



Analisis Pemilihan Moda Transportasi dalam Kunjungan Wisatawan

Nur Aisah[✉], Deky Aji Suseno²

Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Semarang

Permalink/DOI: <https://doi.org/10.15294/efficient.v4i1.43274>

Received: July 2020 ; Accepted: October 2020 ; Published: January 2021

Abstract

This study aimed to analyze the criteria' priority order in the preferred mode of transportation, the order of alternative modes of transportation in each criterion, and the main priorities of alternative modes of transportation for tourist trips in Cilacap Regency attractions. This type of research is qualitative research. The data used are primary data. The informants in this study were 36 tourists and six key persons. The analytical tool used in this study is the Analytical Hierarchy Process (AHP) analysis. Based on the results of AHP analysis, it is found that the priority order of tourist criteria for traveling is security, the next criteria are convenience, time, access, and the last priority is cost. Tourists' priority order of alternative transportation mode preferences in traveling, namely private vehicles, is the first priority; the next priority is trains, buses, planes, and ships.

Keywords: *Preference, Transportation Mode, System, Travel, Analytical Hierarchy Process (AHP)*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis urutan prioritas kriteria dalam preferensi moda transportasi perjalanan wisata, menganalisis urutan alternatif moda transportasi untuk perjalanan wisata disetiap kriteria dan menganalisis prioritas utama alternatif moda transportasi untuk perjalanan wisata di objek wisata Kabupaten Cilacap. Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Data yang digunakan adalah data primer. Informan yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 36 wisatawan dan 6 keyperson. Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis Analytical Hierarchy Process (AHP). Berdasarkan hasil analisis AHP didapatkan bahwa urutan prioritas kriteria wisatawan untuk berwisata adalah keamanan, kriteria berikutnya adalah kenyamanan, waktu, akses dan prioritas terakhir biaya. Sedangkan urutan prioritas alternatif preferensi moda transportasi oleh wisatawan dalam berwisata yaitu kendaraan pribadi sebagai prioritas pertama, prioritas berikutnya adalah kereta api, bus, pesawat, dan kapal.

Kata Kunci: *Preferensi, Moda Transportasi, Sistem, Perjalanan, Analytical Hierarchy Process (AHP)*

How to Cite: Aisah, N., & Suseno, D. (2021). Analisis Pemilihan Moda Transportasi dalam Kunjungan Wisatawan. *Efficient: Indonesian Journal of Development Economics*, 4(1), 1108-1127. <https://doi.org/10.15294/efficient.v4i1.43274>

© 2021 Semarang State University. All rights reserved

[✉] Alamat Korespondensi :
Alamat: Gedung L2 Lantai 2 FE Unnes
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229
E-mail : nuraaisah98@gmail.com

PENDAHULUAN

Sektor pariwisata merupakan salah satu sektor yang sangat penting bagi perekonomian suatu negara. Banyak negara yang memanfaatkan sektor pariwisata sebagai sumber pendapatan negara dan penyerapan tenaga kerja, hal ini dikarenakan sektor pariwisata dapat memberikan kontribusi besar bagi perekonomian suatu negara. Adapun di Indonesia, kontribusi dari sektor pariwisata diantaranya yaitu penerimaan devisa, pendapatan yang diterima oleh daerah baik retribusi ataupun yang lainnya, pengembangan usaha, lapangan kerja, dan pembangunan daerah.

Keterkaitan sektor pariwisata dengan sektor lain seperti sektor angkutan, sektor industri kerajinan, sektor hotel dan restoran dapat memberikan multiplier effect terhadap pertumbuhan ekonomi dan terciptanya lapangan kerja yang lebih luas. Adanya peningkatan kontribusi bagi perekonomian yang

terus menerus, maka sektor pariwisata dapat mengurangi masalah sosial ekonomi yang terjadi di Indonesia.

Pada tabel 1 terlihat bahwa kontribusi sektor pariwisata terhadap PDB nasional dari tahun 2014-2018 cenderung meningkat meskipun pada tahun 2016 turun sekitar 3,52%. Peningkatan kontribusi sektor pariwisata terhadap PDB nasional dari tahun 2014-2018 sebesar 19,43%. Selain itu, kontribusi sektor pariwisata terhadap devisa negara juga meningkat dari tahun 2014-2018 sebesar 27,48%. Demikian pula kontribusi sektor pariwisata terhadap penyerapan tenaga kerja juga meningkat dari tahun 2014-2018 sebesar 22,59%. Dari sisi wisatawan baik wisman (wisatawan mancanegara) maupun wisnus (wisatawan nusantara) juga mengalami tren peningkatan dari tahun 2014-2018, masing-masing mengalami kenaikan sebesar 51,87% dan 18,36%.

Tabel 1. Data Pencapaian Sektor Pariwisata Indonesia 2015-2018

Indikator	2015		2016		2017		2018	
	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
Kontribusi Pada PDB Nasional	4.23%	4.25%	4.50%	4.1%	5%	5%	5.25%	5.25%
Devisa (Triliun Rp)	144	175.71	172	176.23	200	202.13	223	224
Jumlah Tenaga Kerja (Juta Orang)	11.4	10.36	11.8	12.28	12.0	12.60	12.60	12.70*
Wisatawan Manca Negara (Juta Kunjungan)	10	10.41	12	12.02	15	14.04	17	15.81
Wisatawan Nusantara (Juta Perjalanan)	255	256.42	260	264.33	265	270.82	270	303.5

Sumber: Kementerian Pariwisata, 2018

Dengan pendapatan devisa yang semakin meningkat, pemerintah Indonesia menjadikan sektor pariwisata sebagai salah satu sektor prioritas nasional yang telah tercantum dalam

RPJM 2015-2019 dan dibuat Program 10 Bali Baru. Sektor pariwisata tidak bisa maju dan tidak bisa berdiri sendiri tanpa dukungan dari sektor lain, seperti dukungan dari sektor moda transportasi

atau angkutan. Seetnah (2009) moda transportasi telah memberikan kontribusi positif terhadap jumlah kedatangan wisatawan dalam jangka pendek maupun pada jangka panjang. Peran moda transportasi di dalam pariwisata sangat penting, dimana moda transportasi ini akan membawa wisatawan ke daerah tujuan wisata, dengan adanya kemudahan akses moda transportasi akan lebih mendekatkan wisatawan ke tempat wisata yang akan dituju.

Di Jawa Tengah hanya ada dua daerah dengan sarana transportasi yang lengkap yaitu Kabupaten Cilacap dan Kota Semarang. Dengan kelengkapan prasarana moda transportasi yang ada maka semakin banyak kriteria dan alternatif pilihan moda transportasi untuk perjalanan wisata, sehingga pada akhirnya akan meningkatkan jumlah wisatawan yang datang.

Dalam suatu lingkup wilayah kebanyakan aktivitas wisata antara tempat wisata yang satu dengan yang lainnya melakukan kegiatan tidak berada pada suatu tempat lokasi objek wisata. Akan menimbulkan jarak fisik antar objek wisata untuk perpindahan kunjungan wisatawan dalam menuju objek wisata yang satu dengan yang lainnya. Untuk menempuh jarak fisik tersebut, maka menimbulkan keinginan orang untuk melakukan pergerakan perjalanan dengan alat bantu moda transportasi guna mencapai lokasi tujuan objek wisata yang terintegrasi dalam sistem transportasi.

Pada tabel 2, terlihat bahwa pada tahun 2018 jumlah penumpang pesawat yang melalui Bandara Tunggul Wulung mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2017, terjadi peningkatan jumlah penumpang berangkat dan tiba masing-masing sebesar 6,3% dan 0,80%. Jumlah penumpang yang berangkat sebanyak 4617 dan penumpang yang tiba 4118 pada tahun

2017, sedangkan pada tahun 2018 jumlah penumpang yang berangkat dan datang masing-masing adalah 7908 dan 4151.

Tabel 2. Data Jumlah Penumpang Pesawat di Bandara Tunggul Wulung, Kabupaten Cilacap (Orang), 2017-2018

Tahun	Penumpang (Orang)	
	Berangkat	Datang
2017	4617	4118
2018	4908	4151

Sumber: UPBU Tunggul Wulung, 2019

Dalam kegiatan pariwisata tentunya membutuhkan moda transportasi darat, baik angkutan pribadi, sewa maupun angkutan umum. Moda transportasi darat merupakan moda transportasi yang fleksibel, dimana angkutan darat dapat mengantarkan penumpang sesuai dengan tujuan yang akan di tempuh. Kabupaten Cilacap memiliki 10 terminal bus, dimana terminal bus melayani perjalanan mulai dari Angkutan Antar Kota Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan antar desa dan angkutan kota.

Berdasarkan tabel 3, data kedatangan dan keberangkatan penumpang di terminal Kabupaten Cilacap terlihat bahwa terjadi penurunan jumlah penumpang yang datang dan berangkat di seluruh terminal Kabupaten Cilacap pada tahun 2018 masing-masing 7,92% dan 14,94%. Dimana pada tahun 2017 jumlah penumpang datang sebesar 136.630 dan penumpang berangkat sebesar 135.925 orang, namun ditahun 2018 jumlah penumpang datang dan berangkat mengalami penurunan menjadi 135.925 penumpang datang dan 125.813 penumpang berangkat.

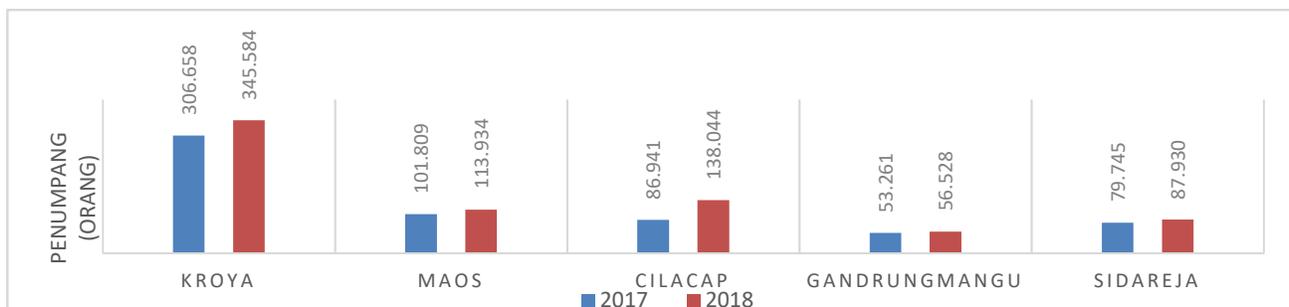
Tabel 3. Data Kedatangan dan Keberangkatan Terminal Penumpang di Kabupaten Cilacap Tahun 2017-2018 (Orang)

Tahun	Kedatangan				Keberangkatan			
	AKAP	AKDP	Antar-Desa	Transportasi Kota	AKAP	AKDP	Antar-Desa	Transportasi Kota
2017	25.061	41.615	28.016	41.938	25.061	40.847	28.079	41.938
2018	28.451	41.341	28.446	27.575	28.073	41.341	28.152	18.054

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap, 2019

Kabupaten Cilacap memiliki 5 stasiun kereta api yang dapat digunakan oleh wisatawan untuk dapat berwisata ke objek wisata di Kabupaten Cilacap. Kelima stasiun tersebut adalah Stasiun Sidareja, Stasiun Gandrungmangu, Stasiun Cilacap, Stasiun Maos, dan Stasiun Kroya. Dari gambar 1, terlihat bahwa

pada tahun 2017-2018 jumlah penumpang kereta api di stasiun aktif di seluruh Kabupaten Cilacap meningkat sebesar 18,10%. Pada tahun 2017 jumlah keberangkatan dan kedatangan di seluruh stasiun Kabupaten Cilacap adalah 628.414 orang, dan pada tahun 2018 sebanyak 742.020 kedatangan dan pemberangkatan.

**Gambar 1.** Data Jumlah Stasiun Kereta Api Penumpang di Kabupaten Cilacap Tahun 2017-2018

Sumber: DAOP 5 Purwokerto, 2020

Kabupaten Cilacap juga memiliki perairan atau pantai yang dapat menghubungkan kawasan yang dipisahkan oleh perairan, dan hal ini tidak menutup kemungkinan dimanfaatkan oleh wisatawan yang tertarik untuk mengunjungi kawasan tersebut, sehingga dapat menghidupkan kembali sektor pariwisata di kawasan yang telah dipisahkan oleh perairan.

Pada tabel 4 jika dibandingkan tahun 2017, jumlah penumpang perairan darat di Kabupaten Cilacap di tahun 2018 mengalami penurunan. Total penurunan keberangkatan penumpang

sebesar 60,72%, dan penurunan kedatangan penumpang sebesar 58,16%. Di tahun 2017 jumlah penumpang berangkat sebesar 299.574 orang, penumpang datang sebesar 267.817 orang sedangkan pada tahun 2018 jumlah penumpang berangkat serta datang masing-masing 117.654 orang dan 112.029 orang.

Adanya fenomena yang telah dideskripsikan, maka tidak mengherankan jika kebutuhan perjalanan wisata yang dilakukan oleh masyarakat Kabupaten Cilacap maupun yang berada diluar Kabupaten Cilacap yang

berwisata di objek wisata Kabupaten Cilacap dengan moda transportasi umum seharusnya tinggi. Efisiensi waktu tempuh, biaya perjalanan, akses dalam mendapatkan moda transportasi

yang digunakan serta kenyamanan moda transportasi menjadi alasan wisatawan dalam memilih moda transportasi yang ingin mereka pilih selama perjalanan wisata.

Tabel 4. Data Jumlah Penumpang Perairan Darat / Antar Desa Di Kabupaten Cilacap 2017-2018 (Orang)

Lintasan	2017		2018	
	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
Lomanis-Perkuyan	6.128	5.811	3.184	3.367
Lomanis-Cigintung	3.590	3.528	1.329	1.392
Alas Malang-Prence	152.139	131.711	63.022	55.482
Kutuwaru-Kalipanas	107.756	96.865	32.294	36.200
Sleko-Kampung Laut	27.510	27.615	15.925	13.952
Sleko-Ciperet	2.451	2.287	1.900	1.636
JUMLAH	299.574	267.817	117.654	112.029

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap, 2018

Lebih banyaknya penggunaan moda transportasi pribadi dari pada transportasi umum untuk perjalanan wisata di objek wisata yang ada di Kabupaten Cilacap, telah didukung dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulianto (2019) bahwa pengunjung di objek wisata budaya Kota Surakarta memberikan nilai yang cukup baik. Dari hasil korespondensi terhadap kualitas transportasi bukan umum Kota Surakarta memang cukup baik, tetapi penggunaan moda transportasi bukan umum lebih mendominasi dibandingkan penggunaan moda transportasi umum. Berdasarkan paparan di atas, maka tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menganalisis urutan prioritas kriteria dalam preferensi moda transportasi perjalanan wisata, menganalisis urutan alternatif moda transportasi untuk perjalanan wisata disetiap kriteria dan menganalisis prioritas utama alternatif moda transportasi untuk perjalanan wisata di objek wisata Kabupaten Cilacap.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain sebagainya. Secara holistik dengan cara deskriptif dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (Maleong, 2007: 6).

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data sekunder dalam penelitian ini berupa arsip data rekapitulasi yang diperoleh dari berbagai sumber mulai dari BPS, Kementerian Pariwisata, Dinas Perhubungan dan instansi terkait lainnya. Sedangkan data primer yang digunakan diperoleh dari observasi dan wawancara dengan informan dalam hal ini wisatawan yang berada di objek wisata Kabupaten Cilacap, Dinas

Perhubungan Kabupaten Cilacap, dan Akademisi yang dianggap penulis mengetahui betul kondisi Kabupaten Cilacap. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan wawancara, dokumentasi dan kuesioner yang disebarakan kepada wisatawan dan keyperson yang telah ditentukan sebelumnya.

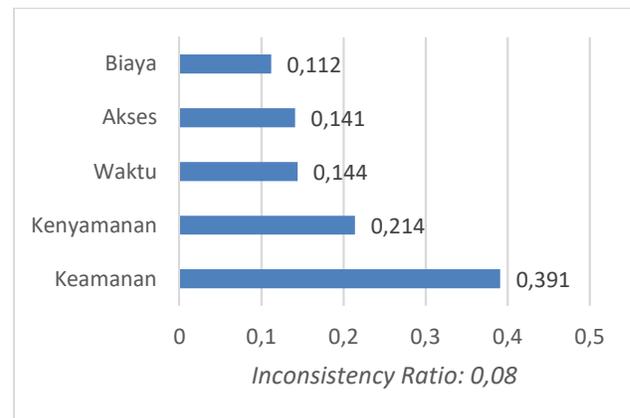
Metode Analytical Hierarchy Process (AHP) merupakan model pengambilan keputusan komprehensif yang mempertimbangkan hal-hal kualitatif dan kuantitatif. Metode AHP dapat membantu menetapkan prioritas dan tujuan untuk berbagai pilihan menggunakan beberapa kriteria. Untuk menentukan prioritas elemen dalam sebuah masalah keputusan adalah membuat perbandingan berpasangan, yaitu setiap elemen dibandingkan secara berpasangan terhadap kriteria yang ditentukan. Bentuk perbandingan berpasangan adalah matriks. Pengisian matriks komparatif berpasangan menggunakan bilangan yang menggambarkan kepentingan relatif suatu unsur di atas unsur lainnya (Saaty dalam Prajanti, 2013).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemilihan moda transportasi memiliki peran yang penting bagi perkembangan sektor wisata. Bagi wisatawan sendiri dengan adanya moda transportasi dapat mengantarkan wisatawan ke tempat wisata sehingga dapat menikmati wisata atau destinasi yang ada, sedangkan bagi sektor wisata moda transportasi diharapkan dapat meningkatkan kunjungan wisatawan ke objek wisata di Kabupaten Cilacap.

Seetana (2009), dalam penelitiannya menemukan bahwa moda transportasi memberikan kontribusi yang positif terhadap jumlah pengunjung dalam jangka pendek dan jangka panjang. Pada hasil wawancara dengan

akademisi, dalam dunia pariwisata sangat membutuhkan pilihan moda transportasi yang tepat dalam kunjungan wisatawan di tempat wisata yang ada. Karena tidak semua tempat wisata di Kabupaten Cilacap memiliki moda transportasi umum yang terjangkau, dan ada juga tempat wisata yang tidak bisa dijangkau dengan kendaraan pribadi.



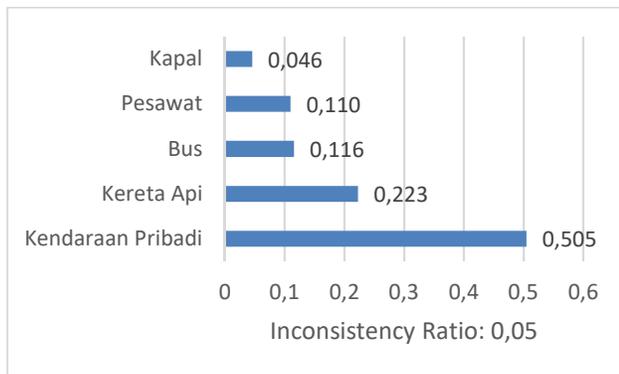
Gambar 2. Kriteria Preferensi Moda Transportasi Wisatawan Dalam Berwisata
Sumber: Data Primer (Diolah) 2020

Dari perhitungan AHP pada gambar 2 diperoleh hasil rasio inkonsistensi 0,08 yang berarti jawaban yang diberikan *keyperson* konsisten. Kriteria yang diprioritaskan pada gambar 2, preferensi moda transportasi dalam kunjungan wisatawan di objek wisata Kabupaten Cilacap adalah kriteria keamanan dengan nilai bobot 0,391. Kemudian kriteria prioritas kedua adalah kenyamanan sebesar 0,214; waktu dengan 0,144; akses 0,141 dan prioritas kelima adalah biaya 0,112.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Kwanto (2016) bahwa prioritas masyarakat Palembang dalam memilih moda angkutan umum adalah kriteria aman dengan nilai bobot 0,275 atau 27,5%, kriteria kenyamanan selanjutnya (20%), kriteria waktu

(18,7%), kriteria kenyamanan (17%), dan kriteria biaya (16,8%).

Pada gambar 3, terlihat bahwa kriteria keamanan, alternatif yang paling diprioritaskan dalam preferensi moda transportasi oleh wisatawan adalah kendaraan pribadi dengan nilai bobot 0,505; prioritas berikutnya adalah moda transportasi kereta api 0,223; moda transportasi bus 0,116; pesawat terbang 0,110 dan moda angkutan kapal dengan nilai bobot 0,046. Hasil tersebut juga sama dengan hasil penelitian Kwanto (2016) yang mengatakan bahwa hasil survei dan hasil pengolahan data dengan menggunakan metode AHP menunjukkan bahwa kriteria aman menjadi prioritas Kota Palembang dalam berwisata.



Gambar 3. Kriteria Keamanan Dalam Melakukan Perjalanan Wisata

Sumber: Data Primer (Diolah) 2020

Berdasarkan hasil perhitungan yang diperoleh dari kriteria keamanan menunjukkan bahwa alternatif yang paling diprioritaskan adalah moda transportasi kendaraan pribadi dengan nilai bobot 0,505. Dengan hasil penelitian menunjukkan kendaraan pribadi menjadi prioritas utama dalam kriteria keamanan yaitu wisatawan merasa lebih aman saat menggunakan moda transportasi kendaraan

pribadi untuk menghindari kriminalitas maupun ancaman lain yang dapat menimbulkan bahaya bagi penumpang.

Nur (2016) dalam penelitiannya bahwa preferensi responden terhadap Personal Transport Preferences (PAP) yang digunakan selama ini dalam perjalanan dari rumah menuju tempat kerja ditunjukkan pada indikator tingkat keamanan dari gangguan alam, sebagian besar responden menyatakan bahwa mereka sangat aman 57,8%, diikuti oleh responden yang menyatakan aman sebesar 30,4%, kurang aman dan tidak aman masing-masing 10,8% dan 1,1% serta jaminan keamanan dari tindak pidana 85,9%.

Pada kriteria keamanan, alternatif prioritas kedua adalah moda transportasi kereta api dengan nilai bobot 0,223. Moda transportasi kereta sendiri memiliki tingkat keamanan yang tinggi dengan difasilitasi CCTV di stasiun dan terdapat Polsuska digerbang kereta, sehingga mampu meminimalisir tindakan kriminalitas yang dapat terjadi. Dalam keamanan dalam perjalanan kereta api juga telah disediakan APAR (alat pemadam api ringan), disediakan rem darurat dan palu pemecah kaca yang dapat digunakan sewaktu-waktu jika terdapat ancaman bahaya baik kebakaran ataupun lainnya di dalam gerbang kereta api.

Alternatif prioritas ketiga adalah moda angkutan bus dengan nilai bobot 0,116. Di Kabupaten Cilacap, masih banyak moda transportasi bus untuk perjalanan kelompok dengan menggunakan bus. Dari segi performa, angkutan bus merupakan momok yang sering menimbulkan masalah dalam perjalanan. Masih banyak kualitas moda transportasi bus yang masih rendah. Arisandi (2015) dalam penelitiannya menyatakan bahwa semakin

buruk performa rem kaki maka semakin besar pula kemungkinan terjadinya kecelakaan bus AKDP.

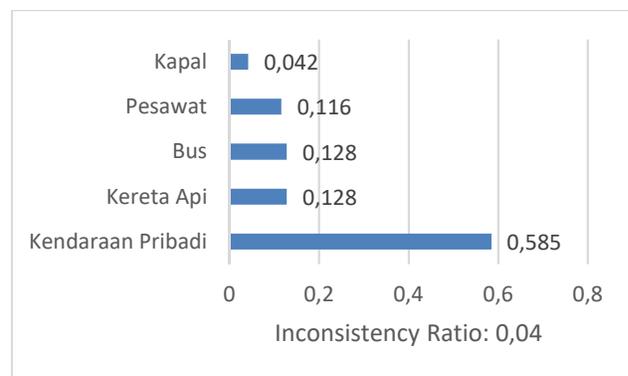
Alternatif yang menjadi prioritas keempat dalam kriteria preferensi moda transportasi untuk perjalanan di Kabupaten Cilacap adalah pesawat terbang, dengan nilai bobot sebesar 0,110. Dari segi keamanan, moda transportasi pesawat memiliki tingkat keamanan yang lebih tinggi dibandingkan dengan keamanan pada moda transportasi lainnya. Adanya pihak-pihak yang terlibat di dalam operasional baik dari pilot maupun kru pesawat telah terlatih secara profesional.

Alternatif kelima dalam kriteria keamanan pemilihan moda transportasi untuk perjalanan adalah moda transportasi kapal, dengan nilai bobot sebesar 0,046. Kriteria keamanan moda transportasi kapal dapat dilihat dari adanya fasilitas pelampung yang disediakan oleh pemilik atau pengusaha penyeberangan dengan menggunakan moda transportasi kapal serta kelayakan kapal yang selalu diperiksa. Hasil observasi selama melakukan penelitian baik di Pelabuhan Sleko maupun di pantai Teluk Penyu ditemukan banyak kapal dan perahu yang menyediakan fasilitas pelampung yang dapat digunakan jika terjadi bahaya yang mengancam.

Pada perhitungan analisis AHP kriteria kenyamanan menempati prioritas kedua dengan nilai bobot sebesar 0,214. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian Saputra (2017) bahwa kenyamanan menjadi faktor prioritas kedua dalam pemilihan moda transportasi untuk bekerja dengan nilai bobot 22,55%, serta hasil penelitian yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kenyamanan dalam pemilihan moda transportasi di Kota Medan jika terjadi peningkatan kenyamanan

angkutan umum maka akan mempengaruhi pemilihan moda transportasi.

Dari hasil perhitungan pada gambar 4 menunjukkan urutan prioritas alternatif yang diprioritaskan wisatawan dalam kriteria yaitu kendaraan pribadi dengan bobot 0,585 sebagai prioritas utama, alternatif berikutnya yang menjadi prioritas adalah kereta api dan bus 0,128; moda transportasi pesawat; 0,116 dan prioritas terakhir adalah moda transportasi kapal 0,042.



Gambar 4. Kriteria Kenyamanan Dalam Melakukan Perjalanan Wisata

Sumber: Data Primer (Diolah) 2020

Berdasarkan hasil perhitungan Analytical Hierarchy Process (AHP) menunjukkan bahwa alternatif yang paling diprioritaskan dalam kriteria kenyamanan dalam preferensi moda transportasi wisata di objek wisata Kabupaten Cilacap adalah moda transportasi kendaraan pribadi dengan nilai bobot 0,585. Persepsi wisatawan lebih memilih moda transportasi pribadi dalam hal kriteria kenyamanan seringkali dikaitkan dengan kualitas moda transportasi pribadi yang dapat memberikan fasilitas lebih.

Fasilitas yang tersedia di moda transportasi pribadi sendiri dapat disesuaikan dengan keinginan wisatawan sehingga banyak

wisatawan yang menggunakan moda transportasi pribadi untuk perjalan wisata dengan alasan kenyamanan yang dapat disesuaikan dengan kebutuhan penumpang.

Nur (2016) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa preferensi penumpang angkutan komuter yang tinggi merupakan indikator kenyamanan dalam hal kelembutan kursi 97,1%, fasilitas tempat duduk 97,1%, fasilitas tempat duduk dengan kesesuaian dengan kondisi tubuh 97,0%, udara sirkulasi 91,2%, perilaku berkendara 90,5%, tingkat keamanan dari gangguan alam sangat aman sebesar 78%, kenyamanan dalam hal kesesuaian umur kendaraan sebesar 55,5%, budaya (citra) dalam hal disiplin lalu lintas sebesar 53,3% dan terendah dari segi budaya (citra) ditinjau dari faktor prestise sebesar 38,6%.

Pada kriteria kenyamanan yang menjadi prioritas kedua moda transportasi wisatawan dalam berwisata di objek wisata Kabupaten Cilacap adalah moda kereta api dengan nilai bobot 0,128. Semakin nyaman moda kereta api maka semakin banyak wisatawan yang menggunakan moda transportasi kereta api tersebut untuk keperluan berwisata.

Berdasarkan hasil Analytical Hierarchy Process (AHP) dengan program expert choice 11.0, yang menjadi prioritas ketiga pada aspek kenyamanan adalah moda transportasi bus dengan nilai bobot 0,128. Salah satu alternatif moda transportasi pilihan masyarakat yang sering digunakan untuk menunjang aktivitas sehari-hari, termasuk untuk berwisata.

Dengan banyaknya peminat yang menggunakan moda transportasi bus, bahwa belum ada jaminan kenyamanan yang bisa dirasakan penumpang. Banyaknya bus yang masih memungkinkan pengamen dan penjual

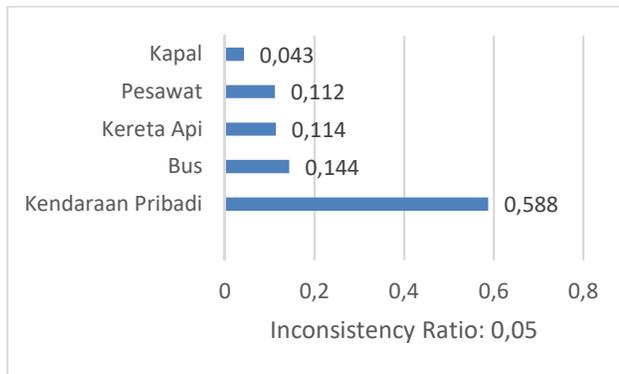
masuk ke dalam bus serta kelebihan penumpang atau barang yang membuat penumpang merasa kurang nyaman. Idealnya, angkutan umum yang baik tidak memperbolehkan pengamen dan pedagang masuk ke dalam bus untuk kenyamanan penumpang (Adji, dalam Azis 2016).

Moda transportasi pesawat pada kriteria kenyamanan menempati urutan prioritas keempat dengan bobot nilai sebesar 0,116. Sudah banyak maskapai penerbangan baik domestik maupun internasional yang melakukan pelayanan dengan mengutamakan kenyamanan. Kenyamanan yang diberikan oleh perusahaan penerbangan tersebut didasarkan pada kebutuhan penumpang karena perjalanan yang jauh dan membutuhkan waktu perjalanan yang lama. Kenyamanan yang diberikan terkait dengan fasilitas seperti tempat duduk, fasilitas konsumsi makanan dan minuman, serta fasilitas kebersihan kabin dan toilet.

Alternatif prioritas kelima adalah moda angkutan kapal dengan nilai bobot 0,042. Dari pengamatan bahwa layanan kenyamanan yang diberikan oleh penyedia jasa penyeberangan, masih terdapat perahu yang minim tempat duduk. Berdasarkan pengamatan di Pelabuhan Sleko masih dijumpai banyak wisatawan atau penumpang yang duduk di lantai kapal dengan alas terpal atau duduk di bangku kayu yang telah disediakan oleh penyedia jasa angkutan penyeberangan.

Pada gambar 5, terlihat bahwa alternatif yang paling diprioritaskan oleh wisatawan dalam preferensi moda transportasi oleh wisatawan dalam berwisata di Kabupaten Cilacap adalah kriteria waktu yaitu kendaraan pribadi dengan nilai bobot 0,588, kriteria selanjutnya yang menjadi prioritas adalah moda transportasi bus

dengan 0,144; moda transportasi kereta api 0,114; moda transportasi pesawat 0,112 dan moda transportasi kapal 0,043.



Gambar 5. Kriteria Waktu Dalam Melakukan Perjalanan Wisata

Sumber: Data Primer (Diolah) 2020

Dalam perhitungan AHP, kriteria prioritas ketiga adalah waktu dengan nilai bobot 0,144. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Saputra dan Renni (2017) yang menyatakan bahwa waktu menempati urutan prioritas ketiga sebesar 21,58%. Tazaruwah dan Dyah (2019) variabel waktu tempuh tidak berpengaruh terhadap penggunaan BRT Trans Semarang. Tidak adanya pilihan transportasi menyebabkan konsumen kurang memperhatikan waktu tempuh menggunakan angkutan kota.

Pada kriteria waktu, alternatif moda transportasi pribadi menempati urutan prioritas pertama dengan nilai bobot sebesar 0,588. Dalam berwisata menggunakan moda transportasi pribadi, wisatawan tidak membutuhkan waktu tunggu yang lama untuk dapat menggunakan moda transportasi pribadi dalam suatu perjalanan. Wisatawan dapat langsung menggunakan moda transportasi pribadi yang dimiliki untuk perjalanan wisata yang akan dilakukan.

Prioritas kedua dalam kriteria waktu adalah moda transportasi bus dengan nilai bobot 0,144. Wisatawan merasakan ketidaknyamanannya saat menunggu moda transportasi bus untuk mengantarkan wisatawan ke suatu tempat tujuan wisata, wisatawan merasa bahwa untuk menuju tempat wisata tersebut harus menunggu penumpang lain sampai kapasitas penumpang bus dirasa cukup oleh sopir bus sehingga membutuhkan waktu lama.

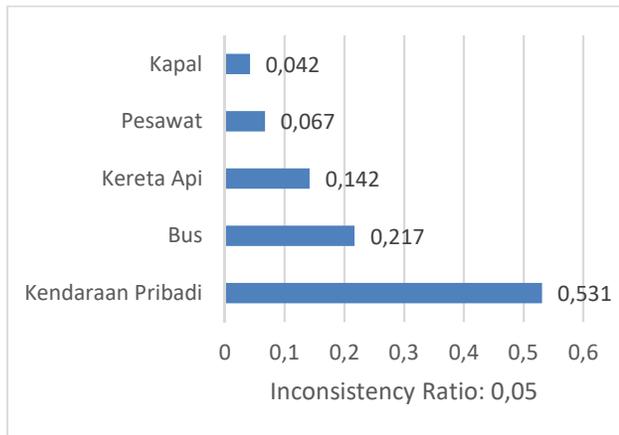
Hal tersebut ditemukan di terminal bus depan Pasar Sampang Kabupaten Cilacap dengan rute yang melewati gelanggang renang yang dikelola oleh perorangan atau pihak swasta. Zulianto (2019) dalam penelitiannya mengatakan bahwa efisiensi jarak kedatangan dan waktu yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan merupakan salah satu elemen penting yang dapat diperhatikan wisatawan saat menggunakan transportasi umum, semakin lama waktu yang dibutuhkan wisatawan untuk menuju lokasi wisata tentunya akan merugikan kenyamanan berwisata.

Prioritas ketiga dalam kriteria waktu preferensi moda transportasi di objek wisata Kabupaten Cilacap adalah moda transportasi kereta api, dengan nilai bobot 0,114. Dari segi waktu moda transportasi kereta api memiliki jalur tersendiri sehingga bebas dari kemacetan. Namun sebagian besar wisatawan yang berwisata di obyek wisata di Kabupaten Cilacap tidak banyak yang menggunakan moda kereta api tersebut karena wisatawan berasal dari daerah sekitar Kabupaten Cilacap ataupun masyarakat sekitar yang berwisata di obyek wisata Kabupaten Cilacap. Sehingga jarak dan waktu tempuh masih bisa terjangkau.

Prioritas keempat dalam kriteria waktu preferensi moda transportasi di Kabupaten

Cilacap adalah moda transportasi pesawat, dengan nilai bobot 0,112. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian Haradogan (2014) dimana dalam kriteria waktu alternatif moda transportasi pesawat menjadi prioritas utama dalam pemilihan moda transportasi.

Prioritas kelima pada kriteria waktu preferensi moda transportasi di Kabupaten Cilacap adalah moda transportasi kapal laut dengan nilai bobot 0,043. Berdasarkan pengamatan di lapangan, untuk dapat melakukan perjalanan dengan menggunakan kapal membutuhkan waktu yang tidak sedikit, karena untuk menuju lokasi wisata menggunakan kapal wisatawan harus menunggu penumpang lain agar kapal terpenuhi penumpang.



Gambar 6. Kriteria Akses Dalam Melakukan Perjalanan Wisata

Sumber: Data Primer (Diolah) 2020

Dari hasil perhitungan AHP pada gambar 6 menunjukkan bahwa alternatif yang paling diprioritaskan wisatawan dalam memilih moda transportasi wisata pada kriteria akses adalah kendaraan pribadi sebesar 0,531. Alternatif prioritas berikutnya adalah bus 0.217; kereta api 0.142; pesawat 0.067 dan kapal 0.042.

Dalam perkembangan pariwisata, kemudahan wisatawan untuk mendapatkan moda transportasi yang akan digunakan sangat mempengaruhi jumlah kunjungan wisatawan. Sudiarta (2005) dalam penelitiannya mengatakan bahwa akses transportasi dapat meningkatkan perkembangan pariwisata dan meningkatkan jumlah wisatawan karena akses ke daerah perkotaan semakin lancar dan biaya yang dikeluarkan semakin murah.

Kemudahan akses dalam perjalanan yang dapat ditempuh oleh suatu moda transportasi dapat mempersingkat waktu tempuh dan dapat memberikan kepuasan diri oleh wisatawan dalam berwisata. Dari pengamatan di lapangan terlihat bahwa ketika wisatawan memilih menggunakan moda angkutan umum, wisatawan sendiri merasakan kesulitan untuk mencari akses moda transportasi yang dapat mengantarkan wisatawan ke tempat tujuan wisata tanpa harus berganti moda transportasi.

Hartono (2017) dalam penelitiannya mengatakan bahwa semakin mudah suatu tempat wisata untuk dijangkau maka semakin besar pula minat wisatawan untuk berkunjung ke tempat tersebut, namun sebaliknya apabila aksesibilitas sulit maka wisatawan akan enggan untuk mengunjungi daerah tersebut. Dari hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan bahwa masalah yang dihadapi wisatawan adalah akses yang berkelanjutan.

Akses lanjutan ini merupakan kemudahan wisatawan untuk memperoleh moda transportasi yang langsung menuju tempat wisata. Misalnya wisatawan dari Stasiun Cilacap ingin pergi ke Pemandian Air Panas Cipari, setelah itu wisatawan harus mencari moda transportasi lanjutan untuk sampai ke tempat tujuan.

Berdasarkan hasil perhitungan Analytical Hierarchy Process (AHP) menunjukkan bahwa alternatif yang paling diprioritaskan pada kriteria akses moda transportasi wisatawan untuk berwisata di Kabupaten Cilacap adalah kendaraan pribadi dengan nilai bobot 0,531. Seiring dengan meningkatnya jumlah kepemilikan moda transportasi pribadi baik mobil maupun sepeda motor, wisatawan lebih mudah moda transportasi didapat daripada menggunakan moda transportasi umum yang harus menunggu dan memerlukan waktu yang cukup lama.

Alternatif prioritas kedua adalah moda angkutan bus dengan nilai bobot 0,217. Akses untuk mendapatkan moda transportasi di Kabupaten Cilacap masih tergolong mudah, dengan banyaknya armada bus baik AKAP (Antar Kota Antar Provinsi), AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi), angkutan kota dan angkutan pedesaan yang beroperasi di Kabupaten Cilacap masih dapat digunakan untuk perjalanan wisata dengan cara sewa. Namun sampai saat ini belum ada moda transportasi bus maupun angkutan umum yang dapat mengantarkan wisatawan ke objek wisata secara langsung, bahkan masih banyak objek wisata yang belum ada rute yang dapat mengantarkan wisatawan secara langsung menuju ke objek wisata yang dituju.

Hasil wawancara dengan pengelola objek wisata, bahwa tidak ada moda transportasi umum (dalam hal ini bus) yang mengantarkan wisatawan langsung ke objek wisata yang ada atau minimal moda transportasi umum yang melewati rute kawasan yang terdapat tempat wisata tersebut. Sehingga penggunaan moda transportasi umum seperti bus masih jarang digunakan untuk berwisata. Wisatawan yang menggunakan moda transportasi bus, biasanya

mereka menyewa bus untuk perjalanan wisata secara berkelompok.

Di Kabupaten Cilacap memiliki empat stasiun kereta api aktif yang dapat melayani perjalanan ke wilayah di luar Kabupaten Cilacap. Namun moda transportasi kereta api menempati urutan prioritas ketiga pada kriteria akses, dengan nilai bobot sebesar 0,142. Dari hasil wawancara dengan para akademisi, hanya terdapat dua armada moda transportasi kereta api yang melayani, yaitu relasi KA Purwojaya Cilacap - Jakarta pp, dan relasi Wijaya Kusuma KA Cilacap - Banyuwangi.

Permasalahan akses moda transportasi kereta api yang digunakan untuk menuju tempat wisata di Kabupaten Cilacap masih sulit, karena saat wisatawan menggunakan moda transportasi kereta api yang harus dilakukan adalah mencari moda transportasi lanjutan yang dapat mengantarkan wisatawan ke tempat tujuan wisata. Kabupaten Cilacap memiliki satu bandara yang melayani penerbangan komersial, yaitu Bandara Tunggul Wulung. Dimana Bandara Tunggul Wulung hanya melayani penerbangan domestik dengan rute Jakarta-Cilacap yang dilayani oleh dua maskapai yaitu Susi Air dan Pelita Air. Pada kriteria akses, moda transportasi pesawat menempati urutan prioritas keempat dengan nilai bobot 0,067.

Keterbatasan akses moda transportasi pesawat sangat jelas, dimana hanya terdapat satu tujuan penerbangan domestik yaitu tujuan Jakarta - Cilacap, sehingga wisatawan yang datang dari luar Jakarta dengan tujuan ke Cilacap masih mengalami kesulitan jika wisatawan tersebut menggunakan moda transportasi pesawat. Bagi wisatawan yang berasal dari luar Jakarta, mereka diharuskan transit di Bandara Halim Perdana Kusuma untuk selanjutnya wisatawan tersebut melanjutkan

perjalanan menggunakan pesawat dengan tujuan Bandara Tunggul Wulung.

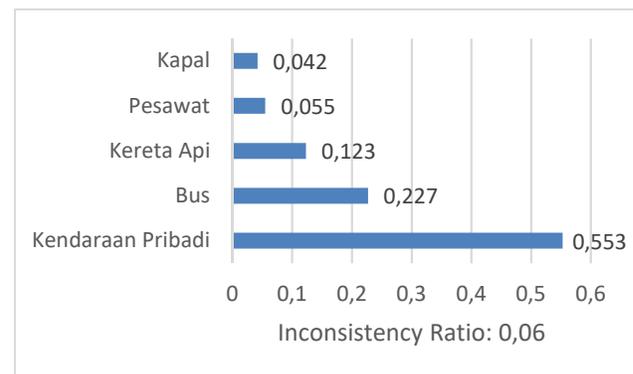
Moda transportasi kapal menempati urutan prioritas kelima dalam kriteria akses dengan nilai bobot 0,042. Tidak semua obyek wisata di Kabupaten Cilacap bisa dijangkau dengan menggunakan moda transportasi kapal. Hanya ada beberapa objek wisata yang memerlukan menggunakan moda transportasi kapal, seperti Pantai Pasir Putih di Pulau Nusakambangan dan objek wisata di Kecamatan Kampung Laut. Untuk dapat mengakses moda transportasi kapal wisata yang sedang berlibur terlebih dahulu ke pelabuhan atau dermaga yang melayani penyeberangan menuju destinasi wisata.

Kriteria biaya merupakan kriteria prioritas terakhir pada preferensi moda transportasi dalam kunjungan wisatawan ke objek wisata Kabupaten Cilacap, dengan nilai bobot 0,112. Dalam hasil penelitian Kwanto (2016) mengatakan bahwa kriteria biaya dengan nilai bobot 0,168 menjadikan kriteria biaya menjadi prioritas terakhir dalam pemilihan moda transportasi di Kota Palembang.

Biaya perjalanan wisata dapat mempengaruhi penentuan moda transportasi yang akan dipilih oleh wisatawan, dimana wisatawan lebih menyukai perjalanan yang murah yang sesuai dengan kemampuan wisatawan. Utari dan Dyah (2016) dalam penelitiannya bahwa permintaan suatu barang dan jasa dipengaruhi oleh harga barang dan jasa itu sendiri. Dengan demikian, tingkat biaya transportasi merupakan faktor penentu dalam pemilihan jenis transportasi oleh konsumen.

Gambar 7 menunjukkan rasio inkonsistensi sebesar 0,06 yang berarti jawaban yang diberikan oleh Keyperson merupakan

jawaban yang konsisten. Pada kriteria biaya alternatif moda transportasi yang diprioritaskan dalam preferensi wisatawan pada perjalanan wisata Kabupaten Cilacap adalah moda transportasi kendaraan pribadi dengan nilai bobot sebesar 0,553, kriteria selanjutnya adalah moda transportasi bus 0,227; moda transportasi kereta api 0,123; moda transportasi pesawat 0,055 dan moda transportasi kapal 0,042.



Gambar 7. Kriteria Biaya Dalam Melakukan Perjalanan Wisata

Sumber: Data Primer (Diolah) 2020

Berdasarkan hasil perhitungan Analytical Hierarchy Process (AHP) menunjukkan bahwa alternatif yang paling diprioritaskan pada kriteria biaya adalah moda transportasi kendaraan pribadi, dengan nilai pembobotan sebesar 0,553. Dalam berwisata, wisatawan akan membandingkan biaya antara moda transportasi pribadi dengan moda transportasi umum seperti bus, kereta api, pesawat maupun kapal.

Bagi wisatawan yang berwisata rombongan bersama keluarga, mereka akan lebih memilih menggunakan moda transportasi pribadi dari pada moda transportasi umum karena perbedaan jumlah biaya perjalanan dan biaya akomodasi yang harus mereka keluarkan. Apalagi jika terdapat kenaikan biaya

menggunakan transportasi umum, wisatawan lebih memilih menggunakan moda transportasi pribadi.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Firdaus dan Ratih (2016) dalam penelitiannya mengatakan bahwa jika selisih biaya angkutan umum dengan kendaraan pribadi lebih besar dimana biaya angkutan umum lebih mahal maka peluang untuk menggunakan kendaraan pribadi akan meningkat. Di sisi lain, meski biaya angkutan pribadi dan umum besar, penumpang angkutan tetap memilih tetap menggunakan kendaraan pribadi.

Untuk mengatasi hal tersebut, perlu adanya kebijakan dari penyedia jasa moda transportasi (produsen) untuk dapat menurunkan tarif perjalanan atau biaya perjalanan moda transportasi bus. Dari sisi pemerintah dapat memberikan keringanan beban bagi pemilik moda transportasi berupa subsidi baik pajak kendaraan bus maupun subsidi harga BBM yang pada akhirnya dapat menurunkan tarif bus.

Sesuai dengan teori pilihan konsumen, ketika terjadi perubahan harga maka akan mempengaruhi pilihan konsumen (wisatawan) dalam memilih moda transportasi yang akan digunakan untuk perjalanan wisata. Ketika tarif atau biaya moda transportasi umum turun, batas anggaran konsumen akan bergeser keluar dan mengubah kemiringannya. Konsumen akan bergerak dari optimum awal ke optimum baru yang akan mengubah penggunaan moda transportasi pribadi. Di sini jumlah atau intensitas penggunaan moda transportasi umum akan meningkat, sedangkan intensitas penggunaan moda transportasi pribadi untuk perjalanan wisata akan menurun.

Pada kriteria biaya, prioritas kedua yaitu moda transportasi bus dengan nilai bobot 0,227.

Besarnya biaya perjalanan menggunakan moda transportasi bus biasanya ditentukan oleh jarak tujuan perjalanan, semakin jauh jarak yang ditempuh maka semakin besar biaya perjalanan yang harus dibayar oleh wisatawan dan sebaliknya. Kelebihan perjalanan menggunakan moda transportasi bus adalah bebas dari biaya parkir dan biaya retribusi yang lainnya, dikarenakan biaya parkir dan biaya retribusi yang lain sudah ditanggung oleh penyedia jasa angkutan bus.

Untuk kriteria biaya, Alternatif ketiga yaitu moda transportasi kereta api dengan nilai bobot 0,124. Dengan jarak yang jauh, harga tiket transportasi kereta api relatif murah untuk dijangkau wisatawan dan harga tiket kereta api akan tetap stabil dan terjangkau meski di puncak musim liburan. Harga tiket moda kereta api telah disesuaikan dengan kelas kereta api yang tersedia.

Dalam kriteria biaya, alternatif prioritas keempat preferensi moda transportasi dalam perjalanan wisata di Kabupaten Cilacap adalah moda transportasi pesawat, dengan nilai bobot 0,055. Untuk melaksanakan kegiatan wisata dengan menggunakan moda transportasi pesawat membutuhkan banyak biaya yang dikeluarkan, mengingat beberapa waktu lalu hampir semua maskapai penerbangan di Indonesia menaikkan harga tiket pesawat untuk penerbangan domestik, hal ini tentunya berdampak pada menurunnya jumlah wisatawan yang melakukan perjalanan menggunakan moda transportasi pesawat.

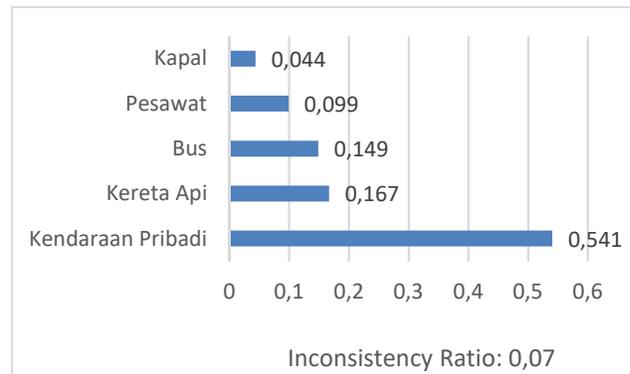
Di Bandara Tunggul Wulung Cilacap hanya melayani penerbangan dari Bandara Halim Perdanakusuma pulang pergi (PP) jadi bagi wisatawan yang datang dari luar Jakarta dan ingin berwisata di Kabupaten Cilacap menggunakan moda transportasi pesawat,

wisatawan tersebut harus transit terlebih dahulu di Bandara Halim Perdanakusuma dan di akhirnya akan menambah biaya lagi untuk melanjutkan perjalanan ke Kabupaten Cilacap. Dalam Tambunan (2009) dari hasil penelitian di Spanyol menunjukkan bahwa pengeluaran wisatawan untuk biaya pesawat lebih besar dari pada biaya menginap disana, seperti biaya hotel, makan dan minum dan jasa terkait lainnya. Rasio antara biaya angkutan udara dan biaya hidup di Spanyol adalah 110,8%.

Alternatif terakhir dalam kriteria biaya adalah moda angkutan kapal, dengan nilai bobot 0,042. Berdasarkan pengamatan bahwa biaya yang dikeluarkan untuk melakukan perjalanan wisata dengan kapal di Kabupaten Cilacap masih terjangkau oleh wisatawan. Untuk liburan di Pantai Pasir Putih yang ada di Pulau Nusakambangan wisatawan membutuhkan biaya sebesar Rp. 20.000 sampai Rp. 30.000 untuk sekali perjalanan. Pada gambar 7 dari keseluruhan alternatif moda transportasi dalam perjalanan wisata di Kabupaten Cilacap diperoleh hasil bahwa rasio inkonsistensi adalah $0,07 < 0,1$ (batas maksimum) yang mana artinya hasil analisis preferensi moda transportasi yang digunakan wisatawan untuk berwisata di Kabupaten Cilacap dapat diterima.

Pada gambar 8, dapat dilihat bahwa dalam memilih moda transportasi untuk perjalanan wisata, wisatawan mengutamakan kendaraan pribadi sebagai prioritas utama dengan nilai bobot 0,541; prioritas berikutnya adalah moda transportasi kereta api dengan nilai bobot 0,167; moda transportasi bus 0,149; 0,99 pesawat dan 0,044 kapal. Berdasarkan hasil perhitungan Analytical Hierarchy Process (AHP) menunjukkan bahwa dalam preferensi moda transportasi dalam kunjungan wisatawan di

objek wisata Kabupaten Cilacap alternatif yang paling diutamakan adalah moda transportasi pribadi dengan nilai bobot 0,541. Gross (2018) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa 64% wisatawan domestik melakukan perjalanan dengan menggunakan mobil.



Gambar 8. Prioritas Preferensi Moda Transportasi Untuk Perjalanan Wisata

Sumber: Data Primer (diolah) 2020

Hasil survey dan wawancara dengan beberapa keyperson dari pengelola objek wisata seperti objek wisata Pantai Indah Widarapayung, Hutan Kemit, Pantai Jetis dan Benteng Pendem menyebutkan bahwa pilihan wisatawan dalam menggunakan moda transportasi untuk berwisata adalah moda transportasi pribadi, baik sepeda motor maupun kendaraan pribadi dengan berbagai alasan antara lain kemudahan akses dan tidak adanya moda transportasi umum yang melalui jalur objek wisata dan alasan terakhir menjadi alasan yaitu keluarga.

Dengan banyaknya penggunaan moda transportasi pribadi sebagai prioritas utama, maka pihak pengelola objek wisata menyediakan tempat parkir yang dapat digunakan untuk memarkir kendaraan wisata. Tidak hanya parkir untuk moda transportasi pribadi, akan tetapi

juga disediakan parkir untuk moda transportasi umum seperti bus pariwisata dan bus yang telah disewa wisatawan untuk berlibur seperti yang dilakukan oleh objek wisata Pantai Indah Widarapayung.

Menurut Savenny (2017) dalam penelitiannya bahwa minimnya tempat parkir di tempat wisata menyebabkan banyak pengunjung yang memilih untuk memarkir kendaraannya di jalan raya. Selain itu, pengunjung merasa relatif dekat dengan jalan raya sebagai media penghubung antara satu tempat dengan lainnya, segala kepentingan dengan kepentingan lainnya, sehingga mengakibatkan kemacetan di sekitar objek wisata.

Hal ini juga didukung oleh temuan penelitian Rahmawati (2016) yang menyatakan bahwa tidak mencukupinya ruang parkir untuk menampung kendaraan wisata maka perlu ditentukan berapa luas kebutuhan tempat parkir di kawasan objek wisata dan kebutuhan penataan parkir karena pada jam-jam tertentu parkir di suatu tempat daerah yang sangat ramai.

Alternatif prioritas kedua adalah moda transportasi kereta api dengan nilai bobot 0,167. Preferensi prioritas penggunaan moda transportasi kereta api untuk perjalanan di Kabupaten Cilacap dapat dimanfaatkan oleh wisatawan yang berasal dari luar Kabupaten Cilacap. Hasil wawancara dengan Keyperson dari Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap juga memprioritaskan moda transportasi kereta api sebagai preferensi menggunakan kereta api dalam perjalanan.

Tindakan konkrit yang telah dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap adalah dengan mengirimkan proposal kepada Dirjen Perkeretaapian CC DAOP V Purwokerto untuk menambah frekuensi perjalanan kereta api,

sehingga akan lebih banyak pilihan jadwal keberangkatan yang dapat dipilih oleh penumpang moda transportasi pribadi.

Moda transportasi bus menempati prioritas ketiga dengan nilai bobot 0,149. Wisatawan dapat berwisata di obyek wisata Kabupaten Cilacap dilakukan secara berkelompok menggunakan bus. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan keyperson baik dari kalangan akademisi maupun dari pihak pengelola sendiri yang menyatakan tidak ada jalur yang melintasi objek wisata atau yang mengantarkan wisatawan langsung ke objek wisata, sehingga wisatawan menggunakan moda transportasi bus dengan cara sewa untuk berwisata dengan cara rombongan.

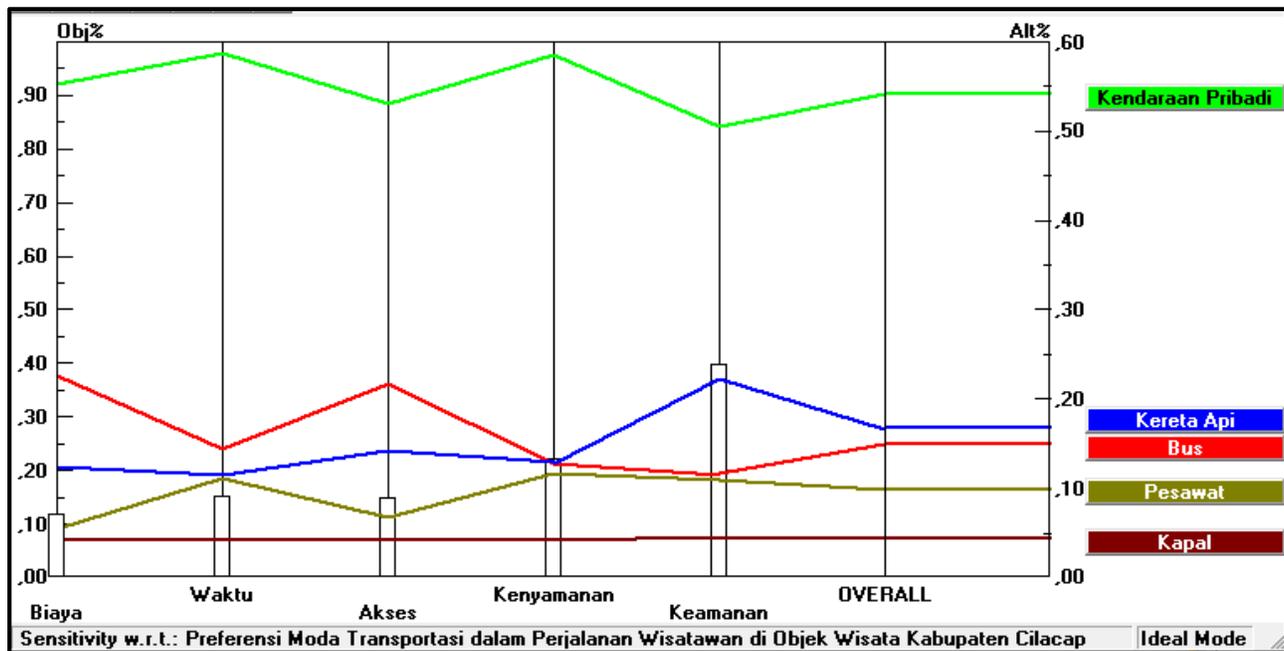
Alternatif prioritas keempat adalah moda transportasi pesawat dengan nilai bobot 0,099. Moda transportasi pesawat sendiri dapat digunakan untuk perjalanan jarak jauh yang memakan banyak waktu, sehingga moda transportasi pesawat dapat digunakan untuk mempersingkat jarak dan waktu. Di Bandara Tunggul Wulung, baru ada dua maskapai yang melayani perdagangan Cilacap-Jakarta, yakni Susi Air dan Pelita Air. Seharusnya dari pihak penyedia jasa moda transportasi maupun dari dinas perhubungan udara menambah rute penerbangan ke berbagai daerah di Indonesia, dengan harapan dapat memudahkan dan menarik wisatawan untuk bisa ke Kabupaten Cilacap untuk berlibur.

Moda transportasi kapal menempati urutan alternatif prioritas terakhir dengan nilai bobot 0,044. Di Kabupaten Cilacap terdapat pelabuhan besar yang melayani pengiriman dan ekspor komoditas impor ke berbagai negara dan memiliki 10 pelabuhan atau dermaga kecil yang melayani penyeberangan untuk mengarahkan tempat wisata atau penyeberangan ke

kecamatan di Kabupaten Cilacap yang dipisahkan oleh perairan. Objek wisata yang bisa dicapai langsung dengan perahu antara lain Pantai Pasar Putih di Pulau Nusakambangan dan Gua Maria di Kampung Laut.

Dalam penelitian ini, analisis sensitivitas dilakukan untuk mengetahui variasi kriteria prioritas untuk melihat sejauh mana pengaruhnya terhadap prioritas alternatif. Dari gambar 9, berdasarkan analisis sensitivitas

pengolahan dengan menggunakan software expert choice didapatkan hasil pemilihan kriteria preferensi wisatawan dalam berwisata di objek wisata di Kabupaten Cilacap adalah keamanan 39,1%, kenyamanan 21,4%, waktu 14,4% dan biaya 11,2%. Sedangkan alternatif prioritas moda transportasi yang digunakan wisatawan dalam berwisata adalah kendaraan pribadi sebesar 54,1%, kereta api 16,7%, bus 14,9%, pesawat 9,9% dan kapal laut 4,4%.



Gambar 9. Output Sensitivitas Kinerja AHP

Sumber: Data Primer (Diolah) 2020

Pada analisis sensitivitas jika dilihat dari fluktuasi nilai bobotnya, keamanan menjadi prioritas utama dengan nilai bobot sebesar 39,1%, kenyamanan sebesar 21,4%, waktu 14,4% dan biaya sebesar 11,2%. Di antara kriteria masing-masing moda transportasi terlihat bahwa yang diutamakan adalah moda transportasi kendaraan pribadi. Terlepas dari besarnya perubahan di semua kriteria, tidak mengubah urutan prioritas moda transportasi

kendaraan pribadi. Karena bobot moda angkutan kendaraan pribadi sangat besar (>50%) maka perubahan kriteria tidak mempengaruhi moda angkutan pribadi sebagai prioritas utama.

Dari pengamatan di lapangan bahwa wisatawan memilih menggunakan moda transportasi pribadi karena keamanan terjamin, kenyamanan moda transportasi pribadi, waktu tempuh relatif singkat, kemudahan istirahat

dimana saja, akses transportasi, biaya yang dikeluarkan lebih murah lebih murah, tidak ada moda transportasi umum yang dapat mengantarkan wisatawan langsung ke tujuan yang dituju dan tidak ada informasi relevan jika wisatawan menggunakan moda transportasi umum. Le-Klähn (2014) dalam penelitiannya bahwa yang sering menghambat penggunaan angkutan umum adalah ketidaknyamanan dan keterbatasan informasi, kurangnya angkutan umum dan preferensi pribadi.

Dari hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan, permasalahan preferensi moda transportasi yang dapat digunakan untuk pariwisata di Kabupaten Cilacap terkait dengan kelanjutan akses. Akses lanjutan ini dapat dimanfaatkan oleh wisatawan yang menggunakan lebih dari satu atau beberapa moda transportasi. Banyaknya obyek wisata yang tidak memiliki akses langsung moda angkutan umum yang dapat mengantarkan wisatawan sampai ke tujuan wisata yang akan dituju juga mempengaruhi jumlah kunjungan wisatawan.

Kantawateera (2017) dalam hasil penelitiannya menunjukkan bahwa meskipun wisatawan domestik dan mancanegara terus meningkat, namun dengan ketidakmampuan pemerintah daerah dalam menyediakan fasilitas angkutan umum yang memadai membuat sulit untuk meningkatkan kualitas pembangunan di daerah tersebut. Hal tersebut jika tidak dapat ditindaklanjuti justru dapat menimbulkan ketergantungan pada kegiatan pariwisata yang dikhawatirkan dapat menurunkan kunjungan wisatawan ke sana.

Oleh karena itu diperlukan moda transportasi khusus bagi wisatawan yang dapat mengantarkan langsung ke objek wisata secara langsung atau penambahan rute baru yang

melewati atau mengantarkan wisatawan secara langsung yang dapat disediakan oleh pemerintah daerah. Seperti yang dikatakan oleh Objek Wisata Kemit Florest dalam wawancara dengan pengelola mengatakan bahwa kedepannya akan ada konsep transportasi trans khusus yang dapat digunakan oleh wisatawan berupa mobil antar jemput yang nantinya disebut dengan "mobil wara-wiri".

Adanya penambahan trayek dan penambahan armada moda transportasi umum seperti bus yang dapat digunakan oleh wisatawan menuju ke objek wisata secara langsung akan membutuhkan banyak biaya bagi stakeholder dalam hal ini yaitu penyedia jasa layanan angkutan umum. Pada penerapan teori fungsi biaya atau cost function pada kasus penambahan trayek atau penambahan armada moda transportasi bus, dapat diketahui bahwa yang termasuk biaya tetap yaitu biaya pajak kendaraan, biaya penyusutan nilai kendaraan, biaya kir bus, biaya suku cadang dan biaya asuransi kendaraan.

Sedangkan yang termasuk biaya variabel dalam kasus ini yaitu biaya pembelian bahan bakar minyak, gaji awak bus, biaya retribusi terminal dan biaya pemeliharaan kendaraan. Dengan besarnya penjumlahan dari biaya tetap dan biaya variabel berdampak pada tarif atau biaya yang dikenakan oleh penyedia jasa layanan moda transportasi kepada pengguna moda transportasi umum.

Dari pihak pemerintah dapat membantu meringankan beban biaya atau tarif penggunaan moda transportasi umum, dengan cara memberikan subsidi BBM, mengecilkan tarif retribusi dan pajak, serta pemberian keringanan biaya Uji KIR untuk angkutan umum moda transportasi darat. Dengan mudahnya biaya menggunakan moda transportasi umum dari

pada menggunakan moda transportasi pribadi maka akan berdampak positif terhadap kenaikan jumlah penumpang moda transportasi umum yang dibarengi dengan perbaikan sarana prasarana penunjang.

Basuki (2015) dalam hasil pendahuluan penelitiannya menggambarkan bahwa angkutan pariwisata khusus berpotensi untuk diterapkan dalam mendukung peningkatan kunjungan wisatawan. Selain memiliki beberapa keunggulan antara lain mengurangi kemacetan, mengurangi potensi kecelakaan, mengurangi biaya wisata, menghemat energi dan mengurangi polusi.

Hasil wawancara dengan akademisi juga menyebutkan bahwa perlu dikembangkan biro perjalanan yang secara khusus menyediakan moda transportasi ke seluruh tempat wisata di Cilacap. Dapat pula dikembangkan suatu jenis pariwisata angkutan masyarakat berupa obyek-obyek wisata yang dikelola oleh masyarakat setempat, sehingga dapat meningkatkan perekonomian masyarakat sekitar obyek wisata tersebut.

Permasalahan yang lainnya terkait preferensi moda transportasi dalam wisata yaitu kurangnya penunjuk jalan menuju ke suatu objek wisata yang disediakan. Walaupun perkembangan teknologi yang pesat dalam petunjuk arah yang dapat mengantarkan wisatawan ke objek wisata telah tersedia di gawai yang dimiliki wisatawan namun masih saja memerlukan fasilitas petunjuk arah yang dapat mengantarkan wisatawan tanpa tersesat.

Hasil wawancara dengan pengelola objek wisata Indah Widarapayung mengungkapkan bahwa kendala yang dihadapi adalah kurangnya rambu-rambu (penunjuk arah) menuju ke objek wisata tersebut. Apalagi di titik-titik tertentu

masih sangat jarang ditemukan sehingga akan menyulitkan wisatawan yang akan berkunjung ke suatu objek wisata. Walaupun untuk saat ini sudah ada semacam google maps dan lain-lain, namun alangkah baiknya jika ditambah dengan infrastrukturnya berupa petunjuk arah.

Hal ini sejalan dengan solusi yang diberikan oleh akademisi yaitu perlu memberikan informasi atau panduan lengkap kepada wisatawan yang akan berkunjung ke Cilacap mengenai jarak tempat wisata, moda transportasi yang dapat digunakan, serta tarif transportasi sehingga akan memberikan kemudahan bagi wisatawan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan yang dipaparkan diatas, maka peneliti menarik beberapa kesimpulan yaitu pada pembahasan preferensi wisatawan dalam memilih moda transportasi untuk berwisata di objek wisata yang ada di Kabupaten Cilacap adalah kriteria keamanan. Prioritas kriteria berikutnya yaitu kriteria kenyamanan, kriteria waktu, kriteria akses dan kriteria yang terakhir yaitu biaya.

Moda transportasi yang unggul atau menjadi prioritas utama di semua kriteria yaitu moda transportasi pribadi. Hal tersebut sesuai dengan hasil di lapangan bahwa hampir seluruh wisatawan yang datang ke objek wisata Kabupaten Cilacap menggunakan moda transportasi pribadi untuk perjalanan wisata.

Pada kriteria keamanan dan kenyamanan, moda transportasi prioritas wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata yaitu moda transportasi pribadi, prioritas selanjutnya yaitu kereta api, bus, pesawat dan kapal; Dalam kriteria waktu, akses dan kriteria biaya, alternatif moda transportasi prioritas yaitu kendaraan

pribadi, prioritas selanjutnya moda transportasi bus, kereta api, pesawat, kapal. Alternatif moda transportasi yang menjadi prioritas pertama untuk perjalanan wisata yaitu moda transportasi pribadi. Prioritas alternatif berikutnya yaitu kereta api, bus, pesawat dan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Arisandi, Y., Harnen, S. dan Achmad, W. (2015) 'Kajian Kinerja Keamanan Bus Antar Kota Dalam Provinsi di Jawa Timur', *Jurnal Rekayasa Sipil*, Vol. 9, No.1, 54-63.
- Azis, R. A. dan Yusuf, A. (April 2016). 'Perlindungan Hak Konsumen Terkait Keamanan, Keamanan dan Keamanan Penumpang Transportasi Bus Kopaja' *Lex Jurnalica*, Vol. 13, No. 1, 23-34.
- Basuki, I. dan Amos, S. (2015) 'Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Isirimewa Yogyakarta' *Simposium Internasional FSTPT ke-18*, Unila, Bandar Lampung, 28 Agustus 2015.
- Gross, S. dan Bente, G. (2018) 'Sustainable Mode of Transport Choices at the Destination - Public Transport at German Destination', *Emeraldinsight*, 71(73), 401-417.
- Haradogan, F (2014) 'Analisis Tingkat Kepentingan Pemilihan Moda Transportasi Dengan Metode AHP (Studi Kasus Rute Jakarta - Yogyakarta)', *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 16(4), 153-160.
- Hartono dan Listifadah (2017) 'Akses Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Pantai Mandalika di Provinsi Nusa Tenggara Barat, *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*', Vol. 10, No. 4, 225-236.
- Kantawateera, K., Karee, N., Thongpon, P. N. S. dan Patarapong, K. (2017). 'Tourist Transportation Problems and Guidelines for Developing the Tourism Industry in Khon Kaen, Thailand', Vol. 11, hlm. 89-95. <https://doi.org/10.5539/ass.v11n2p89>
- Kwanto, R. dan Joni, A. (2016). 'Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Konvensional dan Transportasi Umum Online di Kota Palembang', *Cantilever Jurnal Penelitian dan Kajian Bidang Teknik Sipil*, Vol. 5, No. 2, 1-6.
- Le-Klähn, D. T., Regine, G. dan C. Michael Hall. (2014) 'Visitor User vs Non-user of Public Transport'. *Journal of Destination Marketing and Management*, Vol. 3, 152-161.
- Maleong (2007) *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi)*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nur, N. K., Lawalena, S., M. dan Isran, R. S. H. (2016) 'Studi Preferensi Transformasi Moda Angkutan Pribadi Berdasarkan Preferensi Angkutan Pribadi' *Jurnal Ilmiah Techno Entrepreneur Acta*. Vol.2, No.1, 1-10.
- Prajanti, S. D. (2013). *Metode Analisis Efisiensi Produksi Dan Pengambilan Keputusan Bidang Ekonomi Pertanian*. Semarang: Unnes Press.
- Rahmawati, A. (2016) 'Korespondensi antara Faktor Penyebab Kemacetan dan Solusinya', *Prosiding Temu Ilmiah IPLBI 2016*, Hal. B 043-048, 30 November 2016.
- Saputra, R., Reni, A. dan Muhammad, I. (2017). 'Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda Menuju Tempat Kerja Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process', *Jurnal Teknik Sipil*. Vol. 1 No.1, 199-218.
- Savenny, P., Helfia, I. dan Farida (2017) 'Persepsi Wisatawan Dalam Pemanfaatan Badan Jalan Sebagai Lahan Parkir Bagi Pengunjung Di Objek Wisata Kota Bukittinggi' *Diakses Pada 5 Juli 2020*. <http://jim.stkip-pgri-sumbar.ac.id/jurnal/view/zjV>
- Seetanah, B. dan Jameel, K. (2009) 'An Analysis of the Relationship Between Transport Capital and Tourism Development in a Dynamic' *Tourism Economics*, 15(4), 785-802.
- Sudiarta, M. (2005) 'Dampak Fisik, Ekonomi, Sosial Budaya Terhadap Pembangunan Pariwisata di Desa Serangan Denpasar Bali' *Jurnal Manajemen Pariwisata* Vol. 4 No. 2, hlm, 111-129.
- Tambunan, N. (2009) 'Peran Transportasi dalam Pariwisata', *Majalah Ilmiah Panorama Nusantara*. Edisi VI, Januari - Juni 2009.
- Tazaruwah, D. W. dan Dyah, M. N. (2019) 'Factors Affecting the Use of Public Transportation in Semarang City' *EFFICIENT: Indonesian Journal of Development Economics*, 2(3)
- MG. Endang, S. U. dan Dyah, M. N. (2016) 'Analisis Permintaan Perjalanan Pengguna Jasa Kereta Api Eksekutif Rute Semarang-Jakarta' *Economics Development Analysis Journal*, 5 (3)
- Zulianto, A., Kuswanto, N. dan Erma, F. R. (2019) 'Hubungan Persepsi Pengunjung Terhadap Kualitas Transportasi Umum dengan Pemilihan Moda Transportasi Umum di Kawasan Wisata Budaya Surakarta' *Desa-Kota*, Vol. 1, No.2, 143-152.