambil berjalan di koridor wisata, ia menikmati pemandangan indah dan kehidupan rakyat (desa, pengolahan tegalan, sawah dan lain-lain) yang disebut *hinterland*. *Hinterland* ini perlu tetap menarik dan tidak diubah menjadi bangunan tinggi, pabrik, dan sebagainya.

Atraksi berkelompok memudahkan wisatawan wisatawan untuk berkunjung. Mungkin ia mendatangi kelompok atraksi dengan kendaraan, lalu di dalam kelompok atraksi melakukan *walking tours* (berjalan kaki) agar dapat lebih mengamati secara rinci kehidupan desa.

Makin banyak kelompok atraksi yang bervariasi, akan dapat menahan wisatawan untuk tinggal lebih lama dalam daerah tujuan wisata. Seperti contoh di Bali studio seniman ada di desa-desa. Dengan tertariknya wisatawan melakukan perjalanan wisata berjalan kaki, mereka akan tinggal lebih lama di daerah tujuan wisata.

Dengan menawarkan "*touring tourism*" naik kendaraan maka wisatawan hanya akan melihat atraksi utama saja, dan akan tinggal tidak terlampau lama di daerah tujuan wisata.

*Trekking* (berjalan kaki dan menginap) yang umumnya dilakukan di *hinterland*, banyak dilakukan dengan berjalan kaki, lewat jalan desa dan jalan setapak. Untuk *trekking*, syarat utamanya adalah keamanan bagi wisatawan. Mereka bersedia menginap di tempat yang sederhana, asalkan bersih dan nyaman.



## 2.2 Konsep Permintaan

Berdasarkan Konsep Hukum permintaan bahwa “Permintaan suatu barang berbanding terbalik dengan harga” artinya jumlah komoditi dibeli oleh seseorang selama periode waktu tertentu adalah fungsi atau tergantung pada harganya, dengan asumsi bahwa pendapatan uangnya, harga komoditi lain dan selera tetap (*ceteris paribus*). Apabila harga barang naik maka jumlah barang yang di minta turun atau berkurang dan sebaliknya apabila harga turun maka jumlah barang yang diminta akan naik atau bertambah.

Menurut Wijaya faried: (1991: 106), permintaan barang atau jasa di pengaruhi oleh (1). harga barang itu sendiri, (2). selera atau preferensi konsumen, (3). banyaknya konsumen, (4). pendapatan, (5). harga barang lain yang sejenis, (6). perkiraan masa depan.

Sedangkan permintaan masyarakat terhadap jasa-jasa lingkungan seperti tempat rekreasi, wisata alam juga sama dengan permintaan barang dan jasa. Permintaan masyarakat terhadap barang dan jasa juga dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti harga barang atau jasa lingkungan tersebut, selera konsumen, banyaknya konsumen atau penduduk, harga barang lain yang memiliki daya guna yang sama, pendapatan. Apabila faktor yang mempengaruhi ini tetap sedangkan harga barang dan jasa naik, maka jumlah permintaan barang dan jasa lingkungan ini akan menurun, dan sebaliknya jika harga turun maka permintaan barang dan jasa akan naik. Begitu dengan permintaan terhadap jasa lingkungan wisata alam semakin dekat tempat tinggal seseorang maka akan semakin kecil biaya yang dikeluarkan untuk dapat menikmati jasa lingkungan tersebut, tetapi sebaliknya jika tempat tinggal seseorang jauh dari lokasi wisata alam tersebut maka akan semakin besar biaya yang dikeluarkan untuk dapat menikmati jasa lingkungan wisata alam tersebut.

## 2.3 Penilaian Sumber Daya Alam

Perhitungan Nilai ekonomi sumber daya alam (valuasi ekonomi sumber daya alam) hingga saat ini berkembang pesat, ini dalam konteks ilmu ekonomi sumber

daya alam dan lingkungan, perhitungan tentang biaya lingkungan sudah banyak berkembang (Dijiono, 2002: 2).

Dalam pemanfaatan sumber daya alam menyebabkan timbulnya biaya yang dijadikan nilai nominal dari sumber daya alam tersebut. Dari biaya nominal akan diukur manfaat ketersediaan sumber daya alam. Untuk mengukur nilai pasar sumber daya alam itu perlu dilakukan pemberian nilai (harga) sumber daya alam sesuai dengan pemanfaatan jasa lingkungan sumber daya alam tersebut.

Dalam analisa ekonomi lingkungan, penilaian lingkungan dari perubahan lingkungan itu sangat kompleks karena nilai keuntungan itu bukan hanya nilai moneter (berupa uang) dari konsumen yang menikmati langsung (*users*) jasa perbaikan kualitas lingkungan tetapi juga nilai yang berasal dari konsumen potensial dan orang lain karena alasan tertentu (*non-users*) jasa tersebut mungkin juga memperoleh keuntungan dari penyediaan barang lingkungan tersebut. Beberapa sumber benefit yang diperoleh pengguna langsung jasa lingkungan:

#### 1. Penentuan Nilai Lingkungan Terhadap Pengguna Langsung

Metode ini mendasarkan diri secara langsung pada harga pasar dan produktivitas. Hal ini dimungkinkan bila perubahan dalam kondisi lingkungan mempengaruhi kemampuan memproduksi. Ada tiga pendekatan yaitu pertama yang menyangkut produktivitas yang berubah dalam kaitannya dengan perubahan kondisi lingkungan, pendekatan ini disebut juga dengan metode dosis-respon; kedua yang menggambarkan hilangnya pendapatan dengan perubahan kondisi lingkungan; dan yang ketiga pengeluaran untuk mencegah.

##### a. Metode Dosis-Respon (*The Dose Response Method*)

Metode ini adalah suatu metode yang menganggap kualitas lingkungan sebagai suatu faktor produksi. Misalnya kualitas air bagi industri yang menggunakan air untuk tujuan proses produksi. Kegiatan-kegiatan itu perlu adanya peningkatan kualitas lingkungan yang selanjutnya mengakibatkan terjadinya suatu perubahan dalam biaya produksi dan mengakibatkan terjadinya perubahan terhadap harga, tingkat pengembalian modalnya dengan menganggap bahwa tidak ada kesempurnaan

pasar yang mengganggu harga pasar, benefit dari peningkatan kualitas lingkungan itu bisa diukur dari perubahan pasar yang bisa diselediki tersebut.

b. Metode Perilaku Mencegah (*The Averting Behavior Method*)

Metode ini menilai kualitas lingkungan berdasarkan pada pengeluaran untuk mengurangi atau mengatasi efek negatif dari polusi. Contoh kasus pencemaran udara yang mengakibatkan terganggunya pernafasan sehingga mengharuskan pasien berkunjung ke dokter. Biaya berkunjung ke dokter ini dianggap sebagai nilai dari benefit untuk memperbaiki kualitas lingkungan.

c. Metode Pengeluaran untuk mempertahankan (*Defensive Expenditure Method*)

Individu, perusahaan maupun pemerintah banyak melakukan pengeluaran atau belanja demi menghindari dampak negatif dari pencemaran lingkungan. Rusaknya lingkungan seringkali sulit untuk dihitung, namun informasi mengenai pengeluaran yang ditujukan untuk mengurangi dampak yang berupa memburuknya lingkungan dapat diketahui lebih pasti. Pendekatan ini akan memberikan nilai yang lebih rendah bagi kondisi lingkungan yang baik.

2. Penentuan Nilai Lingkungan Terhadap Pengguna Tidak Langsung

Penentuan nilai lingkungan ini menggunakan informasi pasar secara tidak langsung. Beberapa metode yang digunakan dalam penentuan nilai lingkungan tidak langsung ini antara lain :

a. Metode Evaluasi Kontigensi (*Contingency Valuation Method*)

Metode valuasi kontigensi (MVC) adalah suatu metode survey untuk menanyakan penduduk tentang nilai atau harga yang mereka berikan terhadap komoditi yang tidak memiliki pasar seperti barang lingkungan. Secara prinsip metode ini memiliki kemampuan untuk diterapkan dalam menilai keuntungan dari penyediaan barang lingkungan dan juga mampu menentukan pilihan estimasi pada kondisi yang tidak menentu.

Prinsip yang mendasari metode ini adalah bahwa bagi orang yang memiliki preferensi yang benar tetapi tersembunyi terhadap seluruh jenis barang lingkungan, kemudian diasumsikan bahwa orang tersebut mempunyai kemampuan mentransformasi preferensi kedalam bentuk nilai moneter/uang. Dalam hal

ini, diasumsikan bahwa orang akan bertindak nantinya seperti yang dikatakan ketika situasi hipotesis yang disodorkan akan menjadi kenyataan pada masa yang akan datang. Dengan dasar asumsi ini, maka pada dasarnya metode MVC ini menilai barang lingkungan dengan menanyakan pertanyaan berikut:

- Berapakah jumlah tambahan uang yang ingin dibayar oleh seseorang atau rumah tangga (*willingness to pay*) untuk memperoleh peningkatan kualitas lingkungan.

Pertanyaan diatas di gunakan untuk menentukan suatu pasar hipotesis terhadap perubahan lingkungan yang diinginkan.

Menurut Anwar (1994) dalam Safri et.al (9: 1996) pendekatan ini dilakukan dengan cara menentukan kesediaan membayar (*willingness to pay*) dari konsumen. Pendekatan ini dapat diterapkan pada keadaan yang dapat menimbulkan kesenangan (*esthetic*) seperti pemandangan alam, kebudayaan, historis dan karakteristik lain yang unik serta situasi yang data harganya tidak ada.

Penilaian kontigensi atau teknik survey dilakukan untuk menemukan nilai hipotensi konsumen atau rekreasi (Hufschmidt et.al, 23: 1987). Metode ini lebih fleksibel dan diakui bersifat *judgment value*, sebab pertanyaan diperoleh dari pertanyaan hipotesis.

Asumsi yang digunakan dalam metode kontigensi menurut Davis dan Johnson (1987) dalam Safri et.al (12: 1996).

- a) Responden harus *representative* dan *comparable* untuk semua survey
- b) Pada survey pertama, pengunjung harus mempunyai kemampuan cukup untuk mengembangkan nilai kreatif.
- c) Wawancara dan kuisioner secara obyektif dapat menentukan nilai manfaat tanpa ada keadaan interpretasi dari masing-masing responden.

#### b. Metode nilai kekayaan (*Hedonic Pricing Method*)

Lingkup penerapan metode nilai *hedonic*-MHH relatif terbatas misalnya keuntungan adanya fasilitas rekreasi atau kesenangan yang diperoleh penghuni lokasi tertentu karena peningkatan kualitas lingkungan sekitarnya. Metode ini didasarkan pada gagasan bahwa barang pasar menyediakan pembeli dengan sejumlah jasa, yang

beberapa diantaranya bisa merupakan kualitas lingkungan. Misalnya pembangunan rumah dengan kualitas udara segar disekitarnya, pembelinya akan menerima sebagai pelengkap, mereka mau membayar lebih untuk rumah yang berada di area dengan kualitas lingkungan yang baik, dibandingkan dengan rumah kualitas yang sama pada tempat lain yang kualitas lingkungannya jelek. Dengan anggapan bahwa orang akan membuat pilihan seperti itu, misalnya membeli rumah sesuai persis seperti rumah yang diinginkan informasi tentang kualitas lingkungan akan diperhitungkan dalam harga dari rumah itu.

c. Metode Biaya Perjalanan (*Travel Cost Method*)

*Travel Cost Method (TCM)* diturunkan dari pemikiran yang dikembangkan oleh Hotelling pada tahun 1931, yang kemudian secara formal diperkenalkan oleh Wood dan Trice (1958) serta Clawson dan Knetsch (1966). Metode ini kebanyakan digunakan untuk menganalisis permintaan terhadap rekreasi di alam terbuka (*outdoor recreation*), seperti memancing, berburu, *hiking* dan sebagainya. Secara prinsip metode ini mengkaji biaya yang dikeluarkan setiap individu untuk mendatangi tempat-tempat rekreasi. Misalnya, untuk menyalurkan hobi memancing di pantai, seorang konsumen akan mengorbankan biaya dalam bentuk waktu dan uang untuk mendatangi tempat tersebut. Dengan mengetahui pola pengeluaran dari konsumen ini, dapat dikaji berapa nilai (*value*) yang diberikan konsumen kepada sumber daya alam dan lingkungan. Asumsi mendasar yang digunakan pada pendekatan TCM adalah bahwa utilitas dari setiap konsumen terhadap aktivitas, misalnya rekreasi, bersifat dapat dipisahkan (*separable*). Oleh karena itu, fungsi permintaan kegiatan rekreasi tersebut tidak dipengaruhi oleh permintaan kegiatan lainnya seperti menonton, berbelanja, dan lain-lain. Metode Biaya Perjalanan-MBP (*Travel Cost Method*) ini dilakukan dengan menggunakan informasi tentang jumlah uang yang dikeluarkan dan waktu yang digunakan orang untuk mencapai tempat rekreasi untuk mengestimasi besarnya nilai benefit dari upaya perubahan kualitas lingkungan dari tempat rekreasi yang dikunjungi.

d. Metode Perbedaan Tingkat Upah

Metode ini didasarkan pada teori dalam pasar persaingan sempurna dimana tingkat upah tenaga kerja akan sama dengan nilai produktivitas marginal tenaga kerja tersebut, sedangkan penawaran tenaga kerja akan sesuai dengan kondisi kerja dan taraf hidup di suatu daerah. Oleh karena tingkat upah yang tinggi diperlukan untuk menarik tenaga kerja agar mau bekerja di daerah yang tercemar. Perbedaan tingkat upah dianggap sebagai biaya dari adanya pencemaran tersebut.

#### 2.4 Pendekatan Biaya Perjalanan

Menurut Reksohadiprojo (1989), pendekatan biaya perjalanan digunakan untuk menilai barang-barang “*underprice*” atau dinilai terlalu rendah. Menilai secara implisit reaksi harga dan jumlah yang diminta konsumen terhadap barang-barang lingkungan dilakukan dengan meneliti perilaku pengeluaran berdasarkan biaya perjalanan untuk mendapatkan pengalaman wisata atau mengkonsumsi barang lingkungan. Pendekatan ini digunakan karena para pemakai tempat rekreasi tersebut sering tidak membayar tarif masuk nominal atau membayar dengan nominal yang lebih rendah dari kesediaan senyatanya para pemakai untuk membayar, sehingga pendapatan yang dikumpulkan dari pemakaian fasilitas rekreasi bukan merupakan indikator yang baik bagi nilai tempat rekreasi tersebut (Hufschmid,1987)

Pendekatan biaya perjalanan berhubungan dengan tempat khusus dan mengukur nilai dari tempat tertentu. Untuk permintaan wisata alam, semakin jauh tempat tinggal seseorang dari suatu tempat wisata tertentu, maka permintaan terhadap tempat wisata tersebut semakin rendah dan sebaliknya. Jadi biaya perjalanan ke suatu tempat rekreasi akan mempengaruhi jumlah kunjungan seseorang (Hufschmid,1987). Metode biaya perjalanan berusaha menginferensi nilai-nilai barang publik dengan jalan mengamati perilaku konsumen dalam menilai harga barang-barang publik (Hanley, 1989). Asumsi-asumsi yang digunakan oleh Davis dan Johnson dalam pendekatan biaya perjalanan adalah:

1. Pengunjung akan memberikan respon yang sama terhadap perubahan harga karcis dan jumlah biaya perjalanan.

2. Kepuasan selama perjalanan bukan merupakan suatu faktor yang mempengaruhi permintan wisata/rekreasi. Kepuasan di tempat wisata dianggap sama bagi semua pengunjung.
3. Tempat-tempat wisata alternatif mempunyai kualitas yang sama, dalam hal memberikan kepuasan pada pengunjung.
4. Pengunjung mempunyai selera. Preferensi dan pendapatan dianggap mempunyai pengaruh yang sama.

Pendekatan biaya perjalanan dikembangkan atas dasar kesediaan membayar dari pengunjung terhadap manfaat rekreasi atau wisata yang diperoleh, yaitu ditunjukkan dengan biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh pengunjung untuk melakukan kegiatan rekreasi atau wisata. Biaya perjalanan tersebut terdiri atas biaya transportasi (BTr), biaya konsumsi wisata alam (Bkw), biaya konsumsi harian (Bkh), biaya dokumentasi (BDk), biaya menginap (Bi), dan biaya lainnya (Bl) dan biaya waktu (Bw) dimana waktu dalam aplikasi model biaya perjalanan merupakan hal penting yang perlu diperhatikan karena pengukuran nilai waktu ini adalah pengukuran mengenai biaya oppurtunitas waktu selama aktivitas rekreasi dilakukan dan nilai waktu perjalanan (Mc Connel,1985). Semua biaya tersebut berhubungan dengan aktivitas wisata untuk satu hari kunjungan atau dapat dituliskan sebagai berikut:

$$BPj = BTr + ( Bkw- Bkh) + BDk + Bi + BW + Bl \dots\dots\dots$$

Dimana :

BPj = biaya perjalanan

BTr = biaya transportasi

Bkw = biaya konsumsi wisata

Bkh = biaya dokumentasi

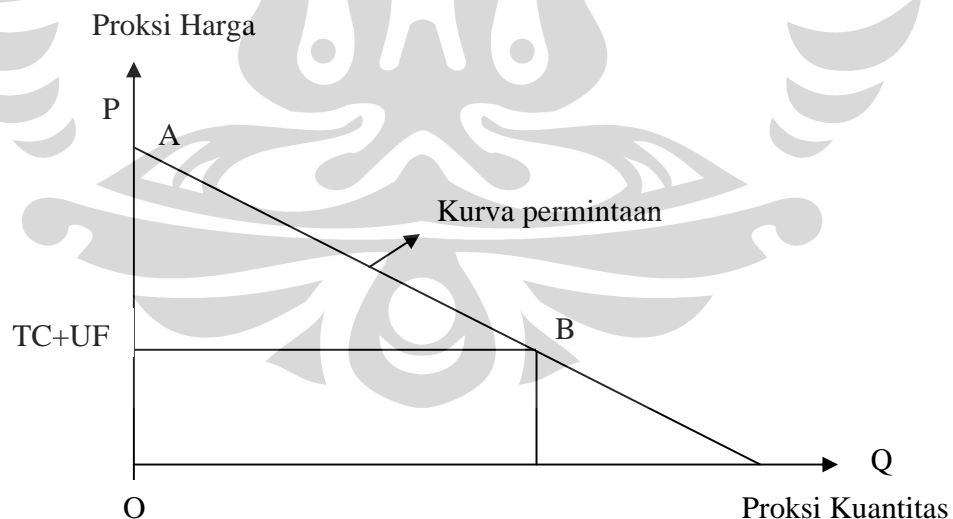
Bi = biaya menginap

Bw = biaya waktu ( Untuk pensiunan, pelajar/mahasiswa, ibu rumah tangga dan pengangguran, biaya waktunya = 0)

Bl = biaya lain

Menurut Tambunan (1986) model biaya perjalanan merupakan suatu dasar untuk menduga surplus konsumen dalam arti konsumen diasumsikan memberikan reaksi terhadap kenaikan pembayaran apabila memasuki suatu tempat rekreasi. Sedangkan lama tinggal pada tiap tempat kunjungan digunakan untuk menduga partisipasi wisatawan pada tiap zone perjalanan. Hal ini berarti kenaikan hubungan antara tingkat partisipasi dan jarak tempat rekreasi adalah dasar untuk membentuk kurva permintaan.

Gambar 2.2. menunjukkan bahwa sumbu P adalah proksi harga dan sumbu Q adalah proksi kuantitas. Surplus konsumen didefinisikan sebagai jumlah keinginan membayar (*willingness to pay*) seorang konsumen terhadap satu komoditas di atas harga aktual yang sebenarnya dibayarkan. Harga aktual yaitu biaya transportasi (TC) ditambah tarif masuk (UF). Model biaya perjalanan dalam menduga surplus konsumen adalah penjumlahan nilai per unit aktivitas untuk semua titik asal, dikalikan dengan jumlah trip atau *user-day* (Q) yang datang dari tiap wilayah atau daerah asal.



Gambar 2.2. Surplus Konsumen dibawah Kurva Permintaan

[Sumber: Pangemanan, 1993]



Keterangan:

TC	= biaya perjalanan
UF	= tarif masuk
ABTC+UF	= surplus konsumen

## 2.5 Penelitian Terdahulu

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya, lokasi penelitian yang berbeda. Dari penelitian terdahulu peneliti memperoleh gambaran tentang penilaian obyek wisata yang mencerminkan nilai ekonomi dari sumber daya alam tersebut.

Penelitian yang dilakukan oleh John A. Dixon (1980 : 159-168) tentang “Penilaian Taman Publik Lumpinee di Bangkok, Thailand”. Penelitian ini menggunakan pendekatan biaya perjalanan (*Travel Cost*) dengan teknik sederhana yaitu dengan pendekatan zonasi dan menggunakan alat analisis regresi. Responden dibagi kedalam 17 kelompok berdasarkan distrik administratif, dimana diambil 187 responden pengambilan data dengan teknik survey, dari hasil pengambilan sampel dapat di simpulkan 37 persen pengunjung tiap hari kerja dan 67 persen pengunjung akhir minggu. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pemakaian taman Lumpinee pada akhir minggu lebih banyak jika dibandingkan dengan pemakaian pada hari kerja. Pendekatan yang kedua di gunakan untuk menghitung kesediaan orang untuk membayar digunakan pendekatan penilaian Hipotesis. Dari hasil survey himpunan pertama mencerminkan nilai pemakai karena wawancara dilakukan di taman, himpunan kedua datang dari para responden baik pemakai atau bukan pemakai taman yang diwawancarai di pemukiman mereka. Dari sampel yang diambil di 17 distrik dalam lingkaran konsentrik sekitar taman. Kesedian membayar rata-rata mereka yang di wawancarai di kelompokkan ke dalam sembilan jangkaun moneter. Jumlah uang bervariasi dari B 0 sampai B 500 tiap tahun. Sedangkan nilai sosial taman yang lebih luas baik bagi pemakai atau bukan pemakai.

Djijono (2002 : 13-16) melakukan penelitian tentang “Valuasi Ekonomi Menggunakan Metode *Travell Cost* Taman Wisata Hutan di Taman Wan Abdul

Rachman, Propinsi Lampung” penelitian ini menggunakan biaya perjalanan dengan teknik pendekatan zonasi dengan alat analisis regresi, zona dibagi menjadi 13 zona berdasarkan daerah kecamatan tempat tinggal pengunjung. Penentuan nilai ekonomi wisata didasarkan pada pendekatan biaya perjalanan wisata dengan variabel-variabel yang diteliti sebagai berikut, jumlah kunjungan, biaya perjalanan (transportasi, konsumsi, karcis), biaya transportasi, pendapatan/uang saku per bulan, jumlah penduduk Kecamatan asal pengunjung, pendidikan, waktu kerja per minggu, waktu luang per minggu.

Dari hasil regresi antara jumlah kunjungan per seribu penduduk (Y) dengan variabel-variabel bebas (X1-X7) tersebut menghasilkan model permintaan sebagai berikut :

$$Y = 13,1 - 0,000240X1 - 0,000036 X4 - 0,926 X5 + 0,124 X6$$

Dari persamaan regresi di atas menunjukkan bahwa dari keseluruhan variable empat variable bebas yang signifikan mempengaruhi yaitu Biaya perjalanan, jumlah penduduk, pendidikan dan waktu kerja.

Penelitian yang dilakukan oleh Sahlan tentang Valuasi ekonomi wisata Alam Otak Koko Gading (2008 : 39- 58) dengan pendekatan biaya perjalanan terbesar berasal dari Kabupaten Lombok Barat yaitu sebesar Rp. 491.686.957,7,-/tahun per 1.000 penduduk. Analisis yang digunakan analisis Regresi Linier Berganda dengan tujuh variabel utama yaitu variabel jumlah kunjungan (Y), biaya perjalanan (X1), biaya waktu (X2), persepsi responden (X3), karakteristik substitusi (X4), Fasilitas-fasilitas (X5) dan pendapatan individu (X6) dengan hasil persamaan:

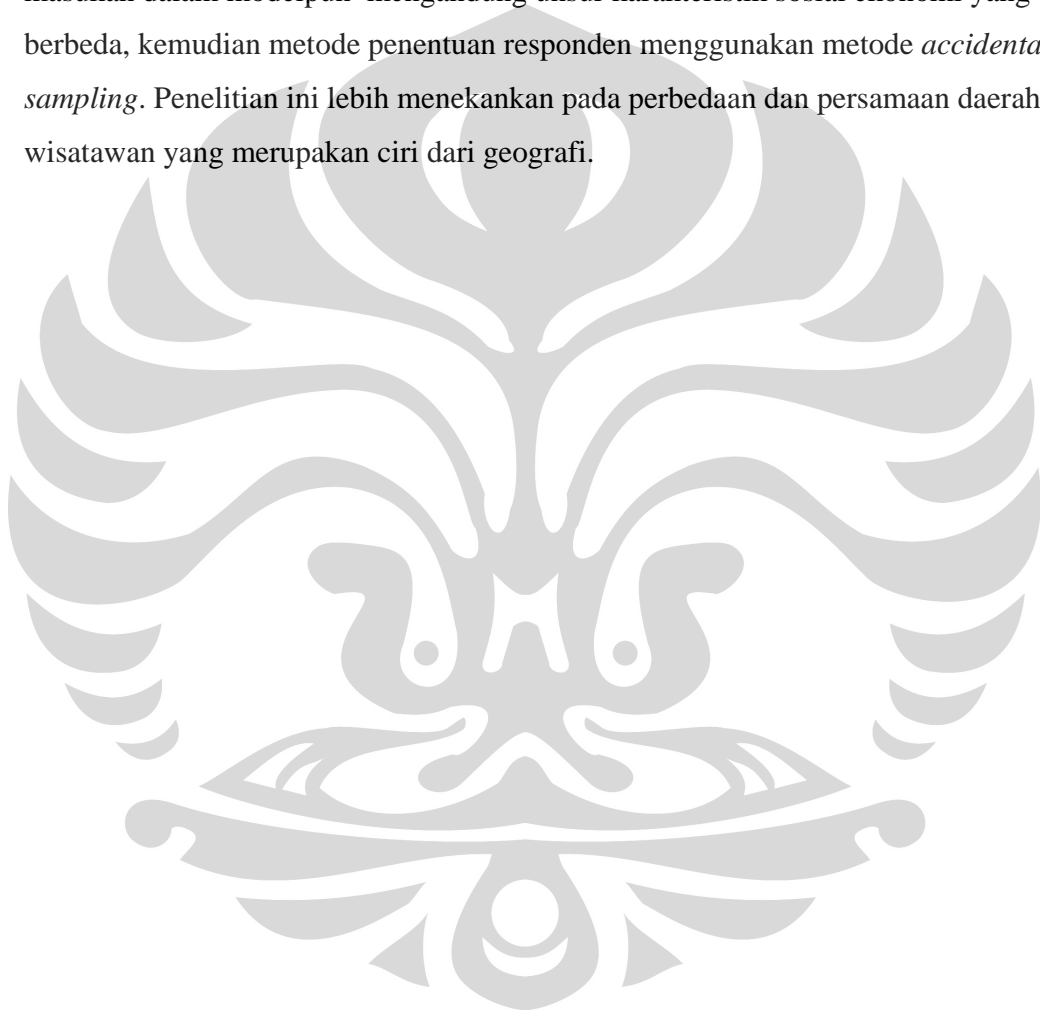
$$Y = 5,077 - 3,5X1 - 5,3X2 + 0,065X3 - 1,105X4 + 0,439X5 + 6,96X6$$

$$\text{Sig} = (0,008) (0,376) (0,787) (0,874) (0,002) (0,221) (0,030)$$

Hasil pengujian secara parsial menunjukkan bahwa dari enam variabel yang di gunakan hanya dua variabel yang berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat yaitu variabel karakteristik substitusi dan pendapatan individu. Sedangkan hasil pengujian secara simultan menunjukkan bahwa semua variabel bebas mempunyai pengaruh yang nyata terhadap variabel terikat (jumlah kunjungan). Nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) adalah sebesar 0,247 artinya bahwa 24,7 persen variabel dependen

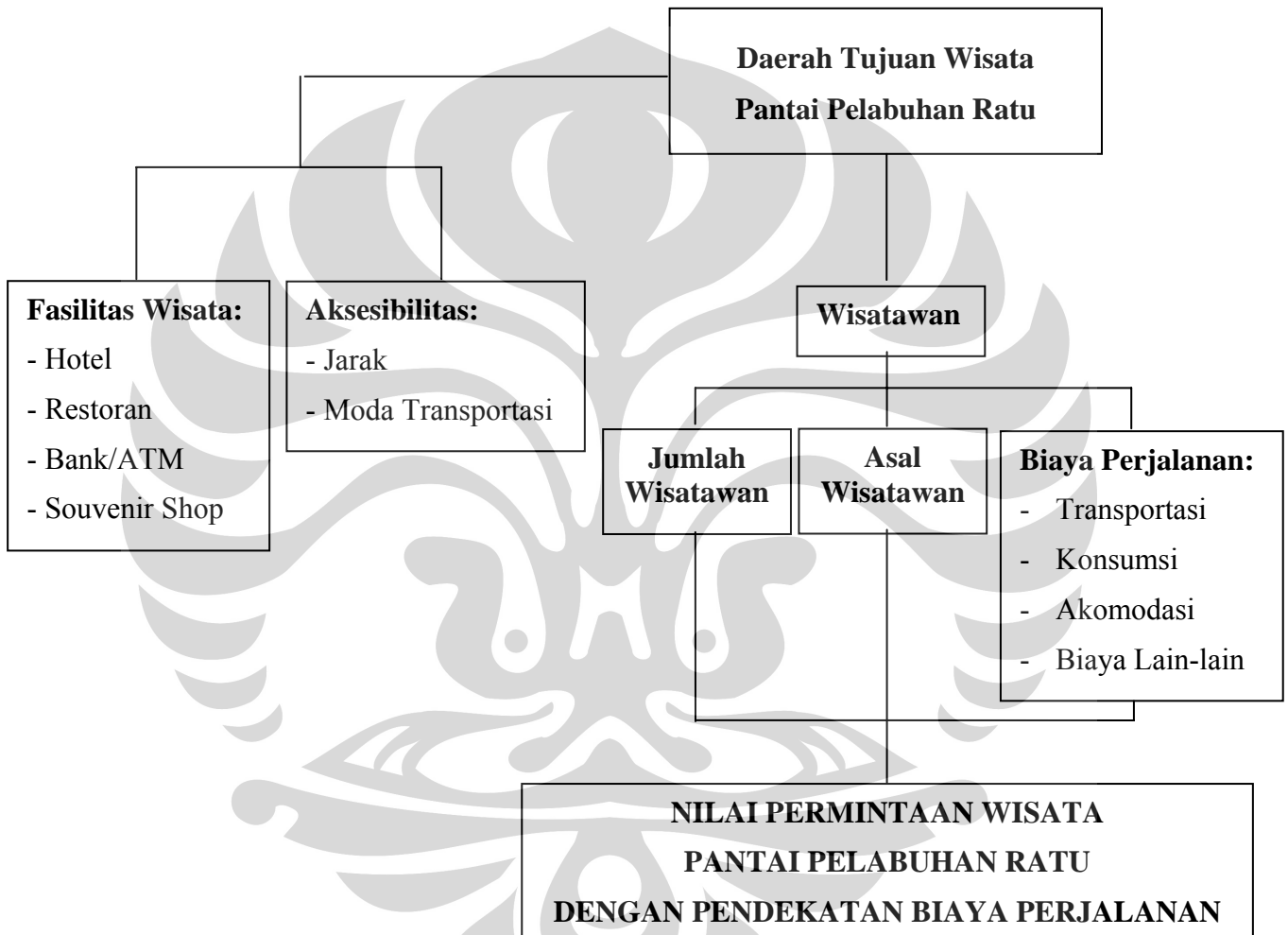
mampu dijelaskan oleh variabel independen, sedangkan sisanya sebesar 75,3 persen dijelaskan oleh faktor-faktor lain.

Perbedaan penelitian mengenai “Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan Pendekatan Biaya Perjalanan”, dengan penelitian-penelitian terdahulu, ialah bahwa penelitian ini mengambil obyek yang berbeda, variabel-variabel yang di masukan dalam modelpun mengandung unsur karakteristik sosial ekonomi yang berbeda, kemudian metode penentuan responden menggunakan metode *accidental sampling*. Penelitian ini lebih menekankan pada perbedaan dan persamaan daerah asal wisatawan yang merupakan ciri dari geografi.



**BAB 3**  
**METODOLOGI PENELITIAN**

**3.1. Kerangka Alur Pikir**



Nilai permintaan wisata dihitung dengan pendekatan biaya perjalanan yang meliputi biaya perjalanan pulang pergi dari daerah asal wisatawan dan pengeluaran lain selama di perjalanan serta di dalam lokasi wisata Pantai Pelabuhan Ratu mencakup biaya transportasi, akomodasi, konsumsi, dokumentasi, dan biaya lain-lain.

### 3.2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif, yang bertujuan untuk mendapatkan gambaran mengenai besar nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan pendekatan biaya perjalanan.

Menurut Hadari Nawawi & Mimi Martini, (1993:73) metode penelitian deskriptif adalah prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan obyek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya.

### 3.3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini terletak di Pantai Pelabuhan Ratu. Lokasi ini dipilih karena pantai tersebut sudah cukup terkenal dan merupakan objek wisata pantai unggulan dengan daya tarik pemandangan pantai yang indah.

### 3.4. Penentuan Responden

Populasi dalam penelitian ini diambil sampel sebanyak 100 orang. Penentuan responden yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah metode *accidental sampling* yaitu penentuan sampel berdasarkan kebetulan, artinya siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data, (*sugiono, 60-61;2005*).

### 3.5. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan cara:

1. Studi Kepustakaan yaitu merupakan satu cara untuk memperoleh data dengan cara membaca literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti.
2. Metode Dokumentasi, merupakan teknik pengumpulan data dengan mengambil data yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti dari hasil publikasi lembaga-lembaga atau instansi pemerintah, organisasi lainnya, seperti Dinas Pariwisata Seni dan Budaya, BPS, dan Pihak Pengelola.

3. Wawancara, yaitu cara pengumpulan data dengan mewawancarai langsung responden yang akan dijadikan sampel untuk memperoleh data yang di butuhkan dengan bantuan daftar pertanyaan yang telah di persiapkan sebelumnya.

### 3.6. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisisioner. Kuisisioner adalah alat penelitian berupa daftar pertanyaan untuk memperoleh keterangan dari sejumlah responden (Nasution, 1987: 165).

### 3.7. Sumber Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

#### 1. Data Primer

Data primer dikumpulkan melalui: 1) observasi lapangan (participant observation) dan social mapping; 2) wawancara (interview), serta 3) metode simak (documentary study) dan merujuk peta. Data primer yang dibutuhkan adalah:

- Fasilitas wisata, terdiri dari semua bentuk fasilitas yang memenuhi kebutuhan jasa pelayanan seperti penginapan, rumah makan, toko souvenir dan ATM atau bank.
- Biaya perjalanan, meliputi seluruh biaya yang dikeluarkan oleh wisatawan untuk mengunjungi obyek wisata Pantai Pelabuhan Ratu. Biaya perjalanan terdiri dari biaya transportasi pulang pergi, biaya akomodasi, biaya konsumsi, biaya dokumentasi, dan biaya lain-lain.

#### 2. Data Sekunder

Data tabular dan peta yang akan dikumpulkan dalam penelitian ini antara lain:

- Peta Dasar Provinsi Jawa Barat skala 1 : 25.000 (sumber: Peta Digital Bakosurtanal)
- Peta Jaringan Jalan Kabupaten Sukabumi
- Data Jumlah Penduduk Daerah Asal Wisatawan
- Data Jumlah Pengunjung Lokasi Wisata Pantai Pelabuhan Ratu
- Rencana Induk Pengembangan dan Pembangunan Pariwisata Kabupaten Sukabumi.

### 3.8. Identifikasi Variabel

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini antara lain :

- Fasilitas wisata dan aksesibilitas
- Jumlah penduduk daerah asal wisatawan
- Jumlah pengunjung
- Biaya perjalanan.

### 3.9. Pengolahan Data

1. Memasukan dan mengolah data hasil survey lapang dengan bantuan *software Microsoft Excel* dan *ArcView 3.3*.
2. Mengolah peta dasar untuk membuat peta daerah penelitian yaitu Pelabuhan Ratu.
3. Memplot lokasi sebaran masing-masing fasilitas pariwisata pada peta dasar.
4. Membuat peta rata-rata biaya transportasi, akomodasi, konsumsi, dokumentasi dan biaya lain-lain berdasarkan data survey lapang.
5. Membuat peta nilai permintaan wisata pantai pelabuhan ratu berdasarkan asal responden yang mengunjungi obyek wisata tersebut saat survey berlangsung.

### 3.10. Analisis Data

Nilai permintaan wisata diduga dengan menggunakan pendekatan biaya perjalanan wisata (*travel cost method*), yang meliputi biaya transport pulang pergi dari tempat tinggalnya ke Pantai Pelabuhan Ratu dan pengeluaran lain selama di perjalanan dan di dalam Pantai Pelabuhan Ratu (mencakup akomodasi, akomodasi, konsumsi, dokumentasi, dan biaya lain-lain).

Untuk mengetahui kurva permintaan, dibuat model permintaan yang merupakan hubungan antara jumlah kunjungan per seribu penduduk daerah asal (zona) pengunjung dengan biaya perjalanan. Langkah-langkah yang dilakukan dalam menentukan fungsi permintaan tersebut adalah (Bahrani, 1993):

1. Menentukan jumlah kunjungan tahun 2008 berdasarkan data yang ada di Kantor Balai Konservasi.
2. Menentukan jumlah kunjungan per 1000 penduduk (Y) :

$$Y = \frac{JKT}{Jp} \times 1000$$

Dimana :

Y = Jumlah kunjungan per 1000 penduduk

JKT = Jumlah kunjungan total

JP = Jumlah penduduk (daerah asal pengunjung)

3. Menentukan biaya perjalanan rata-rata (X<sub>II</sub>) yang ditentukan berdasarkan biaya perjalanan responden (B<sub>pi</sub>)

$$X_{II} = \frac{\sum_{i=1}^{n_i} X_i}{N_i}$$

4. Untuk menentukan nilai permintaan dengan kunjungan perjalanan per 1000 penduduk dengan formula sebagai berikut (Djijono,2002 : 16).

$$\text{Nilai Total} = \frac{\text{Biaya rata-rata} \times \text{Jumlah penduduk}}{1.000}$$

Deskripsi nilai permintaan wisata bersumber dari peta-peta yang dihasilkan dan data survey lapang. Peta yang dihasilkan tersebut dikorelasikan untuk menjawab bagaimana nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan menggunakan pendekatan wisata dan tentu dengan melihat karakteristik daerah asal wisatawan untuk melihat persamaan dan perbedaan yang terjadi pada nilai permintaan.



## **BAB 4**

### **FAKTA UMUM PANTAI PELABUHAN RATU**

#### **4.1. Fakta Umum Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

Daerah tujuan wisata Pantai Pelabuhan Ratu terletak di koordinat  $6^{\circ}57'33,12''$  -  $7^{\circ}59'57',48''$  LS dan  $106^{\circ}24'0,36''$  -  $106^{\circ}33'57,48''$  BT. Daerah tersebut berada pada tiga kecamatan yaitu Kecamatan Pelabuhan Ratu, Kecamatan Cikakak dan Kecamatan Cisolok.

Wilayah penelitian berbatasan dengan:

- A.** Sebelah Utara: Kecamatan Kabandungan dan Cikidang
- B.** Sebelah Barat: Kabupaten Lebak, Provinsi Banten
- C.** Sebelah Timur: Kecamatan Warung Kiara
- D.** Sebelah Selatan: Kecamatan Ciemas dan Samudera Hindia

#### **4.1.1 Fisik Daerah Tujuan Wisata**

Bentuk topografi wilayah pesisir Pelabuhan Ratu pada umumnya memiliki permukaan yang kasar yaitu bergelombang, bergunung, dataran rendah, daerah aliran sungai serta pantai. Topografi daerah perairan memperlihatkan perairan yang dangkal sampai berjarak 300 m dari garis pantai dengan kedalaman sampai 200 m, selebihnya mempunyai kedalaman kurang lebih 600 m. Topografi perairan dangkal ini akibat banyaknya sungai yang bermuara ke Samudera Hindia dan membawa substrat sedimentasi sehingga perairan sekitar pantai menjadi dangkal. Perairan Pelabuhan Ratu merupakan teluk dengan beberapa sungai yang bermuara ke laut diantaranya Ci Mandiri, Ci Tepus, Ci Dadap, Ci Tiis, Ci Palabuhan, Ci Maja dan Ci Bareno. Sekeliling teluk merupakan daerah pegunungan yang diikuti oleh dataran pantai dan selanjutnya pantai terjal yang berkelanjutan di bawah laut.

#### 4.1.2 Kondisi Kepariwisataan

Kawasan wisata Pantai Pelabuhan Ratu berada di sekitar Teluk Pelabuhan Ratu mencakup daerah pesisir Kecamatan Cisolok, Kecamatan Pelabuhan Ratu dan Kecamatan Cikakak, Kabupaten Sukabumi.

Karakteristik daya tarik wisata pantai dengan latar belakang kawasan pertanian, pegunungan, hutan dan sungai mendominasi kawasan ini. Daya tarik wisata utama kawasan Pelabuhan Ratu meliputi pantai-pantai di sepanjang Teluk Pelabuhan Ratu, seperti Pantai Gadobangkong, Citepus, Karang Hawu, Cibangan dan Cimaja.

**Tabel 4.1. Jarak Daerah Tujuan Wisata dan Jumlah Kunjungan**

Daerah Tujuan Wisata	Jarak dari		Jumlah Kunjungan		Total Kunjungan
	Kota Sukabumi (Km)	Kota Pelabuhan Ratu (Km)	Wisnus	Wisman	
Pantai Gadobangkong	60	0	250	1800	<b>2050</b>
Pantai Citepus	62	3	300	1700	<b>17300</b>
Pantai Cimaja	63	10	409	14114	<b>14523</b>
Pantai Karang Hawu	65	12	1200	19606	<b>20806</b>
Pantai Cibangan	65	25	1000	10500	<b>11500</b>

Sumber: Dinas Kepariwisataan, Kebudayaan, Kepemudaan dan Olahraga, 2009

Panorama alam kawasan pantai Pelabuhan Ratu merupakan primadona kawasan kepariwisataan kabupaten Sukabumi. Sehingga di bangun TIC (*Tourist Information Centre*) di kawasan Gado Bangkong Pelabuhan Ratu sebagai pusat informasi dan promosi pariwisata. Selain itu upacara adat sukuran nelayan (pesta nelayan) merupakan tradisi masyarakat setempat yang dilaksanakan tiap tahun dan merupakan daya tarik wisata, yang biasanya dilaksanakan bulan Juli atau Agustus dan bertepatan dengan musim liburan sehingga pada bulan-bulan tersebut jumlah wisatawan semakin bertambah serta merupakan musim panen bagi masyarakat karena menghasilkan pendapatan tambahan bagi masyarakat.

Pasar wisatawan yang potensial untuk berkunjung ke kawasan ini adalah wisnus DKI Jakarta dan wisnus Jawa Barat bagian Barat, serta wisatawan minat

khusus untuk kegiatan alam petualangan, seperti menyelam dan berselancar di Pantai Cimaja, yang juga mulai mengundang kedatangan wisatawan mancanegara.

Penetapan Kota Pelabuhan Ratu sebagai ibukota Kabupaten Sukabumi diharapkan dapat mempercepat perkembangan wilayah Pelabuhan Ratu dan sekitarnya, umumnya Jawa Barat bagian Selatan. Saat ini kondisi sarana dan prasarana transportasi secara umum sudah memadai, namun masih membutuhkan peningkatan lebih lanjut untuk kenyamanan dan keamanan wisatawan. Perkembangan pariwisata di kawasan Pelabuhan Ratu saat ini baru berada dalam tahapan inisiasi menuju tahap perkembangan lebih lanjut. Telah ada beberapa upaya yang dilakukan Pemda dan masyarakat untuk meningkatkan daya tarik dan keamanan kawasan ini, misalnya dengan membentuk TP3TP (Tim Pelestarian dan Penataan Pesisir dan Teluk Pelabuhan Ratu), kegiatan Jum'at bersih, maupun pembentukan balawista (badan penyelamat wisata tirta-semacam *baywatch life guard*). (RIPDA Provinsi Jawa Barat)

#### **4.2. Profil Daerah Asal Wisatawan**

Berdasarkan hasil survey lapang, daerah asal wisatawan yang berkunjung ke Pantai Pelabuhan Ratu tercatat ada 14 kabupaten/kota (dapat dilihat pada Tabel 4.2.).

Dari Tabel 4.2. juga dapat dilihat bahwa wisatawan yang berkunjung berasal dari 10 kota dan 4 kabupaten, dengan responden terbanyak berasal dari Jakarta Timur, Kota Bandung dan Kabupaten Bandung yang sama-sama berjumlah 12 orang. Sedangkan wisatawan yang paling sedikit ditemui berasal dari Jakarta Barat yaitu hanya 2 orang. Responden ini ditemui di lima spot objek wisata Pantai Pelabuhan Ratu, yang meliputi Pantai Gadobangkong, Pantai Citepus, Pantai Cimaja, Pantai Karang Hawu dan Pantai Cibangban.

**Tabel 4.2. Jumlah Responden yang Berkunjung Ke Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

No	Daerah Asal		Jumlah Responden
1	Kota	Jakarta Pusat	3
2		Jakarta Utara	6
3		Jakarta Barat	2
4		Jakarta Selatan	10
5		Jakarta Timur	12
6		Kota Tangerang	3
7		Kota Depok	7
8		Kota Bogor	6
9		Kota Sukabumi	4
10		Kota Bandung	12
11	Kabupaten	Bekasi	4
12		Bogor	10
13		Sukabumi	9
14		Bandung	12

Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010

#### 4.2.1 Jakarta Pusat

Wilayah Kotamadya Jakarta Pusat mempunyai luas 48,17 Km<sup>2</sup>. Sedangkan jumlah penduduk di wilayah ini sebanyak 923.523 jiwa. Pendapatan per kapita Kotamadya Jakarta Pusat (PDRB real per kapita-tanpa minyak dan gas) sebesar Rp 15.820.000 per tahun atau Rp 1.318.333 per bulan.

#### 4.2.2 Jakarta Utara

Wilayah Kotamadya Jakarta Utara mempunyai luas 7.133,51 Km<sup>2</sup>, terdiri dari luas lautan 6.979,4 Km<sup>2</sup> dan luas daratan 154,11 Km<sup>2</sup>. Jumlah penduduk di wilayah ini mencapai 1.421.996 jiwa. nilai PDRB Jakarta Utara atas dasar harga berlaku sebesar Rp. 25.870.252. Pendapatan per kapita Kotamadya Jakarta Utara sebesar Rp per tahun Rp.7.761.075,6 atau Rp 646.756,3 per bulan.

#### **4.2.3 Jakarta Barat**

Wilayah Kotamadya Jakarta Barat mempunyai luas wilayah 127,11 Km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk mencapai 1.635.278 Jiwa. Pendapatan per kapita Kotamadya Jakarta Barat sebesar Rp 7.686.000 per tahun atau Rp 713.590 per bulan.

#### **4.2.4 Jakarta Selatan**

Wilayah Kotamadya Jakarta Selatan mempunyai luas mencapai 145,73 Km<sup>2</sup>. Sedangkan jumlah penduduk 1.893.925 jiwa. Pendapatan per kapita Kotamadya Jakarta Selatan sebesar Rp 8.563.075 per tahun atau sama dengan Rp 640.500 per bulan.

#### **4.2.5 Jakarta Timur**

Wilayah Kotamadya Jakarta Timur mempunyai luas 187,73 Km<sup>2</sup>. Wilayah ini dihuni oleh penduduk sebanyak 2.624.603 jiwa. Pertumbuhan penduduk 2,4 persen per tahun dengan pendapatan per kapita sebesar Rp. 5.057.040 per tahun atau sama dengan Rp 421.420 per bulan.

#### **4.2.6 Kota Tangerang**

Wilayah Kota Tangerang mempunyai luas mencapai 184,23 Km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 1.531.666 jiwa. Sedangkan PDRB Kota Tangerang Tahun 2006 telah mencapai Rp. 27.571.752,61 dengan rata-rata perkapita pertahun sekitar Rp.8.190.222,27 atau sama dengan Rp 682.518 per bulan.

#### **4.2.7 Kota Depok**

Wilayah Kota Depok memiliki luas wilayah 200,29 Km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk 1.503.677 jiwa. Dari sisi penerimaan APBD Kota Depok, penerimaan daerah yang terbesar berasal dari dana perimbangan yaitu sekitar 85% atau Rp 315.103.996.476 dari total nilai APBD sebesar Rp 369.678.000.000 sedangkan penerimaan yang berasal dari Pendapatan Asli Daerah menyumbang Rp 41.165.629.524 atau sekitar 11%. Sedangkan penerimaan lain sebesar 13 milyar

rupiah dengan pendapatan rata-rata per kapita Kota Depok masih Rp 600.000 per bulan.

#### **4.2.8 Kota Bogor**

Luas wilayah Kota Bogor tercatat 118,50 Km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk 750.250 jiwa. Pendapatan per kapita Kota Bogor sebesar Rp 4.227.462 per tahun atau sama dengan Rp 352.288 per bulan.

#### **4.2.9 Kota Sukabumi**

Luas wilayah Kota Sukabumi tercatat 48,02 Km<sup>2</sup>. Jumlah penduduk 311.559 jiwa. Pendapatan per kapita Kota Sukabumi sebesar Rp 11.536.796 per tahun atau Rp 961.399 per bulan.

#### **4.2.10 Kota Bandung**

Luas wilayah Kota Bandung tercatat 167,45 km<sup>2</sup>, sedangkan jumlah penduduk mencapai 2.414.704 jiwa. Dari sisi penerimaan APBD kota Bandung pada tahun 2002, penerimaan yang berasal dari Pendapatan Asli Daerah menyumbang sekitar 20% atau sekitar 188,4 milyar. Pendapatan perkapita Rp.16.000.000 per tahun atau Rp 1.333.333 per bulan.

#### **4.2.11 Kabupaten Bekasi**

Luas wilayah Kabupaten Bekasi mencapai 1.273,88 km<sup>2</sup>. Sedangkan jumlah penduduk yang tinggal sebanyak 2.054.795 jiwa. PDRB per kapita (dengan Migas) tertinggi pada tahun 2007 adalah Kabupaten Bekasi yang mencapai Rp. 20.661.020 dengan pendapatan rata-rata per kapita sebesar Rp 6.198.306 per tahun atau Rp 515.525 per bulan.

#### **4.2.12 Kabupaten Bogor**

Luas wilayah Kabupaten Bogor berdasarkan data terakhir adalah 2.301,95 Km<sup>2</sup>. Sedangkan jumlah penduduk mencapai 4.453.297 jiwa. PAD tahun 2005, Kabupaten Bogor adalah lebih kurang sebesar Rp. 250 milyar, penerimaan dari PBB sebesar Rp. 46 milyar dan pendapatan rata-rata perkapita adalah Rp. 3.270.000 per tahun atau sama dengan Rp 272.500 per bulan.

#### **4.2.13 Kabupaten Sukabumi**

Wilayah Kabupaten Sukabumi memiliki areal yang cukup luas yaitu ± 4.199,70 Km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk sebanyak 2.293.742 jiwa. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2008, pendapatan per kapita Kabupaten Sukabumi sebesar Rp 3.252.344 per tahun atau sama dengan Rp 271.028 per bulan.

#### **4.2.14 Kabupaten Bandung**

Wilayah Kabupaten Bandung memiliki luas wilayah 1.762,39 Km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk sebanyak 3.148.951 jiwa. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2008, pendapatan per kapita Kabupaten Bandung Rp 7.605.367,00 per tahun atau sama dengan Rp 633.780,00 per bulan.

**BAB 5**  
**NILAI PERMINTAAN WISATA PANTAI PELABUHAN RATU**  
**DENGAN PENDEKATAN BIAYA PERJALANAN**

**5.1. Komponen Biaya Perjalanan**

**5.1.1. Biaya transportasi**

Berdasarkan hasil survey lapang, diketahui bahwa ada dua moda transportasi yang digunakan oleh wisatawan, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Untuk lebih detail dapat dilihat di Tabel 5.1.

**Tabel 5.1. Jumlah Responden Berdasarkan Moda Transportasi yang Digunakan Untuk Mengunjungi Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

No.	Kabupaten/Kota	Kendaraan Pribadi	Kendaraan Umum
1	Jakarta Pusat	3	
2	Jakarta Utara	6	
3	Jakarta Barat	2	
4	Jakarta Selatan	6	4
5	Jakarta Timur	10	2
6	Kota Tangerang	3	
7	Kota Depok	5	2
8	Bekasi	6	
9	Kota Bogor	4	
10	Bogor	12	
11	Kota Sukabumi	4	
12	Sukabumi	10	
13	Bandung	9	
14	Kota Bandung	12	
<b>Total</b>		<b>92</b>	<b>8</b>

*Sumber: Hasil Survey Lapang dan Pengolahan Data, 2010*

Pada Tabel 5.1. dapat dilihat bahwa penggunaan moda kendaraan pribadi oleh wisatawan dengan tujuan wisata Pantai Pelabuhan Ratu lebih banyak dibandingkan dengan penggunaan kendaraan umum, dimana responden yang berkunjung dengan



kendaraan pribadi sebanyak 92 orang, sedangkan yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 8 orang. Berdasarkan wawancara dengan responden, pemilihan kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama menuju Pantai Pelabuhan Ratu bertujuan untuk kemudahan dalam mobilisasi, baik mobilisasi dari daerah asal wisatawan menuju daerah tujuan wisata Pantai Pelabuhan Ratu maupun mobilisasi ke obyek-obyek wisata yang ada di Pantai Pelabuhan Ratu sendiri.

#### **5.1.1.1. Pengeluaran biaya transportasi menggunakan kendaraan pribadi**

Dari hasil survey lapang, maka data pengeluaran untuk komponen biaya Transportasi dapat diklasifikasikan menjadi 4, yaitu:

1. Rendah (Rp 40.000 - Rp 134.200) meliputi Kabupaten Bogor, Kota Sukabumi, Kabupaten Sukabumi dan Kabupaten Bandung.
2. Sedang (Rp 134.201 - Rp 228400) meliputi Jakarta Pusat, Jakarta Barat, Kota Bogor dan Kota Bandung.
3. Tinggi (Rp 228.401 – Rp 322.600) meliputi Jakarta Utara, Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Kota Depok dan Bekasi.
4. Sangat Tinggi (> Rp 322.600) meliputi Kota Tangerang.

Dari hasil klasifikasi dapat diketahui pengeluaran biaya transportasi di dominasi oleh kelas tinggi dengan kisaran biaya transportasi yang dikeluarkan antara Rp 228.400 – Rp 322.600,-. Sedangkan pengeluaran yang masuk dalam kelas sangat tinggi hanya berasal dari Kota Tangerang. Secara umum, jarak mempengaruhi tinggi dan rendahnya pengeluaran biaya perjalanan. Hal ini terkait dengan pengeluaran bensin yang semakin jauh akan menghabiskan lebih banyak. Hanya saja, fakta dilapangan memperlihatkan bahwa jarak tidak sepenuhnya berpengaruh (terlampir pada Peta 4). Hal ini dapat dilihat pada Tabel 5.2. dimana dapat dilihat bahwa untuk daerah asal dari Kota, yang terjauh adalah Kota Bandung. Namun, pengeluaran biaya transportasinya lebih rendah jika dibandingkan dengan Kota Tangerang yang pengeluarannya berada pada kelas sangat tinggi. Untuk yang berasal dari Kabupaten pun terjadi hal yang sama, dimana Kabupaten Bandung yang jaraknya lebih jauh

dibanding dengan Kabupaten Bekasi, pengeluaran biaya transportasinya lebih rendah. Hal ini disebabkan karena kemacetan dari Kota Bandung dan Kabupaten Bandung menuju Pantai Pelabuhan Ratu tidak semacet dari Kota Tangerang atau Kabupaten Bekasi menuju Pantai Pelabuhan Ratu.

**Tabel 5.2. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Transportasi Pulang-Pergi Menggunakan Kendaraan Pribadi Dari Daerah Asal Wisatawan (Kabupaten/Kota) Menuju Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

No	Daerah Asal	Kelas Jarak	Kelas Biaya Transportasi (Kendaraan Pribadi)	
1	Kota	Kota Bandung	> 100 km	Sedang
2		Kota Tangerang	> 100 km	Sangat Tinggi
3		Jakarta Utara	> 100 km	Tinggi
4		Jakarta Barat	75 – 100 km	Sedang
5		Jakarta Pusat	75 – 100 km	Sedang
6		Jakarta Timur	75 – 100 km	Tinggi
7		Jakarta Selatan	75 – 100 km	Tinggi
8		Kota Depok	50 – 75 km	Tinggi
9		Kota Bogor	50 – 75 km	Sedang
10		Kota Sukabumi	25 – 50 km	Rendah
11	Kabupaten	Bandung	> 100 km	Sedang
12		Bekasi	> 100 km	Tinggi
13		Bogor	50 – 75 km	Rendah
14		Sukabumi	25 – 50 km	Rendah

Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010

#### 5.1.1.2. Pengeluaran biaya transportasi menggunakan kendaraan umum

Pengeluaran untuk komponen biaya transportasi menggunakan kendaraan umum pun diklasifikasikan menjadi 4, yaitu:

1. Rendah (Rp 40.000 - Rp 134.200)
2. Sedang (Rp 134.201 - Rp 228.400)
3. Tinggi (Rp 228.401 - 322.600)

#### 4. Sangat Tinggi (> Rp 322.600)

Berdasarkan hasil survey lapang, wisatawan yang ditemui sedang berkunjung dengan moda kendaraan umum hanya berasal dari tiga daerah yaitu Jakarta Selatan, Jakarta Timur dan Depok. Dari hasil pengolahan data, ketiga daerah tersebut ternyata masuk ke dalam kelas yang sama yaitu kelas sedang, dimana pengeluaran dari biaya transportasi yang mereka bayar untuk menuju Pantai Pelabuhan Ratu antara Rp 134.200 – Rp 228.400,-. Hal ini disebabkan karena dari jarak tempuh masing-masing daerah, memang tidak terlalu berbeda jauh seperti yang terlihat pada Tabel 5.3. sehingga ada beberapa wisatawan dari daerah yang berbeda menggunakan rute yang sama, yaitu dari daerah asal menuju Bogor – Sukabumi – Pelabuhan Ratu.

**Tabel 5.3. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Transportasi Pulang-Pergi Menggunakan Kendaraan Umum Dari Daerah Asal Wisatawan (Kabupaten/Kota) Menuju Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

No.	Kota	Kelas Jarak	Kelas Biaya Transportasi (Kendaraan Umum)
1	Jakarta Selatan	75 – 100 km	Sedang
2	Jakarta Timur	75 – 100 km	Sedang
3	Kota Depok	50 – 75 km	Sedang

*Sumber: Hasil Survey Lapang dan Pengolahan Data, 2010*

#### 5.1.2. Biaya akomodasi

Dari hasil survey lapang, maka data pengeluaran untuk komponen biaya akomodasi dapat diklasifikasikan menjadi 4, yaitu:

1. Rendah (Rp 34.000 - Rp 104.250) meliputi Jakarta Barat, Kabupaten Bogor, Kota Sukabumi, Kabupaten Sukabumi dan Kabupaten Bandung.
2. Sedang (Rp 104.251 - Rp 174.500) tidak ada daerah yang masuk dalam kelas ini.
3. Tinggi (Rp 174.501 - Rp 244.750) meliputi Jakarta Pusat, Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Kota Tangerang dan Bekasi.

4. Sangat Tinggi (> Rp 244.750) meliputi Jakarta Utara, Kota Depok, Kota Bogor dan Kota Bandung.

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, tinggi atau rendah pengeluaran biaya akomodasi terkait kemampuan dan kesediaan dari wisatawan untuk membayar jasa penginapan yang ada di sekitar Pantai Pelabuhan Ratu. Berdasarkan hal tersebut, maka wisatawan yang berasal dari Jakarta Utara, Kota Depok, Kota Bogor dan Kota Bandung mempunyai kemampuan dan kesediaan yang tinggi untuk membayar jasa wisata khususnya penginapan, dimana mereka bersedia mengeluarkan uang lebih dari Rp 244.750,- untuk kenyamanan mereka dalam berkunjung ke daerah tujuan wisata Pantai Pelabuhan Ratu. Selain itu, jarak tempuh juga seharusnya berpengaruh terhadap pengeluaran biaya akomodasi, karena jarak mempengaruhi lama tinggal wisatawan di Pantai Pelabuhan Ratu. Namun, fakta di lapangan tidak demikian. Hal ini bisa dilihat dari Tabel 5.4., dimana Kota Depok dan Kota Bogor yang jaraknya lebih dekat dibandingkan dengan Jakarta Barat memiliki pengeluaran yang lebih tinggi. Hal ini bisa disebabkan karena kemampuan dari wisatawan yang berasal dari Kota Depok dan Kota Bogor lebih tinggi dibandingkan dengan Jakarta Barat.

**Tabel 5.4. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Akomodasi Selama Berkunjung Ke Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

No	Daerah Asal	Kelas Jarak	Kelas Biaya Akomodasi	
1	Kota	Kota Bandung	> 100 km	Sangat Tinggi
2		Kota Tangerang	> 100 km	Tinggi
3		Jakarta Utara	> 100 km	Sangat Tinggi
4		Jakarta Barat	75 – 100 km	Rendah
5		Jakarta Pusat	75 – 100 km	Tinggi
6		Jakarta Timur	75 – 100 km	Tinggi
7		Jakarta Selatan	75 – 100 km	Tinggi
8		Kota Depok	50 – 75 km	Sangat Tinggi
9		Kota Bogor	50 – 75 km	Sangat Tinggi
10		Kota Sukabumi	25 – 50 km	Rendah
11	Kabupaten	Bandung	> 100 km	Sedang
12		Bekasi	> 100 km	Tinggi

13		Bogor	50 – 75 km	Rendah
14		Sukabumi	25 – 50 km	Rendah

Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010

### 5.1.3. Biaya konsumsi

Dari hasil survey lapangan, maka data pengeluaran untuk komponen biaya Transportasi dapat diklasifikasikan menjadi 4, yaitu:

1. Rendah (Rp 60.850 - Rp 105.500) meliputi Kabupaten Bogor, Kabupaten Sukabumi dan Kabupaten Bandung.
2. Sedang (Rp 105.501 - Rp 150.000) meliputi Jakarta Barat, Jakarta Selatan, Kota Sukabumi.
3. Tinggi (Rp 150.001 - Rp 194.600) meliputi Jakarta Pusat, Jakarta Timur, Kota Depok dan Bekasi.
4. Sangat Tinggi (> Rp 194.600) meliputi Jakarta Utara, Kota Tangerang, Bekasi, Kota Bogor dan Kota Bandung.

Dari hasil klasifikasi diatas, biaya konsumsi didominasi oleh kelas sangat tinggi dengan kisaran biaya yang dikeluarkan oleh wisatawan lebih dari Rp 194.600,- dalam sekali kunjungan di Pantai Pelabuhan Ratu. Hal ini berarti konsumsi wisatawan di Pantai Pelabuhan Ratu sangat tinggi. Secara umum, jarak juga berpengaruh pada tinggi atau rendah pengeluaran biaya konsumsi, dimana semakin jauh jarak, konsumsi yang dikeluarkan akan semakin banyak pula karena kebutuhan makan wisatawan akan semakin banyak. Namun, fakta dilapangan tidak demikian. Jika melihat tabel 5.5. jarak menjadi tidak berpengaruh, sedangkan perbedaan yang terlihat dari tabel adalah pengeluaran biaya konsumsi oleh wisatawan yang berasal dari Kota lebih tinggi dibanding dengan Kabupaten.

**Tabel 5.5. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Konsumsi Yang Dikeluarkan Oleh Wisatawan Selama Mengunjungi Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

No	Daerah Asal	Kelas Jarak	Kelas Biaya Konsumsi	
1	Kota	Kota Bandung	> 100 km	Sangat Tinggi
2		Kota Tangerang	> 100 km	Sangat Tinggi
3		Jakarta Utara	> 100 km	Sangat Tinggi
4		Jakarta Barat	75 – 100 km	Sedang
5		Jakarta Pusat	75 – 100 km	Tinggi
6		Jakarta Timur	75 – 100 km	Tinggi
7		Jakarta Selatan	75 – 100 km	Sedang
8		Kota Depok	50 – 75 km	Tinggi
9		Kota Bogor	50 – 75 km	Sangat Tinggi
10		Kota Sukabumi	25 – 50 km	Sedang
11	Kabupaten	Bandung	> 100 km	Rendah
12		Bekasi	> 100 km	Sangat Tinggi
13		Bogor	50 – 75 km	Rendah
14		Sukabumi	25 – 50 km	Rendah

Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010

#### 5.1.4. Biaya dokumentasi

Dari hasil survey lapangan, maka data pengeluaran untuk komponen biaya Transportasi dapat diklasifikasikan menjadi 4, yaitu:

1. Rendah (Rp 0 - Rp 5.210) meliputi Jakarta Pusat, Jakarta Barat, Jakarta Selatan, Kota Tangerang, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Sukabumi, Kabupaten Sukabumi dan Kabupaten Bandung.
2. Sedang (Rp 5.211 - Rp 10.420) meliputi Jakarta Timur, Kota Depok dan Kota Bandung.
3. Tinggi (Rp 10.421 - Rp 15.630) tidak ada daerah yang masuk dalam kelas ini.
4. Sangat Tinggi (> Rp 15.630) meliputi Jakarta Utara dan Bekasi.

Dari hasil klasifikasi diatas, biaya dokumentasi didominasi oleh kelas rendah dengan kisaran biaya yang dikeluarkan oleh wisatawan antara Rp 0 - Rp 5.210,-. Hal

ini bukan berarti wisatawan yang berkunjung ke Pantai Pelabuhan Ratu jarang yang mendokumentasikan kegiatan wisatanya. Namun, kebanyakan dari wisatawan menggunakan kamera *digital* yang menggunakan *baterai charge* atau ada pula yang menggunakan kamera dari hp, sehingga mereka tidak perlu mengeluarkan biaya untuk mendokumentasikan kegiatan mereka.

**Tabel 5.6. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Dokumentasi Yang Dikeluarkan Oleh Wisatawan Selama Mengunjungi Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

No	Daerah Asal	Kelas Jarak	Kelas Biaya Dokumentasi	
1	Kota	Kota Bandung	> 100 km	Sedang
2		Kota Tangerang	> 100 km	Rendah
3		Jakarta Utara	> 100 km	Sangat Tinggi
4		Jakarta Barat	75 – 100 km	Rendah
5		Jakarta Pusat	75 – 100 km	Rendah
6		Jakarta Timur	75 – 100 km	Sedang
7		Jakarta Selatan	75 – 100 km	Rendah
8		Kota Depok	50 – 75 km	Sedang
9		Kota Bogor	50 – 75 km	Rendah
10		Kota Sukabumi	25 – 50 km	Rendah
11	Kabupaten	Bandung	> 100 km	Rendah
12		Bekasi	> 100 km	Sangat Tinggi
13		Bogor	50 – 75 km	Rendah
14		Sukabumi	25 – 50 km	Rendah

Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010

#### 5.1.5. Biaya lain-lain

Dari hasil survey lapangan, maka data pengeluaran untuk komponen biaya Transportasi dapat diklasifikasikan menjadi 4, yaitu:

1. Rendah (Rp 13.800 - Rp 65.300) meliputi Kota Depok, Kabupaten Bogor, Kota Sukabumi, Kabupaten Sukabumi dan Kabupaten Bandung.

2. Sedang (Rp 65.301 - Rp 116.900) meliputi Jakarta Selatan, Jakarta Timur dan Bekasi.
3. Tinggi (Rp 116.901 - Rp 168.450) meliputi Jakarta Pusat dan Kota Tangerang.
4. Sangat Tinggi (> Rp 168.450) meliputi Jakarta Utara, Jakarta Barat, Kota Bogor dan Kota Bandung.

Biaya lain-lain merupakan biaya yang dikeluarkan oleh wisatawan diluar komponen biaya-biaya di atas, seperti biaya parkir, toilet umum dan souvenir. Dari hasil klasifikasi, pengeluaran biaya lain-lain didominasi oleh kelas rendah dengan pengeluaran antara Rp 13.800 - Rp 65.300,-.

**Tabel 5.7. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Lain-lain Yang Dikeluarkan Oleh Wisatawan Selama Mengunjungi Daerah Tujuan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

No	Kabupaten/Kota	Kelas Biaya Lain-lain
1	Jakarta Pusat	Tinggi
2	Jakarta Utara	Sangat Tinggi
3	Jakarta Barat	Sangat Tinggi
4	Jakarta Selatan	Sedang
5	Jakarta Timur	Sedang
6	Kota Tangerang	Tinggi
7	Kota Depok	Rendah
8	Bekasi	Sedang
9	Kota Bogor	Sangat Tinggi
10	Bogor	Rendah
11	Kota Sukabumi	Rendah
12	Sukabumi	Rendah
13	Bandung	Rendah
14	Kota Bandung	Sangat Tinggi

*Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010*



## **5.2. Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu**

### **5.2.1. Analisis biaya perjalanan**

Penentuan nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu didasarkan pada pendekatan biaya perjalanan wisata yaitu, jumlah uang yang dihabiskan selama melakukan kunjungan wisata ke Pantai Pelabuhan Ratu. Biaya tersebut meliputi biaya transportasi pulang pergi, biaya akomodasi, biaya konsumsi, biaya dokumentasi, dan lain-lain (termasuk tiket masuk lokasi wisata). Biaya konsumsi adalah biaya yang dikeluarkan selama hari kunjungan wisata dikurangi dengan rata-rata biaya konsumsi harian. Menurut Harianto (1994) biaya perjalanan wisata yang didasarkan pada biaya-biaya tersebut sangat ditentukan oleh biaya masing-masing pengunjung dari masing-masing zona karena besarnya masing-masing bagian berbeda-beda.

Pendekatan biaya perjalanan merupakan salah satu cara yang dapat digunakan untuk menaksir atau mengestimasi nilai permintaan terhadap jasa pariwisata. Dasar pemilihan metode ini adalah pada kelebihanannya memperoleh data yang nyata dari biaya kunjungan yang dilakukan oleh seseorang untuk menikmati jasa rekreasi. Dengan demikian, nilai biaya perjalanan sebanding dengan apa yang diperoleh pada keadaan pasar sesungguhnya.

Biaya perjalanan rata-rata dari kabupaten/kota asal wisatawan merupakan penjumlahan dari biaya transportasi, biaya konsumsi, biaya dokumentasi, biaya tiket masuk, biaya parkir dan biaya lain-lain yang dikeluarkan oleh responden dari masing-masing kabupaten/kota.

Rata-rata biaya perjalanan diklasifikasikan menjadi 4 kelas, yaitu:

1. Rendah (Rp 166.000 - Rp 378.920) meliputi Kabupaten Bogor, Kota Sukabumi, Kabupaten Sukabumi dan Kabupaten Bandung.
2. Sedang (Rp 378.921 - Rp 591.840).
3. Tinggi (Rp 591.841 - Rp 804.760) meliputi Jakarta Pusat, Jakarta Barat, Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Kota Depok dan Bekasi.

Sangat Tinggi (> Rp 804.761) meliputi Jakarta Utara, Kota Tangerang, Kota Bogor dan Kota Bandung. Untuk melihat lebih jelas biaya perjalanan rata-rata dari masing-masing kabupaten/kota dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 5.8. Kelas Rata-rata Komponen Biaya Perjalanan Dari Masing-masing Kabupaten/Kota**

No.	Kota	Biaya Transp. (Kendaraan Pribadi)	Biaya Transp. (Angkutan Umum)	Biaya Transportasi	Biaya Akomodasi	Biaya Konsumsi	Biaya Dokumentasi	Biaya Lain-lain	Total	Kelas
1	Kota Bandung	Rp212.500		Rp212.500	Rp335.417	Rp239.167	Rp6.667	Rp174.583	Rp968.334	Sangat Tinggi
2	Kota Tangerang	Rp416.667		Rp416.667	Rp243.333	Rp225.000	Rp3.333	Rp129.333	Rp1.017.666	Sangat Tinggi
3	Jakarta Utara	Rp254.167		Rp254.167	Rp258.333	Rp212.500	Rp20.833	Rp177.667	Rp923.500	Sangat Tinggi
4	Jakarta Barat	Rp200.000		Rp200.000	Rp100.000	Rp140.000	Rp5.000	Rp220.000	Rp665.000	Tinggi
5	Jakarta Pusat	Rp216.667		Rp216.667	Rp183.333	Rp176.667		Rp134.000	Rp710.667	Tinggi
6	Jakarta Timur	Rp281.000	Rp160.000	Rp235.833	Rp199.583	Rp168.750	Rp6.083	Rp66.500	Rp676.749	Tinggi
7	Jakarta Selatan	Rp316.667	Rp187.500	Rp233.000	Rp188.000	Rp149.000	Rp2.800	Rp73.200	Rp646.000	Tinggi
8	Kota Depok	Rp296.000	Rp190.000	Rp258.271	Rp297.143	Rp190.000	Rp7.143	Rp41.143	Rp793.700	Tinggi
9	Kota Bogor	Rp137.500		Rp137.500	Rp300.000	Rp213.750	Rp5.000	Rp185.000	Rp841.250	Sangat Tinggi
10	Kota Sukabumi	Rp105.000		Rp105.000	Rp97.500	Rp114.000		Rp47.000	Rp363.500	Rendah
<b>Kabupaten</b>										
11	Bandung	Rp108.333		Rp108.333	Rp100.000	Rp75.833	Rp3.333	Rp49.000	Rp336.499	Rendah
12	Bekasi	Rp250.000		Rp250.000	Rp208.333	Rp210.000	Rp18.333	Rp65.833	Rp752.499	Tinggi
13	Bogor	Rp40.000		Rp40.000	Rp47.917	Rp60.833	Rp1.667	Rp40.000	Rp190.417	Rendah
14	Sukabumi	Rp41.000		Rp41.000	Rp34.000	Rp72.800	Rp4.400	Rp13.800	Rp166.000	Rendah

Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010

Dari Tabel 5.8. dapat dilihat bahwa rata-rata biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh wisatawan didominasi oleh kelas tinggi dan tidak ada yang masuk dalam kelas sedang. Dari Tabel 5.8. juga dapat dilihat bahwa jarak mempengaruhi tinggi atau rendah biaya perjalanan, dimana semakin jauh jarak yang ditempuh maka biaya perjalanan yang dikeluarkan akan semakin tinggi. Namun, Kota Bogor yang jaraknya lebih dekat dibandingkan dengan kota-kota lainnya berada pada kelas pengeluaran sangat tinggi. Hal ini dapat disebabkan karena kelemahan dalam pengambilan data, dimana wisatawan yang ditemui saat pengambilan data adalah

wisatawan yang berada pada kelas pendapatan yang tinggi. Sedangkan wisatawan dengan kelas pendapatan lainnya tidak terdata. Perbedaan pada daerah asal dari kabupaten terletak pada daerah asal Bekasi yang memiliki kelas pengeluaran yang tinggi. Hal ini disebabkan karena selain jarak yang jauh, tingkat kemacetan dari Bekasi menuju Pantai Pelabuhan Ratu lebih tinggi dibandingkan dengan Bandung – Pantai Pelabuhan Ratu.

### 5.2.2. Analisa tingkat kunjungan per 1000 penduduk jika menggunakan kendaraan pribadi

Tingkat kunjungan per 1000 penduduk dihitung dengan membagi jumlah kunjungan dari suatu daerah dengan jumlah penduduk daerah tersebut, kemudian dikalikan dengan bilangan 1000. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat formula berikut:

$$Y = \frac{JKT}{JP} \times 1000$$

Dimana :

Y = Jumlah kunjungan per 1000 penduduk

JKT = Jumlah kunjungan total

JP = Jumlah penduduk

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui jumlah responden yang berkunjung ke wisata Pantai Pelabuhan Ratu bervariasi antara 3 sampai 12 orang dari masing-masing kabupaten/kota. Kemudian dari jumlah tersebut akan diketahui jumlah kunjungan per 1.000 penduduk dari masing-masing kabupaten/kota menurut asal responden. Dari tingkat kunjungan per 1.000 penduduk akan diketahui potensi kunjungan per 1.000 penduduk dari masing-masing kabupaten/kota asal wisatawan. Untuk lebih jelasnya mengenai jumlah pengunjung per 1.000 penduduk dari masing-masing kabupaten/kota dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5.9. Jumlah responden, jumlah penduduk, biaya perjalanan rata-rata dan jumlah kunjungan per 1.000 penduduk dari masing-masing kabupaten/kota.**

No.	Kabupaten/Kota	Jumlah responden (Kendaraan Pribadi)	Jumlah responden (Kendaraan Umum)	Jumlah Penduduk (Orang)	Jumlah Kunjungan / 1000 Penduduk (Kendaraan Pribadi)	Jumlah Kunjungan / 1000 Penduduk (Kendaraan Umum)	Jumlah Kunjungan / 1000 Penduduk
1	Jakarta Pusat	3		923.523	0,0032		0,0032
2	Jakarta Utara	6		1.421.996	0,0042		0,0042
3	Jakarta Barat	2		1.634.365	0,0012		0,0012
4	Jakarta Selatan	6	4	1.893.925	0,0032	0,0021	0,0053
5	Jakarta Timur	10	2	2.624.603	0,0038	0,0008	0,0046
6	Kota Tangerang	3		1.531.666	0,002		0,002
7	Kota Depok	7	2	1.503.677	0,0047	0,0013	0,006
9	Bekasi	6		2.054.795	0,0029		0,0029
10	Kota Bogor	4		750.250	0,0053		0,0053
12	Bogor	12		4.453.927	0,0027		0,0027
13	Kota Sukabumi	4		311.559	0,0128		0,0128
15	Sukabumi	10		2.293.742	0,0044		0,0044
16	Bandung	9		3.148.951	0,0029		0,0029
18	Kota Bandung	12		2.414.704	0,005		0,005

Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010

Tabel 5.9. menunjukkan bahwa jumlah pengunjung per 1.000 penduduk terbanyak berasal dari Kota Sukabumi yaitu sebesar 0,0128. Artinya, dalam satu tahun jumlah pengunjung Pantai Pelabuhan Ratu dari Kota Sukabumi sebanyak 5 orang per 1000 penduduk. Jumlah kunjungan ini hanya sebagai

Penaksiran potensi nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan pendekatan biaya perjalanan per 1.000 penduduk dari kabupaten/kota asal wisatawan dengan menghitung biaya perjalanan rata-rata yang dikeluarkan oleh responden dari masing-masing kabupaten/kota di kali jumlah penduduk daerah asal wisatawan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada formula berikut.

$$\text{Nilai Total} = \frac{\text{Nilai rata-rata} \times \text{Jumlah penduduk}}{1.000}$$

Dari hasil survey lapang, nilai permintaan wisata jika menggunakan kendaraan pribadi dapat diklasifikasikan menjadi 4, yaitu:

1. Rendah (Rp 113.251.690 - Rp 669.498.770) meliputi Jakarta Pusat, Kota Bogor, Kota Sukabumi dan Kabupaten Sukabumi.
2. Sedang (Rp 669.498.771 - Rp 1.225.745.840) meliputi Jakarta Barat, Kabupaten Bogor dan Kabupaten Bandung.
3. Tinggi (Rp 1.225.745.840 - Rp 1.781.992.912) meliputi Jakarta Utara, Jakarta Selatan, Kota Depok dan Bekasi.
4. Sangat Tinggi (> Rp 1.781.992.912) meliputi Jakarta Timur dan Kota Bandung.

Untuk melihat lebih jelas hasil perhitungan dan kelas nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5.10. Hasil Perhitungan Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu Per 1.000 Penduduk Dari Kabupaten/Kota, Jika Menggunakan Kendaraan Pribadi**

No	Daerah Asal	Kelas Jarak	Biaya Perjalanan Rata-Rata (Rp)	Jumlah Penduduk (Orang)	Nilai Total (Rp/tahun/1.000)	Kelas Nilai Permintaan	
1	Kota	Kota Bandung	> 100 km	Rp947.917	2.414.704	Rp2.288.938.972	Sangat Tinggi
2		Kota Tangerang	> 100 km	Rp1.017.666	1.531.666	Rp1.558.724.412	Tinggi
3		Jakarta Utara	> 100 km	Rp923.500	1.421.996	Rp1.313.213.306	Tinggi
4		Jakarta Barat	75 – 100 km	Rp665.000	1.634.365	Rp1.086.852.725	Sedang
5		Jakarta Pusat	75 – 100 km	Rp710.667	923.523	Rp656.317.320	Rendah
6		Jakarta Timur	75 – 100 km	Rp721.916	2.624.603	Rp1.894.742.899	Sangat Tinggi
7		Jakarta Selatan	75 – 100 km	Rp729.667	1.893.925	Rp1.381.934.573	Tinggi
8		Kota Depok	50 – 75 km	Rp831.429	1.503.677	Rp1.250.200.664	Tinggi
9		Kota Bogor	50 – 75 km	Rp841.250	750.250	Rp631.147.813	Rendah
10		Kota Sukabumi	25 – 50 km	Rp363.500	311.559	Rp113.251.697	Rendah
11	Kabupaten	Bandung	> 100 km	Rp336.499	3.148.951	Rp1.059.618.863	Sedang
12		Bekasi	> 100 km	Rp752.499	2.054.795	Rp1.546.231.183	Tinggi
13		Bogor	50 – 75 km	Rp190.417	4.453.927	Rp848.103.418	Sedang
14		Sukabumi	25 – 50 km	Rp166.000	2.293.742	Rp380.761.172	Rendah

Sumber: Hasil Survey Lapang dan Pengolahan Data, 2010

Berdasarkan Tabel 5.10. maka diketahui nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu jika diasumsikan menggunakan kendaraan pribadi saja, didominasi oleh kelas tinggi. Variabel jarak pada dasarnya mempengaruhi nilai permintaan wisata, dimana jarak lokasi wisata yang semakin dekat tempat tinggal seseorang maka akan semakin kecil biaya perjalanan yang dikeluarkan untuk dapat menikmati jasa wisata tersebut, tetapi sebaliknya jika tempat tinggal seseorang jauh dari lokasi wisata, maka akan semakin besar biaya perjalanan yang dikeluarkan untuk dapat menikmati jasa wisata. Namun, tidak demikian jika melihat Tabel 5.10. dimana Jakarta Pusat dan Jakarta Barat yang jaraknya lebih jauh dibanding Kota Depok, namun nilai permintaan wisata lebih rendah. Rendahnya nilai permintaan dari Jakarta Pusat disebabkan karena jumlah penduduk yang rendah, sehingga lebih sedikit pula penikmat jasa wisata. Sedangkan untuk kasus Jakarta Barat, disebabkan karena karakteristik responden yang berkunjung ke lokasi wisata dengan menginap di rumah saudara. Untuk kasus kabupaten, kita dapat lihat bahwa Kabupaten Bandung yang jaraknya lebih jauh dibanding Bekasi nilai permintaannya lebih rendah, padahal jumlah penikmat jasa lebih tinggi seperti yang terlihat pada jumlah penduduk. Hal ini disebabkan karena biaya perjalanan dari Bekasi lebih tinggi akibat tingkat kemacetan yang lebih tinggi pula.

Dari Tabel 5.11. dapat dilihat bahwa moda kendaraan juga mempengaruhi nilai permintaan. Dari tabel terlihat ada pola penurunan yang sama, yaitu penurunan satu tingkat kelas nilai permintaan jika menggunakan kendaraan umum. Untuk mengetahui lebih jelas nilai permintaan jika menggunakan kendaraan umum adalah sebagai berikut:

**Tabel 5.11. Hasil Perhitungan Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu Per 1.000 Penduduk Dari Kabupaten/Kota, Jika Menggunakan Kendaraan Umum**

No.	Kota	Biaya Perjalanan Rata-Rata (Rp)	Jumlah Penduduk (Orang)	Nilai Total (Rp/tahun/1.000)	Kelas
1	Jakarta Timur	Rp600.916	2.624.603	Rp1.577.165.936	Tinggi
2	Jakarta Selatan	Rp600.500	1.893.925	Rp1.137.301.963	Sedang
3	Kota Depok	Rp725.429	1.503.677	Rp1.090.810.902	Sedang
<b>Total</b>				<b>Rp3.805.278.801</b>	

Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010

Keadaan tersebut diatas, berdampak pada penurunan nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu saat perhitungan nilai permintaan, dimana moda kendaraan tidak dipisahkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 5.12. Hasil Perhitungan Nilai Permintaan Wisata Pantai Pelabuhan Ratu Per 1.000 Penduduk Dari Kabupaten/Kota**

No	Daerah Asal	Kelas Jarak	Biaya Perjalanan Rata-Rata (Rp)	Jumlah Penduduk (Orang)	Nilai Total (Rp/tahun/1.000)	Kelas Biaya Dokumentasi	
1	Kota	Kota Bandung	> 100 km	Rp947.917	2.414.704	Rp2.288.938.972	Sangat Tinggi
2		Kota Tangerang	> 100 km	Rp1.017.666	1.531.666	Rp1.558.724.412	Tinggi
3		Jakarta Utara	> 100 km	Rp923.500	1.421.996	Rp1.313.213.306	Tinggi
4		Jakarta Barat	75 – 100 km	Rp665.000	1.634.365	Rp1.086.852.725	Sedang
5		Jakarta Pusat	75 – 100 km	Rp710.667	923.523	Rp656.317.320	Rendah
6		Jakarta Timur	75 – 100 km	Rp676.749	2.624.603	Rp1.894.742.899	Tinggi
7		Jakarta Selatan	75 – 100 km	Rp646.000	1.893.925	Rp1.381.934.573	Sedang
8		Kota Depok	50 – 75 km	Rp793.700	1.503.677	Rp1.250.200.664	Sedang
9		Kota Bogor	50 – 75 km	Rp841.250	750.250	Rp631.147.813	Rendah
10		Kota Sukabumi	25 – 50 km	Rp363.500	311.559	Rp113.251.697	Rendah
11	Kabupaten	Bandung	> 100 km	Rp336.499	3.148.951	Rp1.059.618.863	Sedang
12		Bekasi	> 100 km	Rp752.499	2.054.795	Rp1.546.231.183	Tinggi
13		Bogor	50 – 75 km	Rp190.417	4.453.927	Rp848.103.418	Sedang
14		Sukabumi	25 – 50 km	Rp166.000	2.293.742	Rp380.761.172	Rendah

Sumber: Hasil Survey Lapangan dan Pengolahan Data, 2010

Variabel jarak pada dasarnya mempengaruhi nilai permintaan wisata, dimana jarak lokasi wisata yang semakin dekat tempat tinggal seseorang maka akan semakin kecil biaya perjalanan yang dikeluarkan untuk dapat menikmati jasa wisata tersebut, tetapi sebaliknya jika tempat tinggal seseorang jauh dari lokasi wisata, maka akan semakin besar biaya perjalanan yang dikeluarkan untuk dapat menikmati jasa wisata (terlampir pada Peta 10). Hal ini pun terlihat pada Tabel 5.12. Namun, tidak seutuhnya bahwa semakin jauh jarak, semakin besar nilai permintaannya karena ada faktor-faktor lain yang mempengaruhi nilai permintaan seperti jumlah penikmat jasa wisata (dalam hal ini diasumsikan dengan jumlah penduduk), karakteristik responden dan karakteristik dari kabupaten/kota daerah asal.

Pada Tabel 5.12. dapat dilihat bahwa untuk daerah asal dari kota ada ketidaksesuaian kelas permintaan jika diurutkan berdasarkan jarak seperti yang terlihat pada Jakarta Barat dan Jakarta Pusat. Seperti yang telah dijelaskan diatas, rendahnya nilai permintaan dari Jakarta Pusat disebabkan karena jumlah penikmat jasa dari Jakarta Pusat yang rendah, sehingga nilai permintaan pun menjadi rendah. Sedangkan untuk kasus Jakarta Barat, disebabkan karena karakteristik responden yang berkunjung ke lokasi wisata dengan menginap di rumah saudara. Hal ini juga dapat disebabkan karena kelemahan dalam pengambilan sampel, dimana untuk Jakarta Barat dan Jakarta Pusat, responden yang diambil lebih sedikit dibandingkan dengan daerah-daerah lain karena karakteristik responden dari kedua daerah tersebut tidak berbeda jauh dengan daerah lainnya.

Untuk daerah asal wisatawan dari kabupaten, dapat dilihat bahwa Kabupaten Bandung dengan jarak lebih jauh dibanding dengan Bekasi memiliki nilai permintaan yang lebih rendah padahal jumlah penduduk lebih tinggi. Hal ini disebabkan karena karakteristik responden yang berasal dari Kabupaten Bandung merupakan golongan yang berada pada pendapatan yang lebih rendah dibanding dengan responden yang berasal dari Bekasi, dimana pendapatan mempengaruhi besarnya nilai permintaan karena semakin tinggi pendapatan seseorang, semakin tinggi pula kemampuan untuk membayar jasa wisata.



## **BAB 6**

### **KESIMPULAN**

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dipengaruhi oleh jarak tempuh dari daerah asal wisatawan menuju daerah tujuan wisata Pantai Pelabuhan Ratu, karakteristik responden, dan karakteristik daerah asal wisatawan. Semakin jauh jarak tempuh, maka semakin tinggi nilai permintaan wisata karena semakin besar pula biaya perjalanan yang akan dikeluarkan.

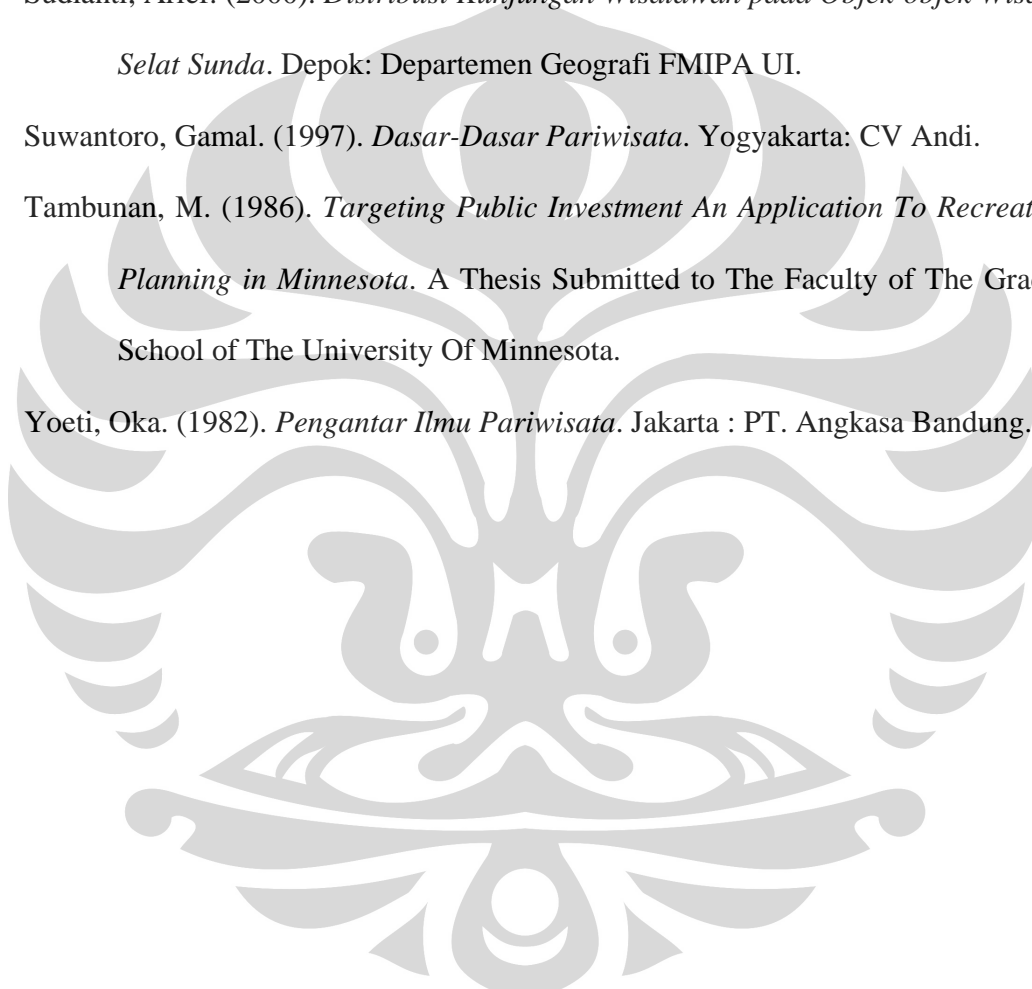
Dalam segmen pasar geografi, nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan pendekatan biaya perjalanan didominasi oleh kelas sedang. Hal ini berarti bahwa wisata Pantai Pelabuhan Ratu berada pada nilai permintaan antara Rp 669.498.771 - Rp 1.225.745.840.

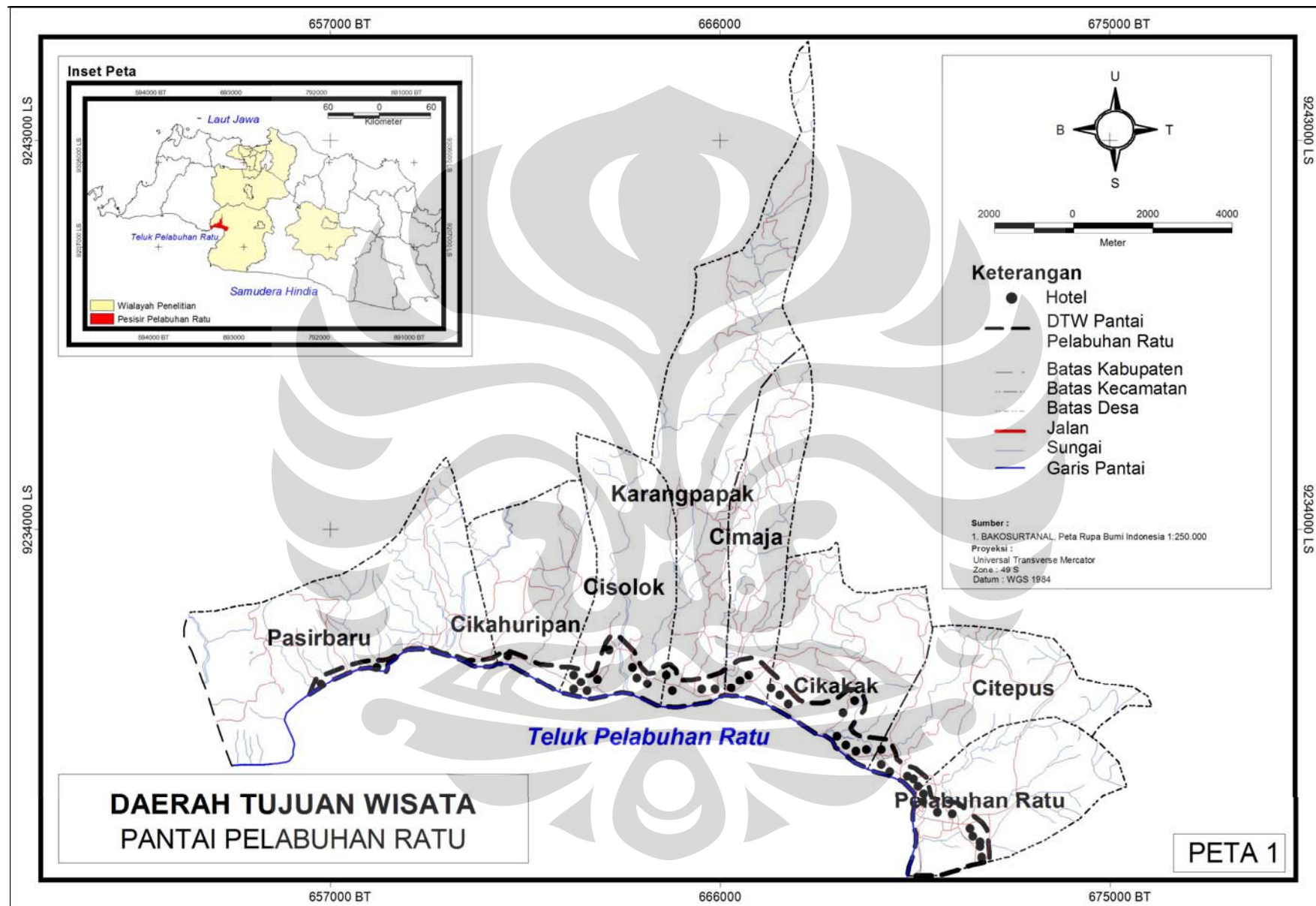
## DAFTAR PUSTAKA

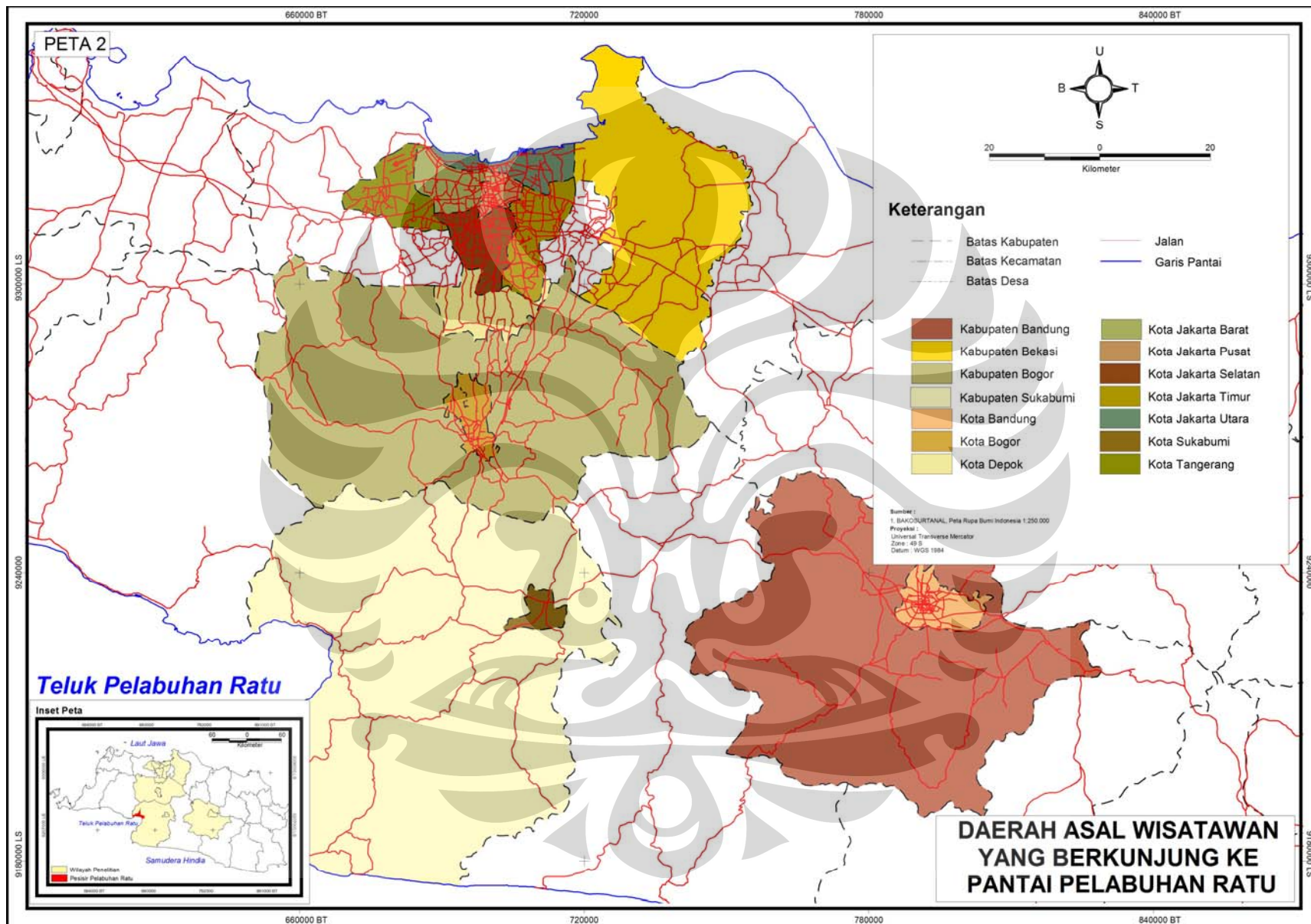
- Anonim. (2005). *Panduan Penyusunan Rencana Kawasan Wisata Bahari: Perencanaan Tata Ruang Wilayah Pesisir dan Laut*. Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan.
- Bahruni. (1993). *Penilaian Manfaat Wisata Alam Kawasan Konservasi dan Peranannya Terhadap Pembangunan Wilayah*. Bogor: Tesis Magister Sains, Program Pascasarjana Institut Pertanian Bogor.
- Bintarto, R, dan Hadisumarno, Surastopo. (1991). *Metode Analisa Geografi*. Jakarta : LP3ES.
- Bird, Eric. (2008). *Coastal Geomorphology, An Introduction: Second Edition*. Chichester: John Wiley & Sons, Ltd.
- Burton, Rosemary. (1995). *Travel Geography*. London: Pitman Publishing.
- Damardjati, R.S. (1992). *Istilah-Istilah Dunia Pariwisata*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Dijiono, (2002). *Valuasi Ekonomi Menggunakan Metode Travel Cost Taman Wisata Hutan di Taman Wan Abdul Rachman, Propinsi Lampung*. 1 April, 2010. [http://tumoutou.net/702\\_05123/dijiono.pd](http://tumoutou.net/702_05123/dijiono.pd).
- Fariad, Wijaya. (1991). *Ekonomika Mikro*. Yogyakarta: BPFE.
- Fiatino, Edwin. (2008). *Tata Cara Mengemas Produk Wisata pada Daerah Tujuan Wisata*. 11 Februari, 2010. <http://www.journal.unair.ac.id>.
- Goeldner, C.R & Ritchie, J.R.B. (2006). *Tourism: Principles, Practices, Philisophies*. New Jersey: John Wiley & Sons, Ltd.

- Hadinoto, Kusudianto. (1996). *Perencanaan Pengembangan Destinasi Pariwisata*. Jakarta: UI Press.
- Hall, C. Michael & Stephen J. Page. (2006). *The Geography of Tourism and Recreation Environment, Place and Space: 3<sup>rd</sup> edition*. New York: Routledge.
- Krisman, Lyberti. (2003). *Desa Pantai Wisata Pesisir Pelabuhan Ratu – Cibareno*. Depok: Departemen Geografi FMIPA UI.
- Kurniawan, Bayu. (2008). *Pola Ruang Wisata Pantai Pulau Untung Jawa Kepulauan Seribu*. Depok: Departemen Geografi FMIPA UI.
- Nawawi, Hadari, dan Martini, Mimi. (1994). *Penelitian Terapan*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Nugroho, M.Taufan. (2005). *Karakteristik Pantai Wisata D.I Yogyakarta*. Depok: Departemen Geografi FMIPA UI.
- Pendit, Nyoman. (1994). *Ilmu Pariwisata Sebuah Pengantar Perdana*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Purbani, Dini, dkk. (1998). *Seminar Membangun Industri Jasa Penginderaan Jauh dan SIG di Indonesia*. Jakarta: Direktorat Inventarisasi Sumber Daya Alam Deputi Bidang Pengembangan Kekayaan Alam.
- Reksohadiprodjo, S. (1989). *Ekonomi Lingkungan*. Yogyakarta: Badan Penelitian Fakultas Ekonomi.
- Restuti, Ratri Chandra. (2008). *Tingkat Daya Tarik Objek Wisata Alam Di Kabupaten Kebumen*. Depok: Departemen Geografi FMIPA UI.
- Riwandy, (2009). *Pola Spasial Daerah Tujuan Wisata di Pulau Lombok*. Depok: Departemen Geografi FMIPA UI.

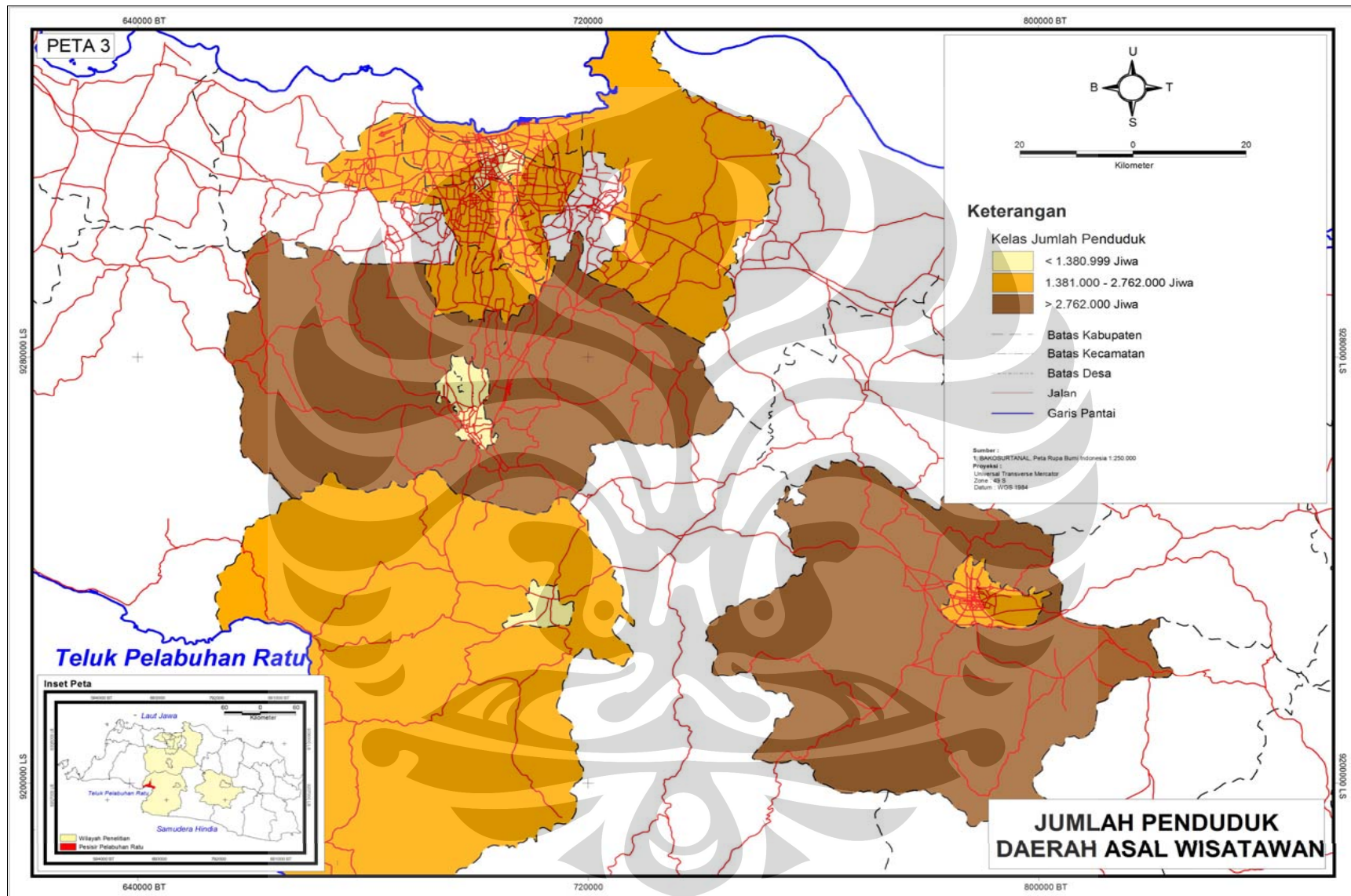
- Sandy, I Made. (1985). *Republik Indonesia Geografi Regional*. Depok: Departemen Geografi FMIPA UI.
- Soekadijo, R.G. (2000). *Anatomi Pariwisata (Memahami Pariwisata sebagai "Systemic Linkage")*. PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sudianti, Arief. (2000). *Distribusi Kunjungan Wisatawan pada Objek-objek Wisata di Selat Sunda*. Depok: Departemen Geografi FMIPA UI.
- Suwantoro, Gamal. (1997). *Dasar-Dasar Pariwisata*. Yogyakarta: CV Andi.
- Tambunan, M. (1986). *Targeting Public Investment An Application To Recreational Planning in Minnesota*. A Thesis Submitted to The Faculty of The Graduate School of The University Of Minnesota.
- Yoeti, Oka. (1982). *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Jakarta : PT. Angkasa Bandung.

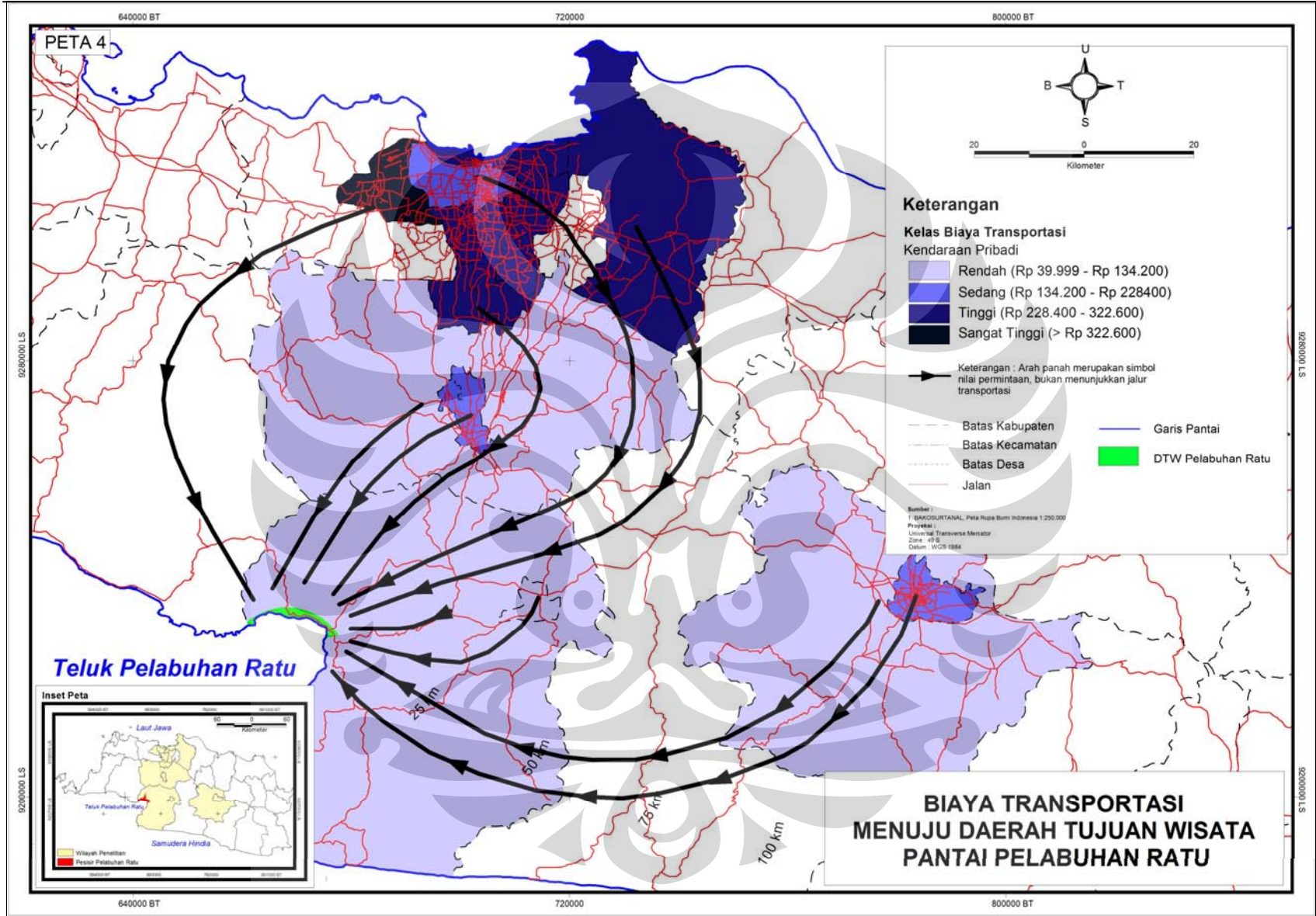




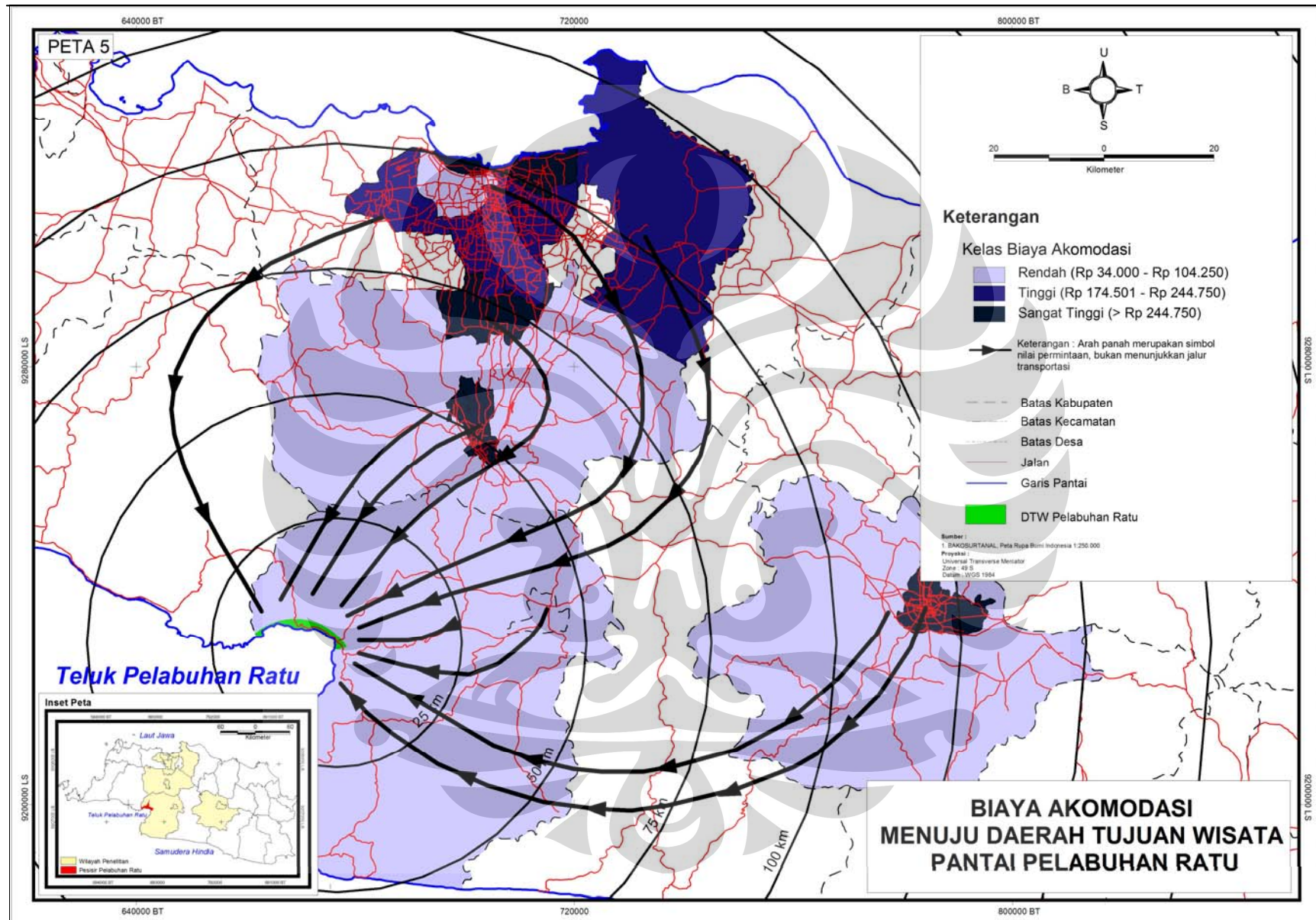


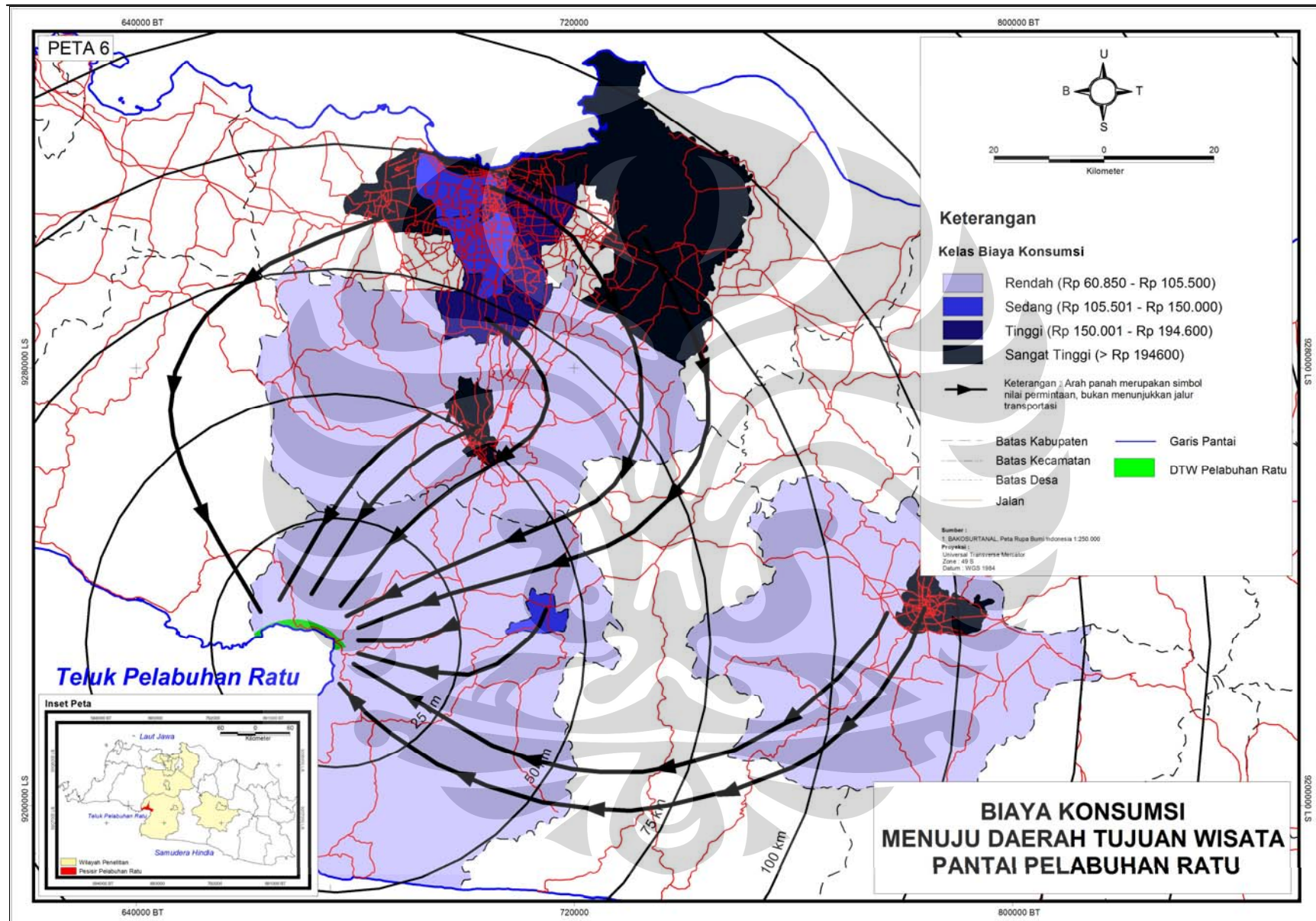




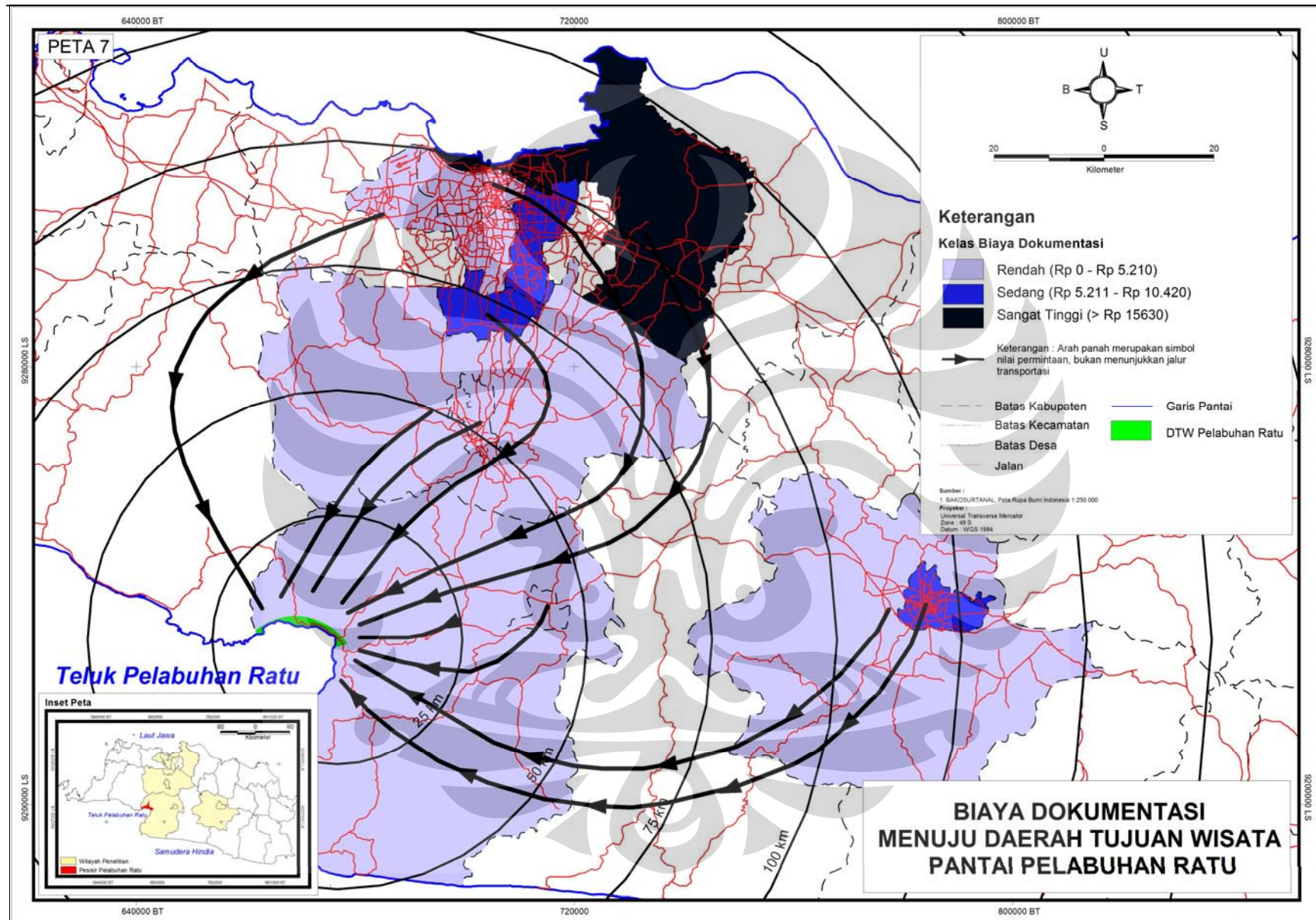


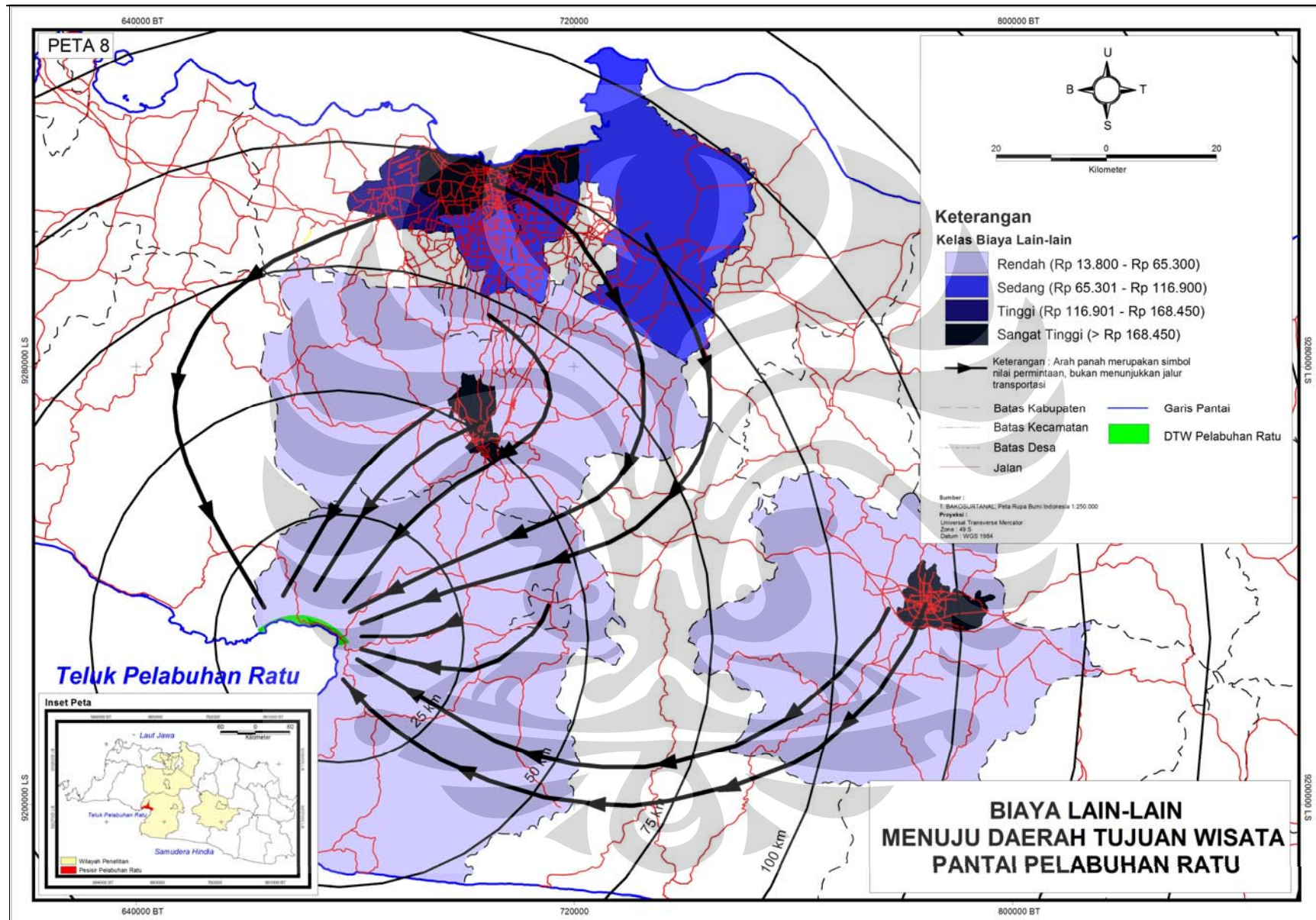




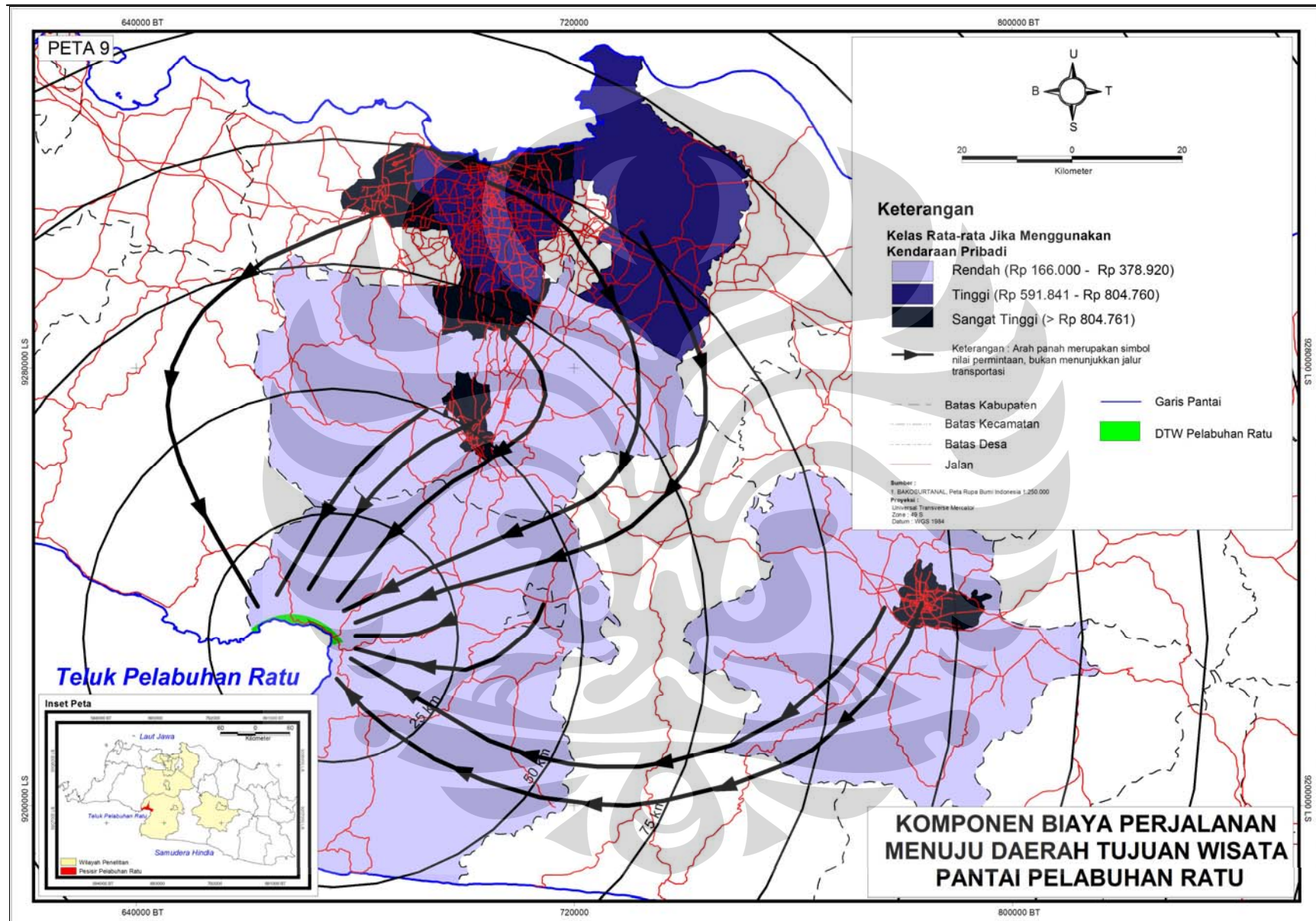


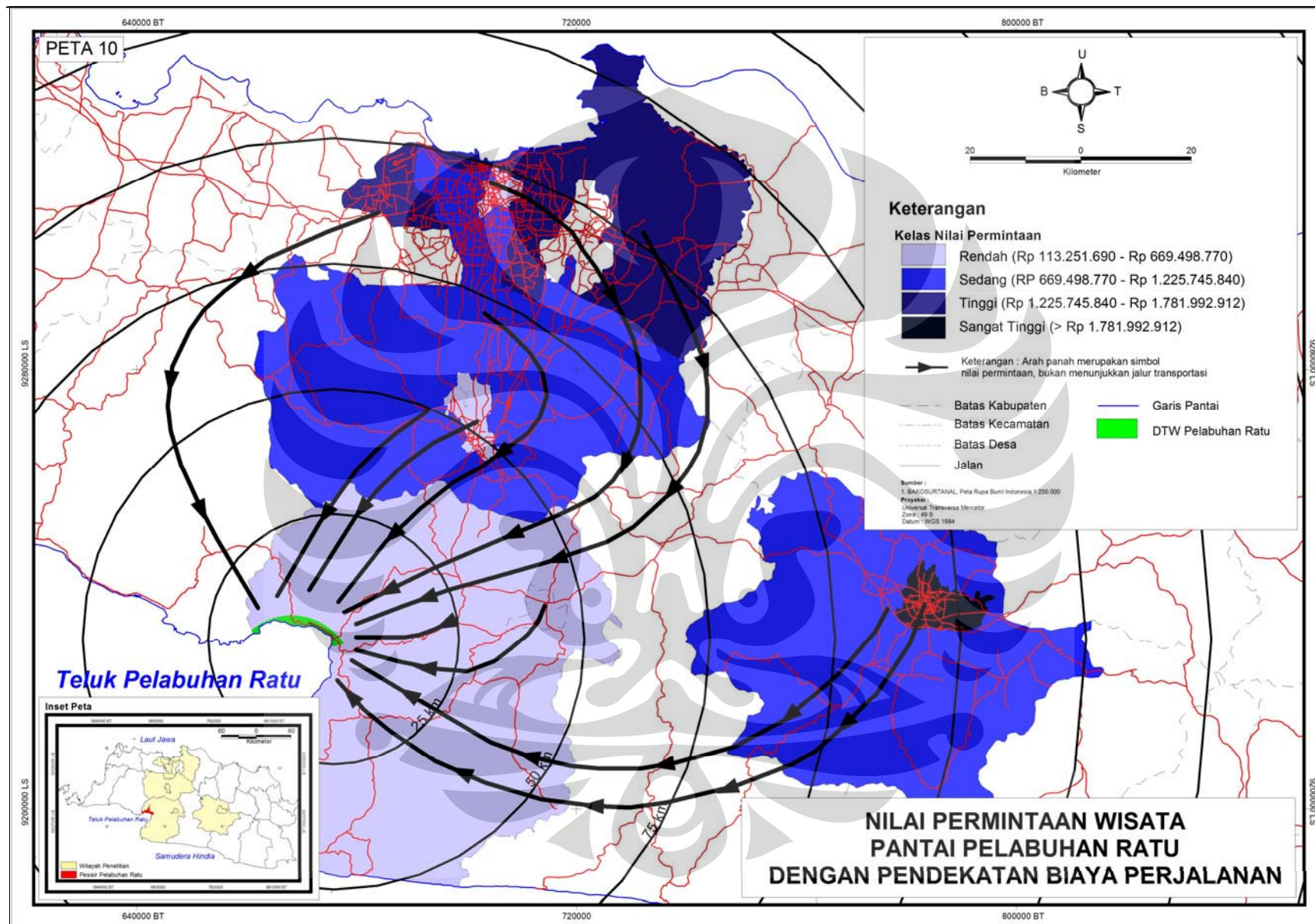












**KUISIONER PE`NELITIAN**  
**NILAI PERMINTAAN WISATA PANTAI PELABUHAN RATU DENGAN**  
**PENDEKATAN BIAYA PERJALANAN**

---

Penelitian Untuk Skripsi Sarjana Sains (S1)  
Geografi, FMIPA UI

---

Nomor Kode : .....  
Tanggal Wawancara : .....

Potensi ekonomi dari industri pariwisata di Pelabuhan Ratu cukup potensial dan strategis dalam mendorong pertumbuhan dan perkembangan ekonomi daerah. Implikasi dari pembangunan pariwisata terhadap ekonomi daerah dan masyarakat sangat penting dan signifikan terutama yang berasal dari devisa wisatawan mancanegara.

Devisa dan dana yang dibelanjakan oleh wisatawan untuk berbagai kepentingan selama berkunjung atau biaya perjalanan (*travel cost*) ke obyek wisata Pantai Pelabuhan Ratu mendorong berkembangnya sektor-sektor lain yang mendukung industri pariwisata. Baik sektor yang dibentuk Pemerintah maupun masyarakat. Namun, belum diketahui secara pasti berapa besar kontribusi wisatawan. Untuk itu perlu kiranya meninjau kembali nilai permintaan wisata Pelabuhan Ratu.

Berdasarkan hal tersebut di atas maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui berapa besar nilai permintaan wisata Pantai Pelabuhan Ratu dengan pendekatan biaya perjalanan.

Mohon dukungan untuk mengisi kuesioner ini dengan benar. Atas perhatian dan kerjasama saudara dalam pengisian kuesioner ini, saya ucapkan terima kasih.

Depok, Mei 2010

Peneliti

---

**PETUNJUK**

Pilih salah satu jawaban yang tertera di bawah ini. Jawaban yang dipilih diberi tanda silang (X) atau coret yang tidak perlu (\*) dan apabila Anda memiliki jawaban tersendiri yang tidak ada didalam daftar jawaban, dapat dituliskan pada tempat yang telah disediakan.



## A. DATA RESPONDEN

1. Jenis Kelamin : Laki-laki/Perempuan\*)
2. Umur : ..... Tahun
3. Pendidikan akhir : SD/SLTP/SLTA/AKADEMI/PT\*)
4. Status Perkawinan : Menikah/Belum Menikah \*)  
Jika sudah menikah, berapa jumlah anggota keluarga? (..... orang)
5. Pekerjaan Pokok :
  - a. Pegawai negeri Sipil/BUMN (Golongan .....)
  - b. TNI/ABRI (Pangkat .....)
  - c. Pegawai swasta
  - d. Pengusaha/ Wiraswasta
  - e. Petani
  - f. Ibu Rumah Tangga
  - g. Pelajar/Mahasiswa
  - h. Lain-lain (sebutkan) .....
6. Pekerjaan Tambahan : .....
7. Tempat tinggal :
  - a. Propinsi :
  - b. Kabupaten/ Kodya :
  - c. Kecamatan :
  - d. Desa/kelurahan :
8. Jarak dari tempat tinggal ke tempat rekreasi
  - a. Kurang dari 10 km
  - b. 10 km sampai 30 km
  - c. 30 km sampai 60 km
  - d. 60 km sampai 100 km
  - e. Lebih dari 100 km

## B. PENDAPATAN

Pendapatan rata-rata per bulan Anda adalah \*): Rp.....

- a. Kurang dari Rp 250.000
- b. Antara Rp 250.000 s/d Rp 500.000
- c. Antara Rp 500.000 s/d Rp 750.000
- d. Antara Rp 750.000 s/d Rp 1.000.000
- e. Antara Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000
- f. Lebih dari Rp 2.000.000

(Jika Anda pelajar/mahasiswa data di atas merupakan uang saku rata-rata Anda per bulan)



### C. BIAYA REKREASI

1. Berapa lama Anda berkunjung ke tempat rekreasi ini?
  - a. Satu hari (pulang pergi)
  - b. Menginap, selama.....hari
2. Jika menginap, Anda bermalam di \*) :
  - a. Tenda
  - b. Wisma/Penginapan/Hotel yang ada sekitar Pantai Pelabuhan Ratu
  - c. Lain-lain (sebutkan).....
3. Biaya yang Anda anggarkan untuk berekreasi adalah sebesar Rp ...../bulan
4. Kendaraan yang Anda gunakan untuk datang ke tempat ini \*) :
  - a. Kendaraan Umum, jenis .....
  - b. Kendaraan Sewa/Carteran, jenis.....
  - c. Kendaraan Pribadi, jenis.....
  - d. Kendaraan Milik Instansi, jenis.....
5. Jika Anda menggunakan kendaraan pribadi/kendaraan sewa/milik instansi, biaya transportasi yang Anda keluarkan pulang pergi adalah sebesar Rp.....
6. Jika Anda menggunakan kendaraan umum, berapa kali Anda berganti kendaraan dari tempat tinggal Anda ke tempat rekreasi ini? (.....kali). Biaya transportasi yang Anda keluarkan pulang pergi adalah sebesar Rp.....
7. Berapa biaya konsumsi (selain biaya transportasi dan biaya masuk kawasan) per hari yang harus Anda keluarkan selama melakukan kegiatan rekreasi ini?  
Rp.....
8. Biaya yang Anda keluarkan selama menginap adalah Rp...../hari
9. Jika Anda melakukan kegiatan dokumentasi (misalnya fotografi, video shooting, dll) biaya yang Anda keluarkan untuk kegiatan ini adalah sebesar Rp.....
10. Adakah biaya-biaya lain yang Anda keluarkan selama melakukan kegiatan di tempat ini? (Ya/Tidak\*)  
Jika ada sebutkan besarnya:
  - a. Souvenir, Rp.....
  - b. Sewa tenda/tempat, Rp.....
  - c. Sewa perahu/boat, Rp.....
  - d. Beli makanan/minuman/makanan dan minuman \*), Rp.....
  - e. Lain-lain, sebutkan.....Rp.....
11. Apakah biaya rekreasi saat ini sudah Anda anggarkan sebelumnya? (Ya/Tidak\*)
12. Berapa kali Anda akan merencanakan akan berkunjung ke tempat ini dalam setahun mendatang? (.....kali)



**LAMPIRAN TABEL**

## Lampiran 1. Karakteristik Wisatawan

KARAKTERISTIK WISATAWAN	KBd	KT	JU	JB	JP	JT	JS	KD	KBg	KS
Jenis Kelamin	Laki-laki (83,3%)	Laki-laki (66,7%)	Laki-laki (83,3%)	Laki-laki (50%)	Laki-laki (66,7%)	Laki-laki (66,7%)	Laki-laki (70%)	Laki-laki (71,4%)	Laki-laki (66,7%)	Laki-laki (50%)
Kelompok Umur	30-39 tahun (66,7%)	30-39 tahun (66,7%)	20-29 tahun (50%)	30-39 tahun (100%)	20-29 tahun (66,7%)	20-29 tahun (58,3%)	20-29 tahun (70%)	30-39 tahun (71,4%)	20-29 tahun (83,3%)	20-29 tahun (100%)
Pekerjaan	Pengusaha / Wiraswasta (75%)	Pegawai Swasta (100%)	Pegawai Swasta (66,7%)	Pengusaha/ Wiraswasta (50%)	Pegawai Negeri (66,7%)	Pegawai Swasta (41,7%)	Pegawai Swasta (40%)	Pegawai Negeri (42,9%)	Pegawai Swasta (50%)	Pegawai Swasta (100%)
Moda transportasi	Kendaraan Pribadi (100%)	Kendaraan Pribadi (100%)	Kendaraan Pribadi (100%)	Kendaraan Pribadi (100%)	Kendaraan Pribadi (100%)	Kendaraan Pribadi (83,3%)	Kendaraan Pribadi (60%)	Kendaraan Pribadi (71,4%)	Kendaraan Pribadi (100%)	Kendaraan Pribadi (100%)
Rata-rata Kelas Pendapatan	> Rp 2.000.000	> Rp 2.000.000	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	> Rp 2.000.000	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	> Rp 2.000.000	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	Rp 500.000 - Rp 750.000

KARAKTERISTIK WISATAWAN	Bndg	Bksi	Bgor	Skbm
Jenis Kelamin	Laki-laki (66,7%)	Laki-laki (50%)	Laki-laki (70%)	Laki-laki (55,6%)
Kelompok Umur	30-39 tahun (66,7%)	30-39 tahun (100%)	20-29 tahun (60%)	20-29 tahun (66,7%)
Pekerjaan	Pengusaha / Wiraswasta (58,3%)	Pegawai Swasta (50%)	Pegawai Swasta (40%)	Pengusaha / Wiraswasta (44,4%)
Moda transportasi	Kendaraan Pribadi (100%)	Kendaraan Pribadi (100%)	Kendaraan Pribadi (100%)	Kendaraan Pribadi (100%)
Rata-rata Kelas Pendapatan	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	Rp 750.000 - Rp 1.000.000

## Lampiran 2. Matriks Data

No	Daerah Asal	Biaya Transportasi	Biaya Akomodasi	Biaya Konsumsi	Biaya Dokumentasi	Biaya Lain-lain	Ket	KELAS_BT	KELAS_BA	KELAS_BK	KELAS_BD	KELAS_BL
1	Jakarta Pusat	Rp200.000	Rp325.000	Rp280.000	Rp0	Rp145.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Tinggi
2	Jakarta Pusat	Rp200.000	Rp125.000	Rp125.000	Rp0	Rp147.000	KP	Sedang	Sedang	Sedang	Rendah	Tinggi
3	Jakarta Pusat	Rp250.000	Rp100.000	Rp125.000	Rp0	Rp110.000	KP	Tinggi	Rendah	Sedang	Rendah	Sedang
4	Jakarta Utara	Rp200.000	Rp200.000	Rp180.000	Rp25.000	Rp86.000	KP	Sedang	Tinggi	Tinggi	Sangat Tinggi	Sedang
5	Jakarta Utara	Rp275.000	Rp100.000	Rp170.000	Rp0	Rp125.000	KP	Tinggi	Rendah	Tinggi	Rendah	Tinggi
6	Jakarta Utara	Rp250.000	Rp100.000	Rp125.000	Rp50.000	Rp85.000	KP	Tinggi	Rendah	Sedang	Sangat Tinggi	Sedang
7	Jakarta Utara	Rp300.000	Rp400.000	Rp200.000	Rp20.000	Rp70.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sedang
8	Jakarta Utara	Rp250.000	Rp750.000	Rp400.000	Rp30.000	Rp450.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi
9	Jakarta Utara	Rp250.000	Rp0	Rp200.000	Rp0	Rp250.000	KP	Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi
10	Jakarta Barat	Rp200.000	Rp200.000	Rp230.000	Rp10.000	Rp80.000	KP	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Sedang	Sedang
11	Jakarta Barat	Rp200.000	Rp0	Rp50.000	Rp0	Rp360.000	KP	Sedang	Rendah	Rendah	Rendah	Sangat Tinggi
12	Jakarta Selatan	Rp 250.000	Rp 250.000	Rp200.000	Rp0	Rp116.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sedang
13	Jakarta Selatan	Rp 600.000	Rp0	Rp200.000	Rp0	Rp20.000	KP	Sangat Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi	Rendah	Rendah
14	Jakarta Selatan	Rp 200.000	Rp 650.000	Rp280.000	Rp0	Rp56.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Rendah
15	Jakarta Selatan	Rp 300.000	Rp 325.000	Rp150.000	Rp0	Rp166.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Tinggi
16	Jakarta Selatan	Rp 80.000	Rp 125.000	Rp80.000	Rp10.000	Rp 200.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi
17	Jakarta Selatan	Rp 150.000	Rp 100.000	Rp120.000	Rp0	Rp 116.000	KP	Sedang	Rendah	Sedang	Rendah	Sedang
18	Jakarta Selatan	Rp 200.000	Rp 180.000	Rp150.000	Rp20.000	Rp2.000	KU	Sedang	Tinggi	Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah
19	Jakarta Selatan	Rp 190.000	Rp 180.000	Rp110.000	Rp0	Rp170.000	KU	Sedang	Tinggi	Sedang	Rendah	Sangat Tinggi
20	Jakarta Selatan	Rp 190.000	Rp 250.000	Rp120.000	Rp0	Rp0	KU	Sedang	Sangat Tinggi	Sedang	Rendah	Rendah
21	Jakarta Selatan	Rp 170.000	Rp 200.000	Rp140.000	Rp20.000	Rp102.000	KU	Sedang	Tinggi	Sedang	Sangat Tinggi	Sedang
22	Jakarta Timur	Rp 80.000	Rp 250.000	Rp 120.000	Rp10.000	Rp 86.000	KP	Rendah	Sangat Tinggi	Sedang	Sedang	Sedang
23	Jakarta Timur	Rp 250.000	Rp 325.000	Rp 250.000	Rp0	Rp 110.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Tinggi

24	Jakarta Timur	Rp 150.000		Rp 150.000	Rp0	Rp 22.000	KP	Sedang	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
25	Jakarta Timur	Rp 200.000	Rp 550.000	Rp 250.000	Rp0	Rp 225.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi
26	Jakarta Timur	Rp 60.000	Rp 100.000	Rp 100.000	Rp 10.000	Rp 69.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Sedang	Sedang
27	Jakarta Timur	Rp 100.000	Rp 90.000	Rp 150.000	Rp0	Rp 126.000	KP	Rendah	Rendah	Tinggi	Rendah	Tinggi
28	Jakarta Timur	Rp 200.000	Rp 200.000	Rp 200.000	Rp0	Rp 77.000	KP	Sedang	Tinggi	Tinggi	Rendah	Sedang
29	Jakarta Timur	Rp 250.000	Rp 600.000	Rp 250.000	Rp15.000	Rp 111.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Tinggi	Sedang
30	Jakarta Timur	Rp 650.000	Rp 300.000	Rp 280.000	Rp0	Rp 150.000	KP	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Tinggi
31	Jakarta Timur	Rp 200.000	Rp 300.000	Rp 270.000	Rp20.000	Rp 76.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sedang
32	Jakarta Timur	Rp 210.000	Rp 180.000	Rp 130.000	Rp20.000	Rp 6.000	KU	Sedang	Tinggi	Sedang	Sangat Tinggi	Rendah
33	Jakarta Timur	Rp 210.000	Rp 200.000	Rp 145.000	Rp0	Rp0	KU	Sedang	Tinggi	Sedang	Rendah	Rendah
34	Kota Tangerang	Rp250.000	Rp250.000	Rp150.000	Rp10.000	Rp170.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Tinggi	Sedang	Sangat Tinggi
35	Kota Tangerang	Rp700.000	Rp180.000	Rp225.000	Rp0	Rp104.000	KP	Sangat Tinggi	Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sedang
36	Kota Tangerang	Rp300.000	Rp300.000	Rp300.000	Rp0	Rp114.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sedang
37	Kota Depok	Rp 250.000	Rp 250.000	Rp 250.000	Rp0	Rp116.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sedang
38	Kota Depok	Rp 200.000	Rp 240.000	Rp 150.000	Rp10.000	Rp 20.000	KP	Sedang	Tinggi	Tinggi	Sedang	Rendah
39	Kota Depok	Rp 200.000	Rp 240.000	Rp 160.000	Rp20.000	Rp20.000	KP	Sedang	Tinggi	Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah
40	Kota Depok	Rp 200.000	Rp 550.000	Rp 200.000	Rp0	Rp14.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Rendah
41	Kota Depok	Rp 150.000	Rp 200.000	Rp 120.000	Rp20.000	Rp18.000	KP	Sedang	Tinggi	Sedang	Sangat Tinggi	Rendah
42	Kota Depok	Rp 200.000	Rp 200.000	Rp 150.000	Rp0	Rp0	KU	Sedang	Tinggi	Tinggi	Rendah	Rendah
43	Kota Depok	Rp 180.000	Rp 250.000	Rp 120.000	Rp0	Rp50.000	KU	Sedang	Sangat Tinggi	Sedang	Rendah	Rendah
44	Bekasi	Rp250.000	Rp400.000	Rp270.000	Rp25.000	Rp20.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah
45	Bekasi	Rp300.000	Rp250.000	Rp340.000	Rp0	Rp30.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Rendah
46	Bekasi	Rp250.000	Rp0	Rp150.000	Rp20.000	Rp75.000	KP	Tinggi	Rendah	Tinggi	Sangat Tinggi	Sedang
47	Bekasi	Rp200.000	Rp200.000	Rp150.000	Rp50.000	Rp30.000	KP	Sedang	Tinggi	Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah
48	Bekasi	Rp250.000	Rp0	Rp100.000	Rp0	Rp150.000	KP	Tinggi	Rendah	Rendah	Rendah	Tinggi
49	Bekasi	Rp250.000	Rp400.000	Rp250.000	Rp15.000	Rp90.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Tinggi	Sedang

50	Kota Bogor	Rp150.000	Rp350.000	Rp250.000	Rp20.000	Rp150.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Tinggi
51	Kota Bogor	Rp150.000	Rp300.000	Rp350.000	Rp0	Rp350.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi
52	Kota Bogor	Rp150.000	Rp450.000	Rp200.000	Rp0	Rp215.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi
53	Kota Bogor	Rp100.000	Rp100.000	Rp55.000	Rp0	Rp25.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
54	Bogor	Rp30.000	Rp75.000	Rp60.000	Rp0	Rp50.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
55	Bogor	Rp50.000	Rp100.000	Rp65.000	Rp0	Rp30.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
56	Bogor	Rp50.000	Rp100.000	Rp80.000	Rp0	Rp100.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Sedang
57	Bogor	Rp50.000	Rp100.000	Rp70.000	Rp0	Rp65.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
58	Bogor	Rp50.000	Rp100.000	Rp70.000	Rp0	Rp155.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Tinggi
59	Bogor	Rp50.000	Rp100.000	Rp80.000	Rp20.000	Rp80.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Sangat Tinggi	Sedang
60	Bogor	Rp50.000	Rp0	Rp30.000	Rp0	Rp0	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
61	Bogor	Rp30.000	Rp0	Rp45.000	Rp0	Rp0	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
62	Bogor	Rp30.000	Rp0	Rp70.000	Rp0	Rp0	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
63	Bogor	Rp30.000	Rp0	Rp55.000	Rp0	Rp0	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
64	Bogor	Rp30.000	Rp0	Rp40.000	Rp0	Rp0	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
65	Bogor	Rp30.000	Rp0	Rp65.000	Rp0	Rp0	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
66	Kota Sukabumi	Rp50.000	Rp0	Rp24.000	Rp0	Rp2.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
67	Kota Sukabumi	Rp 40.000	Rp0	Rp32.000	Rp0	Rp1.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
68	Kota Sukabumi	Rp150.000	Rp300.000	Rp280.000	Rp0	Rp170.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi
69	Kota Sukabumi	Rp150.000	Rp90.000	Rp120.000	Rp0	Rp15.000	KP	Sedang	Rendah	Sedang	Rendah	Rendah
70	Sukabumi	Rp100.000	Rp0	Rp100.000	Rp0	Rp16.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
71	Sukabumi	Rp100.000	Rp0	Rp150.000	Rp10.000	Rp14.000	KP	Rendah	Rendah	Tinggi	Sedang	Rendah
72	Sukabumi	Rp30.000	Rp150.000	Rp70.000	Rp0	Rp0	KP	Rendah	Sedang	Rendah	Rendah	Rendah
73	Sukabumi	Rp25.000	Rp100.000	Rp70.000	Rp0	Rp45.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
74	Sukabumi	Rp30.000	Rp0	Rp23.000	Rp16.000	Rp4.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Sangat Tinggi	Rendah
75	Sukabumi	Rp20.000	Rp0	Rp56.000	Rp0	Rp18.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
76	Sukabumi	Rp25.000	Rp0	Rp42.000	Rp8.000	Rp3.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Sedang	Rendah
77	Sukabumi	Rp25.000	Rp0	Rp37.000	Rp0	Rp30.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
78	Sukabumi	Rp30.000	Rp90.000	Rp80.000	Rp0	Rp3.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah

79	Sukabumi	Rp25.000	Rp0	Rp100.000	Rp10.000	Rp5.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Sedang	Rendah
80	Bandung	Rp50.000	Rp75.000	Rp65.000	Rp0	Rp60.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
81	Bandung	Rp150.000	Rp75.000	Rp70.000	Rp0	Rp65.000	KP	Sedang	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
82	Bandung	Rp100.000	Rp75.000	Rp80.000	Rp0	Rp125.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Tinggi
83	Bandung	Rp100.000	Rp75.000	Rp90.000	Rp0	Rp85.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Sedang
84	Bandung	Rp150.000	Rp175.000	Rp80.000	Rp0	Rp90.000	KP	Sedang	Tinggi	Rendah	Rendah	Sedang
85	Bandung	Rp100.000	Rp100.000	Rp75.000	Rp20.000	Rp50.000	KP	Rendah	Rendah	Rendah	Sangat Tinggi	Rendah
86	Bandung	Rp200.000	Rp100.000	Rp60.000	Rp0	Rp85.000	KP	Sedang	Rendah	Rendah	Rendah	Sedang
87	Bandung	Rp200.000	Rp325.000	Rp190.000	Rp0	Rp12.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Tinggi	Rendah	Rendah
88	Bandung	Rp250.000	Rp200.000	Rp200.000	Rp20.000	Rp16.000	KP	Tinggi	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah
89	Kota Bandung	Rp 250.000	Rp 550.000	Rp 450.000	Rp 15.000	Rp 225.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi
90	Kota Bandung	Rp 300.000	Rp 200.000	Rp 160.000		Rp 20.000	KP	Tinggi	Tinggi	Tinggi	Rendah	Rendah
91	Kota Bandung	Rp 200.000	Rp 425.000	Rp 250.000	Rp 25.000	Rp 275.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi
92	Kota Bandung	Rp 200.000	Rp 475.000	Rp 400.000	Rp 20.000	Rp 16.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah
93	Kota Bandung	Rp 250.000	Rp 400.000	Rp 350.000		Rp 170.000	KP	Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi
94	Kota Bandung	Rp 200.000	Rp 300.000	Rp 250.000		Rp 96.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sedang
95	Kota Bandung	Rp 200.000	Rp 175.000	Rp 200.000	Rp 20.000	Rp 170.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi
96	Kota Bandung	Rp 200.000	Rp 350.000	Rp 250.000		Rp 350.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi
97	Kota Bandung	Rp 200.000	Rp 250.000	Rp 100.000		Rp 240.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi
98	Kota Bandung	Rp 200.000	Rp 450.000	Rp 300.000		Rp 255.000	KP	Sedang	Sangat Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Sangat Tinggi
99	Kota Bandung	Rp 150.000	Rp 225.000	Rp 280.000		Rp 146.000	KP	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Tinggi
100	Kota Bandung	Rp 200.000	Rp 225.000	Rp 240.000		Rp 132.000	KP	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Rendah	Tinggi

**Ket:** KP = Kendaraan Pribadi  
 KU = Kendaraan Umum

## LAMPIRAN FOTO

