



TUGAS AKHIR - MS 184801

**ANALISIS PASAR DAN POLA OPERASI
KAPAL WISATA: STUDI KASUS PULAU BALI**

Vera Dwi Anisa
NRP. 0441144 000 0010

Dosen Pembimbing
Hasan Iqbal Nur S.T., M.T.
Irwan Tri Yuniyanto S.T., M.T.

DEPARTEMEN TEKNIK TRANSPORTASI LAUT
FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2020



TUGAS AKHIR - MS 184801

**ANALISIS PASAR DAN POLA OPERASI
KAPAL WISATA: STUDI KASUS PULAU BALI**

Vera Dwi Anisa
NRP. 0441144 000 0010

Dosen Pembimbing
Hasan Iqbal Nur S.T., M.T.
Irwan Tri Yuniarto S.T., M.T.

DEPARTEMEN TEKNIK TRANSPORTASI LAUT
FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2020



FINAL PROJECT - MS 184801

**MARKET ANALYSIS AND OPERATION PATTERN OF
TOURISM SHIP: CASE STUDY BALI ISLAND**

Vera Dwi Anisa
NRP. 0441144 000 0010

Supervisors
Hasan Iqbal Nur S.T., M.T.
Irwan Tri Yuniyanto S.T., M.T.

DEPARTMENT OF MARINE TRANSPORTATION ENGINEERING
FACULTY OF MARINE TECHNOLOGY
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2020

LEMBAR PENGESAHAN

**ANALISIS PASAR DAN POLA OPERASI
KAPAL WISATA: STUDI KASUS PULAU BALI**

TUGAS AKHIR

Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada
Program S1 Departemen Teknik Transportasi Laut
Fakultas Teknologi Kelautan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

VERA DWI ANISA
NRP. 0441144 000 0010

Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir:

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



Hasan Iqbal Nur S.T., M.T.
NIP. 199001042015041002

Irwan Tri Yuniyanto S.T., M.T.
NIP. 198706052015041002

SURABAYA, 30 JANUARI 2020

LEMBAR REVISI
ANALISIS PASAR DAN POLA OPERASI
KAPAL WISATA: STUDI KASUS PULAU BALI

TUGAS AKHIR

Telah direvisi sesuai hasil sidang Ujian Tugas Akhir
Tanggal 20 Januari 2019

Program SI Departemen Teknik Transportasi Laut
Fakultas Teknologi Kelautan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

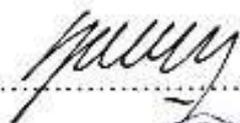
VERA DWI ANISA
NRP. 0441144 000 0010

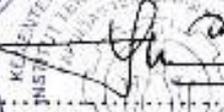
Disetujui oleh Tim Penguji Ujian Tugas Akhir :

1. Firmanto Hadi S.T., M.Sc.
2. Christino Boyke S. P. S.T., M.T.
3. Eka Wahyu Ardhi, S.T., M.T.
4. Pratiwi Wuryaningrum, S.T., M.T.

Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir :

1. Hasan Iqbal Nur, S.T., M.T.
2. Irwan Tri Yuniyanto, S.T., M.T.


.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

SURABAYA, 30 JANUARI 2020

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat mengerjakan Tugas Akhir yang berjudul **“Analisis Pasar dan Pola Operasi Kapal Wisata: Studi Kasus Pulau Bali”** ini dapat terselesaikan dengan baik. Shalawat serta salam tak lupa penulis sampaikan pada junjungan Nabi Besar Muhammad Rasulullah SAW yang telah memberikan petunjuk jalan kebenaran bagi kita semua. Pada kesempatan kali ini, perkenankan penulis untuk menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini, antara lain:

1. Hasan Iqbal Nur S.T., M.T., selaku dosen pembimbing 1 dan bapak Irwan Tri Yuniarto S.T., M.T., selaku dosen pembimbing 2 tugas akhir penulis, yang dengan sabar telah memberikan bimbingan, ilmu dan arahan dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
2. Kedua orang tua tercinta (papa Yudi Mulyono dan mama Nurul Hatimah), terimakasih atas dukungan dan do'a yang selalu mengalir tiada henti.
3. Kakak kandung saya tercinta (mas Ade Junifar), yang telah mendukung saya agar masuk ke jurusan ini dan juga selalu mendukung dan mendoakan saya agar dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
4. Kakak ipar saya (mbak Oktavina Widorini), terimakasih atas dukungan dan do'a yang selalu mengalir tiada henti.
5. Bapak Ir. Tri Achmadi, Ph.D selaku ketua Departemen Teknik Transportasi Laut yang dengan sabar telah memberikan bimbingan, ilmu dan arahan selama masa perkuliahan.
6. Bapak Dr-ing Setyo Nugroho selaku dosen pembimbing 1 saya dan Bapak Achmad Mustakim selaku dosen pembimbing 2 saat semester 8,9,10 kemarin yang telah membimbing saya selama 3 semester.
7. Seluruh dosen Departemen Teknik Transportasi Laut yang telah memberikan ilmu bagi penulis selama masa perkuliahan
8. Om Duki dan saudara saya, Dani Firdaus, yang sudah menyempatkan waktunya untuk mengantar saya survey ke Benoa.
9. Tante Lilik Trianah dan Om Hadi Susanto yang sudah memperkenalkan temannya untuk menjadi responden saya.
10. Seluruh keluarga besar yang telah memberikan semangat dan doa bagi penulis selama masa perkuliahan di Institut Teknologi Sepuluh Nopember ITS Surabaya
11. Ade Septian yang telah membantu, menyemangati, memotivasi, dan selalu sabar selama penulis mengerjakan Tugas Akhir ini.
12. Buyung Waskita Wangsit selaku ketua angkatan dan partner kerja praktek saya yang telah menyemangati saya untuk segera menyelesaikan tugas akhir saya ini.
13. Teman – teman seperjuangan tugas akhir, Intan, Rizal, Faris, terimakasih sudah bersama-sama selama 5 tahun berjuang di Departemen Teknik Transportasi Laut.
14. Teman-teman angkatan saya, ”DANFORTH”, terima kasih atas dukungan, doa, dan pertemanan selama masa perkuliahan

15. Para senior di Laboratorium Telematika, Mas Faisal, Mas Rizky, Mbak Fitri, Mas Dikko, terimakasih karena sudah membantu, menyemangati, dan selalu mengingatkan saya untuk segera menyelesaikan tugas akhir saya.
16. Kakak-kakak dan adik-adik SEATRANS atas dukungan dan bantuannya
17. Teman-teman SMA saya, "ILUTION", terutama kepada Ryna Istighfarin dan Intan Andiyani yang tiada hentinya menyemangati saya dalam mengerjakan tugas akhir.
18. Teman sedari kecil saya, Nindy Royani, Dhisa Yustiara, Faiq Asyraf, dan Intan Alfiyyah yang tiada hentinya menyemangati saya dalam mengerjakan tugas akhir.
19. Argi Julio yang sudah menyemangati di semester 11 ini.
20. Semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian tugas akhir ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis berharap semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca pada umumnya dan bagi penulis pada khususnya. Serta tidak lupa penulis memohon maaf apabila terdapat kekurangan dalam laporan ini.

Surabaya, 30 Januari 2020

Penulis

ANALISIS PASAR DAN POLA OPERASI KAPAL WISATA: STUDI KASUS PULAU BALI

Nama Mahasiswa : Vera Dwi Anisa
NRP : 04411440000010
Departemen / Fakultas : Teknik Transportasi Laut / Teknologi Kelautan
Dosen Pembimbing : 1. Hasan Iqbal Nur, S.T., M.T.
2. Irwan Tri Yuniyanto, S.T.,M.T

ABSTRAK

Perkembangan pariwisata belakangan ini telah memunculkan bentuk-bentuk pariwisata baru. Pada tahun 1970-an dan 1980-an adalah periode pertumbuhan industri cruise yang sangat pesat. Saat ini ada lebih dari 30 kapal dijadwalkan bergabung dengan armada global. Indonesia menjadi salah satu tujuan dari kapal-kapal pesiar tersebut, dan destinasi wisata yang paling sering di kunjungi kapal pesiar adalah Pulau Bali (Pelabuhan Bena dan Celukan Bawang). Selain Pulau Bali, ada beberapa tempat di Indonesia yang dikunjungi oleh kapal pesiar yaitu Pulau, Komodo, Pulau Lombok, Kota Surabaya, Kota Semarang, dan lain lain . Perhitungan *unit cost* kapal pesiar dilakukan dengan skenario memilih kapal yang sudah ada berdasarkan data-data dari kapal pesiar yang sudah ada dan permintaan pengguna. Tugas Akhir ini bertujuan untuk merencanakan pola operasi kapal pesiar di Indonesia dengan rute berdasarkan permintaan dari pengguna. Kapal yang terpilih adalah Aida Vita. Kapal tersebut memiliki dimensi utama LOA: 203 meter, B: 28 meter, T: 6.5 meter, dengan kapasitas 1266. Fasilitas yang ada pada kapal tersebut adalah *swimming pool, bar, sundeck, gym, spa, theater*. Dengan harga jasa kapal Rp Rp5,545,915 / malam. Rute kapal dengan paket 12 hari 11 Malam dengan Rute Singapore, Komodo, Lombok, Bena, Celukan Bawang, Surabaya, Semarang, kembali lagi ke Singapore.

Kata Kunci: Kapal Pesiar, Pola Operasi, Optimasi.

MARKET ANALYSIS AND OPERATION PATTERN OF TOURISM SHIP CASE STUDY: BALI ISLAND

Author : Vera Dwi Anisa
ID No. : 0441144000010
Dept. / Faculty : Marine Transportation Engineering / Marine Technology
Supervisors : 1. Hasan Iqbal Nur, S.T., M.T.
2. Irwan Tri Yuniarto, S.T.,M.T

ABSTRACT

Recent developments in tourism have led to new forms of tourism. The 1970s and 1980s were a period of very rapid growth in the cruise industry. At present there are more than 30 ships scheduled to join the global fleet. Indonesia is one of the destinations of these cruise ships, and the most frequently visited tourist destinations for cruise ships are Bali Island (Benoa Harbor and Celukan Bawang). In addition to Bali, there are several places in Indonesia that are visited by cruise ships, namely Island, Komodo, Lombok Island, Surabaya City, Semarang City, and others. Cruise Ship unit cost calculation is done with the scenario of selecting an existing ship based on data from existing cruise ships and user requests. This Final Project aims to plan the pattern of cruise ship operations in Indonesia with routes based on requests from users. The selected ship is Aida Vita. The ship has the main dimensions LOA: 203 meters, B: 28 meters, T: 6.5 meters, with a capacity of 1266. Facilities available on the ship are swimming pool, bar, sundeck, gym, spa, theater. With a boat service price of Rp.5,545,915 / night. Boat route with a package of 12 days 11 nights with the route Singapore, Komodo, Lombok, Benoa, Celukan Bawang, Surabaya, Semarang, back again to Singapore

Keywords: *Cruise Ship, Operating Pattern, Optimization.*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
LEMBAR REVISI	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
ABSTRAK.....	v
ABSTRACT.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan.....	3
1.4 Manfaat.....	3
1.5 Batasan Masalah	4
1.6 Hipotesis	4
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 <i>Supply dan Demand</i>	5
2.1.1 <i>Supply</i> (penyediaan atau penawaran)	5
2.1.2 <i>Demand</i> (permintaan).....	5
2.2 Kapal Pesiar	6
2.3 Sejarah Kapal Pesiar.....	7
2.4 Regulasi Terkait Kapal Pesiar.....	8
2.4.1 <i>Non Convention Vessel Standard</i>	8
2.4.2 Regulasi IMO (<i>International Maritime Organization</i>)	9
2.5 Esensi tentang <i>Living Aboard</i>	10
2.5.1 Pemilihan Pelabuhan Pangkal.....	11
2.6 <i>Travelling Salesman Problem</i> (TSP).....	12
2.7 Biaya Pelayaran (<i>Shipping Cost</i>)	13
2.7.1 Biaya Modal (<i>Capital Cost</i>).....	14
2.7.2 Biaya Perjalanan (<i>Voyage Cost</i>)	14
2.7.3 Biaya Operasional (<i>Operational Cost</i>).....	15

2.7.4	Biaya Kepelabuhanan (<i>Port Charges</i>)	16
2.8	Teori Ekonomi Teknik	16
2.8.1	Prinsip Ekonomi Teknik.....	17
2.8.2	Hubungan Waktu dan Uang.....	18
2.8.3	Arus Kas	20
2.9	Biaya Transportasi Laut	21
BAB 3	METODOLOGI PENELITIAN	23
3.1	Diagram Alir Penelitian.....	23
3.2	Tahap Pengerjaan.....	24
1.	Tahap Identifikasi Permasalahan.....	24
2.	Tahap Identifikasi Peluang.....	24
3.	Tahap Studi Literatur	24
4.	Tahap Pengumpulan Data	24
5.	Tahap Identifikasi Pengguna.....	25
6.	Analisis Permintaan & Batasan.....	25
7.	Tahap Penentuan Rute Kapal Wisata Pesiar	25
8.	Tahap Perhitungan Biaya dan Harga	25
BAB 4	GAMBARAN UMUM	27
4.1	Tinjauan Objek Penelitian	27
4.2	Aksesibilitas.....	27
4.3	Kondisi Perekonomian	28
4.4	Kondisi Pariwisata	29
4.4.1	Kunjungan Wisatawan Mancanegara.....	29
4.4.2	Jalur Transportasi Wisatawan Mancanegara	33
4.4.3	Tingkat Penghunian Kamar (TPK) Hotel Berbintang.....	34
4.4.4	Tingkat Penghunian Kamar (TPK) Hotel Non Bintang	36
4.5	Karakteristik Wisatawan Nusantara	36
4.5.1	Jenis Kelamin.....	36
4.5.2	Usia.....	37
4.5.3	Asal Wisatawan	37
4.5.4	Status Pekerjaan	38
4.5.5	Jalur Transportasi	39
4.5.6	Moda Transportasi	39

4.5.7	Periodisitas Kunjungan.....	39
4.5.8	Tujuan Kunjungan.....	40
4.5.9	Partner Berkunjung	40
4.5.10	Daya Tarik Utama.....	41
4.5.11	Daya Tarik Utama Wisata Alam.....	42
4.5.12	Daya Tarik Utama Wisata Budaya.....	42
4.5.13	Daya Tarik Utama Wisata Buatan	43
4.5.14	Perbandingan daya tarik Alam dan Budaya	43
4.5.15	Jenis Kegiatan/Atraksi Wisata yang Dilakukan Selama di Bali	43
4.5.16	Daya Tarik/Atraksi Wisata yang Paling Diminati	44
4.5.17	Lama Tinggal di Bali.....	45
4.5.18	Jenis Akomodasi	45
4.5.19	Pengeluaran Rata-rata perhari.....	46
4.5.20	Pengeluaran Rata-rata perhari.....	47
4.5.21	Keinginan untuk Melakukan Kunjungan Ulang	47
4.6	Persaingan Kapal Pesiar di Dunia.....	48
4.7	Perusahaan Kapal Pesiar di Dunia	48
4.8	Sejarah Pelabuhan Benoa	49
4.9	Fasilitas Pelabuhan.....	50
4.9.1	Fasilitas Pokok Wilayah Perairan Pelabuhan	50
4.9.2	Fasilitas Pokok Wilayah Daratan Pelabuhan.....	50
4.9.3	Fasilitas Dermaga.....	51
4.10	Kunjungan Kapal Pesiar	52
4.11	Data Pelabuhan Benoa	52
4.12	Statistik Penumpang Kapal Pesiar	54
BAB 5	ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	55
5.1	Penentuan Destinasi Wisata.....	55
5.1.1	Proyeksi Kunjungan Wisatawan.....	56
5.1.2	Proyeksi Kunjungan Kapal Pesiar.....	56
5.1.3	Proyeksi Penumpang Kapal Pesiar	57
5.2	Identifikasi Kebutuhan Pengguna	57
5.2.1	Pemilihan Kapal.....	61
5.2.2	Kapasitas Kapal	64

5.2.3	Harga Jasa Tur Kapal Pesiar.....	64
5.2.4	Durasi Perjalanan Kapal Pesiar.....	65
5.2.5	Lokasi Wisata	65
5.2.6	Fasilitas Kapal.....	66
5.3	Pola Operasi.....	67
5.3.1	Destinasi Wisata.....	67
5.3.2	Pemilihan Pelabuhan <i>Hub</i>	67
5.3.3	Penentuan Rute	68
5.3.4	Rencana Perjalanan	69
5.4	Analisis Biaya dan Pendapatan.....	80
5.4.1	Harga Tur Kapal Pesiar	80
BAB 6	KESIMPULAN DAN SARAN	83
6.1	Kesimpulan.....	83
6.2	Saran.....	83
	DAFTAR PUSTAKA.....	85
	LAMPIRAN.....	87
	BIODATA PENULIS.....	21

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Kedatangan Wisman menurut pintu masuk	31
Tabel 4.2 Kedatangan Wisman menurut kebangsaan	31
Tabel 4.3 Kedatangan Wisman menurut Kebangsaan, Januari – Desember 2018	32
Tabel 4.4 Persentase Wisman yang Berkunjung ke Bali Berdasarkan Negara Asal	33
Tabel 4.5 Persentase Wisman ke Bali Berdasarkan Jalur Transportasi	33
Tabel 4.6 Wisatawan Mancanegara yang ke Indonesia berdasarkan Pintu Udara.....	34
Tabel 4.7 Wisatawan Mancanegara yang ke Indonesia berdasarkan Pintu Laut	34
Tabel 4.8 TPK pada hotel berbintang di Bali	35
Tabel 4.9 TPK menurut klasifikasi bintang di Bali.....	35
Tabel 4.10 TPK Pada Hotel Non Bintang di Bali	36
Tabel 4.11 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Jenis Kelamin.....	37
Tabel 4.12 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Usia	37
Tabel 4.13 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Daerah Asal	38
Tabel 4.14 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Status Pekerjaan	38
Tabel 4.15 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Jalur Transportasi.....	39
Tabel 4.16 Persentase Wisnus yang Berkunjung Berdasarkan Moda Transportasi.....	39
Tabel 4.17 Persentase Wisnus Berdasarkan Periodisitas Kunjungan	40
Tabel 4.18 Persentase Wisnus yang Berkunjung Berdasarkan Tujuan Kunjungan	40
Tabel 4.19 Persentase Wisnus yang Berkunjung Berdasarkan Partner Berkunjung.....	41
Tabel 4.20 Persentase Wisnus yang Berkunjung Berdasarkan Daya Tarik Utama	41
Tabel 4.21 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Daya Tarik Wisata Alam	42
Tabel 4.22 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Daya Tarik Wisata Budaya.....	42
Tabel 4.23 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Daya Tarik Wisata Buatan.....	43
Tabel 4.24 Persentase Wisnus Berdasarkan Daya Tarik Alam dan Budaya	43
Tabel 4.25 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Kegiatan/Atraksi Wisata	44
Tabel 4.26 Daya Tarik / Atraksi Wisata di Bali Yang Paling Diminati oleh Wisnus....	44
Tabel 4.27 Persentase Wisnus Berdasarkan Lama Tinggal di Bali	45
Tabel 4.28 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Akomodasi yang Digunakan.....	46
Tabel 4.29 Persentase Wisnus Berdasarkan Pengeluaran Rata-rata Perhari	46
Tabel 4.30 Persentase Wisnus Berdasarkan Tingkat Kepuasan	47
Tabel 4.31 Persentase Wisnus Berdasarkan Keinginan Berkunjung Kembali	47
Tabel 4.32 Perusahaan Cruise Line di Dunia	49

Tabel 4.33 Data Eksisting dan Proyeksi Pelabuhan Benoa	53
Tabel 5.1 Skenario 1 Rencana Perjalanan	69
Tabel 5.2 Skenario 2 Rencana Perjalanan	70
Tabel 5.3 Skenario 3 Rencana Perjalanan	71
Tabel 5.4 Skenario 4 Rencana Perjalanan	72
Tabel 5.5 Skenario 5 Rencana Perjalanan	73
Tabel 5.6 Aktivitas wisata di Pulau Komodo	74
Tabel 5.7 Aktivitas wisata di Pulau Lombok.....	75
Tabel 5.8 Aktivitas wisata di Pulau Bali	76
Tabel 5.9 Aktivitas wisata di Celukan Bawang	77
Tabel 5.10 Aktivitas wisata di Surabaya	78
Tabel 5.11 Aktivitas wisata di Semarang	79
Tabel 5.12 Hasil Pola Operasi	80
Tabel 5.13 Hasil biaya kapal.....	81
Tabel 5.14 Hasil pendapatan dan profit.....	81
Tabel 5.15 Harga Tur per malam	81

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Statistik Wisatawan Pulau Bali	2
Gambar 1.2 Statistik Wisatawan Mancanegara berdasarkan Wilayah.....	2
Gambar 1.3 Statistik Kunjungan Kapal tahun 2011 – 2018	3
Gambar 2.1 Seabourn Encore	10
Gambar 3.1 Diagram Alir	23
Gambar 4.1 Daerah Administrasi Kota Denpasar.....	27
Gambar 4.2 Akses melalui jalur udara	28
Gambar 4.3 Sektor Unggulan Kota Denpasar.....	29
Gambar 4.4 Statistik Wisatawan Provinsi Bali.....	29
Gambar 4.5 Statistik Kunjungan Kapal Pesiar tahun 2011 – 2018.....	52
Gambar 4.6 MV. Volendam	54
Gambar 4.7 Statistik Penumpang Kapal Pesiar	54
Gambar 5.1 Beberapa pulau yang dikunjungi Kapal Pesiar.....	55
Gambar 5.2 Proyeksi Wisatawan tahun 2019 – 2030	56
Gambar 5.3 Proyeksi Kunjungan Kapal Pesiar tahun 2019 – 2030.....	56
Gambar 5.4 Proyeksi Penumpang Kapal Pesiar 2019 – 2030	57
Gambar 5.5 Komposisi Responden WNA menurut Asal Negara.....	59
Gambar 5.6 Pengalaman Responden dengan Kapal Pesiar	59
Gambar 5.7 Keinginan Menaiki Kapal Pesiar	60
Gambar 5.8 Usia Responden.....	60
Gambar 5.9 Pendapatan di Indonesia	61
Gambar 5.10 Pendapatan Responden.....	61
Gambar 5.11 Sarat Pelabuhan.....	62
Gambar 5.12 Data 72 Kapal Pembanding	62
Gambar 5.13 Data 52 Kapal Pembanding	63
Gambar 5.14 Penjadwalan Kapal Aida Vita pada bulan November 2019	63
Gambar 5.15 Penjadwalan Kapal Aida Vita pada bulan November 2020	63
Gambar 5.16 Kemauan membayar berdasarkan permintaan	64
Gambar 5.17 Durasi perjalanan berdasarkan permintaan.....	65
Gambar 5.18 Destinasi Wisata berdasarkan permintaan	66
Gambar 5.19 Fasilitas berdasarkan permintaan	66
Gambar 5.20 Skenario penentuan rute	69

Gambar 5.21 Pola Operasi Skenario 1	70
Gambar 5.22 Pola Operasi Skenario 2	71
Gambar 5.23 Pola Operasi Skenario 3	72
Gambar 5.24 Pola Operasi Skenario 4	73
Gambar 5.25 Pola Operasi Skenario 5	74
Gambar 5.26 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Pulau Komodo.....	75
Gambar 5.27 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Pulau Lombok.....	76
Gambar 5.28 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Pulau Bali.....	77
Gambar 5.29 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Celukan Bawang	78
Gambar 5.30 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Kota Surabaya	79
Gambar 5.31 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Kota Semarang.....	80

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pariwisata sekarang merupakan salah satu sektor ekonomi terbesar dan mempunyai tingkat pertumbuhan paling pesat di dunia. Pariwisata telah menjadi salah satu sumber utama penerimaan bagi banyak negara. Melalui penerimaan devisa, penciptaan lapangan pekerjaan dan kesempatan berusaha, serta pembangunan infrastruktur menjadikan pariwisata sebagai salah satu penggerak utama (*key driver*) kemajuan sosio-ekonomi suatu negara. Berdasar laporan World Travel and Tourism Council (WTTC) pada tahun 2017 sumbangan pariwisata terhadap produk domestik bruto (PDB) dunia mencapai 10 persen. Sementara penerimaan dari kunjungan wisatawan internasional menyumbang tujuh persen dari total ekspor barang dan jasa dunia atau 30 persen dari total ekspor jasa dunia. Dilihat dari penciptaan lapangan kerja, satu dari 10 tenaga kerja diciptakan karena adanya kegiatan pariwisata (UNWTO, 2018).

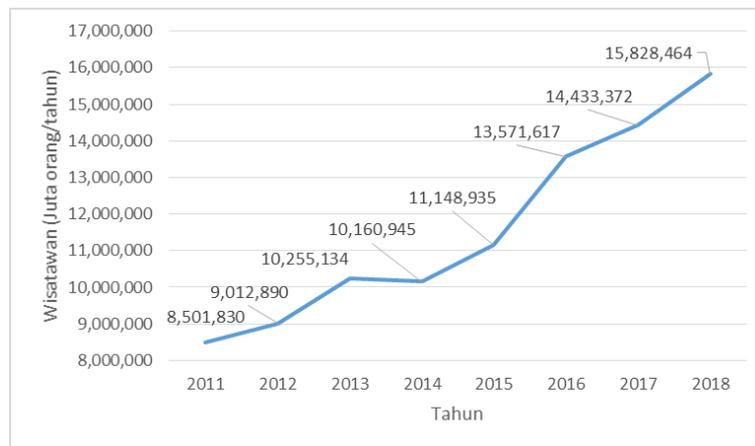
Organisasi Pariwisata Dunia (World Tourism Organization, UNWTO) mencatat jumlah kunjungan wisatawan internasional pada tahun 2017 mencapai 1,33 juta kunjungan atau naik tujuh persen dibandingkan tahun 2016. Ini merupakan kenaikan tertinggi sejak krisis ekonomi global tahun 2009. UNWTO memperkirakan akan terus meningkat seiring membaiknya kondisi perekonomian dunia. Perkiraan UNWTO tersebut sudah tentu menggiatkan pelaku usaha pariwisata di berbagai negara. Sekarang muncul banyak daerah tujuan wisata baru di dunia di luar negara tujuan wisata yang secara tradisional menjadi tujuan favorit seperti Eropa dan Amerika Utara. Wilayah Asia dan Pasifik, dimana Indonesia berada di dalamnya, pada tahun 2017 mengalami pertumbuhan sebesar enam persen dibanding tahun sebelumnya. Persaingan bukan hanya terjadi antar kawasan, negara-negara dalam satu kawasanpun saling berlomba untuk menarik wisatawan sebanyak banyaknya untuk berkunjung ke negaranya. Bagi Indonesia, ini merupakan peluang sekaligus tantangan dalam pengembangan kepariwisataan nasional.

Salah satu jenis pariwisata di Indonesia yang saat ini sedang meningkat adalah pariwisata Kapal Pesiar. Dikabarkan, pariwisata Kapal Pesiar akan menjadi tren di tahun-tahun mendatang. Kementerian Pariwisata terus berupaya memacu pertumbuhan industri kapal pesiar di Indonesia. Sebab, sektor ini diyakini akan terus tumbuh dan dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara. Buktinya, menurut Kementerian Pariwisata (Kemenpar),

selama tiga tahun terakhir kunjungan wisman lewat kapal pesiar terus tumbuh. Bahkan, target kedatangan wisman melalui jalur kapal pesiar tahun 2019 mencapai 430.000 orang. (kompas.com)

Indonesia mempunyai potensi besar untuk menjadi kawasan tujuan wisata dunia. Beberapa pulau di Indonesia telah menjadi tujuan berkulungnya kapal kapal pesiar. Salah satunya yang kerap di jadikan destinasi wisata para wisatawan asing adalah Pulau Bali. Pulau Bali merupakan salah satu pulau yang memiliki potensi pariwisata yang cukup menarik minat berkunjung para wisatawan, baik wisatawan dalam negeri maupun luar negeri. Hal ini dikarenakan pulau Bali memiliki potensi objek dan daya tarik wisata yang cukup kuat sehingga banyak wisatawan yang berbondong-bondong datang ke tempat ini.

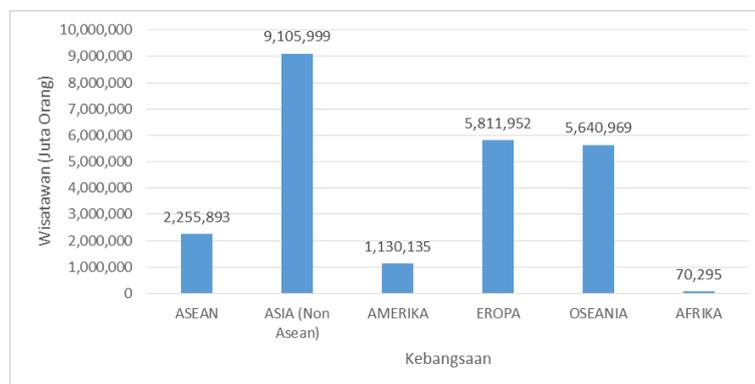
Berikut adalah grafik kunjungan para wisatawan asing maupun domestik ke Pulau Bali menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Bali.



Gambar 1.1 Statistik Wisatawan Pulau Bali

Sumber : BPS Provinsi Bali

Wisatawan mancanegara kebanyakan berasal dari Asia (non Asean) seperti Hongkong, India, Jepang, Korea Selatan, Taiwan, RRC, dan Asia lainnya.



Gambar 1.2 Statistik Wisatawan Mancanegara berdasarkan Wilayah

Sumber : BPS Provinsi Bali

Kunjungan Kapal Pesiar beberapa tahun terakhir juga semakin meningkat dengan tujuan ke beberapa pulau di Indonesia.



Gambar 1.3 Statistik Kunjungan Kapal tahun 2011 – 2018

Wisatawan mancanegara yang berkunjung menggunakan kapal pesiar pun semakin meningkat.

Maka dari itu, Tugas Akhir ini akan membuktikan apakah benar Pariwisata dengan kapal Pesiar akan menjadi tren pariwisata di tahun tahun mendatang. Dan selain itu pola operasi seperti apakah yang sesuai dengan kebutuhan para pengguna Kapal Pesiar.

1.2 Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam tugas akhir ini adalah, sebagai berikut:

1. Bagaimana profil wisatawan potensial kapal pesiar di Bali?
2. Bagaimana spesifikasi kapal pesiar yang terpilih sesuai dengan permintaan wisatawan asing maupun lokal?
3. Bagaimana pola operasi kapal pesiar yang sesuai dengan permintaan wisatawan asing maupun lokal?

1.3 Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai dari tugas akhir ini adalah, sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi profil wisatawan potensial kapal pesiar di Bali.
2. Mengidentifikasi spesifikasi kapal pesiar yang terpilih sesuai dengan permintaan wisatawan asing maupun lokal.
3. Menentukan pola operasi kapal pesiar yang sesuai dengan permintaan wisatawan asing maupun lokal.

1.4 Manfaat

Manfaat yang ingin dicapai dari tugas akhir ini adalah, sebagai berikut:

1. Dapat mengetahui profil wisatawan potensial kapal pesiar di Bali.
2. Dapat mengetahui spesifikasi kapal pesiar yang terpilih sesuai dengan permintaan wisatawan asing maupun lokal.
3. Dapat mengetahui pola operasi kapal pesiar yang sesuai dengan permintaan wisatawan asing maupun lokal.

1.5 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam tugas akhir ini adalah, sebagai berikut:

1. Studi kasus untuk tugas akhir ini adalah di Pulau Bali khususnya di Pelabuhan Benoa, Bali.
2. Kapal Wisata yang dimaksud adalah Kapal Pesiar (Cruise Ship)
3. Risiko pada kegiatan bisnis kapal wisata Pesiar ini dianggap tidak melakukan analisis manajemen risiko bisnis kapal pesiar.

1.6 Hipotesis

Dugaan awal dari tugas akhir ini adalah, sebagai berikut:

1. Dengan perancangan tur kapal pesiar yang sesuai dengan permintaan dan rute kapal-kapal pesiar di Pulau Bali, para penumpang asing maupun domestik mampu membayar tiket kapal pesiar yang akan beroperasi di Pulau Bali.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *Supply dan Demand*

Supply dan Demand mengacu pada konsep yang sama. Supply (penyediaan atau penawaran) dan Demand (permintaan) bagi kegiatan pariwisata mempunyai arti yang lebih spesifik. Interaksi ini lebih menggambarkan tentang keseimbangan transaksi ekonomi antara industri pariwisata dengan wisatawan dalam upaya pemenuhan kebutuhannya. Penyelenggaraan paket-paket wisata yang ditawarkan oleh agen perjalanan wisata atau biro perjalanan merupakan salah satu contoh bagaimana industri pariwisata berusaha untuk memberikan layanan yang lebih baik sehingga wisatawan dapat menikmati layanan yang berbeda, bahkan jika dilihat dari segi biaya juga bisa sesuai dengan permintaan para wisatawan.

Dari sisi penyediaan produk jasa pariwisata, terdapat berbagai aktivitas seperti hotel, restoran, transportasi, agen perjalanan, rekreasi dan hiburan, objek wisata, serta kegiatan penunjang seperti persewaan, *money changer*, pusat industri kerajinan, pusat pertokoan, dan sebagainya.

Sedangkan sisi permintaan atau tourist demand merupakan permintaan akan barang dan jasa oleh wisatawan untuk tujuan dikonsumsi langsung yang jenisnya merupakan produk yang dihasilkan oleh industri pariwisata tersebut.

2.1.1 *Supply (penyediaan atau penawaran)*

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, usaha pariwisata meliputi tiga belas jenis usaha utama, yaitu: daya tarik wisata, kawasan pariwisata, jasa transportasi wisata, jasa perjalanan wisata, penyediaan makanan dan minuman, penyediaan akomodasi, penyelenggaraan kegiatan hiburan dan rekreasi, penyelenggaraan pertemuan/ insentif/ konferensi/ dan pameran, jasa informasi pariwisata, jasa konsultasi pariwisata, wisata tirta, serta spa. Sedangkan yang dimaksud dengan usaha adalah kegiatan menghasilkan barang atau jasa untuk dijual dalam suatu lokasi tertentu, mempunyai catatan administrasi tersendiri dan ada salah satu orang yang bertanggung jawab.

2.1.2 *Demand (permintaan)*

Sisi permintaan (demand) pariwisata mencakup aktivitas ekonomi konsumsi yang dilakukan oleh wisatawan, baik wisatawan mancanegara (*inbound tourist*), wisatawan

nusantara (*domestic tourist*), maupun wisatawan Indonesia ke luar negeri (wisatawan nasional atau *outbond tourist*). Sisi permintaan juga mencakup investasi, promosi dan pembinaan di sektor pariwisata yang dilakukan oleh pemerintah dan swasta

2.2 Kapal Pesiar

Kapal Pesiar adalah kapal yang dipakai secara khusus untuk tujuan rekreasi. Para Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Kebanyakan kapal pesiar memiliki rute pelayaran yang selalu memulai dan kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Lama pelayaran pesiar bisa berbeda-beda, mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Selama dalam perjalanan Kapal pesiar dapat berlabuh di beberapa pelabuhan yang memungkinkan untuk bersandarnya kapal. Kapal pesiar berbeda dengan kapal samudera (*ocean liner*) yang melakukan rute pelayaran reguler di laut terbuka, kadang antar benua, dan mengantarkan penumpang dari satu titik keberangkatan ke titik tujuan yang lain.

Kapal pesiar merupakan sebuah kapal yang memiliki fungsi sebagai sarana rekreasi dan hiburan kepada para penumpangnya. Kapal pesiar juga merupakan kapal yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti ruang kamar, restaurant, café, bar, casino, diskotik, pub, swimming pool dan berbagai sarana lainnya layaknya sebuah hotel bertaraf internasional. Kapal pesiar cenderung lebih besar daripada kapal-kapal lain yang ada saat ini. Kesan besar, mewah dan elegan yang dimiliki oleh kapal pesiar sengaja diciptakan oleh arsiteknya untuk menarik minat penumpang kapal pesiar untuk ikut berwisata bersama dengan kapal pesiar tersebut.

Dalam berbagai sumber yang menjelaskan tentang pengertian kapal pesiar, kapal pesiar lebih sering diistilahkan sebagai *The Floating Hotel* (hotel yang terapung). Penamaan ini lahir karena sesungguhnya jika diperhatikan secara seksama, kapal pesiar memang adalah sebuah hotel. Bedanya adalah hotel tersebut bisa terapung dan berpindah-pindah lokasi ke daerah wisata yang favorit di seluruh dunia.

Kapal pesiar memiliki rute perjalanan yang bisa menghabiskan waktu sehari-hari, berminggu-minggu bahkan bisa berbulan-bulan. Ini semua tergantung dari pilihan paket wisata dari kapal pesiar itu. Selama dalam perjalanan, para penumpang kapal pesiar akan disuguhkan dengan berbagai hiburan-hiburan tanpa henti selama 24 jam.

Kapal pesiar selama dalam perjalanan dapat berlabuh di beberapa pelabuhan yang memungkinkan untuk bersandarnya kapal pesiar besar. Dan perjalanan dilanjutkan hingga ke

beberapa pelabuhan sampai akhirnya kembali lagi ke pelabuhan awal tempat penumpang kapal pesiar naik.

Perkembangan teknologi yang semakin canggih membuat kapal pesiar yang awalnya berteknologi rendah (seperti kapal pesiar titanic) kini telah menggunakan teknologi super canggih, baik dalam design interior, exterior maupun engine dari kapal pesiar itu sendiri

2.3 Sejarah Kapal Pesiar

Kapal Pesiar Pertama di yakini di buat oleh seorang yang bernama Arthur Annderson, yang berkebangsaan Skotlandia. Kapal Pesiar Pertama di bangun pada tahun 1800 di mana alur pelayaran nya di musim panas dari Skotlandia ke Irlandia dan perjalanan musim dingin berlayar lebih jauh dari Mediterania.

35 tahun kemudian setelah sukses membawa para turis lokal untuk menikmati kemewahan dan keindahan di kapal pesiar. Maka Pada tahun 1835 Anderson mendirikan perusahaan kapal pesiar untuk pertama kali bersama Brodie Willcox. Perusahaan itu bernama "P & O" atau singkatan dari "Peninsular and Oriental Steam Navigation Company". Pada tahun 1881, P & O mengubah kapal mereka Ceylon menjadi kapal pesiar.

Ceylon dianggap sebagai kapal pesiar pertama dalam sejarah, dan akibatnya, P & O menganggap diri mereka sebagai penemu jelajah. Sampai sekarang, pemilik kapal telah menggunakan liner untuk jelajah *off season* saat muatan penumpang dalam layanan kapal rendah. Kapal pesiar penuh waktu tidak ada sebelum Ceylon. Pada tahun 1840, Samuel Cunard meresmikan layanan transatlantik penumpang reguler yang menjadi Cunard Line yang terkenal.

Kekaisaran Jerman bergabung ke pasar pada tahun 1897 dengan kapal Hamburg-Amerika Deuthland dan Kron-prinz Wilhelm. Pada masa itu kapal kecil menurut standar sekarang, rata-rata hanya 15.000 sampai 20.000 ton kotor.

Biasanya mereka menampung sekitar 2.000 penumpang (700 kelas satu) dan mereka merasa tidak nyaman. Menarik untuk dicatat bahwa kata "POSH" berasal dari periode ini. Pada hari-hari ini sebelum AC Inggris yang bepergian dengan kapal ke India menginginkan sebuah kabin di sisi kapal yang teduh, jauh dari silau dan panasnya matahari. Dengan demikian perjalanan dari Inggris ke India, kabin yang menghadap utara menghadap ke utara lebih mahal daripada yang menghadap ke selatan.

Kebalikannya diterapkan pada perjalanan pulang. Jadi hanya yang terkaya bisa memesan kabin yaitu "Port Out Starboard Home" atau dengan kata lain, yang "termewah".

Selama paruh pertama dari liner mewah abad ke-20 dibangun untuk melayani penumpang yang bepergian antara Eropa dan Amerika Utara.

Kapal yang lebih besar dan lebih baik, dibangun dan bersaing untuk melakukan penyeberangan Atlantik tercepat. Perusahaan pelayaran mulai memasarkan bagian transatlantik mereka dan ditingkatkan dengan penekanan pada kemewahan, bukan kecepatan.

Fitur baru diperkenalkan, seperti di atas kolam renang di White Line Line Adriatic pada tahun 1907, dan Amerika HAPAG Lloyd menampilkan restoran *a la carte* pertama di atas kapal, bersamaan dengan lift penumpang listrik pertama yang harus dibangun di atas kapal penumpang.

Pada tahun 1911, perusahaan White Star Line membangun tiga kapal baru, 40.000 ton dan memberi nama mereka bernama Olympic, Titanic and Britannic.

Titanic berlayar dari Southampton pada tanggal 10 April 1912 dengan 2228 penumpang dan awak kapal. Hanya 705 orang selamat dari pelayaran tersebut setelah kapal tersebut menabrak gunung es di Atlantik Utara pada malam 15 April dan tenggelam.

Pada tahun 1929, perusahaan pelayaran sangat terpengaruh oleh penurunan ekonomi dan depresi dunia berikutnya. Beberapa tahun berlalu, dan saat ekonomi perlahan bangkit kembali pada pertengahan tahun 1930-an, seluruh perusahaan perkapalan naik kembali, dan kapal baru dibangun. Rute baru ditambahkan, dan untuk pertama kalinya ada perjalanan dengan kapal dari Inggris ke Australia.

2.4 Regulasi Terkait Kapal Pesiar

Dalam membangun suatu kapal, harus didasarkan pada peraturan tertentu baik dari klasifikasi atau pemerintah setempat. Di Indonesia, regulasi terkait kapal wisata *liveaboard* hingga saat ini belum ada secara spesifik. Padahal perkembangan kapal wisata *liveaboard* yang berjenis Pesiar sangat berkembang pesat. Berbeda dengan beberapa negara lain. Kapal *liveaboard* adalah kapal yang dikhususkan untuk tujuan memberikan fasilitas bagi para pengguna kapal untuk bisa hidup di atas kapal selama beberapa hari dengan rasa nyaman. Dengan kondisi peraturan tersebut, para desainer kapal wisata Pesiar biasa bertumpu pada regulasi yang dibuat Kementerian Perhubungan melalui NCVS (*Non-Convention Vessel Standard*), Regulasi IMO (SOLAS, MARPOL, STCW)

2.4.1 Non Convention Vessel Standard

Non Convention Vessel Standard (NCVS) adalah standar yang berlaku untuk kapal-kapal domestik yang berlayar di perairan Indonesia. Standar ini disusun dan dikembangkan melalui studi dan pembahasan dengan mengikutsertakan instansi pemerintah dan pemangku

kepentingan di bidang perkapalan, industri pelayaran dan pelabuhan terhadap bahan-bahan terpilih dari persyaratan dan spesifikasi standar. Dalam regulasi ini, terdapat sembilan bab pembahasan, antara lain pendahuluan, konstruksi, peralatan, perlengkapan keselamatan, permesinan dan kelistrikan, garis muat, pengawakan, dan manajemen operasional. Standar ini diterapkan pada seluruh kapal non-konvensi berbendera Indonesia baik kapal lama maupun kapal baru yang tidak diatur dalam konvensi internasional termasuk namun tidak terbatas pada:

- Seluruh kapal niaga yang tidak berlayar ke luar negeri.
- Kapal-kapal niaga berukuran dibawah 500 GT yang berlayar ke luar negeri.
- Kapal-kapal yang tidak digerakkan dengan tenaga mekanis (tongkang, pontoon, dan kapal layar)
- Kapal-kapal kayu (KLM) dan kapal kayu dengan mesin penggerak.
- Kapal penangkap ikan.
- Kapal pesiar.
- Kapal-kapal yang dibangun memenuhi persyaratan kebaruaran (NOVEL).
- Kapal negara yang difungsikan untuk niaga.
- Semua kapal yang mengalami perubahan fungsi.

Sebagian dari standar ini diterapkan untuk kapal non konvensi yang ada, kecuali diatur lain oleh otoritas yang berwenang. Kapal-kapal yang diimpor untuk dioperasikan di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan standar ini sebagaimana ditentukan oleh otoritas yang berwenang

2.4.2 Regulasi IMO (*International Maritime Organization*)

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus PBB yang bertanggungjawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. Secara teknis, IMO memiliki tugas dalam pemutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli meritim dari negara anggota, serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah lain seperti BIMCO, CMI, Greenpeace, dan IALA. Hasil dari pertemuan komite dan sub-komite IMO adalah konvensi internasional yang komprehensif yang didukung dengan ratusan rekomendasi yang mengatur berbagai fase dalam bidang pelayaran internasional, yaitu:

- Kegiatan yang ditujukan bagi pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional, dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional, antara lain *Internastional Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) tahun 1974 dan 1978, *Convention for the Prevention of*

Pollution from Ships (MARPOL) tahun 1973, dan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) tahun 1978.

- Kegiatan yang perlu untuk mendata adanya kecelakaan, termasuk mengenai regulasi dalam komunikasi keadaan darurat dan keselamatan, Konvensi SAR Internasional tahun 1979 dan *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation* (OPRC) tahun 1990.
- Adanya konvensi-konvensi yang menimbulkan rezim kompensasi dan pertanggungjawaban seperti *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC) tahun 1969, *Convention establishing the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (FUND Convention) tahun 1971, dan *Athens Convention covering liability and compensation for passengers at sea* (Athens Convention) tahun 1974.

Setiap negara memiliki untuk menjaga keselamatan navigasi di negaranya dengan menyediakan peralatan *aid to navigation* seperti mercusuar, buoy, dan tanda-tanda yang dibutuhkan. IMO juga mengatur mengenai standarisasi penggunaan alat dan juga keselamatan pelayaran

2.5 Esensi tentang *Living Aboard*

Living aboard merupakan suatu pilihan manusia untuk hidup diatas kapal selama beberapa hari atas dasar alasan tertentu. Beberapa orang memilih kegiatan tersebut karena alasan kebebasan, reduksi biaya hidup, kehidupan mewah, mimpi sebagai penjelajah, aspek sosial, atau berwisata. Tujuan dari kegiatan tersebut harus diterjemahkan secara jelas. Karena tanpa memahami hal tersebut, akan menjadi sulit untuk memilih tipe kapal terbaik, tarif kapal terjangkau, dan fasilitas serta perlengkapan yang tepat.



Gambar 2.1 Seabourn Encore

Sumber : Penulis, 2019

Berdasarkan kondisi Kapal Seabourn Encore, telah dilengkapi dengan kamar tidur, dapur, restoran, toilet, ruang kesehatan, dan beberapa fasilitas dasar lainnya. Fasilitas tersebut merupakan fasilitas dasar yang harus ada pada kapal sejenis ini. Bagian yang menyenangkan dari kegiatan living aboard umumnya yaitu menikmati udara lebih alami, kebebasan, matahari terbenam, menikmati fasilitas-fasilitas modern seperti kolam renang, *Jacuzzi*, bioskop, dan lain-lain. Kenyamanan adalah suatu hal yang subjektif. Faktor kenyamanan biasa didasarkan pada luas ruangan, fasilitas kapal, area operasi, makanan, dan tempat tidur (Nicholas, 2005).

2.5.1 Pemilihan Pelabuhan Pangkal

Pelabuhan pangkal adalah pelabuhan yang menjadi “rumah” bagi kapal wisata *liveaboard*. Beberapa aspek yang mempengaruhi pemilihan pelabuhan tersebut antara lain biaya, kenyamanan, keselamatan, dan keamanan. Berikut faktor-faktor yang mempengaruhi penentuan pelabuhan pangkal/pelabuhan marina.

1. Lokasi

Keuntungan dekatnya lokasi tujuan (*cruising ground*) dengan pelabuhan pangkal akan memudahkan aktivitas wisata atau *cruising* menjadi lebih mudah untuk direncanakan.

2. Atmosfer

Beberapa pelabuhan marina seperti klub sosial dan beberapa lainnya bersuasana tenang. Jumlah kapal yang ada serta tingkat keramaian di area pelabuhan bisa menjadi indikasi utama.

3. Keselamatan

Dalam hal ini, tingkat keselamatan bagi kapal maupun manusia dapat dilihat dari fasilitas *Search and Rescue* (SAR), ketahanan area terhadap hempasan gelombang, kontur topografi yang membantu jika terjadi tsunami, dan fasilitas kesehatan.

4. Fasilitas

Beberapa pelabuhan menyediakan fasilitas hiburan tambahan untuk kenyamanan para pelaut, seperti kamar mandi, laundry, area santai, TV. Jika kapal dirasa tidak memiliki fasilitas tersebut dan para pelaut membutuhkan fasilitas tersebut, maka faktor fasilitas pelabuhan dapat diperhitungkan.

5. Kenyamanan

Beberapa pelabuhan marina seperti kota kecil yang mampu hidup dengan segala ketersediaan kebutuhan pokok. Lokasi tersebut dekat dengan restoran, toko belanja persediaan bagi pelaut dan kapal, serta toko yang menjual perlengkapan perkapalan.

6. Regulasi

Setiap pelabuhan marina mempunyai regulasi. Maka dari itu, pastikan untuk memahami peraturan yang ada supaya gaya hidup dan kebutuhan dapat terakomodasi.

7. Budaya

Pelabuhan marina memiliki karakteristik budaya tersendiri. Beberapa marina melayani kapal layar dan/atau kapal motor dan beberapa lainnya didesain khusus untuk kapal mewah. Dari sisi sosial, terdapat marina yang mendukung kehidupan sosial yang ramai (pesta) dan beberapa lain memilih kehidupan yang lebih tenang.

8. Pelayanan

Pelayanan pelabuhan lebih terkonsentrasi pada kualitas jasa pelayanan staff pelabuhan. Fasilitas yang ada di pelabuhan tidak akan memberikan efek positif yang maksimal jika kualitas pelayanan para staff pelabuhan tidak baik.

9. Keamanan

Faktor keamanan adalah hal yang penting untuk dipertimbangkan. Dengan tingkat kriminal yang relatif tinggi, keamanan pada kapal juga berisiko untuk dirusak maupun hal-hal buruk lainnya.

10. Biaya

Biaya kepelabuhanan khususnya marina cukup beragam. Jika faktor biaya menjadi hal yang sensitif, maka lebih baik memilih marina yang sesuai dengan biaya yang diinginkan dengan fasilitas yang sebaik mungkin.

2.6 Travelling Salesman Problem (TSP)

Travelling Salesman Problem (TSP) merupakan salah satu permasalahan optimasi klasik yang sulit untuk dipecahkan secara konvensional. Penyelesaian eksak terhadap persoalan ini akan melibatkan algoritma yang mengharuskan mencari kemungkinan semua solusi yang ada. Sehingga akan terjadi ledakan kombinasi dan membuat kompleksitas waktu dari eksekusi algoritma sangat tinggi.

Masalah TSP melibatkan seorang sales yang harus melakukan kunjungan ke sejumlah kota dalam menjajakan produknya. Rangkaian kota-kota yang harus dikunjungi harus membentuk suatu jalur sedemikian sehingga kota-kota tersebut hanya boleh dilewati tepat satu

kali dan kemudian kembali ke kota awal. Kasus seperti ini sering diistilahkan dengan sirkuit hamilton, representasinya dikenal dengan istilah hamiltonian. Penyelesaian terhadap permasalahan TSP ini adalah untuk memperoleh jalur terpendek. Penyelesaian eksak terhadap masalah TSP mengharuskan untuk melakukan perhitungan terhadap semua kemungkinan rute yang dapat diperoleh, kemudian memilih salah satu rute yang terpendek. Untuk itu jika terdapat n kota yang harus dikunjungi, maka terdapat $n!$ kombinasi kota yang akan dibandingkan jarak masing-masing. Dengan cara ini waktu komputasi yang dibutuhkan akan jauh meningkat seiring dengan bertambahnya jumlah kota yang harus dikunjungi (Andi Lukmat, 2011).

Dalam konsep penentuan rute kapal wisata menggunakan TSP, memiliki syarat setiap pulau dikunjungi satu kali. Hasil kombinasi dari microsoft excel solver yang berupa rute merupakan rute yang memiliki rute terpendek. Rute yang pendek akan meminimalkan biaya operasi, namun jika sewaktu-waktu pengguna kapal ingin merancang rute perjalanan sendiri, maka hal tersebut dapat diakomodir dengan model yang ada

2.7 Biaya Pelayaran (*Shipping Cost*)

Biaya adalah semua pengorbanan yang perlu dilakukan untuk suatu proses produksi, yang dinyatakan dengan satuan uang menurut harga pasar yang berlaku, baik yang sudah terjadi maupun yang akan terjadi. Ada dua jenis biaya yaitu biaya eksplisit (terlihat dan secara langsung dan berupa uang) dan biaya implisit (tidak langsung dan tidak terlihat contohnya biaya kesempatan dan penyusutan modal). Secara umum komponen biaya transportasi laut terdiri dari:

- *Capital Cost*
- *Voyage cost*
- *Operational cost*
- *Cargo handling cost*

Dalam kategorisasi biaya tersebut, terdapat berbagai macam tipe. Sebagai contoh, didalam *operational cost* terdapat komponen biaya kepelabuhanan (*port charges*). Namun, dalam kategorisasi yang lain, biaya kepelabuhanan dilepas dari *operational cost* dan menjadi suatu komponen biaya sendiri.

Jenis biaya pelayaran yang timbul bergantung pada tipe kapal yang menjadi objek perhitungan. Dalam kapal wisata, tidak terdapat biaya *cargo handling*. Namun, terdapat komponen biaya lain yang timbul di kapal wisata yang tidak ada di dalam biaya kapal niaga. Untuk itu, berikut penjelasan setiap komponen biaya pelayaran untuk jenis kapal wisata.

2.7.1 Biaya Modal (*Capital Cost*)

Biaya modal merupakan biaya utama yang spesifik merupakan biaya yang dikeluarkan perusahaan pelayaran untuk pengadaan kapal. Biaya ini mencakup depresiasi kapal sesuai umur ekonominya, besarnya angsuran, bunga pinjaman pengadaan kapal. Pengadaan kapal dapat dibagi menjadi lima yaitu:

- *New build*

Opsi pengadaan kapal ini merupakan opsi yang menelan banyak investasi baik dari segi finansial maupun waktu. Ini dikarenakan perusahaan pelayaran harus mengontak pihak galangan untuk dibuatkan sebuah kapal baru. Hal ini akan memakan waktu dalam perencanaan, pembangunan, dan pengujian kapa tersebut.

- *Secondhand ship*

Pengadaan kapal bekas lebih masuk akal dibandingkan dengan pembuatan kapal baru. Hanya saja kondisi kapal bekas yang sudah dimakan usia menyebabkan keterbatasan umur ekonomis dalam operasional kapal tersebut. Hal ini belum termasuk biaya-biaya yang dikeluarkan untuk perawatan dan perbaikan sewaktu-waktu pada saat kapal tersebut beroperasi.

- *Time charter*

Pengadaan kapal dengan metode sewa (*charter*) yang didasarkan pada basis harian. Sangat sesuai bagi *shipper* yang ingin terlibat dalam operasional kapal. Hal ini dikarenakan penyewa memiliki kuasa penuh terhadap operasional kapal (*disponent owner*). Kapal dengan metode ini disewa dengan opsi periode waktu tertentu sehingga satuan tarifnya merupakan satuan waktu (hari).

- *Bareboat charter*

Kapal disewa dalam keadaan kosong dan kepemilikan sepenuhnya berada di tangan pemilik kapal. Sementara manajemen dan operasional menjadi tanggung jawab penyewa. Sama seperti *time charter*, tarif untuk *bareboat charter* dalam satuan waktu.

- *Voyage charter*

Untuk metode pengadaan kapal secara *voyage charter*, kapal disewa untuk satu atau beberapa voyage tertentu dengan tarif yang telah *fixed* (satuan berat, biasanya per ton).

2.7.2 Biaya Perjalanan (*Voyage Cost*)

Biaya ini merupakan biaya yang bersifat variabel yang dikeluarkan kapal untuk kebutuhan selama pelayaran dilakukan. Komponen biaya ini terdiri dari biaya bahan bakar (mesin induk dan mesin bantu). Berikut adalah rumus dari biaya pelayaran:

- *Fuel Cost*

Konsumsi bahan bakar kapal tergantung dari beberapa variabel seperti ukuran, bentuk serta kondisi lambung, pelayaran muatan, kecepatan, kondisi perairan, jenis mesin, jenis bahan bakar dan kualitasnya. Biaya bahan bakar tergantung pada kondisi bahan bakar harian selama berlayar di laut dan di pelabuhan serta mempertimbangkan harga bahan bakar. Yang biasanya dipakai dalam pelayaran adalah jenis bahan bakar HSD (*High Speed Diesel*), MDO (*Marine Diesel Oil*), dan HFO (*Heavy Fuel Oil*). Konsumsi bahan bakar dihitung dengan menggunakan rumus pendekatan yang diberikan oleh Parson (2003), yaitu:

$$W_{fo} = SFR \times MCR \times \text{Durasi Penggunaan} \times \text{Margin} \quad (2.1)$$

Keterangan:

W_{FO} = konsumsi bahan bakar/jam

SFR = *specific fuel rate* (t/kWhr)

MCR = *maximum continuous rating of main engine(s)* (kW)

2.7.3 Biaya Operasional (*Operational Cost*)

Biaya operasional merupakan biaya yang sifatnya tetap (*fixed*) untuk beberapa aspek dalam kelangsungan operasional kapal sehari-hari agar siap untuk berlayar. Biaya pengawakan, perawatan dan perbaikan, penyimpanan, bahan makanan, minyak pelumas, asuransi dan administrasi. Pada kapal wisata, terdapat komponen biaya tambahan seperti biaya masuk kapal dan wisatawan di lokasi wisata dan biaya kegiatan wisata.

- *Manning Cost*

Yakni biaya untuk pengadaan ataupun penggajian ABK (Anak Buah Kapal). Sehingga termasuk di dalamnya adalah gaji pokok, tunjangan, asuransi sosial, dan uang pensiun. Besarnya biaya jenis ini tergantung dari jumlah dan struktur pembagian kerja yang berdasarkan ukuran teknis kapal. Struktur kerja pada kapal umumnya terdiri dari tiga bagian: *deck department*, *engine department*, dan *catering department*.

- *Store Cost*

Merupakan biaya perbekalan ketika kapal sedang berlayar untuk pemenuhan kebutuhan sehari-hari para kru. Dikategorikan menjadi dua macam yakni keperluan kapal (suku cadang dan perlengkapan kapal) dan keperluan kru (bahan makanan).

- *Maintenance and Repair Cost*

Merupakan biaya perawatan dan perbaikan yang mencakup semua kebutuhan untuk mempertahankan kondisi kapal tetap prima sesuai dengan kebijakan perusahaan maupun badan klasifikasi. Terdiri dari tiga macam: Survey klasifikasi, perawatan rutin, dan perbaikan.

Survey klasifikasi merupakan hal yang wajib dilakukan dengan istilah regular dry docking. Diadakan tiap dua tahun sekali dan ada *special survey* untuk tiap empat tahun dengan tujuan asuransi dan kelas. Perawatan rutin terdiri dari mesin induk dan mesin bantu, cat, bangunan atas dan pengedokan lambung untuk memeliharanya dari *marine growth* yang menambah hambatan kapal. Biasanya biaya jenis ini akan semakin bertambah seiring umur kapal. Sementara perbaikan hanya terbatas pada kerusakan bagian kapal yang segera diperbaiki.

- *Insurance Cost*

Adalah biaya untuk asuransi sehubungan dengan risiko pelayaran yang dilimpahkan pada perusahaan asuransi. Komponen biaya ini terdiri dari premi yang besarnya bergantung pada pertanggung jawaban dan umur kapal yang berujung pada seberapa besar risiko yang dibebankan melalui klaim asuransi. Makin tinggi risikonya maka semakin tinggi pula premi asuransinya. Umur juga berpengaruh. Makin tua maka makin tinggi preminya. Ada dua jenis asuransi yang digunakan perusahaan pelayaran: *hull and machinery insurance* (perlindungan terhadap badan kapal dan permesinannya) dan *protection and indemnity insurance* (asuransi terhadap kewajiban pihak ketiga seperti kecelakaan, meninggalnya kru atau penumpang, kerusakan dermaga ketika berlabuh, dan kehilangan atau kerusakan muatan).

- *Administration Cost*

Merupakan biaya pengurusan surat-surat kapal, sertifikat, ijin kepelabuhanan maupun fungsi administratif lainnya. Biaya ini sifatnya *overhead* yang berarti tergantung dari besar kecilnya perusahaan dan jumlah armada yang dimiliki.

2.7.4 Biaya Kepelabuhanan (*Port Charges*)

Ketika kapal berada di pelabuhan, biaya-biaya yang dikeluarkan meliputi *port dues* dan *port charges*. *Port dues* merupakan biaya yang digunakan atas penggunaan fasilitas pelabuhan seperti dermaga, tambatan, kolam pelabuhan, dan infrastruktur dengan mempertimbangkan volume muatan, berat muatan, GRT, dan NRT kapal. *Service charge* meliputi jasa yang dipakai selama kapal berada di kawasan pelabuhan. Terdiri dari pemanduan dan penundaan.

2.8 Teori Ekonomi Teknik

Ekonomi teknik adalah suatu alat bantu bagi para pengambil keputusan dalam menentukan kelayakan suatu proyek secara ekonomi. Tingkat kelayakan tersebut dapat dijalankan jika memiliki manfaat (*benefit*) yang lebih besar daripada biaya (*cost*). Ilmu ekonomi teknik baik diterapkan pada seseorang yang bertindak sebagai penanam modal. Dengan begitu ia dapat mengetahui seberapa menguntungkan untuk berinvestasi dalam proyek

tersebut. Ekonomi teknik berhubungan dengan evaluasi secara sistematis atas semua manfaat yang diperoleh dan biaya yang timbul dari sebuah proyek rekayasa.

Seorang perancang atau perencana suatu produk, selalu dihadapkan pada proses pengambilan keputusan yang tidak saja hanya didasarkan pada aspek teknis semata namun juga aspek finansial secara bersamaan. Keputusan-keputusan seperti desain bentuknya, material yang digunakan, spesifikasi teknisnya, fitur-fitur yang harus dimiliki harus dilakukan bersamaan dengan estimasi biaya yang harus dikeluarkan serta potensi pendapatan yang akan diperoleh. Keputusan harus dibuat ketika sebelum suatu proyek yang dianalisis mulai berjalan. Sehingga, dalam penerapan ekonomi teknik sebagai alat analisis, terdapat hal-hal yang bersifat tidak pasti. Ketidak-pastian tersebut, karena tidak ada yang mengetahui hal-hal apa saja yang terjadi pada masa yang akan datang. Oleh karena itu, keputusan yang diambil lebih baik disertai dengan proses analisis sensitivitas untuk mengetahui ketahanan suatu keputusan terhadap berbagai pola yang sewaktu-waktu terjadi di masa depan.

2.8.1 Prinsip Ekonomi Teknik

Penerapan ekonomi teknik akan semakin baik, jika setiap prinsip ekonomi teknik digunakan dengan baik. Terdapat tujuh prinsip dasar ekonomi teknik yang harus dipahami, yaitu:

1. Kembangkan Alternatif (*Develop the Alternatives*)

Dalam setiap pengambilan keputusan, selalu tersedia alternatif. Pengembangan alternatif adalah tahap yang penting dalam proses pengambilan keputusan karena akan berdampak sangat besar terhadap kualitas pengambilan keputusan. Hal yang perlu dipahami yaitu tidak melakukan apa-apa (*do nothing*) atau tidak memilih alternatif apa pun yang tersedia adalah termasuk alternatif. Oleh karena itu, *do nothing* harus menjadi salah satu alternatif yang harus dipertimbangkan dalam suatu proses pengambilan keputusan.

2. Perhatikan hanya pada perbedaan (*Focus on the Differences*)

Pada proses pengambilan keputusan, fokuskan perhatian hanya pada perbedaan yang terjadi dari masing-masing alternatif. Jika hasil yang diharapkan dari masing-masing alternatif memiliki nilai yang sama, maka alternatif-alternatif tersebut tidak perlu diperbandingkan.

3. Gunakan sudut pandang secara konsisten (*Use a Consistent Viewpoint*)

Dalam analisis penerapan ekonomi teknik, hendaknya dilakukan dengan sudut pandang yang konsisten. Setidaknya terdapat dua kemungkinan sudut pandang.

Kemungkinan pertama adalah sudut pandang dari pemilik modal. Kemungkinan kedua adalah sudut pandang dari peminjam atau pemilik proyek. Konsistensi sudut pandang yang digunakan ini menjadi penting dalam ekonomi teknik karena akan berkaitan dengan perhitungan aliran kas (*cash flow*).

4. Gunakan satuan ukuran yang seragam (*Use a Common Unit of Measure*)

Ketika akan membandingkan berbagai alternatif dalam rangka untuk memilih alternatif terbaik, maka hal tersebut akan lebih mudah dilakukan jika satuan ukuran yang digunakan untuk membandingkan masing-masing alternatif tersebut seragam. Satuan ukuran yang umum digunakan adalah uang. Oleh karena itu, jika ada kemungkinan alternatif yang akan menghasilkan sesuatu yang bukan berupa nilai uang, sebisa mungkin hal tersebut harus “diuangkan”.

5. Pertimbangkan semua kriteria yang relevan (*Consider All Relevant Criteria*)

Agar pemilihan antara masing-masing alternatif dapat dilakukan dengan komprehensif, maka kriteria pemilihan harus ditentukan seluas-luasnya sepanjang kriteria tersebut masih relevan dengan keputusan.

6. Tentukan ketidak-pastian secara eksplisit (*Make Uncertainty Explicit*)

Analisis ekonomi teknik selalu berhadapan dengan hal-hal yang bersifat tidak pasti. Oleh karena itu, maka pengambil keputusan harus melakukan analisis sensitivitas untuk mengetahui spektrum keputusan anda ketika asumsi-asumsi yang anda gunakan berubah.

7. Tinjau ulang hasil keputusan anda (*Revisit Your Decisions*)

Prinsip ini tidak ditujukan untuk proses pengambilan keputusan yang anda buat saat ini, melainkan lebih ditujukan pada proses pengambilan keputusan yang akan anda hadapi berikutnya.

2.8.2 Hubungan Waktu dan Uang

Hubungan antara waktu dan uang merupakan suatu hal yang pasti. Nilai uang dari periode ke periode tertentu menjadi berbeda. Seperti yang diketahui bersama bahwa uang Rp. 1 juta sekarang memiliki nilai yang lebih tinggi dibandingkan dengan Rp. 1 juta dalam satu tahun yang akan datang.

Modal dalam ilmu ekonomi teknik dikategorikan menjadi dua kelompok besar yaitu *Equity Capital* dan *Debt Capital*. *Equity capital* (modal ekuitas) adalah modal yang dimiliki oleh perseorangan atau perusahaan yang digunakan untuk berinvestasi pada suatu proyek atau bisnis tertentu dengan harapan untuk memperoleh nilai tambah dari modal tersebut. *Debt*

capital juga biasa disebut *borrowed capital* (modal pinjaman) adalah moda yang diperoleh dari pinjaman, dimana diakhir periode pinjaman, pihak yang memberi pinjaman akan memperoleh bunga (*interest*) dari si peminjam. Umumnya pemberi pinjaman tidak akan memperoleh manfaat lain yang mungkin akan diperoleh dari proyek yang didanai secara *borrowed capital*, namun hanya akan memperoleh bunga saja. Jika suatu proyek didanai dengan *equity capital* maka akan memperoleh keuntungan yang jauh lebih besar dibandingkan dengan proyek yang didanai secara *borrowed capital*.

Satuan waktu menjadi faktor yang menentukan nilai uang. Ketika merencanakan suatu persoalan ekonomi terkait aliran kas, maka nilai uang di tahun tertentu tidak dapat serta merta disamakan dengan nilai mata uang di tahun yang lain dengan nominal yang sama. Oleh karena itu, nominal uang pada tahun yang berbeda harus diekivalensikan dengan faktor inflasi dan periode. Metode perhitungan untuk ekivalensi nilai uang di periode yang berbeda, antara lain:

- Mencari nilai uang di masa depan (F), jika diketahui nilai uang di masa sekarang (P) dengan tingkat suku bunga (i) selama periode (N) tertentu.

$$F = P (1 + i)^N \quad (2.2)$$

- Mencari nilai uang di masa sekarang (P), jika diketahui nilai uang di masa depan (F) dengan tingkat suku bunga (i) selama periode (N) tertentu.

$$P = F (1 + i)^{-N} \quad (2.3)$$

- Mencari nilai uang di masa sekarang (P), jika diketahui tingkat suku bunga (i), periode tertentu (N), dan nilai aliran kas yang seragam (A).

$$P = A \left[\frac{(1+i)^N - 1}{i(1+i)^N} \right] \text{ dimana } i \neq 0 \quad (2.4)$$

- Mencari nilai aliran kas yang seragam (A), jika diketahui tingkat suku bunga (i), periode tertentu (N), dan nilai uang di masa sekarang (P).

$$A = P \left[\frac{i(1+i)^N}{(1+i)^N - 1} \right] \quad (2.5)$$

- Mencari nilai aliran kas yang seragam (A), jika diketahui tingkat suku bunga (i), periode tertentu (N), dan nilai uang di masa depan (F).

$$A = F \left[\frac{i}{(1+i)^N - 1} \right] \quad (2.6)$$

- Mencari nilai uang di masa depan (F), jika diketahui tingkat suku bunga (i), periode tertentu (N), dan nilai aliran kas yang seragam (A).

(2.7)

$$F = A \left[\frac{(1 + i)^N - 1}{i} \right]$$

2.8.3 Arus Kas

Arus kas (*cash flow*) adalah suatu laporan keuangan yang berisikan pengaruh kas dari kegiatan operasi, kegiatan transaksi investasi dan kegiatan transaksi pembiayaan/pendanaan serta kenaikan atau penurunan bersih dalam kas suatu perusahaan selama satu periode. Menurut PSAK No.2 (2002 :5) Arus kas adalah arus masuk dan arus keluar kas atau setara kas. Laporan arus kas merupakan revisi dari mana uang kas diperoleh perusahaan dan bagaimana mereka membelanjakannya. Laporan arus kas merupakan ringkasan dari penerimaan dan pengeluaran kas perusahaan selama periode tertentu (biasanya satu tahun buku). Laporan arus kas (*cash flow*) mengandung dua macam aliran/ arus kas yaitu:

1. *Cash inflow* adalah arus kas yang terjadi dari kegiatan transaksi yang melahirkan keuntungan kas. Arus kas masuk terdiri dari:
 - Hasil penjualan produk perusahaan
 - Penagihan piutang dari penjualan kredit
 - Penjualan aktiva tetap yang ada
 - Penerimaan investasi dari pemilik atau saham bila perseroan terbatas
 - Pinjaman dari pihak lain
 - Penerimaan sewa dan pendapatan lain
2. *Cash out flow* adalah arus kas yang terjadi dari kegiatan transaksi yang mengakibatkan beban pengeluaran kas. Arus kas keluar terdiri dari:
 - Pengeluaran biaya bahan baku, tenaga kerja langsung dan biaya pabrik lain-lain.
 - Pengeluaran biaya administrasi umum dan administrasi penjualan
 - Pembelian aktiva tetap
 - Pembayaran hutang-hutang perusahaan
 - Pembayaran sewa, pajak, deviden, bunga, dan pengeluaran lain-lain

Laporan arus kas ini memberikan informasi yang relevan tentang penerimaan dan pengeluaran kas dari perusahaan suatu periode tertentu, dengan mengklasifikasikan transaksi berdasarkan pada kegiatan operasi, investasi, dan pendanaan. Arus kas juga dapat ditinjau dalam beberapa masa kedepan. Perencanaan arus kas, akan menjadi penentu dalam mengambil keputusan bisnis.

2.9 Biaya Transportasi Laut

Stopford (1997), mengklasifikasikan biaya transportasi laut kedalam 5 komponen biaya, yakni biaya operasional, biaya kapital, biaya pelayaran, serta biaya bongkar muat. Biaya-biaya ini perlu diklasifikasikan dan dihitung agar dapat memperkirakan tingkat kebutuhan pembiayaan kapal untuk kurun waktu tertentu.

Dari keempat komponen biaya diatas, total biaya dapat dirumuskan dengan:

$$TC = CC + OC + VC + CHC \quad (1)$$

Dimana: TC = Total Biaya

CC = Biaya Kapital

OC = Biaya Operasional

VC = Biaya Pelayaran

CHC = Biaya Bongkar Muat

Dalam beberapa kasus perencanaan transportasi menggunakan kapal sewa, biaya modal (*capital cost*) dan biaya operasional (*operational cost*) diwakili oleh biaya sewa (*charter hire/TCH*). Sehingga, total biaya menjadi:

$$TC = TCH + VC + CHC \quad (2)$$

Dimana: TC = Total Biaya

TCH = Biaya Sewa

VC = Biaya Pelayaran

CHC = Biaya Bongkar Muat

1. Biaya Modal (*Capital Cost*)

Capital Cost adalah biaya yang harus dikeluarkan sebagai konsekuensi dari pengadaan kapal. Biaya modal disertakan dalam kalkulasi biaya untuk menutup pembayaran bunga pinjaman dan pengembalian modal tergantung bagaimana pengadaan kapal tersebut. Pengembalian nilai kapital ini direfleksikan sebagai pembayaran tahunan.

2. Biaya Operasional (*Operational Cost*)

Operational cost adalah biaya-biaya tetap yang dikeluarkan untuk aspek-aspek operasional sehari-hari kapal untuk membuat kapal selalu dalam keadaan siap berlayar. Yang termasuk dalam biaya operasional adalah sebagai berikut:

- Biaya ABK

Biaya ABK ditentukan berdasarkan rata-rata gaji kru dan jumlah kru.

- Perawatan dan perbaikan

Biaya perawatan dan perbaikan diasumsikan berdasarkan harga kapal. Biaya perawatan dan perbaikan tidak termasuk biaya *docking* kapal

- Biaya Perbekalan

Biaya perbekalan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah biaya perbekalan untuk kru selama berlayar (bahan makanan)

- Biaya Asuransi

Adalah biaya yang dikeluarkan sebagai bentuk kompensasi kepada perusahaan asuransi atas risiko-risiko pelayaran yang mungkin terjadi. Umumnya biaya asuransi berbentuk premi yang nilainya dipengaruhi oleh usia kapal, bentuk pertanggungan, rute pelayaran, jenis kapal, dan sebagainya. Bentuk pertanggungan berkaitan dengan sejauh mana klaim yang nantinya akan ditanggung oleh perusahaan asuransi.

- Biaya Administrasi

Biaya administrasi adalah biaya pengurusan surat-surat kapal, biaya sertifikat, biaya perizinan kepelabuhanan, dan lain-lain.

3. Biaya Pelayaran (*Voyage Cost*)

Biaya pelayaran adalah biaya-biaya variabel yang dikeluarkan kapal untuk kebutuhan selama pelayaran. Komponen-komponen biaya pelayaran adalah bahan bakar untuk mesin induk dan mesin bantu, biaya kepelabuhanan termasuk pemanduan dan tunda.

- Biaya Bahan Bakar

Biaya bahan bakar tergantung pada besar daya mesin yang digunakan, baik mesin utama maupun mesin bantu, *specific fuel oil consumption*, harga bahan bakar dan jarak pelayaran (lama pemakaian mesin).

- Biaya Kepelabuhanan

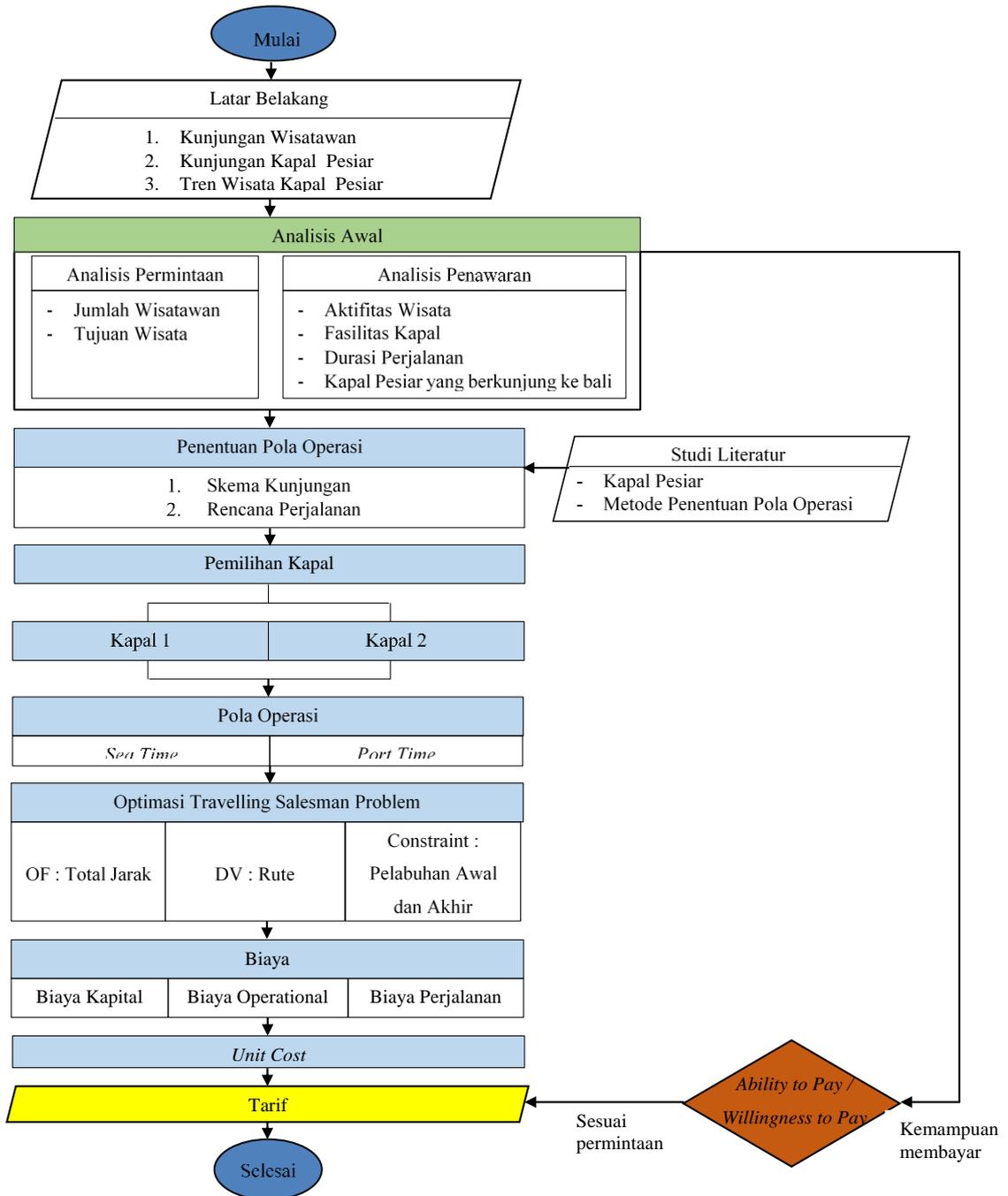
Biaya kepelabuhanan adalah semua biaya yang muncul selama kapal berada di area pelabuhan dan menggunakan jasa pelabuhan, seperti labuh, tunda, sandar, dan lain-lain. Biaya kepelabuhanan dipengaruhi oleh besar tarif jasa dari masing-masing pelabuhan, ukuran kapal, dan lamanya kapal singgah di pelabuhan.

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Diagram Alir Penelitian

Diagram alir penelitian pada tugas akhir ini dapat dilihat pada diagram alir sebagai berikut:



Gambar 3.1 Diagram Alir

3.2 Tahap Pengerjaan

Prosedur dalam pengerjaan tugas akhir ini dilakukan dengan beberapa tahapan sesuai dengan diagram alir diatas, yaitu:

1. Tahap Identifikasi Permasalahan

Pada tahap ini dilakukan identifikasi mengenai permasalahan yang diangkat dalam tugas akhir ini. Permasalahan yang ada pada lokasi studi kasus, harus bisa diatasi dengan adanya kapal wisata Pesiar yang beroperasi di wilayah tersebut. Melalui pemahaman tersebut, maka kegiatan kapal wisata Pesiar bukan hanya sebagai kegiatan bisnis, namun juga termasuk kegiatan yang menimbulkan kebermanfaatannya bagi lingkungan sekitar.

2. Tahap Identifikasi Peluang

Tahap identifikasi peluang berkaitan dengan potensi bisnis pariwisata di daerah tersebut. Dari hasil tahap ini, salah satu luaran penting yang akan didapat adalah kegiatan wisata apa saja yang cocok untuk dilakukan di wilayah tersebut. Dari kegiatan wisata tersebut, memiliki konsekuensi pada aspek pola operasinya.

3. Tahap Studi Literatur

Pada tahap ini dilakukan studi literatur yang terkait dengan permasalahan pada tugas ini. Materi-materi yang dijadikan sebagai tinjauan pustaka adalah pengertian kapal wisata, perbedaan kapal wisata pesiar dengan kapal penumpang biasa, konsep kegiatan *liveaboard*. Studi literatur juga dilakukan terhadap hasil penelitian sebelumnya untuk lebih memahami permasalahan dan pengembangan yang dapat dilakukan.

4. Tahap Pengumpulan Data

Pada tahap ini akan dilakukan pengumpulan data, metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode pengumpulan data secara langsung (primer) dan tidak langsung (sekunder). Pengumpulan data ini dilakukan dengan mengambil data terkait penelitian di PT. Pelindo III cabang Benoa, dan survei wawancara pada beberapa responden wisatawan asing dan lokal di Bali dan di Pelabuhan Tanjung Perak. Jumlah responden dalam melakukan survei kuesioner berdasarkan hasil dari perhitungan metode *Slovin*. Melalui data yang didapat, khususnya hasil survei responden, profil wisatawan target di Pulau Bali diasumsikan sama dengan hasil survei tersebut.

5. Tahap Identifikasi Pengguna

Pada tahap ini data yang telah dikumpulkan dari hasil studi lapangan akan diolah lebih lanjut sehingga dapat digunakan untuk menentukan target pasar yang dituju. Pengolahan data bertujuan untuk mencari skema pola operasi dan batasan spesifikasi kapal yang akan dirancang.

6. Analisis Permintaan & Batasan

Pada tahap ini dilakukan perkiraan permintaan pengguna kapal wisata Pesiar setiap tahun selama umur ekonomis kapal tersebut. Selain itu analisis batasan dalam perancangan kapal meliputi faktor geografis wilayah operasi dan permintaan pengguna yang didapat di tahap sebelumnya.

7. Tahap Penentuan Rute Kapal Wisata Pesiar

Pada tahap ini dilakukan penentuan rencana perjalanan kapal selama mengunjungi beberapa pulau wisata. Penentuan tersebut berdasarkan waktu pelayaran dan juga waktu aktivitas para penumpang ketika berada di tempat wisata tersebut.

8. Tahap Perhitungan Biaya dan Harga

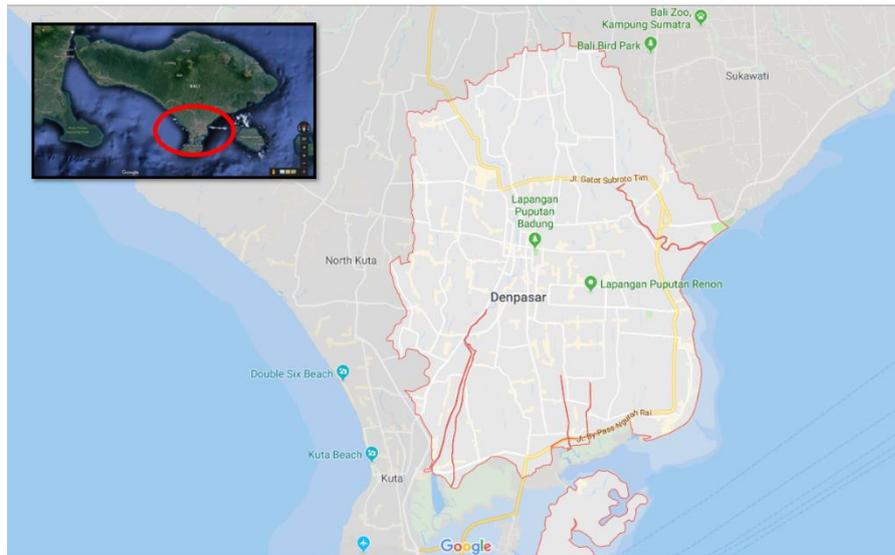
Pada tahap ini akan dilakukan perhitungan biaya yang timbul akibat kegiatan operasi kapal wisata Pesiar. Dari biaya tersebut dapat ditentukan harga jasa wisata tur kapal wisata yang sesuai dengan target pasar.

BAB 4

GAMBARAN UMUM

4.1 Tinjauan Objek Penelitian

Lokasi yang digunakan dalam studi kasus penelitian ini adalah Pelabuhan Tanjung Benoa, Kota Denpasar, Provinsi Bali. Kota Denpasar merupakan ibukota Provinsi Bali tepatnya berada di selatan provinsi Bali, dengan luas daerah mencapai 127,78 km². Provinsi Bali



Gambar 4.1 Daerah Administrasi Kota Denpasar

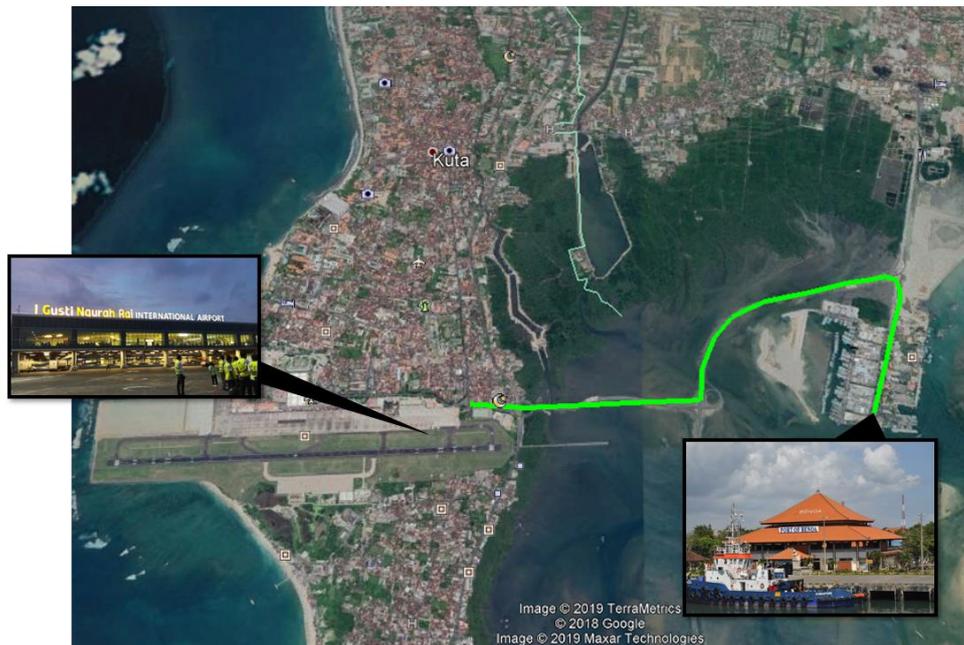
Sumber: Google Maps

Kota Denpasar merupakan suatu wilayah dengan luas 2,27% dari Provinsi Bali, dengan mayoritas penggunaan tanahnya merupakan lahan sawah sebesar 24,09 km², sedangkan untuk wilayah industri dan pelabuhan sekitar 10 km². Menurut letak geografis Kota Denpasar berada antara 08 35' 31'' – 08 44' 49'' lintang selatan dan 115 10' 23'' – 115 16' 27'' bujur timur.

4.2 Aksesibilitas

Akses menuju Pelabuhan Tanjung Benoa bisa melalui kombinasi jalur darat, laut, dan udara. Untuk jalur darat dari pusat Kota Denpasar dibutuhkan waktu tempuh sebesar 30 menit dengan menggunakan angkutan umum, atau bahkan bisa lebih cepat jika menggunakan kendaraan pribadi. Untuk jalur udara, akses yang dilalui untuk menuju Pelabuhan Tanjung Benoa adalah melalui Bandara Ngurah Rai di Kota Denpasar dan kemudian dilanjutkan menggunakan moda transportasi darat menggunakan bus penumpang, selama 15 menit. Sedangkan untuk jalur laut, dapat dilalui di 2 pelabuhan penyebrangan yang ada di Pulau Bali,

yaitu Pelabuhan Gilimanuk, jika melalui Pulau Jawa, serta Pelabuhan Padang Bai jika melalui Pulau Lombok.

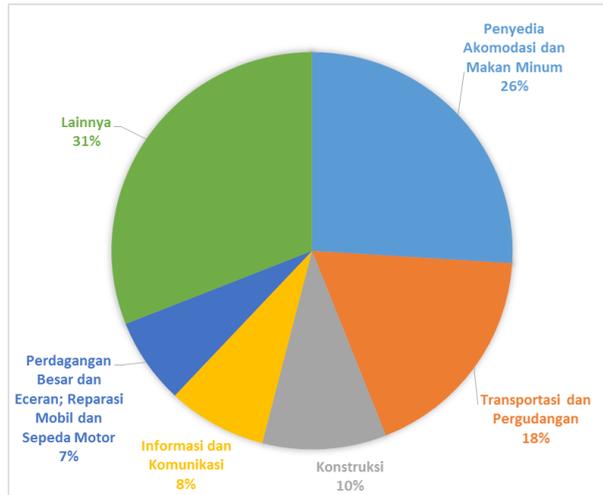


Gambar 4.2 Akses melalui jalur udara

Sumber: Google Maps

4.3 Kondisi Perekonomian

Kondisi perekonomian suatu daerah dapat dilihat salah satunya melalui nilai PDRB. PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) adalah jumlah nilai tambah barang dan jasa yang dihasilkan dari seluruh kegiatan perekonomian di suatu daerah. Salah satu sudut pandang dari penentuan nilai PDRB adalah menurut lapangan usaha. Nilai lapangan usaha dapat dijadikan indikator pertumbuhan perekonomian di sektor tertentu. Jika kebutuhan pada suatu bidang tertentu tinggi, tentu lapangan usaha yang muncul juga akan tinggi.



Gambar 4.3 Sektor Unggulan Kota Denpasar

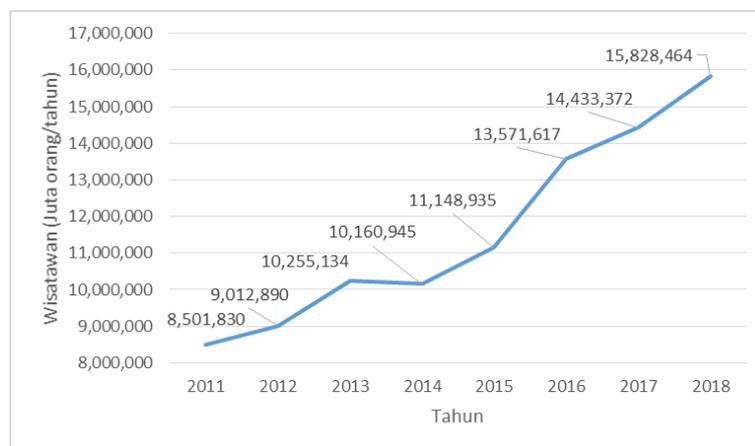
Sumber: BPS Provinsi Bali

Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Kota Denpasar pada tahun 2017 sebesar 47.156.020,67 juta rupiah atau meningkat 11,07 persen bila dibanding tahun 2016. Adapun untuk Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha di Kota Denpasar, terjadi peningkatan sebesar 6,08 persen dari 30.273.394,32 juta rupiah pada tahun 2016 menjadi 30.273.394,32 juta rupiah pada tahun 2017.

4.4 Kondisi Pariwisata

4.4.1 Kunjungan Wisatawan Mancanegara

Berdasarkan data yang di dapat dari Badan Pusat Statistik Provinsi Bali, dibawah ini adalah grafik statistik yang menunjukkan adanya peningkatan pada kunjungan wisatawan asing maupun domestik di Provinsi Bali.



Gambar 4.4 Statistik Wisatawan Provinsi Bali

Sumber : BPS Provinsi Bali

Pada tahun 2011 hingga 2013, wisatawan yang berkunjung ke Provinsi Bali mengalami peningkatan sebesar 20%. Namun pada tahun 2013 ke 2014 sedikit mengalami penurunan sebesar 1% atau sekitar 94189 jiwa. Selanjutnya, pada tahun 2014 sampai 2018 terus meningkat sekitar 22%.

Indonesia mempunyai potensi besar untuk menjadi kawasan tujuan wisata dunia. Salah satunya adalah Pulau Bali yang merupakan salah satu pulau yang memiliki potensi pariwisata yang cukup menarik minat berkunjung para wisatawan, baik wisatawan dalam negeri maupun luar negeri. Hal ini dikarenakan pulau Bali memiliki potensi objek dan daya tarik wisata yang cukup kuat sehingga banyak wisatawan yang berbondong-bondong datang ke tempat ini.

Tahun 2008 krisis ekonomi melanda beberapa negara besar seperti Amerika Serikat dan Juga Jepang. Krisis tersebut berimbas pada hampir seluruh negara di dunia, namun kejadian tersebut tidak berpengaruh secara signifikan terhadap keinginan orang untuk berkunjung ke pulau Bali, terbukti dengan peningkatan jumlah kunjungan wisatawan yang cukup tajam (Badan Pusat Statistik, 2015). Wisatawan yang berkunjung ke Bali beragam dan terdiri dari berbagai bangsa. Dalam hal ini tujuan dilakukan segmentasi adalah supaya sasaran pasar yang tepat untuk melayani konsumen dengan lebih baik dan memperbaiki nama Bali sebagai daerah tujuan wisata. Adapun tujuan lain yang lebih spesifik antara lain yaitu untuk meningkatkan penjualan, memperbaiki pangsa pasar, melakukan komunikasi dan promosi dan memperkuat citra. Disini analisis segmentasi sangat membantu memahami kebutuhan keinginan dan daya beli (*needs, wants, and purchasing power*) dari wisatawan yang berkunjung ke Bali, maka untuk memberikan kepuasan wisatawan yang berkunjung maka harus wisatawan tersebut dapat dibagi dalam kelompok yang memiliki sifat dan karakteristik yang sama atau faktor kepribadian dan cara hidup sehingga dari berbagai karakteristik dan tujuan wisatawan yang datang ke Bali, semuanya mendapat kepuasan dan sesuai dengan harapan mereka dan pemasaran Bali sebagai destinasi wisata menjadi tepat sasaran.

Jumlah wisatawan mancanegara (wisman) yang datang ke Bali pada bulan Desember 2018 tercatat mencapai 498.819 kunjungan. Angka ini naik sebesar 22,64 persen dibandingkan dengan catatan bulan November 2018. Jika dibandingkan dengan bulan Desember 2017, jumlah kunjungan wisman mengalami peningkatan sebesar 57,90 persen. Pada bulan Desember 2018, sebagian besar wisman ke Bali datang melalui bandara, yaitu sebanyak 495.641 kunjungan, sedangkan yang datang melalui pelabuhan laut sebesar 3.178 kunjungan. Dibandingkan dengan catatan bulan yang sama tahun 2017, jumlah wisman yang datang melalui Bandara I Gusti Ngurah Rai naik sebesar 61,28 persen. Bila dibandingkan dengan

catatan bulan November 2018, kunjungan melalui Bandara I Gusti Ngurah Rai di bulan Desember 2018 juga tercatat meningkat sebesar 21,88 persen. Wisman yang datang melalui pelabuhan laut pada bulan Desember 2018 turun hingga -62,99 persen dibandingkan bulan Desember 2017. Jika dibandingkan dengan bulan November 2018, kunjungan wisman yang datang melalui pelabuhan laut mengalami peningkatan hingga ribuan persen. Hal ini diduga terkait adanya kapal pesiar yang berlabuh di Pelabuhan Benoa

Tabel 4.1 Kedatangan Wisman menurut pintu masuk

No	Pintu Masuk	Desember 2017	November 2018	Desember 2018	Perubahan (%)		Peran Thd Total
					Des 2018 thd Nov 2018	Des 2018 thd Des 2017	
1	Bandara	307,321	406,679	495,641	0.22	0.61	99.36
2	Pelabuhan	8,588	46	3,178	68.09	-0.63	0.64
Jumlah		315,909	406,725	498,819	68.31	-0.02	100

Sumber: BPS Provinsi Bali

Tabel 4.2 Kedatangan Wisman menurut kebangsaan

Wisman Desember 2018					
No	Kebangsaan	November 2018	Desember 2018	Perubahan (%)	
				Des 2018 thd Nov 2018	Des 2018 thd Des 2017
1	Australia	87,260	79,222	17	28.49
2	Tiongkok	73,793	11,530	9	597.75
3	India	28,629	29,123	18	15.60
4	Malaysia	16,209	15,585	49	55.17
5	Singapura	12,731	13,971	85	68.66
6	Amerika Serikat	18,948	13,245	20	71.95
7	Jepang	19,317	15,304	18	48.66
8	Inggris	16,686	15,170	17	29.24
9	Rusia	8,478	9,501	69	50.74
10	Korea Selatan	11,663	6,661	20	109.98
11	Lainnya	113,011	106,597	25	32.95
Total		406,725	315,909	347	1,109

Sumber: BPS Provinsi Bali

Menurut kebangsaan, wisman yang tercatat paling banyak datang ke Bali pada bulan Desember 2018 adalah wisman dengan kebangsaan Australia (20,41 persen), Tiongkok (16,13 persen), India (6,75 persen), Malaysia (4,85 persen), Singapura (4,72 persen), Amerika Serikat (4,57 persen), Jepang (4,56 persen), Inggris (3,93 persen), Rusia (2,87 persen), dan Korea Selatan (2,80 persen). Tabel 4 menyajikan data sepuluh negara dengan jumlah wisman terbanyak yang berkunjung ke Bali pada bulan Desember 2018.

Dibandingkan dengan bulan November 2018, dari sepuluh negara dengan jumlah wisman terbanyak, seluruh negara mengalami peningkatan dengan peningkatan yang cukup tinggi berasal dari Singapura sebesar 85,09 persen, disusul oleh wisman dari Rusia yang

mengalami peningkatan sebesar 68,93 persen dan Malaysia sebesar 49,20 persen. Peningkatan secara umum diduga karena bertepatan dengan perayaan tahun baru 2019.

Jika dibandingkan dengan Desember 2017, seluruh negara utama asal wisman mengalami peningkatan jumlah wisman, dengan peningkatan tertinggi hingga ratusan persen dicapai wisman yang berasal dari Tiongkok (597,75 persen) dan Korea Selatan (109,98 persen)

Tabel 4.3 Kedatangan Wisman menurut Kebangsaan, Januari – Desember 2018

No.	Kebangsaan	Jan-Des 2017 (orang)	Jan – Des 2018 Thd Jan – Des 2017
1	Tiongkok	1,385,850	-1.76
2	Australia	1,094,974	6.78
3	India	272,761	29.75
4	Inggris	243,827	11.06
5	Jepang	252,998	3.43
6	Amerika Serikat	191,106	23.79
7	Perancis	177,864	10.05
8	Malaysia	170,459	14.26
9	Jerman	177,184	4.9
10	Singapura	125,934	14.78
11	Lainnya	1,604,782	5.68
Jumlah		5,697,739	122.72

Sumber: BPS Provinsi Bali

Secara kumulatif, jumlah wisman yang datang langsung ke Bali selama tahun 2018 tercatat mencapai 6.070.473 orang, lebih tinggi dibandingkan dengan tahun 2017 yang tercatat mencapai 5.697.739 orang, atau naik sebesar 6,54 persen. Kunjungan wisman selama tahun 2018 didominasi oleh wisman asal Tiongkok (22,43 persen), Australia (19,26 persen), India (5,83 persen), Inggris (4,46 persen), Jepang (4,31 persen), Amerika Serikat (3,90 persen), Perancis (3,22 persen), Malaysia (3,21 persen), Jerman (3,06 persen), dan Singapura (2,38 persen).

Negara yang mengalami peningkatan jumlah wisman terbesar selama tahun 2018 berasal dari India, yaitu tercatat sebesar 29,75 persen. Hal ini diduga terkait dibukanya penerbangan langsung Denpasar- Mumbai. Sementara wisman asal Tiongkok mengalami penurunan hingga -1,76 persen. Hal ini diduga terkait terbongkarnya kasus praktek mafia perjalanan wisata dari Tiongkok pada bulan Oktober 2018

Persentase wisatawan Mancanegara yang berkunjung ke Bali berdasarkan negara asalnya dapat disajikan seperti dalam tabel berikut

Tabel 4.4 Persentase Wisman yang Berkunjung ke Bali Berdasarkan Negara Asal

No.	Asal Wisatawan	Persentase (%)	Asal Wisatawan	Persentase (%)
1	Chinese	22.4%	South Korean	2.4%
2	Australian	19.3%	New Zealand	1.8%
3	Indian	5.8%	Russian	1.8%
4	British	4.5%	Netherland	1.8%
5	Japanese	4.3%	Taiwanese	1.8%
6	American	3.9%	Philipine	1.5%
7	French	3.2%	Canadian	1.1%
8	Malaysian	3.2%	Italian	0.9%
9	German	3.1%	Spain	0.9%
10	Singaporean	2.4%	Thailand	0.8%
11	Lainnya			13.3%
	Jumlah	72.05%		28%
Total		100%		

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Berdasarkan negara asalnya, persentase tertinggi wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Bali dicapai oleh Cina sebesar (22,4%), kemudian Australia (19,3%), di urutan ke tiga dan keempat ada Indian (5,8%) dan British (4,5%), setelah itu di urutan ke lima, enam, dan tujuh ada Jepang (4,3%), Amerika (3,9%), dan Prancis (3,2%). Selanjutnya ada Malaysia (3,2%), Jerman (3,1%), Singapore (2,4%), Korea Selatan (2,4%), New Zealand (1,8%), Rusia (1,8%), Netherland (1,8%), Taiwan (1,8%), Filipina (1,5%), Canada (1,1%), Italia (0,9%), Spanyol (0,9%), di urutan terakhir ada Thailand dengan presentase sebesar (0,8%) dan sejumlah negara lainnya (13,3%).

4.4.2 Jalur Transportasi Wisatawan Mancanegara

Berdasarkan jalur transportasi yang ditempuh dalam rangka melakukan kunjungan ke Bali, persentase wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Bali dapat disajikan seperti dalam tabel berikut

Tabel 4.5 Persentase Wisman ke Bali Berdasarkan Jalur Transportasi

No.	Jalur Transport	Jumlah (wisatawan)
1	Laut	43,314
2	Udara	6,027,159
	Total	6,070,473

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Berbeda dengan wisatawan nusantara, pada wisatawan mancanegara hanya didapat data wisatawan yang berkunjung ke Bali melalui jalur transportasi laut dan udara. Kelompok wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Bali melalui udara menunjukkan jumlah

wisatawan tertinggi yaitu sebanyak 6027159 jiwa. Kemudian disusul kelompok wisatawan mancanegara yang menempuh jalur udara, (31,2%), dan kelompok wisatawan nusantara yang menempuh jalur laut menunjukkan persentase paling rendah yaitu sebanyak 43314 jiwa

Tabel 4.6 Wisatawan Mancanegara yang ke Indonesia berdasarkan Pintu Udara

Pintu Masuk	2017	2018	Jumlah
Ngurah Rai	5,682,248	6,025,760	11,708,008
Soekarno-Hatta	27,493,221	2,814,586	30,307,807
Juanda	247,166	320,529	567,695
Kualanamu	246,551	229,586	476,137
Husein Sastranegara	166,857	155,566	322,423
Adi Sucipto	145,673	138,822	284,495
Sam Ratulangi	79,675	122,104	201,779
Bandara Int. Lombok	123,388	79,807	203,195
Minangkabau	56,876	54,383	111,259
Sultan Syarif Kasim II	40,105	29,776	69,881

Sumber: Badan Pusat Statistik

Pada gambar diatas terlihat bahwa kunjungan melalui pintu masuk udara yang terbanyak ada pada Bandara Ngurah Rai. Namun berbeda dengan kondisi kedatangan wisatawan mancanegara yang melalui pintu masuk laut. Peringkat pertama ada pada pelabuhan di Batam. Sedangkan pelabuhan Benoa sendiri ada pada peringkat di bawah setelah Tanjung Balai Karimun.

Tabel 4.7 Wisatawan Mancanegara yang ke Indonesia berdasarkan Pintu Laut

Pintu Masuk	2017	2018	Jumlah
Batam	1,564,717	1,887,284	3,452,001
Tanjung Uban	371,592	522,399	893,991
Tanjung Pinang	117,882	140,603	258,485
Tanjung Balai Karimun	85,771	84,718	170,489
Tanjung Benoa	31,998	31,062	63,060
Tanjung Mas	27,073	19,907	46,980

Sumber: Badan Pusat Statistik

4.4.3 Tingkat Penghunian Kamar (TPK) Hotel Berbintang

Tingkat penghunian kamar hotel berbintang di Bali pada bulan Desember 2018 tercatat mencapai 57,62 persen, meningkat 1,70 poin dibandingkan TPK hotel bintang pada bulan November 2018 yang mencapai 55,92 persen. Kabupaten Badung tercatat mencapai TPK tertinggi sebesar 59,38 persen, dan terendah tercatat di Kabupaten Karangasem yaitu 32,93 persen. Jika dibandingkan dengan bulan November 2018, TPK hamper seluruh Kabupaten mengalami peningkatan kecuali untuk Kabupaten Karangasem yang mengalami penurunan

nilai TPK hingga -1,30 poin. Peningkatan tertinggi dicapai oleh Kabupaten Gianyar sebesar 3,63 poin.

Tabel 4.8 TPK pada hotel berbintang di Bali

No	Kabupaten/Kota	Tingkat Penghunian Kamar (TPK)		Perubahan (Poin)
		November 2018	Desember 2018	
1	Badung	58,11	59,38	1,27
2	Gianyar	44,70	48,32	3,63
3	Karangasem	34,23	32,93	-1,30
4	Buleleng	34,99	37,13	2,14
5	Denpasar	55,78	56,93	1,15

Sumber: BPS Provinsi Bali

Tabel 4.9 TPK menurut klasifikasi bintang di Bali

No.	Klasifikasi Bintang	Tingkat Penghunian Kamar (TPK)		Perubahan (Poin)
		November 2018	Desember 2018	
1	Bintang 1	37,61	45,60	7,99
2	Bintang 2	51,17	56,30	5,13
3	Bintang 3	52,18	55,96	3,78
4	Bintang 4	62,19	61,15	-1,03
5	Bintang 5	54,81	56,45	1,64

Sumber: BPS Provinsi Bali

Menurut klasifikasi hotel, tingkat penghunian kamar hotel bintang empat sebesar 61,15 persen, merupakan TPK hotel bintang tertinggi dibandingkan dengan kelas hotel yang lain. TPK hotel bintang terendah tercatat pada hotel bintang satu yang hanya mencapai 45,60 persen. Bila dibandingkan dengan bulan November 2018, TPK hotel bintang menurut kelas hotel mengalami peningkatan kecuali pada kelas hotel bintang empat yang mengalami penurunan mencapai -1,03 poin.

Rata-rata lama menginap tamu asing dan Indonesia di hotel berbintang di Bali pada bulan Desember 2018 tercatat mencapai 2,81 hari. Angka ini turun -0,23 poin dibandingkan dengan rata-rata lama menginap tamu pada bulan November 2018 yang mencapai 3,04 hari. Secara keseluruhan, rata-rata lama menginap tamu Indonesia pada bulan Desember 2018 selama 2,34 hari, lebih rendah dibandingkan rata-rata lama menginap tamu asing yang selama 3,17 hari.

Menurut kabupaten/kota, tercatat rata-rata lama menginap tamu terlama pada bulan Desember 2018 di Kabupaten Karangasem yaitu selama 3,11 hari dan terendah di Kabupaten Buleleng, yaitu selama 1,75 hari

4.4.4 Tingkat Penghunian Kamar (TPK) Hotel Non Bintang

TPK pada hotel Non Bintang di Bali untuk keadaan bulan Desember 2018, mencapai rata-rata 31,04 persen, dengan TPK tertinggi tercatat di Kabupaten Klungkung yaitu sebesar 44,54 persen, dan terendah tercatat di Kabupaten Bangli dengan persentase sebesar 4,50 persen. Dibandingkan dengan bulan November 2018, TPK hotel non bintang naik sebesar 4,30 poin. Angka selengkapnya disajikan pada Tabel 10

Tabel 4.10 TPK Pada Hotel Non Bintang di Bali

No	Kabupaten/Kota	Tingkat Penghunian Kamar (TPK)		Perubahan (Poin)
		November 2018	Desember 2018	
1	Jembrana	12,15	12,52	0,37
2	Tabanan	33,91	31,76	-2,15
3	Badung	38,79	41,16	2,37
4	Gianyar	40,42	40,77	0,36
5	Klungkung	37,69	44,54	6,85
6	Bangli	2,58	4,50	1,92
7	Karangasem	27,21	20,60	-6,61
8	Buleleng	18,55	19,42	0,87
9	Denpasar	22,85	29,17	6,32

Sumber: BPS Provinsi Bali

Rata-rata lama menginap tamu asing dan Indonesia pada hotel non bintang di Bali pada bulan Desember 2018 mencapai 2,32 hari. Angka ini turun -0,14 poin dibandingkan rata-rata lama menginap tamu pada bulan sebelumnya. Menurut kabupaten/kota, tercatat rata-rata lama menginap tamu terlama pada bulan Desember 2018 di Kabupaten Karangasem dengan rata-rata 3,11 hari dan terendah di Kabupaten Bangli dengan rata-rata 1,02 hari

4.5 Karakteristik Wisatawan Nusantara

Berdasarkan data yang diperoleh dari data statistik dinas pariwisata Provinsi Bali, maka diperoleh gambaran tentang karakteristik wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali sebagai berikut

4.5.1 Jenis Kelamin

Persentase wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali berdasarkan jenis kelamin dapat disajikan seperti dalam tabel berikut

Tabel 4.11 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Persentase (%)
1	Laki-laki	47.6%
2	Perempuan	52.4%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Jumlah wisatawan nusantara berjenis kelamin perempuan yang berkunjung ke Bali lebih banyak dibandingkan dengan wisatawan nusantara berjenis kelamin laki-laki, yakni 52,4% (perempuan) dan 47,6% (laki-laki).

4.5.2 Usia

Persentase wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali berdasarkan kelompok usia dapat disajikan seperti dalam tabel berikut

Tabel 4.12 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Usia

No.	Kelompok Umur	Persentase (%)
1	1 <= 15 tahun	1.6%
2	16 - 25 tahun	32.5%
3	26 - 55 tahun	63.4%
4	>= 56 tahun	2.5%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Persentase tertinggi wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali terdapat pada kelompok usia 26-55 tahun, yakni mencapai 63,4%, menyusul kemudian kelompok usia 16-25 sebesar 32,5%, kelompok usia 56 tahun ke atas sebesar 2,5%, dan kelompok usia di bawah 15 tahun sebesar 1,6%.

4.5.3 Asal Wisatawan

Persentase wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali berdasarkan daerah asalnya dapat disajikan seperti dalam tabel berikut

Tabel 4.13 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Daerah Asal

No.	Asal Wisatawan	Persentase (%)
1	Jakarta	9.7%
2	Jawa Barat	8.1%
3	Jawa Tengah	26.9%
4	Jawa Timur	38.3%
5	Sumatera	0.8%
6	Kalimantan	1.3%
7	Sulawesi	2.4%
8	NTB	12.3%
9	Lainnya	0.2%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Berdasarkan daerah asalnya, persentase tertinggi wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali dicapai oleh Jawa Timur (38,3%), disusul kemudian Jawa Tengah (17,3%), NTB/NTT (12,3), Jakarta (9,7%), Yogyakarta (9,6%), Jawa Barat (8,1%), Sulawesi (2,4%), Kalimantan (1,3%), Sumatera (0,8%), dan sejumlah daerah lainnya (0,2%).

4.5.4 Status Pekerjaan

Persentase wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali berdasarkan status pekerjaannya dapat disajikan seperti dalam dalam table berikut. Persentase tertinggi wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali dicapai oleh golongan pegawai swasta (26,6%), disusul pelajar/mahasiswa (26,2%), wirausaha dan PNS (masing-masing 20,1%), profesional (2,6%), dan TNI/POLRI (0,3%). Selain itu juga terdapat kelompok wisatawan nusantara dengan status pekerjaan lainnya mencapai 9,7%.

Tabel 4.14 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Status Pekerjaan

No.	Status Pekerjaan	Persentase (%)
1	Pelajar/mahasiswa	26.2%
2	PNS	20.1%
3	Polri/TNI	0.3%
4	Profesional	2.6%
5	Pegawai Swasta	20.6%
6	Wirausaha	20.1%
7	Lainnya	10.1%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

4.5.5 Jalur Transportasi

Berdasarkan jalur transportasi yang ditempuh dalam rangka melakukan kunjungan ke Bali, persentase wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali dapat disajikan seperti dalam tabel berikut

Tabel 4.15 Persentase Wisnus ke Bali Berdasarkan Jalur Transportasi

No.	Jalur Transport	Persentase (%)
1	Darat	51.4%
2	Laut	17.4%
3	Udara	31.2%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Kelompok wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali melalui darat menunjukkan persentase tertinggi (51,4%), disusul kelompok wisatawan nusantara yang menempuh jalur udara, (31,2%), dan kelompok wisatawan nusantara yang menempuh jalur laut menunjukkan persentase paling rendah (17,4%).

4.5.6 Moda Transportasi

Persentase wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali berdasarkan moda transportasi yang digunakan selama melakukan kunjungan di Bali dapat disajikan seperti dalam tabel berikut. Moda transportasi yang paling banyak digunakan selama melakukan kunjungan di Bali adalah mobil pribadi (36,1%), disusul kemudian mobil sewaan (26,6%), sepeda motor (19,3%), dan kendaraan umum (18,0%).

Tabel 4.16 Persentase Wisnus yang Berkunjung Berdasarkan Moda Transportasi

No.	Moda Transportasi	Persentase (%)
1	Mobil Pribadi	36.1%
2	Mobil Sewaan	26.6%
3	Kendaraan Umum	18%
4	Sepeda Motor	19.3%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

4.5.7 Periodisitas Kunjungan

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan periodisitas kunjungan dapat disajikan seperti dalam tabel berikut

Tabel 4.17 Persentase Wisnus Berdasarkan Periodisitas Kunjungan

No.	Periodisitas Kunjungan	Persentase (%)
1	Kunjungan Pertama kali	24.1%
2	Kunjungan Ulang (2-5 Kali)	51.3%
3	Kunjungan Ulang > 5 kali	20%
4	Kunjungan Reguler Tiap Bln/Thn	4.3%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Berdasarkan periodisitas kunjungan, persentase tertinggi wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali adalah wisatawan nusantara yang melakukan kunjungan ulang 2 hingga 5 kali, yakni mencapai 51,3%, disusul wisatawan nusantara yang baru melakukan kunjungan untuk pertama kalinya (24,1%), wisatawan nusantara yang melakukan kunjungan ulang lebih dari 5 kali (20,3%), dan wisatawan nusantara yang melakukan kunjungan reguler tiap bulan/tahun (4,3%).

4.5.8 Tujuan Kunjungan

Berdasarkan tujuan kunjungan, persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali dapat disajikan seperti dalam tabel berikut. Berdasarkan tujuan kunjungan persentase tertinggi wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali adalah wisatawan nusantara yang melakukan kunjungan untuk berlibur/berekreasi (52,3%) disusul mengunjungi teman/famili (26,0%), tujuan tugas kantor/perusahaan (13,5%), tujuan konferensi, seminar, rapat (3,2%), tujuan bisnis dan sejumlah tujuan lainnya (masing-masing 2,5%).

Tabel 4.18 Persentase Wisnus yang Berkunjung Berdasarkan Tujuan Kunjungan

No.	Tujuan Kunjungan	Persentase (%)
1	Berlibur/Rekreasi	52.3%
2	Mengunjungi Teman/Family	26.0%
3	Tugas Kantor/Perusahaan	13.5%
4	Konferensi, Seminar, Rapat	3.2%
5	Bisnis	2.5%
6	Lainnya	2.5%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

4.5.9 Partner Berkunjung

Berdasarkan partner berkunjung, persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali dapat disajikan seperti dalam tabel berikut. Dalam melakukan kunjungan wisata ke Bali,

hampir separuh (49,3%), wisatawan nusantara melakukan kunjungan dengan keluarga, menyusul kemudian mereka yang melakukan kunjungan disertai teman (35,5%), dan melakukan kunjungan sendiri (14,9%). Di samping itu juga terdapat 0,3% yang melakukan kunjungan ke Bali ditemani pihak-pihak lainnya, seperti dengan majikan atau pembantu rumah-tangga, dengan pimpinan atau staf, dan dengan partner bisnis.

Tabel 4.19 Persentase Wisnus yang Berkunjung Berdasarkan Partner Berkunjung

No.	Partner Berkunjung	Persentase (%)
1	Sendiri	14.9%
2	Dengan Teman	35.5%
3	Dengan Keluarga	49.3%
4	Lainnya	0.3%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

4.5.10 Daya Tarik Utama

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan daya tarik utama untuk berkunjung ke Bali, dapat disajikan dalam tabel berikut

Tabel 4.20 Persentase Wisnus yang Berkunjung Berdasarkan Daya Tarik Utama

No.	Daya Tarik Utama	Persentase (%)
1	Keunikan budaya	31.7%
2	Keindahan Alam	52.7%
3	Keramahan Penduduk	2.6%
4	Fasilitas Pariwisata	4.1%
5	Biaya Murah	4.7%
6	Atraksi Wisata	2.2%
7	Lainnya	2%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Berdasarkan daya tarik utama untuk berkunjung ke Bali, persentase tertinggi ditunjukkan oleh kelompok wisatawan nusantara yang menyatakan ketertarikannya pada keindahan alam (52,7%). Menyusul kemudian kelompok wisatawan nusantara yang menyatakan ketertarikannya pada keunikan budaya (31,7%), harga/biaya berlibur yang relatif murah (4,7%), fasilitas pariwisata yang berkualitas (4,1%), keramah-tamahan penduduk (2,6%), atraksi wisata yang beragam (2,2%), dan sejumlah daya tarik lainnya (2,0%).

4.5.11 Daya Tarik Utama Wisata Alam

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan jenis daya tarik wisata alam yang diminati, dapat disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 4.21 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Daya Tarik Wisata Alam

No.	Jenis Daya Tarik Wisata Alam	Persentase (%)
1	Pantai/Laut	53.8%
2	Pegunungan	14.6%
3	Danau	16.8%
4	Sungai	0.4%
5	Air Terjun	3.5%
6	Air Panas	0.5%
7	Hutan	0.2%
8	Persawahan	9.2%
9	Perkebunan	0.9%
10	Lainnya	0.1%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Dari berbagai jenis daya tarik wisata alam yang ada di Bali, ternyata terdapat 5 jenis daya tarik wisata yang paling diminati, yakni pantai/laut (53,8%), danau (16,8%), pegunungan (14,6%), persawahan (9,2%), dan air terjun (3,5%). Sementara sungai, air panas, hutan, perkebunan. dan lainnya hanya mencapai 2,1%.

4.5.12 Daya Tarik Utama Wisata Budaya

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan jenis daya tarik wisata budaya yang diminati dapat disajikan seperti dalam tabel berikut:

Tabel 4.22 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Daya Tarik Wisata Budaya

No.	Jenis Daya Tarik Wisata Budaya	Persentase (%)
1	Tradisi/adat istiadat	25.4%
2	Kesenian Daerah	31.3%
3	Arsitektur	12.5%
4	Makanan Khas	20.5%
5	Barang Kerajinan	1.0%
6	Peninggalan Sejarah	3.3%
7	Spa, Aromatherapy, dsb.	6.0%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

4.5.13 Daya Tarik Utama Wisata Buatan

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan jenis daya tarik wisata buatan yang diminati dapat disajikan seperti dalam tabel berikut. Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan jenis daya tarik wisata buatan yang diminati didominasi oleh mereka yang lebih tertarik pada fasilitas rekreasi hiburan (54,8%), menyusul kemudian pusat perbelanjaan (13,5%), fasilitas peristirahatan (11,5%), monumen (9,6%), fasilitas rekreasi olahraga (6,7%), dan lainnya (3,9%).

Tabel 4.23 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Daya Tarik Wisata Buatan

No.	Jenis Daya Tarik Wisata Buatan	Persentase (%)
1	Fasilitas Rekreasi Liburan	54.8%
2	Fasilitas Peristirahatan	11.5%
3	Fasilitas Rekreasi Olahraga	6.7%
4	Pusat Perbelanjaan	13.5%
5	Monumen	9.6%
6	Lainnya	3.9%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

4.5.14 Perbandingan daya tarik Alam dan Budaya

Penggolongan wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan perbandingan daya tarik alam dan budaya dapat disajikan seperti dalam tabel berikut:

Tabel 4.24 Persentase Wisnus Berdasarkan Daya Tarik Alam dan Budaya

No.	Perbandingan Daya Tarik Alam dan Budaya	Persentase (%)
1	Alam lebih menarik	77.9%
2	Budaya lebih menarik	19.7%
3	Keduanya menarik	2.4%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Sebanyak 77,9% wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali menyatakan daya tarik alam lebih menarik, menyusul kemudian wisatawan nusantara yang menyatakan budaya lebih menarik sebesar 19,7%, sedangkan wisatawan nusantara yang menyatakan alam dan budaya Bali samasama menarik memiliki persentase terendah, yakni 2,4%

4.5.15 Jenis Kegiatan/Atraksi Wisata yang Dilakukan Selama di Bali

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan jenis-jenis kegiatan/atraksi wisata yang dilakukan selama di Bali dapat disajikan seperti dalam tabel

berikut. Selama berwisata di Bali, jenis kegiatan/atraksi wisata yang paling banyak dilakukan oleh wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali adalah sight seeing (melihat-lihat) mencapai 57,6%, menyusul kemudian shopping (berbelanja) mencapai 38,6%, adventure (trekking, rafting, surfing, dsb.) sebanyak 2,1%, sedangkan wisatawan nusantara yang melakukan kegiatan religius/spiritual, wellness (kesehatan), night life, dan lainnya masing-masing di bawah 1%.

Tabel 4.25 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Kegiatan/Atraksi Wisata

No.	Jenis Daya Tarik Wisata Alam	Persentase (%)
1	Sight seeing (melihat-lihat)	57.6%
2	Adventure (trekking, rafting, surfing, dsb.)	2.1%
3	Shopping (berbelanja)	38.6%
4	Religius/spiritual	0.9%
5	Wellness (kesehatan)	0.1%
6	Night Life (hiburan malam)	0.3%
7	Lainnya	0.4%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

4.5.16 Daya Tarik/Atraksi Wisata yang Paling Diminati

Daya tarik/atraksi wisata yang paling diminati oleh wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali dapat disajikan seperti pada tabel berikut.

Tabel 4.26 Daya Tarik / Atraksi Wisata di Bali Yang Paling Diminati oleh Wisnus

No.	Daya Tarik / Atraksi Wisata
1	Pantai Pandawa
2	Tanah Lot
3	Kuta
4	Sanur
5	Uluwatu
6	Taman Ayun
7	Nusa Dua
8	GWK
9	Padang-Padang
10	Bedugul
11	Jati Luh
12	Tanjung Benoa
13	Taman Ayun
14	Beratan
15	Bajra Sandi
16	Ubud
17	Tegenungan
18	Ceking
19	Penglipuran
20	Tampak Siring

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Daya tarik/atraksi wisata yang termasuk kategori lima besar yang paling diminati oleh wisatawan nusantara yang berkunjung ke Bali adalah Pantai Pandawa, Tanah Lot, Kuta, Sanur, dan Uluwatu, Menyusul kemudian kategori 10 besar adalah Taman Ayun, Nusa Dua, GWK, Padang-Padang, dan Bedugul.

4.5.17 Lama Tinggal di Bali

Dari keseluruhan wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali diperoleh informasi lama tinggal rata-rata wisatawan nusantara di Bali adalah 4,0 hari. Berikut ini disajikan tabel penggolongan wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan lama tinggal di Bali.

Tabel 4.27 Persentase Wisnus Berdasarkan Lama Tinggal di Bali

No.	Lama Tinggal di Bali	Persentase (%)
1	< 1 malam (1 hari)	0.8%
2	1 malam (2 hari)	16.2%
3	2 malam (3 hari)	35.8%
4	3 malam (4 hari)	21.6%
5	4 malam (5 hari)	10.7%
6	5 malam (6 hari)	5.8%
7	> 6 malam (> 7 hari)	2.3%
9	Lainnya	6.8%
	Total	100.0%
	Rata-rata Lama Tinggal	4%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Berdasarkan lama tinggal di Bali, persentase tertinggi wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali adalah mereka yang memiliki lama tinggal 2 malam (3 hari), yakni mencapai 35,8%. Persentase terbesar kedua adalah wisatawan nusantara yang memiliki lama tinggal 3 malam (4 hari) mencapai 21,6%. Persentase terbesar ketiga adalah wisatawan nusantara yang memiliki lama tinggal 1 malam (2 hari) mencapai 16,2%. Posisi berikutnya adalah wisatawan nusantara yang memiliki lama tinggal 4 malam (5 hari) mencapai 10,7%, disusul lama tinggal lebih dari 6 malam (> 7 hari) sebesar 6,8%, lama tinggal 5 malam (6 hari) mencapai 5,8 %, lama tinggal 6 malam (7 hari) mencapai 2,3%, dan lama tinggal kurang dari 1 malam (1 hari) mencapai 0,8%.

4.5.18 Jenis Akomodasi

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan jenis akomodasi yang digunakan selama melakukan kunjungan wisata di Bali, dapat disajikan seperti dalam tabel berikut

Tabel 4.28 Persentase Wisnus Berdasarkan Jenis Akomodasi yang Digunakan

No.	Jenis Akomodasi yang digunakan	Persentase (%)
1	Hotel Bintang	48.7%
2	Hotel Melati	5.6%
3	Pondok Wisata	0.4%
4	Villa	2.4%
5	Rumah Keluarga/teman	40.9%
6	Tidak menginap	1.3%
7	Lainnya	0.7%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Berdasarkan jenis akomodasi yang digunakan ternyata hotel bintang menempati persentase tertinggi, yakni digunakan oleh 48,7% wisatawan nusantara selama berkunjung di Bali. Menyusul kemudian rumah keluarga/teman (40,9%), hotel melati (5,6%), villa (2,4%), pondok wisata (0,4%) dan beberapa tempat lainnya (seperti perkemahan (*camping ground*), perumahan/mess kantor, mushola/masjid, dan rumah sakit) (0,7%). Selain itu, juga terdapat wisatawan nusantara yang tidak menginap (1,3%).

4.5.19 Pengeluaran Rata-rata perhari

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan jumlah pengeluaran rata-rata perhari dapat disajikan seperti dalam tabel berikut

Tabel 4.29 Persentase Wisnus Berdasarkan Pengeluaran Rata-rata Perhari

No.	Pengeluaran Rata-rata perhari	Persentase (%)
1	< Rp 200000	24.5%
2	Rp 200000 – Rp 400000	22.4%
3	Rp 401000 – Rp 600000	15.0%
4	Rp 601000 – Rp 800000	12.7%
5	Rp 801000 – Rp 1000000	8.5%
6	> Rp. 1.000.000	16.9%
	Total	100%
	Rata-rata Pengeluaran perhari	Rp 575,000

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Berdasarkan jumlah pengeluaran rata-rata perhari, diketahui bahwa wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali dengan pengeluaran rata-rata perhari di bawah Rp. 200.000 menempati posisi teratas, yakni mencapai 24,5%. Berikutnya adalah kelompok wisatawan nusantara dengan pengeluaran rata-rata perhari Rp. 200.000 – Rp. 400.000 (22,4%), kelompok wisatawan nusantara dengan pengeluaran rata-rata perhari di atas Rp. 1.000.000 (16,9%),

kelompok wisatawan nusantara dengan pengeluaran rata-rata perhari Rp. 401.000 – Rp. 600.000 (15,0%), kelompok wisatawan nusantara dengan pengeluaran rata-rata perhari Rp. 601.000 – Rp. 800.000 (12,7%), dan kelompok wisatawan nusantara dengan pengeluaran rata-rata perhari Rp. 801.000 – Rp. 1.000.000 (8,5%). Sementara pengeluaran rata-rata wisatawan nusantara perorang perhari mencapai Rp. 575.000.

4.5.20 Pengeluaran Rata-rata perhari

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan tingkat kepuasannya selama berkunjung di Bali dapat disajikan seperti dalam tabel berikut.

Tabel 4.30 Persentase Wisnus Berdasarkan Tingkat Kepuasan

No.	Tingkat Kepuasan	Persentase (%)
1	Sangat Puas	28.2%
2	Puas	63.4%
3	Cukup Puas	7.8%
4	Kurang Puas	0.5%
5	Sangat Kurang Puas	0.1%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan tingkat kepuasannya selama berkunjung di Bali menunjukkan bahwa 63,4% menyatakan puas, menyusul kemudian 28,7% menyatakan sangat puas, dan 7,9% menyatakan cukup puas. Namun ada juga wisatawan nusantara yang kurang puas sebanyak 0.5% dan sangat kurang puas sebanyak 0.1%. Mungkin dikarenakan ada tujuan yang tidak terpenuhi.

4.5.21 Keinginan untuk Melakukan Kunjungan Ulang

Persentase wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali berdasarkan keinginannya untuk melakukan kunjungan ulang dapat disajikan seperti tabel berikut.

Tabel 4.31 Persentase Wisnus Berdasarkan Keinginan Berkunjung Kembali

No.	Keinginan untuk Melakukan Kunjungan Ulang	Persentase (%)
1	Ya	98.6%
2	Ragu-ragu	1.4%
3	Tidak	0.0%
	Total	100%

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Bali

Hampir seluruhnya (98,6%) wisatawan nusantara yang mengunjungi Bali menyatakan keinginannya untuk melakukan kunjungan ulang ke Bali. Hanya 1,4% yang menyatakan ragu-ragu, dan tidak ada yang menyatakan tidak berkeinginan melakukan kunjungan ulang ke Bali.

4.6 Persaingan Kapal Pesiar di Dunia

Menurut WTO, (2003 dalam Dowling 2006) hampir 75% kapal pesiar menyediakan fasilitas akomodasi yang dilengkapi dengan restaurant, bar, fasilitas olahraga, shopping center, kegiatan entertainment, pusat komunikasi dll. Kabin sangat luas dan mewah, dan ada kecendrungan kabin dilengkapi jendela dan atau balkoni (Dowling,2006). Memang tidak mengherankan bila kapal pesiar sebagai industri baru dalam percaturan industri pariwisata, dikatakan sebagai resort terapung, karena berbagai fasilitas dapat disediakan layaknya sebuah destinasi. Dengan demikian persaingan dalam dunia kapal pesiar dimulai dari fasilitas yang ada didalam terutama kamar, fasilitas serta fasilitas penunjang, seperti bar dan restoran sebagai sumber revenue kedua setelah kamar. Persaingan berikutnya adalah saling berlomba meningkatkan promosi dan positioning atau pencitraan/imaging. Untuk memudahkan konsumen mengetahui produknya. Perusahaan kapal pesiar berlomba membuat citra dengan membuat tema promosi dan juga menjadi image bagi konsumen. Mereka menanamkan asosiasi dibenak konsumen untuk selalu diingat dengan tema-tema seperti Carnival diasosiasikan dengan branding “ fun ship” , sedangkan Queen Elizabeth 2 menawarkan citra lebih eksklusif dan pengalaman yang unik dengan tema promosi “ For one in your live”, sedangkan Disney’s Cruises menciptakan citra yang beda yaitu untuk “anak-anak”. Perlombaan ini adalah sangat wajar dengan kompetisi yang semakin ketat, konsumen yang semakin pintar atau “ smart.

4.7 Perusahaan Kapal Pesiar di Dunia

Berkembangnya pariwisata dunia juga membawa angin segar bagi perkembangan kapal pesiar, sehingga muncul istilah Cruise Tourism yang dapat diterjemahkan dengan “Pariwisata Kapal Pesiar” Walupun pembahasan industri ini belum begitu intensif namun telah membawa berbagai stakeholders untuk ikut bersaing dipasar yang paling dinamis serta pertumbuhan yang sangat dramatis. (Charlie and McCalla,2006) Jumlah dan jenis cruise line sampai dengan tahun 2010 yang berlaga dilautan dapat dikategorikan menjadi empat bagian, yaitu; Carnival Corporation yang membawahi Carnival, P&O Cruises, Princes Cruises, Holland American Line, Aida Cruises dan Costa Cruises, yang menguasai 47 % pangsa pasar dunia. Royal Caribbean

International yang membawahi Azamara cruises, Celebrity Cruises dan Royal Caribbean, menempati posisi kedua dengan 22% dari seluruh pangsa pasar dunia, sedangkan Star Cruises yang membawahi NCL dan Star Cruises menempati posisi keempat dengan 11% market share sedangkan 4 kelompok lainnya yang terdiri dari TUI Cruises, Silversea, Island Cruises, MSC Cruises, Thomson Cruises, Fred Olsen menempati posisi ketiga untuk total market share dunia. (Surakusuma, 2020). Seperti digambarkan pada Tabel berikut

Tabel 4.32 Perusahaan Cruise Line di Dunia

No	Perusahaan	Nama Cruise	Prosentase
1	Carnival Corporation	Carnival, P&O Cruises, Princes Cruises, Holland American Line, Aida Cruises dan Costa Cruises	47 %
	Royal Caribbean International	Azamara cruises, Celebrity Cruises dan Royal Caribbean	22%
	Star Cruises	NCL dan Star Cruises	11%
	Lainnya	TUI Cruises, Silversea, Island Cruises, MSC Cruises, Thomson Cruises, Fred Olsen	20%

Sumber : Surakusuma,2010.

4.8 Sejarah Pelabuhan Benoa

Pelabuhan Benoa adalah pelabuhan campuran yang dibangun sekitar tahun 1920 seiring dengan keberadaan bangsa Belanda di Kota Denpasar. Pada awalnya batas daerah kerja dan kepentingan pelabuhan Benoa didasarkan pada gambar peta pelabuhan zaman Belanda yang ditetapkan dalam Staadblad nomor 16 tanggal 8 Januari 1926 dengan posisi geografi pada 08'–45'–00" LS dan 115' – 13' – 00" BT, dengan jarak kurang lebih 10 KM dari ibukota Denpasar

Pelabuhan ini dibuka dan diusahakan sejak tahun 1924 (stb. 1924 No. 378) dan daerah lingkungan kerjanya ditetapkan atas dasar stb.1926 No.16. Berdasarkan surat keputusan bersama (SKB) Mendagri dan Menteri perhubungan No. 15 tahun 1990 / KM. 18 tahun 1990 tanggal 14 Januari 1990 tentang batas-batas daerah lingkungan kerja pelabuhan dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan.

Pelabuhan Cabang Benoa sebagai suatu badan usaha sejak tahun 1945 telah mengalami beberapa kali perubahan status yaitu:

- Tahun 1945 – 1964 berbentuk perusahaan Jawatan (Perjan) Pelabuhan
- Tahun 1983 – 1991 berbentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan
- Tahun 1991 berbentuk PT(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III yang didirikan berdasarkan PP RI No. 58 Tahun 1991 dengan akte Notaris No. 5 tanggal 1 Desember 1992.

Pelabuhan Benoa merupakan salah satu cabang pelabuhan dibawah pengelolaan dan pengusahaan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III. Berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelindo III Nomor 724/KPTS.BL.382/PIII-92 tanggal 23 Desember 1992, Pelabuhan Benoa termasuk peringkat pelabuhan kelas 2 (dua) dan diklasifikasikan sebagai pelabuhan andalan.

4.9 Fasilitas Pelabuhan

4.9.1 Fasilitas Pokok Wilayah Perairan Pelabuhan

1. Alur Pelayaran

- Panjang : 3.500 m
- Lebar Minimum : 150 m'
- Kedalaman : - 10 s.d – 12 m LWS
- Keadaan Tanah Dasar : Karang dan Pasir
- Tingkatan Endapan rata – rata / Tahun : 10 cm

2. Kolam Pelabuhan

a. Kolam Timur

- Luas : $662 \times 150 \text{ m} = 99.300 \text{ m}^2$
- Kedalaman : -7 s/d -10m LWS

b. Kolam Barat

- Luas : $662 \times 150 \text{ m} = 99.300 \text{ m}^2$
- Kedalaman : -2,5 s/d -4m LWS

c. Kolam Selatan

- Luas : $600 \times 350 \text{ m} = 210.000 \text{ m}^2$
- Kedalaman : -5 s/d -7m LWS

4.9.2 Fasilitas Pokok Wilayah Daratan Pelabuhan

1. Dermaga Selatan (Dermaga Umum)

Pelabuhan umum dan penumpang ini terletak pada bagian tenggara pelabuhan Benoa.

Terdapat mercusuar yang menyambut kedatangan berbagai kapal yang akan berlabuh di Pelabuhan Benoa. Terdapat type Dermaga Jetty dan type Marjinal.

Kegiatan yang berlangsung pada zona ini adalah bongkar muat barang baik untuk ekspor maupun impor, serta penyeberangan domestik dan kegiatan internasional ferry. Pelabuhan Benoa melayani ferry dan pelayaran wisata domestic dengan rute kepulauan timur Indonesia seperti Pulau Lembongan, Lombok, Komodo dan Flores. Pada zona ini juga terdapat pelabuhan BBM yang dikelola oleh Pertamina untuk memenuhi kebutuhan pelabuhan Bandar Udara dan daerah sekitarnya.

4.9.3 Fasilitas Dermaga

Kelengkapan dermaga yang kami dapati di Pelabuhan Benoa diantaranya:

1. Fender

Fender adalah bumper yang digunakan untuk meredam benturan yang terjadi pada saat kapal akan merapat ke dermaga atau pada saat kapal yang sedang ditambatkan tergoyang oleh gelombang atau arus yang terjadi di pelabuhan. Untuk mampu melakukan peredaman, fender biasanya memiliki daya serap energi yang tinggi dan gaya reaksi yang rendah. Fender umumnya terbuat dari karet, busa elastomer, atau plastik. Jenis fender yang digunakan tergantung pada banyak variabel, antara lain ukuran dan berat kapal, *stand-off* maksimum yang diizinkan, struktur kapal, variasi pasang-surut, dan kondisi tempat tertentu lainnya. Ukuran fender didasarkan pada energi kapal saat berlabuh yang berhubungan dengan ketepatan kecepatan berlabuh.

2. Bolder

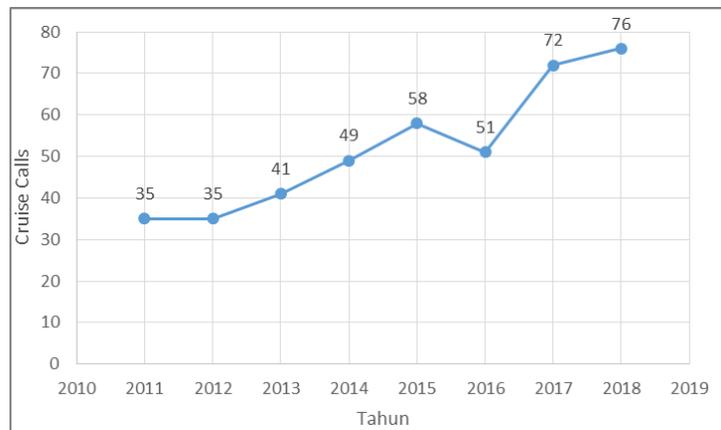
Bolder adalah perangkat pelabuhan untuk menambatkan kapal di dermaga atau perangkat untuk mengikat tali di kapal. Bolder biasanya terbuat dari besi cor dan diangker / ditanamkan pada fondasi dermaga sehingga mampu untuk menahan gaya yang bekerja pada penambatan kapal di dermaga, sedang bolder yang ditempatkan dikapal biasanya sepasang untuk melilitkan tali dikapal pada kedua bolder. Tali dililitkan sedemikian sehingga dapat menahan gaya yang bekerja pada tali tetapi tetap mudah untuk dibuka oleh awak kapal.

3. Selang Air

Selang air pada bagian samping dermaga berfungsi sebagai pengisi ulang kebutuhan air pada kapal yang berlabuh di dermaga, setiap komponen selang air tersedia suatu alat pengukur yang bertujuan untuk mengetahui jumlah air yang telah diisi ke kapal

4.10 Kunjungan Kapal Pesiar

Selain kunjungan wisatawan asing maupun domestik yang meningkat, kunjungan kapal pesiar ke pelabuhan benoa yang juga meningkat. Hal ini diperkuat dengan adanya data dari Pelabuhan Indonesia III (Pelindo III) cabang Benoa yaitu data statistik kunjungan kapal pesiar seperti grafik dibawah ini



Gambar 4.5 Statistik Kunjungan Kapal Pesiar tahun 2011 – 2018

Sumber : BPS Provinsi Bali

Pada grafik diatas, terlihat bahwa pada tahun 2011 dan 2012 masih belum ada peningkatan. Kemudian setelah dari taun 2012, terus meningkat hingga tahun 2015. Peningkatan kapal pesiar tersebut meningkat sebesar 6 sampai 9 kunjungan kapal pesiar (*cruise calls*). Namun pada tahun 2016, kunjungan kapal pesiar menurun hingga 7 kunjungan kapal. Tapi pada akhirnya pada tahun 2017 meningkat drastic hingga 11 kunjungan kapal. Kemudian terus meningkat hingga tahun 2018 yaitu 76 kunjungan kapal pesiar.

4.11 Data Pelabuhan Benoa

Berdasarkan data yang di dapat dari Pelabuhan Indonesia III (Pelindo III) cabang Benoa, dibawah ini adalah tabel data pelabuhan yang menunjukkan data eksisting dan proyeksi hingga 16 tahun mendatang dari tahun 2019 hingga tahun 2036.

Tabel 4.33 Data Eksisting dan Proyeksi Pelabuhan Benoa

FASILITAS	EKSISTING	2019-2026	2027-2036
1. International Passenger Terminal			
a. Kapasitas	950 penumpang	3.500 penumpang	
b. Total Area	1.530 m ²	5.600 m ²	7.600 m ²
c. Fasilitas	Ruang Tunggu, 4 Scanner Badan, 4 X-ray, Imigrasi, Ruang VIP		
2. Dermaga	340 x 20 meter	400 x 20 meter 206 x 21 meter	634 x 20 meter 627 x 21 meter
3. Kolam Putar	-12 mLWS	-12 mLWS	-12 mLWS
4. Alur Pelayaran	-12 mLWS	-12 mLWS	-12 mLWS
5. Kapal Pesiar terbesar	2.000 pax	5.000 pax	6.000 pax
6. Fasilitas tambahan	Parking Area, SME	SME Center, Park, Mice, Fasilitas Komersial, Marina	SME Center, Taman, Fasilitas Komersial, Marina

Sumber : Pelindo III cabang Benoa

Menurut data tabel diatas, menunjukkan bahwa terminal penumpang Pelabuhan Benoa berkapasitas 950 penumpang. Dan pada tahun 2026 akan meningkat hingga 3500 penumpang. Dengan luas area pelabuhan sebesar 1530 m². Dan akan meningkat hingga 5600 m² pada tahun 2026 dan meningkat lagi hingga 7600 m² pada tahun 2036.

Pelabuhan Benoa memiliki fasilitas ruang tunggu, 4 scan tubuh, 4 X-ray, imigrasi, ruang VIP, dan juga fasilitas lainnya seperti toilet, musholla, tempat parkir dan lain lain. Namun pada tahun 2026 hingga 2036 akan ada fasilitas tambahan yaitu SME center, taman, MICE, commercial facility, dan Marina. Selain fasilitas – fasilitas tersebut, Pelabuhan Benoa memiliki kedalaman dermaga sedalam 12 meter. Hingga tahun 2036 pun akan tetap sedalam 12 meter. Selain dermaga, kolam putar Pelabuhan Benoa pun memiliki kedalaman hingga 12 meter. Channel Draft Pelabuhan Benoa juga memiliki kedalaman 12 meter.

Pada tahun 2018, kapal pesiar yang pernah berkunjung ke Pelabuhan Benoa yang terbesar adalah Kapal Pesiar Volendam dengan GT 61214 dan muatan sebanyak 2000 penumpang. Dan di prediksi pada tahun 2026 kapal pesiar yang berkunjung ke Pelabuhan Benoa akan meningkat dengan muatan sebesar 5000 penumpang. Di tahun 2036 juga akan meningkat hingga 6000 penumpang.

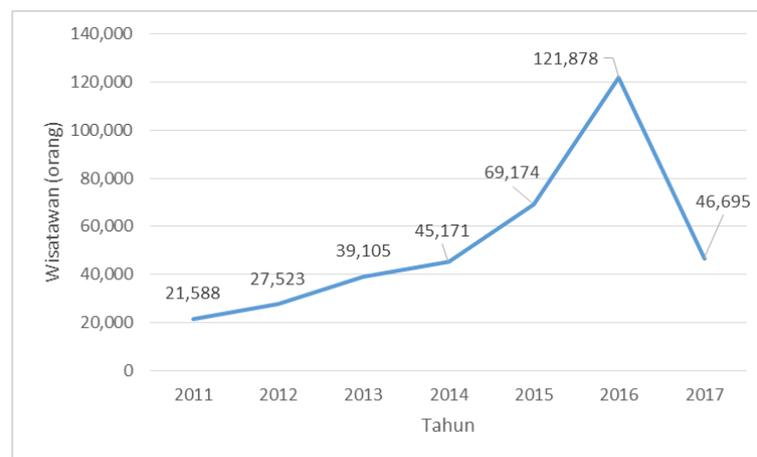


Gambar 4.6 MV. Volendam

Sumber : Pelindo III cabang Benoa

4.12 Statistik Penumpang Kapal Pesiar

Berdasarkan data yang di dapat dari Pelabuhan Indonesia III (Pelindo III) cabang Benoa, wisatawan asing maupun domestik yang berkunjung menggunakan kapal pesiar pun semakin meningkat.



Gambar 4.7 Statistik Penumpang Kapal Pesiar

Sumber : Pelindo III cabang Benoa

Pada tahun 2011 sampai 2016, penumpang kapal pesiar menuju Pelabuhan Benoa Bali mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Akan tetapi pada tahun 2017 mengalami penurunan yang drastic diakibatkan pada tahun tersebut terjadi bencana alam gunung meletus. Gunung Agung di Pulau Bali meletus dan mengakibatkan aktivitas pariwisata berkurang. Namun pada tahun 2018 tidak di cantumkan dikarenakan data penumpang tahun 2018 pada saat penulisan tugas akhir ini belum ada.

BAB 5

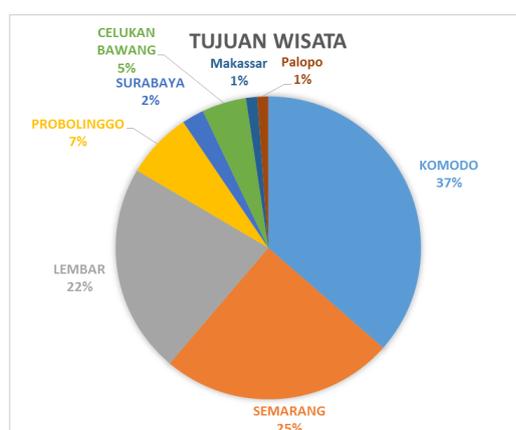
ANALISIS DAN PEMBAHASAN

5.1 Penentuan Destinasi Wisata

Salah satu pariwisata di Indonesia yang saat ini sedang meningkat adalah pariwisata Kapal Pesiar. Dikabarkan, pariwisata Kapal Pesiar akan menjadi tren di tahun tahun mendatang. Kementerian Pariwisata terus berupaya memacu pertumbuhan industri kapal pesiar di Indonesia. Sebab, sektor ini diyakini akan terus tumbuh dan dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara. Buktinya, menurut Kementerian Pariwisata (Kemenpar), selama tiga tahun terakhir kunjungan wisman lewat kapal pesiar terus tumbuh. Bahkan, target kedatangan wisman melalui jalur kapal pesiar tahun 2019 mencapai 430.000 orang. (kompas.com)

Indonesia mempunyai potensi besar untuk menjadi kawasan tujuan wisata dunia. Beberapa pulau di Indonesia telah menjadi tujuan berkulungnya kapal kapal pesiar. Salah satunya yang kerap di jadikan destinasi wisata para wisatawan asing adalah Pulau Bali. Pulau Bali merupakan salah satu pulau yang memiliki potensi pariwisata yang cukup menarik minat berkunjung para wisatawan, baik wisatawan dalam negeri maupun luar negeri. Hal ini dikarenakan pulau Bali memiliki potensi objek dan daya tarik wisata yang cukup kuat sehingga banyak wisatawan yang berbondong-bondong datang ke tempat ini.

Pemilihan destinasi wisata akan dimulai dari tujuan tujuan kapal pesiar setelah berkunjung ke Pelabuhan Benoa, Bali. Beberapa Pulau yang kerap dikunjungi selain Pulau Bali adalah Pulau Komodo, Pulau Lombok, Celukan Bawang, dan beberapa kota di Pulau Jawa seperti Kota Semarang, Kota, Surabaya, dan Probolinggo.



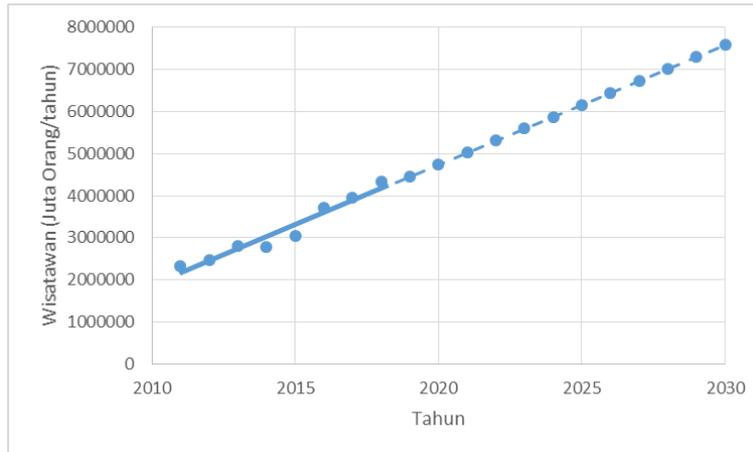
Gambar 5.1 Beberapa pulau yang dikunjungi Kapal Pesiar

Sumber : Data Pelabuhan Benoa

Pulau pulau tersebutlah yang akan dijadikan pilihan untuk di wawancara ke beberapa responden untuk memenuhi kebutuhan pengguna Kapal Pesiar

5.1.1 Proyeksi Kunjungan Wisatawan

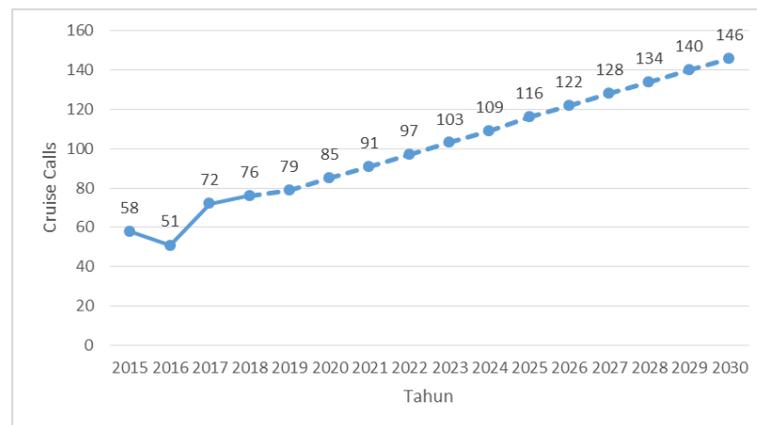
Berdasarkan statistik kunjungan wisatawan berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Bali, Pertumbuhan Wisatawan Mancanegara maupun Domestik ini akan terus meningkat dimulai dari tahun 2019 sampai tahun 2030. Peningkatan ini di prediksi akan mencapai 7578435 wisatawan asing maupun domestik pada tahun 2030.



Gambar 5.2 Proyeksi Wisatawan tahun 2019 – 2030

5.1.2 Proyeksi Kunjungan Kapal Pesiar

Berdasarkan statistik kunjungan kapal pesiar di Pelabuhan Benoa, Bali, Kunjungan kapal pesiar ini akan terus meningkat secara signifikan dimulai dari tahun 2019 sampai tahun 2030. Peningkatan ini di prediksi akan mencapai 146 kunjungan kapal pesiar pada tahun 2030.



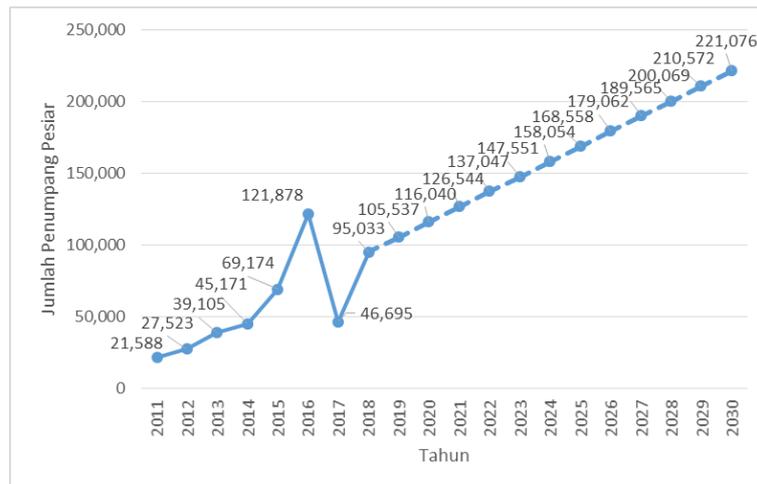
Gambar 5.3 Proyeksi Kunjungan Kapal Pesiar tahun 2019 – 2030

Pada tahun 2019 meningkat hingga 3 kunjungan, tahun 2020 meningkat 6 kunjungan, sampai tahun 2024 meningkat secara konstan sebesar 6 kunjungan, kemudian pada tahun 2025 meningkat 7 kunjungan, pada tahun 2026 meningkat hingga 6 kunjungan, pada tahun 2027

meningkat 6 kunjungan, sampai 2030 meningkat sebesar 6 kunjungan. Jadi pada tahun 2030 akan ada 146 kunjungan kapal pesiar di Pelabuhan Benoa, Bali.

5.1.3 Proyeksi Penumpang Kapal Pesiar

Berdasarkan statistik penumpang kapal pesiar di Pelabuhan Benoa, Bali, penumpang kapal pesiar ini akan terus meningkat secara signifikan dimulai dari tahun 2019 sampai tahun 2030. Berikut adalah grafik statistik peningkatan penumpang kapal pesiar dalam 12 tahun mendatang.



Gambar 5.4 Proyeksi Penumpang Kapal Pesiar 2019 – 2030

Pada tahun 2019 hingga tahun 2030 akan meningkat secara signifikan sebesar

5.2 Identifikasi Kebutuhan Pengguna

Identifikasi kebutuhan pengguna bertujuan untuk mengetahui minat dan ketertarikan pengguna yang dituju sebagai dasar dalam perancangan armada kapal serta pola operasi. Selain itu, hasil dari identifikasi ini dapat memperlihatkan karakter dari setiap segmen wisatawan yang ada, baik dari segi usia dan golongan tingkat ekonomi. Identifikasi kebutuhan pengguna ini dilakukan dengan metode kuesioner. Pengambilan data sampel dilakukan secara langsung (wawancara) dan tidak langsung (*online*). Kegiatan wawancara langsung dilakukan di dua tempat. Yang pertama, wawancara dilakukan di Tanjung Perak pada saat Kapal Pesiar Seabourn Encore sedang berlabuh di pelabuhan tersebut. Ada 10 penumpang Kapal Seabourn Encore yang dapat diwawancara. Kemudian tempat wawancara kedua adalah di Tanjung Benoa, Bali. Sedangkan kuesioner online dilakukan melalui situs *Interpals*. Hasil olahan kuesioner dari sampel yang didapat tersebut. Jumlah sampel ditentukan dengan metode Slovin. Berikut rumus penentuan jumlah sampel menurut Slovin:

$$(5.1)$$

$$QRe = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

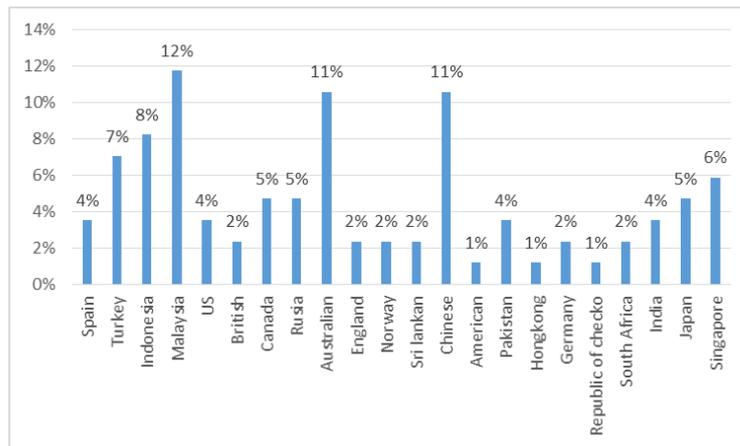
Keterangan:

- QRe : Jumlah responden (orang)
- N : Jumlah populasi (rata-rata jumlah pengunjung per hari di tahun teramai)
- d : Presisi (10%)

Jumlah populasi yang digunakan pada perhitungan ini adalah angka statistik jumlah penumpang Cruise yang berkunjung ke Pelabuhan Benoa. Ketika angka nilai per tahun tersebut di analisa lebih dalam, maka akan didapat jumlah kunjungan wisatawan terbanyak dalam satu hari sebanyak 347 orang pada bulan Februari. Dari data yang telah didapat, maka nilai jumlah responden (QRe) minimal sebanyak 78 orang. Dengan metode ini, jumlah minimum responden tersebut dianggap telah mewakili segmen pasar yang ada. Dengan jumlah minimum tersebut, diambil pembulatan keatas menjadi sebanyak 85 orang.

Pengguna kapal wisata Pesiar di Indonesia didominasi oleh wisatawan asing. Sebagai bukti sampel, data dari Pelabuhan Benoa pada tahun 2017. Bisnis ini menarik bagi wisatawan asing karena kemewahan dari kapal Pesiar serta sebagai cara baru dalam menikmati suguhan alam di Indonesia. Atas dasar tersebut, komposisi responden merupakan kombinasi antara Warga Negara Asing (WNA) dan Warga Negara Indonesia (WNI). Dari jumlah sampel total 85 orang.

Kondisi pengguna kapal pesiar di dominasi oleh wisatawan asing karena rata-rata kapal pesiar yang datang ke Pelabuhan Benoa dan pelabuhan-pelabuhan lainnya di Indonesia berasal dari pelabuhan asal negara lain. Diantaranya ada yang berasal dari Singapore, Australia, Hongkong, dan lain-lain. Atas dasar tersebut, komposisi responden merupakan kombinasi antara Warga Negara Asing (WNA) dan Warga Negara Indonesia (WNI). Dari jumlah sampel total 85 orang, sebanyak 78 orang responden WNA dan 7 orang responden WNI. Responden WNA berasal dari berbagai macam Negara. 3 negara selain Indonesia yang paling tinggi adalah Malaysia, Australia, dan Cina.

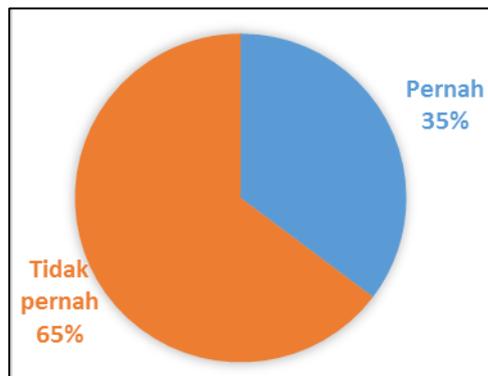


Gambar 5.5 Komposisi Responden WNA menurut Asal Negara

Sumber: Survey Primer, 2018

Pengambilan proporsi responden menurut asal negara diatas berdasarkan pada data bahwa wisatawan asing yang berkunjung ke Pulau Bali didominasi oleh wisatawan Malaysia, Australia, dan Cina.

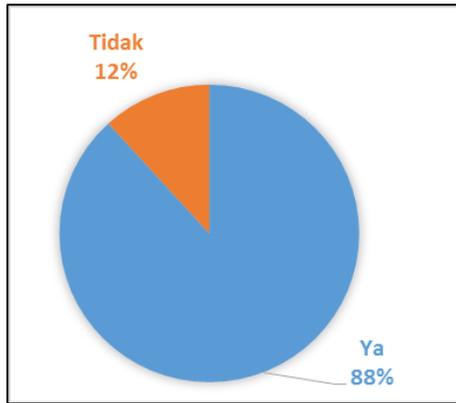
Setiap responden memiliki latar belakang tersendiri terkait dengan kapal wisata. Sebagian kecil (37%) dari total sampel pernah berwisata dengan kapal pesiar. Dari pengalaman tersebut akan timbul saran dan permintaan fasilitas yang sebaiknya ada di dalam kapal. Seluruh responden tersebut merasa senang dan ingin berwisata kembali dengan kapal pesiar.



Gambar 5.6 Pengalaman Responden dengan Kapal Pesiar

Sumber: Survei Primer, 2018

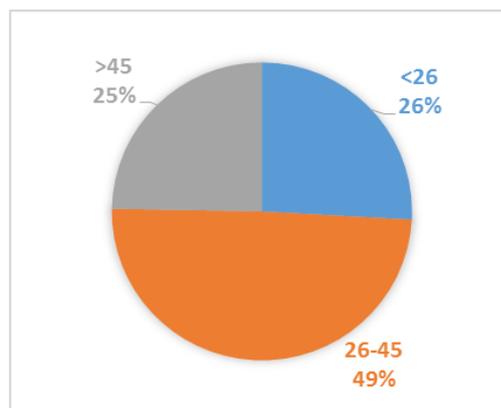
Pada hasil wawancara di Tanjung perak, didapatkan 10 penumpang Kapal Pesiar Seabourn Encore yang bersedia menjadi responden. Dan 10 orang tersebut sangat bersedia jika berwisata menggunakan kapal pesiar lagi. Namun ada juga beberapa responden yang tidak mau menaiki kapal pesiar dikarenakan terlalu mahal, dan juga tidak suka naik kapal. Dibawah ini adalah persentase keinginan penumpang naik kapal pesiar.



Gambar 5.7 Keinginan Menaiki Kapal Pesiar

Sumber: Survei Primer, 2018

Dari total 85 responden, hanya 12% yang tidak ingin menaiki kapal pesiar. Kemudian setelah keinginan dan asal wisatawan, usia responden juga beragam dan dibagi menjadi 3 kelompok. Kurang dari 26 tahun, 26 sampai 45 tahun, dan lebih dari 45 tahun. Berikut adalah hasil pengelompokan usia dari total 85 responden.



Gambar 5.8 Usia Responden

Sumber: Survei Primer, 2018

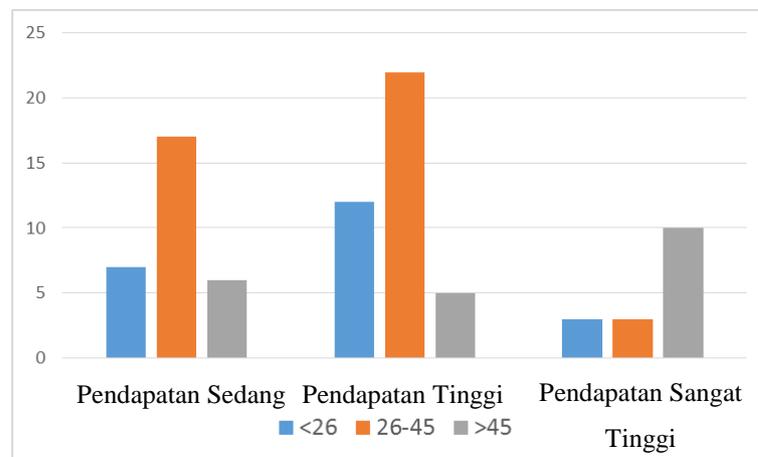
Usia responden ini di kelompokkan lagi berdasarkan pendapatan. Ada 3 kelompok yaitu pendapatan sedang, pendapatan tinggi, dan pendapatan sangat tinggi. Dibawah ini adalah penjelasan mengenai nominal dari pendapatan sedang, pendapatan tinggi, dan pendapatan sangat tinggi

1. Negara berpendapatan rendah (low income)
Yaitu negara yang memiliki PDB perkapita \$1.025 atau kurang
2. Negara berpendapatan Menengah rendah (Lower middle Income)
Yaitu negara yang memiliki PDB perkapita \$1.026 hingga \$ 4.035
3. Negara berpendapatan menengah tinggi (Upper middle income)
Yaitu negara yang memiliki PDB perkapita \$ 4036 hingga \$ 12.475
4. Negara berpendapatan tinggi (High Income)
Yaitu negara yang memiliki PDB perkapita \$12.476 atau lebih

Gambar 5.9 Pendapatan di Indonesia

Sumber: pujinurani17 blogspot

Maka didapatkan hasil pendapatan dari masing masing responden menurut usia sebagai berikut



Gambar 5.10 Pendapatan Responden

Sumber: Survei Primer, 2018

Dapat dilihat dari grafik diatas, yang paling banyak adalah responden dengan usia 26 sampai 45 tahun dengan pendapatan tinggi. Pendapatan tinggi yang dimaksud adalah

5.2.1 Pemilihan Kapal

Aspek utama yang ditinjau sebagai dasar pemilihan kapal pembanding dan pola operasinya antara lain sarat dan Kapal Pesiar yang berkunjung ke pulau yang menjadi pilihan para pengguna Kapal.

Nama Pelabuhan	Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Kedalaman (M LWS)
Benoa	Dermaga Timur	290	20	-10
Lembar	Dermaga Nusantara	162	15	-7
Labuan Bajo		245	12	-11
Tanjung Emas	Dermaga Samudera	527	25	-10
	Dermaga Nusantara	490	20	-7
Palopo				-10
Makassar				-10
Celukan Bawang		160	12	-19
Tanjung Tembaga		600	13	-7
Tanjung Perak	Dermaga jamrud selatan	800	15	-7
			max	-7
			min	7

Gambar 5.11 Sarat Pelabuhan

Karena Kapal Pesiar yang datang ke Pulau Bali, tidak semuanya sandar di Bali. Ada yang hanya transit dan kemudian melanjutkan perjalanan ke Pulau selanjutnya. Diantara 200 kapal yang berkunjung ke Bali dan sekitarnya pada tahun 2015 – 2018, didapatkan 72 Kapal dengan GT yang berbeda beda yang akan dijadikan data kapal pembanding

Berikut adalah data kapal pesiar yang berkunjung ke Pelabuhan Benoa

No	NAMA KAPAL	T (m)	No	NAMA KAPAL	T (m)	No	NAMA KAPAL	T (m)	No	NAMA KAPAL	T (m)
1	QUEEN MARY 2	10	19	AURORA	8	37	ARTANIA	8	55	ALBATROS	8
2	CELEBRITY SOLSTICE	9	20	SUPERSTAR VIRGO, MV	8	38	THE WORLD	7	56	SILVER SHADOW	6
3	SAPPHIRE PRINCESS	8	21	CELEBRITY CENTURY, MV	8	39	EUROPA 2, MS	7	57	SILVER WHISPER	6
4	DIAMOND PRINCESS	8	22	PACIFIC DAWN	8	40	SEVEN SEAS VOYAGER	7	58	PACIFIC VENUS	7
5	EMERALD PRINCESS	9	23	PACIFIC JEWEL, MV	8	41	AIDA VITA	7	59	ASTOR	6
6	GOLDEN PRINCESS	9	24	LEGEND OF THE SEAS	7	42	SEABOURN ENCORE	7	60	PAUL GAUGUIN	6
7	NORWEGIAN JEWEL	9	25	CRYSTAL SERENITY, MV	8	43	SILVER MUSE	7	61	SILVER WIND, MV	6
8	COSTA LUMINOSA	8	26	PACIFIC PEARL	8	44	AIDACARA	6	62	VOYAGER	7
9	ORCHESTRA, MS	8	27	AMSTERDAM, MV	8	45	OCEAN DREAM	7	63	AEGEAN ODYSSEY, MV	6
10	NORWEGIAN STAR, MS	9	28	ROTTERDAM, MV	8	46	SEABOURN ODYSSEY, MV	7	64	LE SOLEAL, MV	5
11	CELEBRITY MILLENNIUM, MS	8	29	VOLENDAM	8	47	SEABOURN SOJOURN	7	65	L'AUSTRAL	5
12	RADIANCE OF THE SEAS	9	30	PACIFIC EDEN	8	48	AZAMARA JOURNEY	6	66	STAR LEGEND	5
13	QUEEN VICTORIA, MS	8	31	PACIFIC ARIA	8	49	INSIGNIA	6	67	HANSEATIC	6
14	CARNIVAL SPIRIT	9	32	MAASDAM	8	50	REGATTA	6	68	BREMEN	5
15	RHAPSODY OF THE SEAS, MV	8	33	CRYSTAL SYMPHONY	8	51	SIRENA	6	69	SILVER DISCOVERER	4
16	SEA PRINCESS	8	34	SEVEN SEAS MARINE	7	52	EUROPA	6	70	CALEDONIAN SKY	4
17	SUN PRINCESS	8	35	VIKING SUN	7	53	SEVEN SEAS NAVIGATOR	7	71	NATIONAL GEOGRAPHIC ORIC	4
18	DAWN PRINCESS	8	36	MAGELLAN	8	54	BLACK WATCH	8	72	STAR CLIPPER	5

Gambar 5.12 Data 72 Kapal Pembanding

Dari 78 data kapal pembanding diatas akan disaring berdasarkan sarat minimal masing – masing pelabuhan. Maka didapatkan 52 kapal pembanding.

No	NAMA KAPAL	T	No	NAMA KAPAL	T	No	NAMA KAPAL	T
1	QUEEN MARY 2	10	20	SUPERSTAR VIRGO, MV	8	39	EUROPA 2, MS	7
2	CELEBRITY SOLSTICE	9	21	CELEBRITY CENTURY, MV	8	40	SEVEN SEAS VOYAGER	7
3	SAPPHIRE PRINCESS	8	22	PACIFIC DAWN	8	41	AIDA VITA	7
4	DIAMOND PRINCESS	8	23	PACIFIC JEWEL, MV	8	42	SEABOURN ENCORE	7
5	EMERALD PRINCESS	9	24	LEGEND OF THE SEAS	7	43	SILVER MUSE	7
6	GOLDEN PRINCESS	9	25	CRYSTAL SERENITY, MV	8	45	OCEAN DREAM	7
7	NORWEGIAN JEWEL	9	26	PACIFIC PEARL	8	46	SEABOURN ODYSSEY, MV	7
8	COSTA LUMINOSA	8	27	AMSTERDAM, MV	8	47	SEABOURN SOJOURN	7
9	ORCHESTRA, MS	8	28	ROTTERDAM, MV	8	48	SEVEN SEAS NAVIGATOR	7
10	NORWEGIAN STAR, MS	9	29	VOLENDAM	8	49	BLACK WATCH	8
11	CELEBRITY MILLENNIUM, MS	8	30	PACIFIC EDEN	8	50	ALBATROS	8
12	RADIANCE OF THE SEAS	9	31	PACIFIC ARIA	8	51	PACIFIC VENUS	7
13	QUEEN VICTORIA, MS	8	32	MAASDAM	8	52	VOYAGER	7
14	CARNIVAL SPIRIT	9	33	CRYSTAL SYMPHONY	8			
15	RHAPSODY OF THE SEAS, MV	8	34	SEVEN SEAS MARINE	7			
16	SEA PRINCESS	8	35	VIKING SUN	7			
17	SUN PRINCESS	8	36	MAGELLAN	8			
18	DAWN PRINCESS	8	37	ARTANIA	8			
19	AURORA	8	38	THE WORLD	7			

Gambar 5.13 Data 52 Kapal Pemandang

Kemudian dari kapal kapal tersebut akan dipilih berdasarkan Kapal Pesiar yang trip berlayar ke Indonesia. Karna Kapal Pesiar ada beberapa jenis. Kapal Pesiar yang hanya transit dan tidak terjadwal, kapal pesiar yang hanya berlayar *oneway*, dan ada juga kapal pesiar yang per roundtripnya sudah terjadwal. Salah satu contohnya adalah Kapal Aida Vita. Kapal Aida Vita berlayar ke Pulau Bali dan pulau pulau disekitarnya pada bulan November – Desember.

2019 Nov 17		14 days, round-trip Singapur & Indonesien Mit Bali	Singapore
Date / Time	Port		
17 Nov	Departing from Singapore		
21 Nov 07:00 - 18:00	Semarang, Java, Indonesia		
22 Nov 08:00 - 19:30	Surabaya, Java, Indonesia		
24 Nov 08:00 - 16:00	Pulau Komodo Island, East Nusa Tenggara, Indonesia		
25 Nov 08:00 - 18:00	Lembar, Lombok, Indonesia		
26 Nov 06:00 - 27 Nov 18:00	Benoa, Bali, Indonesia		
01 Dec	Arriving in Singapore		

Gambar 5.14 Penjadwalan Kapal Aida Vita pada bulan November 2019

Sumber : *cruisemapper.com*

Date / Time	Port		
15 Nov	Departing from Singapore		
19 Nov 08:00 - 18:00	Semarang, Java, Indonesia		
20 Nov 08:00 - 19:30	Surabaya, Java, Indonesia		
22 Nov 08:00 - 16:00	Pulau Komodo Island, East Nusa Tenggara, Indonesia		
23 Nov 08:00 - 18:00	Lembar, Lombok, Indonesia		
24 Nov 06:00 - 25 Nov 18:00	Benoa, Bali, Indonesia		
29 Nov	Arriving in Singapore		

Gambar 5.15 Penjadwalan Kapal Aida Vita pada bulan November 2020

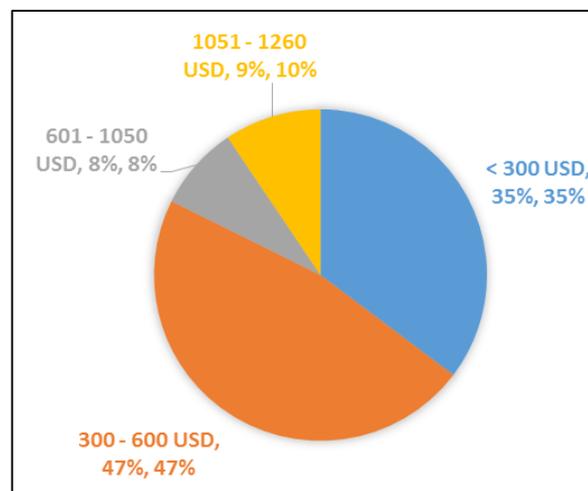
Sumber : *cruisemapper.com*

5.2.2 Kapasitas Kapal

Dalam penentuan kapasitas kapal wisata Pesiar, harus memperhatikan dari sudut pandang ekonomis dan keinginan segmen pasar yang dituju. Sisi ekonomis dari suatu jumlah kapasitas kapal dinilai dari kesesuaian dengan permintaan yang ada. Analisis permintaan harus diidentifikasi secara saksama agar ketika kapal telah beroperasi memiliki *load factor* yang cukup untuk menutup segala biaya yang timbul akibat terjadinya aktivitas pelayaran wisata. Dari data kapal pembanding yang sudah didapat, jumlah penumpang kapal Aida Vita adalah 1266 hingga maksimalnya adalah 1582 orang.

5.2.3 Harga Jasa Tur Kapal Pesiar

Penentuan harga jasa tur kapal wisata harus sesuai dengan target pasar yang dituju. Ketika nilai harga pada segmen pasar yang dituju telah diidentifikasi, maka dari harga tersebut harus diterjemahkan dengan ketersediaan fasilitas yang sebaik mungkin dengan batasan harga tersebut. Segmentasi pasar dengan pendapatan sedang memiliki prospek harga 300 USD – 600 USD per malam untuk setiap orang. Nilai harga tersebut merupakan terjemahan dari *willingness to pay* dari segmentasi pasar tersebut. *Willingness to pay* pada setiap orang dapat berbeda, karena terdapat faktor persepsi dan selera pada suatu objek pariwisata tertentu. Berikut grafik hubungan antara kategori pendapatan dengan harga setiap orang per malam yang diinginkan.



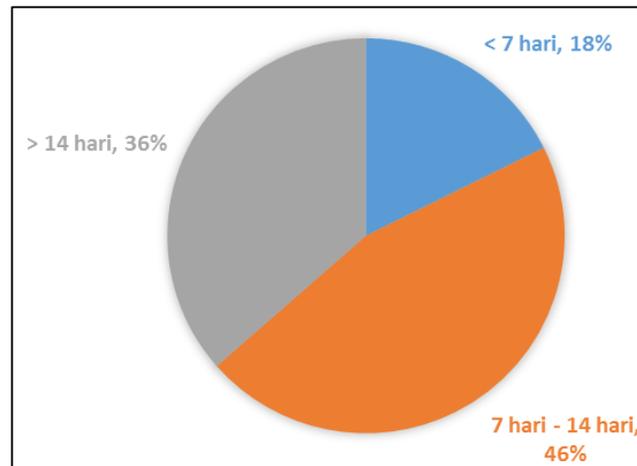
Gambar 5.16 Kemauan membayar berdasarkan permintaan

Sumber: Survei Primer, 2018

Segmentasi wisatawan pendapatan sedang, didominasi oleh keinginan harga 301 USD - 600 USD per malam. Kondisi kebutuhan pasar tersebut diterjemahkan pada fasilitas kapal yang sesuai dengan harga wisata.

5.2.4 Durasi Perjalanan Kapal Pesiar

Faktor yang menentukan dalam penentuan durasi perjalanan setiap orang adalah minat seseorang untuk hidup diatas kapal selama beberapa hari. Setiap segmentasi pasar akan menunjukkan pola yang berbeda terkait dengan durasi perjalanan wisata. Berikut grafik hubungan kategori pendapatan dengan pilihan durasi perjalanan tur kapal wisata Pesiar. Hasil dari identifikasi durasi wisata ini, menjadi dasar untuk menentukan jumlah destinasi yang dikunjungi di Indonesia.

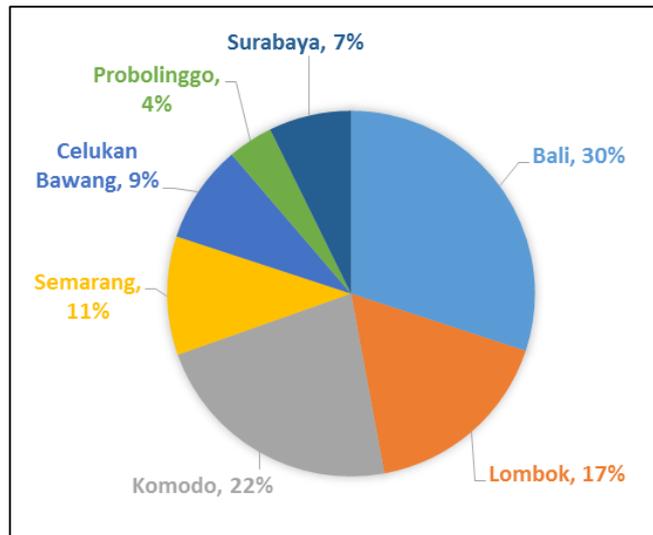


Gambar 5.17 Durasi perjalanan berdasarkan permintaan

Sumber: Survei Primer, 2018

5.2.5 Lokasi Wisata

Destinasi pariwisata telah terpilih berdasarkan pulau pulau yang dikunjungi oleh kapal pesiar dan juga berdasarkan keinginan para pengguna. Yaitu Pulau Bali, Pulau Komodo, Pulau Lombok, Celukan Bawang, Kota Semarang, dan Kota Surabaya.



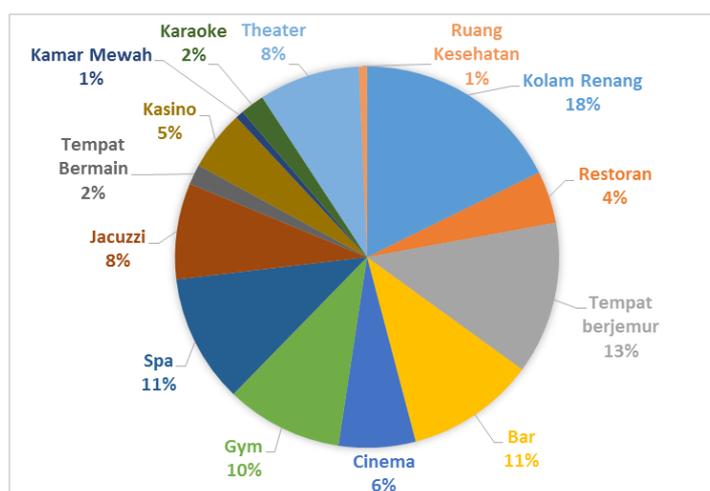
Gambar 5.18 Destinasi Wisata berdasarkan permintaan

Sumber: Survei Primer, 2018

5.2.6 Fasilitas Kapal

Wisatawan membayar harga jasa tur sesuai dengan persepsi mereka tentang kualitas layanan wisata yang diberikan. Harga yang telah mereka bayar, harus mampu dikonversikan menjadi layanan dan fasilitas yang akan mereka dapatkan. Dengan begitu kegiatan wisata berpotensi menjadi pilihan favorit untuk berwisata lagi.

Penentuan fasilitas kapal tidak hanya didasarkan pada apa yang diminta oleh hasil survei responden. Setiap fasilitas yang diminta, akan dianalisa melalui kelayakan teknis dan ekonomis. Dan juga fasilitas yang ada pada kapal Aida Vita. Berikut hasil survei permintaan fasilitas kapal wisata Pesiar



Gambar 5.19 Fasilitas berdasarkan permintaan

Sumber: Survei Primer, 2018

Pada tabel diatas, fasilitas tersebut akan disaring berdasarkan fasilitas kapal yang dimiliki oleh Kapal Aida Vita dan Albatros

Hasil analisa diatas menunjukkan bahwa tidak semua fasilitas yang diinginkan oleh pengguna jasa dipasang pada kapal. Perlu adanya analisa dari sisi teknis, ekonomis, serta perbandingan dengan kapal wisata lainnya terkait penambahan suatu fasilitas tertentu. Maka, berikut merupakan hasil dari fasilitas yang tersedia di kapal Aida Vita dan Albatros.

- *Kolam Renang*
- *Tempat Berjemur*
- *Bar*
- *Spa*
- *Gym*
- *Theater*
- *Jacuzzi*
- *Restoran*

5.3 Pola Operasi

Pola operasi meliputi perancangan titik kunjungan kapal pesiar, rute kapal pesiar, dan aktivitas wisata yang akan dilakukan. Hasil survei kebutuhan pengguna untuk segmen pasar sedang menjadi dasar dalam menentukan pola operasi yang sesuai.

5.3.1 Destinasi Wisata

Tujuan wisata bagi pengguna kapal *cruise* ditentukan berdasarkan banyaknya keinginan wisatawan untuk berlibur menggunakan kapal pesiar. Diharapkan semakin banyak peminat yang mau menaiki kapal pesiar di Provinsi Bali menuju destinasi wisata yang telah disediakan akan menambah jumlah wisatawan yang berlibur di Provinsi Bali.

Berdasarkan hasil keinginan responden, destinasi tersebut sama dengan destinasi wisata Kapal Aida Vita itu sendiri hanya saja penjadwalan kapal tersebut akan ditambahkan rute menuju ke Celukan Bawang.

5.3.2 Pemilihan Pelabuhan *Hub*

Di dalam wilayah operasi ini, terdapat pelabuhan yang dapat dijadikan titik keberangkatan dan akhir kapal wisata. Titik akhir kapal pesiar biasanya kembali lagi ke titik keberangkatan atau ke pelabuhan asal. Untuk kapal AidaVita, pelabuhan asalnya adalah Pelabuhan Singapore dan tujuan akhirnya kembali lagi ke pelabuhan Singapore. Namun jika

kapal Albatros, pelabuhan asalnya adalah Pelabuhan Benoa dan berakhir di Pelabuhan Singapore.

5.3.3 Penentuan Rute

Pulau-pulau destinasi yang tersebar menyebabkan adanya suatu metode dalam penentuan rute. Karakteristik kapal wisata ini yang tidak memiliki permintaan pada setiap pulau yang dikunjungi membuat faktor penentuan adalah jarak dan waktu untuk mereka melakukan aktivitas. Perjalanan kapal pesiar selalu berawal dari pelabuhan asal yang akhirnya berakhir menuju ke pelabuhan asal pada waktu yang sama pada saat kapal datang di pelabuhan asal.

Pulau-pulau destinasi yang tersebar menyebabkan adanya suatu metode dalam penentuan rute. Karakteristik kapal wisata ini yang tidak memiliki permintaan pada setiap pulau yang dikunjungi membuat faktor penentuan hanyalah jarak. Dengan begitu, metode optimasi untuk mencapai jarak terpendek didapat melalui TSP (*Travelling Salesman Problem*).

$$Z = \min \left\{ \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n C_{ij} X_{ij} \right\} \quad (5.2)$$

- n menyatakan banyaknya pulau (selanjutnya disebut simpul/node)
- C_{ij} menyatakan jarak dari simpul i ke j

Dengan batasan:

- $X_{ij} = 1$, jika ada perjalanan kapal dari simpul i ke j , untuk $i, j = 1, 2, 3, \dots, n-1$
- $X_{ij} = 0$, jika tidak ada perjalanan
- Hasil survei minat responden terhadap kunjungan (untuk kapal Aida Vita urutan ke-1 dan ke-8 ialah Pel. Singapore, sedangkan untuk Kapal Albatros urutan ke-1 ialah Pel. Benoa dan ke-8 ialah Pel. Singapore). Berikut adalah kode setiap node:
 - i dan $j = 1$ (Pel. Singapore)
 - i dan $j = 2$ (Pelabuhan Benoa)
 - i dan $j = 3$ (Pelabuhan Lembar)
 - i dan $j = 4$ (Pulau Komodo)
 - i dan $j = 5$ (Pelabuhan Tanjung Mas)
 - i dan $j = 6$ (Celukan Bawang)
 - i dan $j = 7$ (Pelabuhan Tanjung Perak)
 - i dan $j = 8$ (Pel. Singapore)

Terdapat tujuh simpul dalam kasus ini dengan satu simpul menjadi titik keberangkatan (Pel. Singapore) yang juga menjadi titik akhir perjalanan. Melalui, metode diatas didapatkan 5 skenario dengan durasi sebagai berikut:

Skenario	Kapal	Rute	Roundtrip days	Frekuensi
1	Aida Vita	Singapore - Semarang - Surabaya - Komodo - Lombok - Benoa - Singapore	14	21
2		Singapore - Lombok - Bali - Komodo - Surabaya - Semarang - Singapore	11	27
3		Singapore - Komodo - Lombok - Bali - Celukan Bawang - Surabaya - Semarang - Singapore	12	25
4	Albatros	Benoa - Senggigi - Probolinggo - Karimun Jawa - Semarang - Singapore	11	27
5		Benoa - Lombok - Komodo - Celukan Bawang - Surabaya - Semarang - Singapore	11	27

Gambar 5.20 Skenario penentuan rute

5 skenario ini terpilih berdasarkan penjadwalan dari kapal itu sendiri, dari hasil solver, dan juga penambahan rute ke celukan bawang berdasarkan permintaan kebutuhan pengguna. Dari 5 skenario ini nantinya akan dipilih berdasarkan perhitungan biaya yang profitnya paling tinggi.

5.3.4 Rencana Perjalanan

Rencana perjalanan mencakup informasi terkait destinasi pulau, durasi kegiatan, dan aktivitas wisata. Durasi perjalanan dibatasi oleh minat segmen pasar yang dituju yaitu 7-14 hari. Durasi berkunjung di setiap pulau diperkirakan berdasarkan jenis kegiatan yang akan dilakukan

Tabel 5.1 Skenario 1 Rencana Perjalanan

Date / Time	Port
15 Nov	Departing from Singapore
19 Nov 08:00 - 18:00	Semarang, Java, Indonesia
20 Nov 08:00 - 19:30	Surabaya, Java, Indonesia
22 Nov 08:00 - 16:00	Pulau Komodo Island, East Nusa Tenggara, Indonesia
23 Nov 08:00 - 18:00	Lembar, Lombok, Indonesia
24 Nov 06:00 - 25 Nov 18:00	Benoa, Bali, Indonesia
29 Nov	Arriving in Singapore

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa total perjalanan dari scenario 1 adalah 14 hari dengan rute dari Singapore, menuju ke Semarang, Surabaya, Pulau Komodo, Lembar, Benoa, kemudian kembali ke Bali. Skenario 1 ini merupakan penjadwalan dari kapal AidaVita itu sendiri.



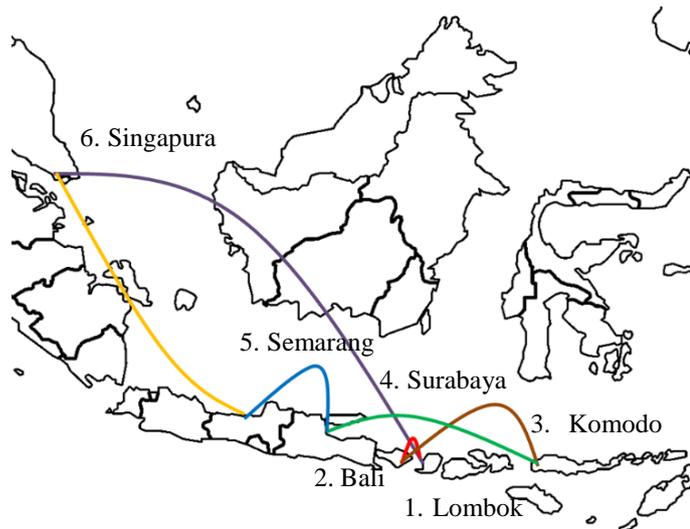
Gambar 5.21 Pola Operasi Skenario 1

Pola Operasi dari Skenario 1 ini merupakan pola operasi penjadwalan dari kapal AidaVita itu sendiri.

Tabel 5.2 Skenario 2 Rencana Perjalanan

Tanggal	Tiba	Berangkat	Lokasi
15-Nov-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	Singapore
16-Nov-20	6:00:00 AM	3:49:00 AM	
16-Nov-20	3:49:00 AM	3:49:00 AM	
17-Nov-20	3:49:00 AM	3:49:00 AM	Berlayar ke lombok
18-Nov-20	3:49:00 AM	8:00:00 AM	
18-Nov-20	8:00:00 AM	9:00:00 PM	Lombok
18-Nov-20	9:00:00 PM	11:46:00 PM	Berlayar ke Bali
18-Nov-20	11:46:00 PM	5:15:00 PM	Bali
19-Nov-20	5:15:00 PM	8:00:00 AM	Berlayar ke komodo
20-Nov-20	8:00:00 AM	4:30:00 PM	di komodo
20-Nov-20	4:30:00 PM	8:00:00 AM	berlayar ke surabaya
21-Nov-20	8:00:00 AM	4:00:00 PM	di surabaya
21-Nov-20	4:00:00 PM	9:00:00 AM	berlayar ke semarang
22-Nov-20	9:00:00 AM	6:00:00 PM	di semarang
22-Nov-20	6:00:00 PM	6:00:00 PM	
23-Nov-20	6:00:00 PM	6:00:00 AM	Berlayar ke Singapore
24-Nov-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	di singapore
		6:00:00 AM	sampai di singapore

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa total perjalanan dari scenario 2 adalah 11 hari dengan rute dari Singapore, menuju ke Lombok, Bena, Komodo, Surabaya, Semarang, kemudian kembali ke Singapore. Perbedaan antara skenario 1 dan skenario 2 adalah letak urutan pola operasinya dan juga durasi dari total roundtrip dari Kapal Aida Vita. Dikarenakan pada skenario 2 menggunakan optimasi TSP, sedangkan pada skenario 1 hanya penjadwalan dari Kapal AidaVita itu sendiri.



Gambar 5.22 Pola Operasi Skenario 2

Pola operasi Skenario 2 ini merupakan pola operasi yang di dapatkan dari hasil solver dengan tujuan yang sama seperti penjadwalan aslinya.

Tabel 5.3 Skenario 3 Rencana Perjalanan

Tanggal	Tiba	Berangkat	Lokasi
15-Nov-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	Singapore
16-Nov-20	6:00:00 AM	4:23:00 PM	
16-Nov-20	4:23:00 PM	4:23:00 PM	Berlayar ke Komodo
17-Nov-20	4:23:00 PM	4:23:00 PM	
18-Nov-20	4:23:00 PM	6:00:00 AM	di Komodo
19-Nov-20	6:00:00 AM	4:00:00 PM	
19-Nov-20	4:00:00 PM	6:00:00 AM	Berlayar ke Lombok
20-Nov-20	6:00:00 AM	5:00:00 AM	di Lombok
21-Nov-20	5:00:00 AM	8:00:00 AM	Berlayar ke Bali
21-Nov-20	8:00:00 AM	8:00:00 AM	di Bali
22-Nov-20	8:00:00 AM	12:00:00 AM	
23-Nov-20	12:00:00 AM	6:00:00 AM	berlayar ke Celukan Bawang
23-Nov-20	6:00:00 AM	9:00:00 PM	di Celukan Bawang
23-Nov-20	9:00:00 PM	7:57:00 AM	berlayar ke Surabaya
24-Nov-20	7:57:00 AM	6:57:00 PM	di Surabaya
24-Nov-20	6:57:00 PM	5:54:00 AM	Berlayar ke Semarang
25-Nov-20	5:54:00 AM	4:54:00 PM	di Semarang
25-Nov-20	4:54:00 PM	4:54:00 PM	berlayar ke singapore
26-Nov-20	4:54:00 PM	6:00:00 AM	
27-Nov-20		6:00:00 AM	sampai di singapore

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa total perjalanan dari scenario 3 adalah 12 hari dengan rute dari Singapore, menuju ke Komodo, Lombok, Benoa, Celukan Bawang, Surabaya, Semarang, kemudian kembali ke Singapore. Berikut adalah gambar pola operasi scenario 3



Gambar 5.23 Pola Operasi Skenario 3

Pola Operasi Skenario 3 ini merupakan penjadwalan dengan rute yang diinginkan oleh para pengguna kapal pesiar.

Selain menggunakan Kapal Aida Vita, penulis memilih menggunakan Kapal Pesiar Albatros yang juga 1 tripnya menuju Indonesia. Hanya saja perjalanan dengan menggunakan kapal ini berlayar secara *oneway*. Jadi tidak kembali ke pelabuhan awal.

Berikut adalah penjadwalan kapal Albatros

Tabel 5.4 Skenario 4 Rencana Perjalanan

2020 Mar 11 days, one-way from Benoa to Singapore ■ Benoa

03

Date / Time	Port
03 Mar	🚩 ■ Departing from Benoa, Bali, Indonesia 🏨 hotels
09 Mar 07:00 - 17:00	⚓ ■ Senggigi, Mataram, Lombok, Indonesia
10 Mar 07:00 - 17:30	⚓ ■ Probolinggo, Java, Indonesia
11 Mar 14:00 - 22:00	⚓ ■ Karimunjawa Islands, Menyawakan, Kura Kura Resort, Indonesia
12 Mar 06:00 - 19:00	⚓ ■ Semarang, Java, Indonesia
14 Mar 14:00	🚩 ■ Arriving in Singapore 🏨 hotels

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa total perjalanan dari skenario 4 adalah 11 hari dengan rute dari Benoa, menuju ke Senggigi, Probolinggo, Karimun Jawa, Semarang, dan Singapore.



Gambar 5.24 Pola Operasi Skenario 4

Pola Operasi dari Skenario 4 ini merupakan pola operasi penjadwalan dari kapal Albatros itu sendiri

Tabel 5.5 Skenario 5 Rencana Perjalanan

Tanggal	Tiba	Berangkat	Lokasi
3-Mar-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	
4-Mar-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	
5-Mar-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	di Bali
6-Mar-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	
7-Mar-20	6:00:00 AM	3:18:00 AM	
8-Mar-20	3:18:00 AM	6:00:00 AM	berlayar ke Lombok
8-Mar-20	6:00:00 AM	4:30:00 PM	di Lombok
8-Mar-20	4:30:00 PM	6:03:00 AM	berlayar ke komodo
9-Mar-20	6:03:00 AM	4:03:00 PM	di Komodo
9-Mar-20	4:03:00 PM	7:23:00 AM	berlayar ke Celukan Bawang
10-Mar-20	7:23:00 AM	5:23:00 PM	di Celukan Bawang
10-Mar-20	5:23:00 PM	1:28:00 AM	Berlayar ke Surabaya
11-Mar-20	1:28:00 AM	3:58:00 PM	di Surabaya
11-Mar-20	3:58:00 PM	1:11:00 AM	berlayar ke Semarang
12-Mar-20	1:11:00 AM	7:11:00 PM	di Semarang
12-Mar-20	7:11:00 PM	7:11:00 PM	berlayar ke singapore
13-Mar-20	7:11:00 PM	6:00:00 AM	
14-Mar-20		6:00:00 AM	di Singapore

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa total perjalanan dari scenario 5 adalah 11 hari dengan rute dari Benoa, Lombok, Komodo, Celukan Bawang, Surabaya, Semarang, dan Singapore.



Gambar 5.25 Pola Operasi Skenario 5

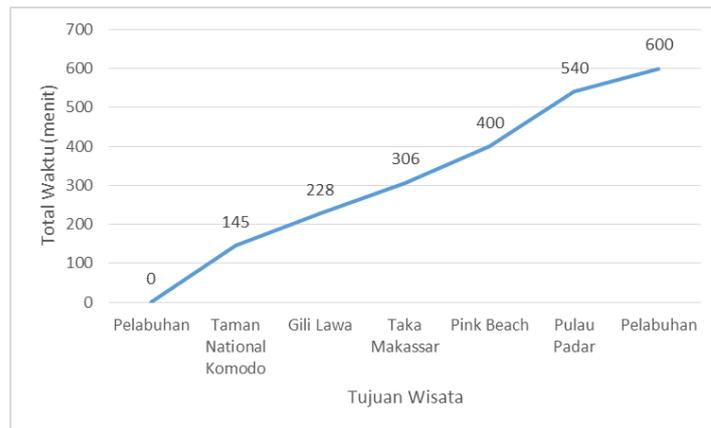
Skenario 5 ini merupakan penjadwalan dengan rute yang diinginkan oleh para pengguna kapal pesiar.

Kemudian berikut adalah aktifitas yang dapat di lakukan di masing masing pulau

Tabel 5.6 Aktivitas wisata di Pulau Komodo

No.	Tempat Wisata	Jam Operasional	Waktu yang disediakan (jam)
1	Taman Nasional Komodo	07:00 - 16:00	2
2	Gili Lawa	07:00 - 16:00	1
3	Taka Makassar	07:00 - 16:00	1
4	Pink Beach	07:00 - 16:00	1
5	Pulau Padar	07:00 - 16:00	2
Total Waktu + Waktu Perjalanan			10

Di Pulau Komodo, para wisatawan akan dilihatkan dengan keindahan wisata alam dan juga Komodo yang sengaja di liarkan di Taman Nasional Komodo. Selain itu, wisatawan juga bisa melakukan diving di Taka Makassar. Dan juga jika para wisatawan ingin naik bukit atau trekking, para wisatawan bisa melakukannya di Pulau Padar. Pulau Padar ini merupakan pulau terbesar ke tiga di Taman Nasional Komodo. Dimasing masing tempat, para wisatawan akan diberikan waktu sekitar 1 sampai 2 jam. Total waktu para wisatawan berada di Pulau Komodo adalah 10 jam. Berikut adalah grafik waktu perjalanan ke masing masing tempat wisata di Pulau Komodo



Gambar 5.26 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Pulau Komodo

Pada grafik diatas dapat dilihat waktu perjalanan dari tempat labuh kapal pesiar menuju Taman Nasional Komodo memakan waktu 25 menit. Kemudian dari Taman Nasional Komodo menuju Gili Lawa akan memakan waktu 23 menit. Perjalanan dari Gili Lawa menuju Taka Makassar membutuhkan waktu 18 menit. Dan perjalanan menuju Pink beach memakan waktu lebih lama yaitu 34 menit. Setelah dari Pink Beach, para wisatawan akan di ajak menuju Pulau Padar dan membutuhkan waktu 20 menit. Kemudian kembali lagi ke lokasi labuh Kapal Pesiar yang akan diteruskan menuju Pulau Lombok untuk tur perjalanan Kapal Pesiar berikutnya

Tabel 5.7 Aktivitas wisata di Pulau Lombok

No.	Tempat Wisata	Jam Operasional	Waktu yang disediakan (jam)
1	Pantai Senggigi	00:00 - 00:00	2
2	Museum Negeri NTB	08:00 - 17:00	1
3	Pura Batu Bolong	00:00 - 00:00	1
4	Pantai Seger Kuta	00:00 - 00:00	2
5	Narmada Palace	00:00 - 00:00	1
6	Taman Udayana	00:00 - 00:00	1
Total Waktu + Waktu Perjalanan			14

Di Pulau Lombok, para wisatawan akan dimanjakan dengan beberapa wisata alam seperti Pantai Seger Kuta dan Pantai Senggigi. Selain wisata alam, ada juga beberapa tempat yang memperkenalkan budaya di Indonesia yaitu Museum NTB, Pura Batu Bolong. Dan jika ingin jalan jalan di malam hari, para wisatawan akan di ajak menuju Narmada Palace dan Taman Udayana. Berikut adalah grafik waktu perjalanan ke masing masing tempat wisata di Pulau Lombok.



Gambar 5.27 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Pulau Lombok

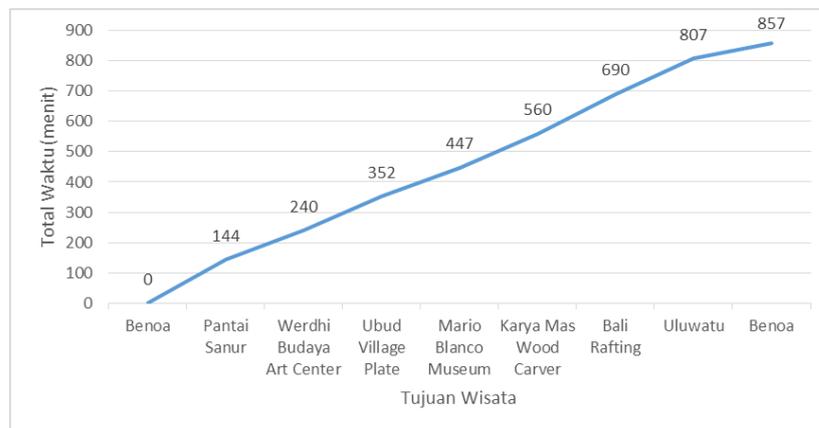
Pada grafik diatas dapat dilihat waktu perjalanan dari Pelabuhan Lembar menuju Pantai Senggigi memakan waktu 59 menit. Kemudian dari Pantai Senggigi menuju Museum Negeri NTB akan memakan waktu 26 menit. Perjalanan dari Museum Negeri NTB menuju Pura Batu Bolong membutuhkan waktu 57 menit. Dan perjalanan menuju Pantai Seger Kuta memakan waktu sedikit lebih lama yaitu 60 menit. Setelah dari Pink Beach, para wisatawan akan di ajak menuju Narmada Palace dan Taman Narmada yang masing masing memakan waktu perjalanan sekitar 66 dan 27 menit. Taman Narmada adalah lokasi wisata terakhir yang akan dikunjungi di Pulau Lombok. Kemudian kembali lagi ke Pelabuhan Lembar yang kemudian akan diteruskan menuju Pulau Bali untuk tur perjalanan Kapal Pesiar berikutnya.

Tabel 5.8 Aktivitas wisata di Pulau Bali

No.	Tempat Wisata	Jam Operasional	Waktu yang disediakan (jam)
1	Pantai Sanur	00:00 - 00:00	2
2	Werdhi Budaya Art Center	07:30 - 15:30	1
3	Ubud Village Plate	09:00 - 22:00	1.5
4	Mario Blanco Museum	09:00 - 17:00	1.5
5	Karya Mas Wood Carver	08:00 - 07:00	1
6	Bali Rafting	07:00 - 20:00	2
7	Uluwatu	08:00 - 19:30	1
Total Waktu + Waktu Perjalanan			14.28

Di Pulau Bali, tempat wisata pertama yang akan dikunjungi adalah Pantai Sanur. Selain wisata alam, ada juga beberapa tempat yang memperlihatkan secara langsung beberapa kesenian rupa yaitu Werdhi Budaya dan Karya Mas Wood Carver. Dan jika memacu adrenalin, para wisatawan akan di ajak menuju Bali Rafting untuk merasakan arung jeram. Tidak lengkap rasanya jika berwisata tanpa membeli cinderamata. Di Ubud Village Plate, para wisatawan dapat membeli cinderamata khas Pulau Bali. Tujuan wisata terakhir adalah Pura Uluwatu.

Kemudian berikut adalah grafik waktu perjalanan ke masing masing tempat wisata di Pulau Bali



Gambar 5.28 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Pulau Bali

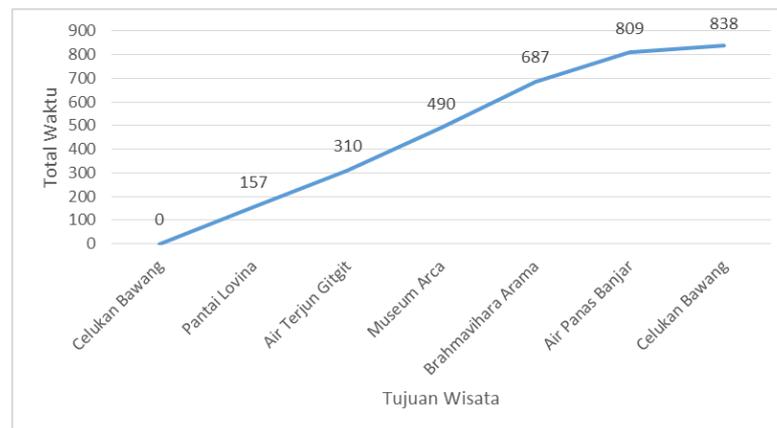
Pada grafik diatas dapat dilihat waktu perjalanan dari Pelabuhan Benoa menuju Pantai Sanur memakan waktu 24 menit. Kemudian dari Pantai Sanur menuju Karya Mas Wood Carver akan memakan waktu 36 menit. Perjalanan dari Karya Mas Wood Carver menuju Mario Blanco Museum membutuhkan waktu 22 menit. Dan perjalanan menuju Ubud Village Plate memakan waktu sedikit lebih cepat yaitu 5 menit. Setelah dari Ubud Village Plate, para wisatawan akan di ajak menuju Werdhi Budaya Art Center dan Bali River Rafting Tours yang masing masing memakan waktu perjalanan sekitar 53 dan 10 menit. Kemudian menuju ke tempat wisata terakhir yaitu Uluwatu yang akan memakan waktu 57 menit. Kemudian kembali lagi ke Pelabuhan Benoa yang kemudian akan diteruskan menuju sisi Utara Pulau Bali yaitu Celukan Bawang untuk tur perjalanan Kapal Pesiar berikutnya.

Tabel 5.9 Aktivitas wisata di Celukan Bawang

No.	Tempat Wisata	Jam Operasional	Waktu yang disediakan (jam)
1	Pantai Lovina	00:00 - 00:00	2
2	Air Terjun Gitgit	07:00 - 18:00	2
3	Museum Gedong Arca	07:30 - 16:00	1
4	Brahmavihara-Arama	08:00 - 18:00	1
5	Air Panas Banjar	08:00 - 18:00	2
Total Waktu + Waktu Perjalanan			13.97

Di Celukan Bawang, tempat wisata pertama yang akan dikunjungi adalah Pantai Lovina. Selain wisata alam, ada juga beberapa tempat yang memperkenalkan budaya yaitu Museum Gedong Arca dan Brahmavihara-Arama. Dan para wisatawan juga akan dimanjakan dengan tempat wisata alam lain selain pantai yaitu Air Terjun Gigit. Para wisatawan juga akan

di ajak ke tempat pemandian air panas Banjar. Kemudian berikut adalah grafik waktu perjalanan ke masing masing tempat wisata di Celukan Bawang



Gambar 5.29 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Celukan Bawang

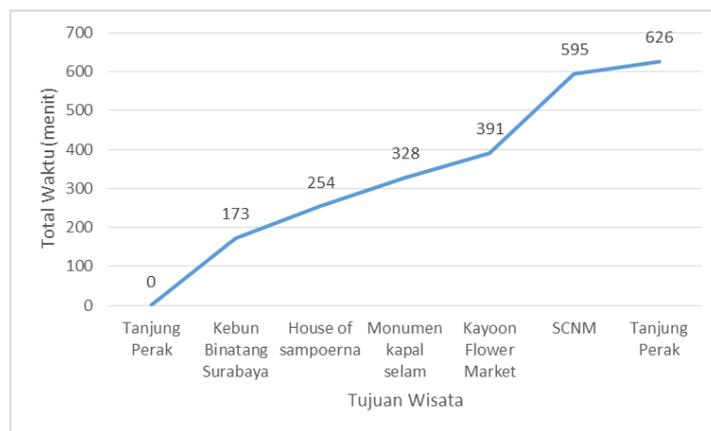
Pada grafik diatas dapat dilihat waktu perjalanan dari Pelabuhan Celukan Bawang menuju Pantai Lovina memakan waktu 37 menit. Kemudian dari Pantai Sanur menuju Air Terjun Gitgit akan memakan waktu 33 menit. Perjalanan dari Air Terjun Gitgit menuju Museum Gedong Arca membutuhkan waktu 120 menit. Dan perjalanan menuju Brahmavihara Arama memakan waktu sedikit lebih lama yaitu 137 menit. Setelah dari Brahmavihara Arama, para wisatawan akan di ajak menuju Air Panas Banjar yang membutuhkan waktu 2 menit saja karena jaraknya yang sangat dekat. Kemudian kembali lagi ke Pelabuhan Celukan Bawang dan akan diteruskan menuju Kota Surabaya untuk tur perjalanan Kapal Pesiar berikutnya

Tabel 5.10 Aktivitas wisata di Surabaya

No.	Tempat Wisata	Jam Operasional	Waktu yang disediakan (jam)
1	Kebun Binatang Surabaya	08:00 - 16:00	2.5
2	House of sampoerna	09:00 - 18:00	1
3	Monumen kapal selam	08:00 - 21:00	1
4	Kayoon Flower Market	00:00 - 00:00	1
5	SCNM	15:00 - 23:00	3
Total Waktu + Waktu Perjalanan			10

Di Surabaya tidak ada tempat wisata alam yang akan dikunjungi. Namun para wisatawan akan mengunjungi tempat wisata seperti kebun binatang, monumen, dan museum. Tempat wisata pertama yang akan dikunjungi adalah Kebun Binatang Surabaya. Disini para wisatawan dapat melihat hewan – hewan dari seluruh mancanegara. Setelah itu, para wisatawan akan diperkenalkan dengan sejarah pembuatan rokok dan juga para wisatawan dapat berkeliling ke beberapa tempat di Surabaya menggunakan bis yang sudah di siapkan oleh House Of Sampoerna. Setelah dari House Of Sampoerna, para wisatawan akan diajak menuju

Monumen Kapal Selam. Setelah itu perjalanan akan dilanjutkan menuju Kayoon Flower Market. Untuk para wisatawan yang sangat menyukai bunga, dapat membeli beberapa bunga untuk dijadikan cinderamata. Kemudian tujuan perjalanan wisata yang terakhir adalah Surabaya Carnival Night Market. Disini para wisatawan disediakan waktu 3 jam untuk mencoba seluruh wahana yang ada di tempat ini. Berikut adalah grafik waktu perjalanan ke masing masing tempat wisata di Kota Surabaya.



Gambar 5.30 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Kota Surabaya

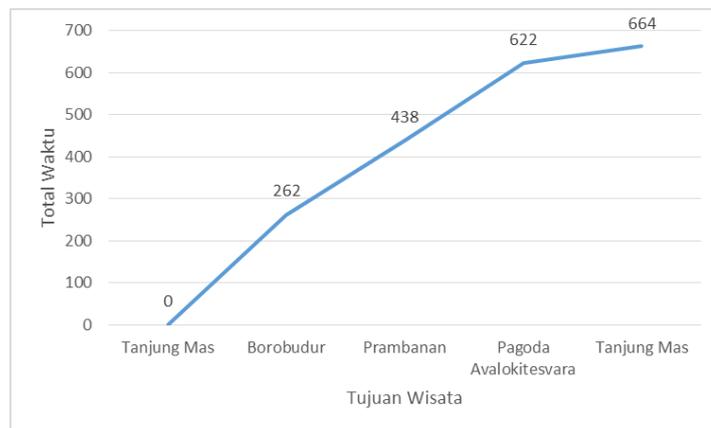
Pada grafik diatas dapat dilihat waktu perjalanan dari Pelabuhan Tanjung Perak menuju Kebun Binatang Surabaya memakan waktu 23 menit. Kemudian dari Kebun Binatang Surabaya menuju House of Sampoerna akan memakan waktu 21 menit. Perjalanan dari House of Sampoerna menuju Monumen Kapal Selam membutuhkan waktu 14 menit. Dan perjalanan menuju Kayoon Flower Market membutuhkan waktu perjalanan sekitar 3 menit. Dan tempat wisata terakhir yang akan dikunjungi adalah Surabaya Carnival Night Market dengan waktu perjalanan 31 menit. Kemudian kembali lagi ke Pelabuhan Tanjung Perak dan akan diteruskan menuju Kota Semarang untuk tur perjalanan Kapal Pesiar berikutnya

Tabel 5.11 Aktivitas wisata di Semarang

No.	Tempat Wisata	Jam Operasional	Waktu yang disediakan (jam)
1	Borobudur	06:00 - 17:00	2
2	Prambanan	06:00 - 17:00	1.5
3	Pagoda Avalokitesvara	07:00 - 21:00	1
Total Waktu + Waktu Perjalanan			11

Di Semarang tidak banyak tempat wisata yang akan dikunjungi. Tempat wisata pertama yang paling diminati para wisatawan adalah Candi Borobudur yang terletak di Magelang, Jawa Tengah. Setelah dari Candi Borobudur, tempat wisata kedua yang paling diminati setelah Candi Borobudur adalah Candi Prambanan. Di masing masing candi, para wisatawan akan diberikan waktu berwisata sekitar 1 setengah sampai 2 jam. Setelah dari ke dua candi tersebut, para

wisatawan akan mengunjungi Pagoda Avalokitesvara. Berikut adalah grafik waktu perjalanan ke masing masing tempat wisata di Kota Semarang.



Gambar 5.31 Waktu perjalanan ke tempat wisata di Kota Semarang

Pada grafik diatas dapat dilihat waktu perjalanan dari Pelabuhan Tanjung Mas menuju Candi Borobudur sangat jauh, memakan waktu hingga 2 jam atau 142 menit. Kemudian Candi Borobudur, para wisatawan akan diajak mengunjungi Candi Prambanan. Perjalanan dari Candi Borobudur menuju Candi Prambanan membutuhkan waktu 86 menit. Setelah dari Candi Prambanan, perjalanan akan dilanjutkan menuju tempat wisata terakhir yaitu Pagoda Avalokiteswara. Perjalanan ini memakan waktu hingga 124 menit atau 2 jam 4 menit. Kemudian para wisatawan akan kembali ke Pelabuhan Tanjung Mas Semarang dan perjalanan tur Kapal Pesiar di Indonesia sudah selesai. Kapal Pesiar akan kembali ke pelabuhan asal yaitu Pelabuhan Singapore.

5.4 Analisis Biaya dan Pendapatan

5.4.1 Harga Tur Kapal Pesiar

Harga jasa tur kapal berdasarkan permintaan responden adalah 300 – 600 USD permalam atau Rp4,200,000 hingga Rp8,400,000 permalam. Berdasarkan hasil dari pendapatan dan total cost + profit maka didapatkan hasil dari 5 skenario sebagai berikut.

Tabel 5.12 Hasil Pola Operasi

Skenario	Kapal	Rute	Roundtrip days	Frekuensi
1	Aida Vita	Singapore - Semarang - Surabaya - Komodo - Lombok - Benoa - Singapore	14	21
2		Singapore - Lombok - Bali - Komodo - Surabaya - Semarang - Singapore	11	27
3		Singapore - Komodo - Lombok - Bali - Celukan Bawang - Surabaya - Semarang - Singapore	12	25
4	Albatros	Benoa - Senggigi - Probolinggo - Karimun Jawa - Semarang - Singapore	11	27
5		Benoa - Lombok - Komodo - Celukan Bawang - Surabaya - Semarang - Singapore	11	27

*[yang di blok kuning adalah kapal dan pola operasi yang terpilih]

Dari 5 Skenario diatas, didapatkan pola operasi dari 2 kapal yaitu AidaVita dan Albatros. Aida Vita dengan perjalanan Roundtrip dari Singapore ke Komodo, Lombok, Bali, Celukan Bawang,

Surabaya, Semarang, dan kembali lagi ke Singapore. Namun jika Kapal Pesiar Albatros dengan perjalanan oneway, dari Bali, ke Komodo, Lombok, Celukan Bawang, Surabaya, Semarang, dan Singapore. Namun pola operasi tersebut berdasarkan hasil tujuan wisata yang diinginkan oleh pengguna. Kemudian dibawah ini adalah hasil pendapatan dan biaya dari masing masing scenario.

Tabel 5.13 Hasil biaya kapal

Skenario	Biaya Kapal				
	Capital Cost (milyar rupiah/tahun)	Voyage Cost (milyar rupiah/tahun)	Operating Cost (milyar rupiah/tahun)	Total Cost (milyar rupiah/tahun)	Unit Cost (orang/malam)
1	Rp 546,285.88	Rp 1,005,292.49	Rp 142,466.09	Rp 1,694,044	\$ 325
2	Rp 546,285.88	Rp 1,210,472.25	Rp 142,711.95	Rp 1,899,470	\$ 361
3	Rp 546,285.88	Rp 1,222,880.79	Rp 142,649.01	Rp 1,911,816	\$ 360
4	Rp 997,688.71	Rp 348,107.55	Rp 141,266.10	Rp 1,487,062	\$ 474
5	Rp 997,688.71	Rp 488,982.85	Rp 141,266.10	Rp 1,627,938	\$ 519

Berdasarkan hasil biaya kapal, maka akan di cari unit cost dari 5 skenario tersebut, dan akan di cari tarif, pendapatan, dan profit dari masing masing skenario.

Tabel 5.14 Hasil pendapatan dan profit

Skenario	Tarif / malam	Pendapatan (milyar rupiah/tahun)	Profit (milyar rupiah/tahun)
1	\$ 358	Rp 1,863,448.91	Rp 169,404.45
2	\$ 397	Rp 2,089,417.08	Rp 189,947.01
3	\$ 396	Rp 2,102,997.24	Rp 191,181.57
4	\$ 474	Rp 1,635,768.60	Rp 148,706.24
5	\$ 519	Rp 1,790,731.42	Rp 162,793.77

*[yang di blok kuning adalah kapal dan pola operasi yang terpilih]

Berdasarkan profit yang paling tinggi, maka rute dan pola operasi yang terpilih adalah skenario 3 dengan Kapal AidaVita dengan pola operasi dari Singapore menuju ke Komodo, Lombok, Bena, Celukan Bawang, Surabaya, Semarang, kemudian kembali lagi ke Singapore. Dan jika diolah kembali untuk menentukan harga jasa tour nya, dari Kapal dan pola operasi yang dipilih, maka didapatkan harga jasa tour yang sesuai dengan keinginan para pengguna yaitu \$396 atau Rp 5 545 915,- per orang per malam. Jadi harga tour 1 roundtripnya yaitu Rp 66.650.977,-

Tabel 5.15 Harga Tur per malam

Skenario	Harga Tur / malam	Keterangan
1	\$ 358	Diterima
2	\$ 397	Diterima
3	\$ 396	Diterima
4	\$ 474	Diterima
5	\$ 517	Diterima

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan pada penelitian tugas akhir ini, didapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Karakteristik wisatawan Kapal Pesiar yang berkunjung ke Bali adalah penumpang dengan pendapatan tinggi (\$4036 – \$12.475) dan berusia 26 – 45 tahun. Dengan asal wisatawan dari Malaysia (12%), Australia (11%), dan Cina (11%)
2. Dalam pemilihan kapal berdasarkan sarat dan kedatangan kapal, pemilihan kapal dari 5 skenario dengan 2 pilihan kapal, yang terpilih dengan total profit yang paling besar yaitu Kapal AidaVita, dengan kapasitas kapal berjumlah 1266 penumpang, dengan dimensi utama:
 - LOA = 203 m
 - B = 28 m
 - T = 6.5 m
 - Vs = 21 knot
3. Rute kapal dengan paket 12 hari 11 Malam dengan Rute Singapore, Komodo, Lombok, Bena, Celukan Bawang, Surabaya, Semarang, kembali lagi ke Singapore. Kemudian, harga jasa tur kapal wisata Pesiar yang terpilih sesuai dengan kemauan membayar = 300 USD – 600 USD / malam. Yaitu 396 USD/ malam atau Rp 5.545.915 / malam. Total 1 roundtrip dengan harga Rp 66.650.977 / roundtrip.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, terdapat saran yang dapat diberikan oleh penulis sebagai berikut:

1. Hasil studi ini dapat digunakan sebagai bahan alternatif pengembangan pariwisata cruise di Indonesia. Untuk penelitian selanjutnya terkait ini, dalam proses identifikasi kebutuhan pengguna, diharapkan jumlah responden lebih banyak dan detil sehingga lebih akurat dalam mengidentifikasi karakteristik wisatawan dari berbagai segmen pasar yang ada.
2. Perhitungan karakteristik kapal dapat lebih detil.

DAFTAR PUSTAKA

- Firmanto Hadi, S. M. (2015). *Ekonomi Teknik*. Surabaya.
- Nicholas, M. (2005). *The Essentials of Living Aboard a Boat*. Arcata, CA: Paradise Cay
- Dinas Pariwisata. (2019, Desember 15). Buku Statistik Pariwisata Bali 2018
- Dinas Pariwisata. (2019, Desember 15). Buku Analisis Pasar Wisatawan Nusantara 2018
- Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. (2019, November 25). Asal Wisatawan Mancanegara yang Datang ke Bali 2018
- Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. (2019, November 25). Kunjungan Wisatawan Mancanegara ke Bali 2018
- Cruise Mapper. (2019, November 17). *Cruise Lines Itinerary 2019*
- Sea Scanner. (2020, Januari 25). Tarif Kapal Pesiar.

LAMPIRAN

1. Hasil kuesioner identifikasi kebutuhan pengguna
2. Kapal Pembanding
3. Rute Pelayaran dan Rencana Perjalanan
4. Data Kapal
5. Regresi Kapal
6. Fasilitas Kapal
7. Responden di Tanjung Perak
8. Gaji Crew
9. Perhitungan Biaya
10. Bukti Kuisisioner dan Survey

Responden 76	Responden 77	Responden 78	Responden 79	Responden 80							Total	Keterangan	Presentase
0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	30	Pernah	35%
1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	55	Tidak pernah	65%
1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	75	Ya	88%
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	10	Tidak	12%
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	83	Bali	30%
0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	47	Lombok	17%
0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	62	Komodo	22%
0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	29	Semarang	11%
0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	24	Celukan Bawang	9%
1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	11	Probolinggo	4%
1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	20	Surabaya	7%
1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	52	Kolam Renang	18%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	Restoran	4%
0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	38	Tempat berjemur	13%
1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	32	Bar	11%
0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	19	Cinema	6%
0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	29	Gym	10%
1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	32	Spa	11%
0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	24	Jacuzzi	8%
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	Tempat Bermain	2%
0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	15	Kasino	5%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	Kamar Mewah	1%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	Karaoke	2%
0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	25	Theater	9%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	Ruang Kesehatan	1%
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	30	< 300 USD	35%
1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	40	300 - 600 USD	47%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	601 - 1050 USD	8%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1051 - 1260 USD	9%
0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	15	< 7 hari	18%
1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	39	7 hari - 14 hari	46%
0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	31	> 14 hari	36%
0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	22	<26	26%
1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	42	26-45	49%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	>45	25%
0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	30	Sedang	35%
1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	39	Tinggi	46%
0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	16	Sangat Tinggi	19%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	Spain	4%
0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	6	Turkey	7%
0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7	Indonesia	8%
0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10	Malaysia	12%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	US	4%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	British	2%
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	Canada	5%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	Rusia	5%
0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	9	Australian	11%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	England	2%
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	Norway	2%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	Sri lankan	2%
0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	9	Chinese	11%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	American	1%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	Pakistan	4%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	Hongkong	1%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	Germany	2%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	Republic of checko	1%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	South Africa	2%
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	India	4%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	Japan	5%
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	Singapore	6%

Lampiran 2 – Kapal Pembanding

No	NAMA KAPAL	BENDERA	GRT	LOA
1	QUEEN MARY 2	BERMUDA	149215	345
2	CELEBRITY SOLSTICE	MALTA	121878	317
3	SAPPHIRE PRINCESS	UK	116000	290
4	DIAMOND PRINCESS	BRITANIA	115906	288
5	EMERALD PRINCESS	BERMUDA	113561	290
6	GOLDEN PRINCESS	BRITANIA	108865	290
7	NORWEGIAN JEWEL	BAHAMAS	93502	294
8	COSTA LUMINOSA	ITALY	92700	294
9	ORCHESTRA, MS	PANAMA	92409	273
10	NORWEGIAN STAR, MS	BAHAMAS	91741	266
11	CELEBRITY MILLENNIUM, MS	MALTA	90963	263
12	RADIANCE OF THE SEAS	BAHAMAS	90090	293
13	QUEEN VICTORIA, MS	BRITISH	90049	290
14	CARNIVAL SPIRIT	MALTA	88500	293
15	RHAPSODY OF THE SEAS, MV	USA	78878	245
16	SEA PRINCESS	BERMUDA	77499	261
17	SUN PRINCESS	BRITISH	77499	232
18	DAWN PRINCESS	BERMUDA	77441	261
19	AURORA	BAHAMAS	76152	247
20	SUPERSTAR VIRGO, MV	BERMUDA	75338	269
21	CELEBRITY CENTURY, MV	MALTA	72458	217
22	PACIFIC DAWN	UK	70385	255
23	PACIFIC JEWEL, MV	BRITANIA	70310	204
24	LEGEND OF THE SEAS	BAHAMAS	69472	223
25	CRYSTAL SERENITY, MV	BAHAMAS	68870	250
26	PACIFIC PEARL	UK	63500	247
27	AMSTERDAM, MV	NEDERLAND	62735	235
28	ROTTERDAM, MV	NEDERLAND	61849	238
29	VOLENDAM	NEDERLAND	61214	238
30	PACIFIC EDEN	BRITANIA	55887	219
31	PACIFIC ARIA	UK	55820	219
32	MAASDAM	NEDERLAND	55575	219
33	CRYSTAL SYMPHONY	BAHAMAS	51044	213
34	SEVEN SEAS MARINE	BAHAMAS	48075	216
35	VIKING SUN	NORWEGIA	47842	197
36	MAGELLAN	BAHAMAS	46052	188
37	ARTANIA	BERMUDA	44656	198
38	THE WORLD	BAHAMAS	43188	174
39	EUROPA 2, MS	MALTA	42830	208
40	SEVEN SEAS VOYAGER	BAHAMAS	42363	207

41 AIDA VITA	UK	42289	203
42 SEABOURN ENCORE	BAHAMAS	41865	211
43 SILVER MUSE	BAHAMAS	40700	213
44 AIDACARA	ITALIA	38531	193
45 OCEAN DREAM	PANAMA	35265	187
46 SEABOURN ODYSSEY, MV	BAHAMAS	32477	178
47 SEABOURN SOJOURN	BAHAMAS	32346	198
48 AZAMARA JOURNEY	MALTA	30277	168
49 INSIGNIA	MARSHALL	30277	181
50 REGATTA	MARSHALL	30277	181
51 SIRENA	BERMUDA	30277	168
52 EUROPA	BAHAMAS	28890	179
53 SEVEN SEAS NAVIGATOR	BAHAMAS	28803	171
54 BLACK WATCH	BAHAMAS	28613	175
55 ALBATROS	BAHAMAS	28518	184
56 SILVER SHADOW	BAHAMAS	28258	186
57 SILVER WHISPER	BAHAMAS	28258	190
58 PACIFIC VENUS	JEPANG	26594	183
59 ASTOR	BAHAMAS	20704	177
60 PAUL GAUGUIN	BAHAMAS	19170	154
61 SILVER WIND, MV	BAHAMAS	17235	137
62 VOYAGER	BAHAMAS	15396	153
63 AEGEAN ODYSSEY, MV	MALTA	12094	115
64 LE SOLEAL, MV	PRANCIS	10992	143
65 L'AUSTRAL	WALLIS & FUTUNA	10700	142
66 STAR LEGEND	BAHAMAS	9961	135
67 HANSEATIC	BAHAMAS	8378	123
68 BREMEN	BAHAMAS	6752	98
69 SILVER DISCOVERER	BAHAMAS	5218	103
70 CALEDONIAN SKY	BAHAMAS	4200	80
71 NATIONAL GEOGRAPHIC ORIC	BAHAMAS	3984	103
72 STAR CLIPPER	MALTA	2298	112

Lampiran 3 – Rute Pelayaran dan Rencana Perjalanan

Date / Time	Port
15 Nov	 Departing from Singapore  hotels
19 Nov 08:00 - 18:00	  Semarang, Java, Indonesia
20 Nov 08:00 - 19:30	  Surabaya, Java, Indonesia
22 Nov 08:00 - 16:00	  Pulau Komodo Island, East Nusa Tenggara, Indonesia
23 Nov 08:00 - 18:00	  Lembar, Lombok, Indonesia
24 Nov 06:00 - 25 Nov 18:00	  Benoa, Bali, Indonesia
29 Nov	 Arriving in Singapore  hotels

Tanggal	Tiba	Berangkat	Lokasi
15-Nov-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	Singapore
16-Nov-20	6:00:00 AM	3:49:00 AM	
16-Nov-20	3:49:00 AM	3:49:00 AM	
17-Nov-20	3:49:00 AM	3:49:00 AM	Berlayar ke lombok
18-Nov-20	3:49:00 AM	8:00:00 AM	
18-Nov-20	8:00:00 AM	9:00:00 PM	Lombok
18-Nov-20	9:00:00 PM	11:46:00 PM	Berlayar ke Bali
18-Nov-20	11:46:00 PM	5:15:00 PM	Bali
19-Nov-20	5:15:00 PM	8:00:00 AM	Berlayar ke komodo
20-Nov-20	8:00:00 AM	4:30:00 PM	di komodo
20-Nov-20	4:30:00 PM	8:00:00 AM	berlayar ke surabaya
21-Nov-20	8:00:00 AM	4:00:00 PM	di surabaya
21-Nov-20	4:00:00 PM	9:00:00 AM	berlayar ke semarang
22-Nov-20	9:00:00 AM	6:00:00 PM	di semarang
22-Nov-20	6:00:00 PM	6:00:00 PM	
23-Nov-20	6:00:00 PM	6:00:00 AM	Berlayar ke Singapore
24-Nov-20	6:00:00 AM		di singapore
		6:00:00 AM	sampai di singapore

15-Nov-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	
16-Nov-20	6:00:00 AM	4:23:00 PM	Singapore
16-Nov-20	4:23:00 PM	4:23:00 PM	
17-Nov-20	4:23:00 PM	4:23:00 PM	Berlayar ke Komodo
18-Nov-20	4:23:00 PM	6:00:00 AM	
19-Nov-20	6:00:00 AM	4:00:00 PM	di Komodo
19-Nov-20	4:00:00 PM	6:00:00 AM	Berlayar ke Lombok
20-Nov-20	6:00:00 AM	5:00:00 AM	di Lombok
21-Nov-20	5:00:00 AM	8:00:00 AM	Berlayar ke Bali
21-Nov-20	8:00:00 AM	8:00:00 AM	
22-Nov-20	8:00:00 AM	12:00:00 AM	di Bali
23-Nov-20	12:00:00 AM	6:00:00 AM	berlayar ke Celukan Bawang
23-Nov-20	6:00:00 AM	9:00:00 PM	di Celukan Bawang
23-Nov-20	9:00:00 PM	7:57:00 AM	berlayar ke Surabaya
24-Nov-20	7:57:00 AM	6:57:00 PM	di Surabaya
24-Nov-20	6:57:00 PM	5:54:00 AM	Berlayar ke Semarang
25-Nov-20	5:54:00 AM	4:54:00 PM	di semarang
25-Nov-20	4:54:00 PM	4:54:00 PM	berlayar ke singapore
26-Nov-20	4:54:00 PM	6:00:00 AM	
27-Nov-20		6:00:00 AM	sampai di singapore

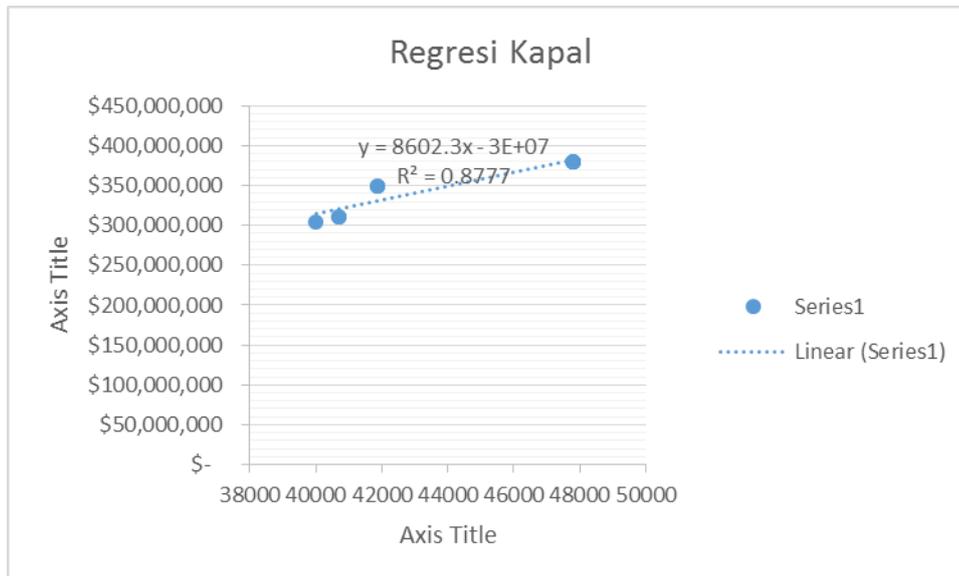
2020 Mar 03 **11 days, one-way from Benoa to Singapore** 🇮🇩 Benoa

Date / Time	Port
03 Mar	🇮🇩 Departing from Benoa, Bali, Indonesia 🏨 hotels
09 Mar 07:00 - 17:00	🇮🇩 Senggigi, Mataram, Lombok, Indonesia
10 Mar 07:00 - 17:30	🇮🇩 Probolinggo, Java, Indonesia
11 Mar 14:00 - 22:00	🇮🇩 Karimunjawa Islands, Menyawakan, Kura Kura Resort, Indonesia
12 Mar 06:00 - 19:00	🇮🇩 Semarang, Java, Indonesia
14 Mar 14:00	🇸🇬 Arriving in Singapore 🏨 hotels

3-Mar-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	
4-Mar-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	
5-Mar-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	di Bali
6-Mar-20	6:00:00 AM	6:00:00 AM	
7-Mar-20	6:00:00 AM	3:18:00 AM	
8-Mar-20	3:18:00 AM	6:00:00 AM	berlayar ke Lombok
8-Mar-20	6:00:00 AM	4:30:00 PM	di lombok
8-Mar-20	4:30:00 PM	6:03:00 AM	berlayar ke komodo
9-Mar-20	6:03:00 AM	4:03:00 PM	di Komodo
9-Mar-20	4:03:00 PM	7:23:00 AM	berlayar ke Celukan Bawang
10-Mar-20	7:23:00 AM	5:23:00 PM	di Celukan Bawang
10-Mar-20	5:23:00 PM	1:28:00 AM	Berlayar ke Surabaya
11-Mar-20	1:28:00 AM	3:58:00 PM	di Surabaya
11-Mar-20	3:58:00 PM	1:11:00 AM	berlayar ke Semarang
12-Mar-20	1:11:00 AM	7:11:00 PM	di Semarang
12-Mar-20	7:11:00 PM	7:11:00 PM	berlayar ke singapore
13-Mar-20	7:11:00 PM	6:00:00 AM	
14-Mar-20		6:00:00 AM	di Singapore

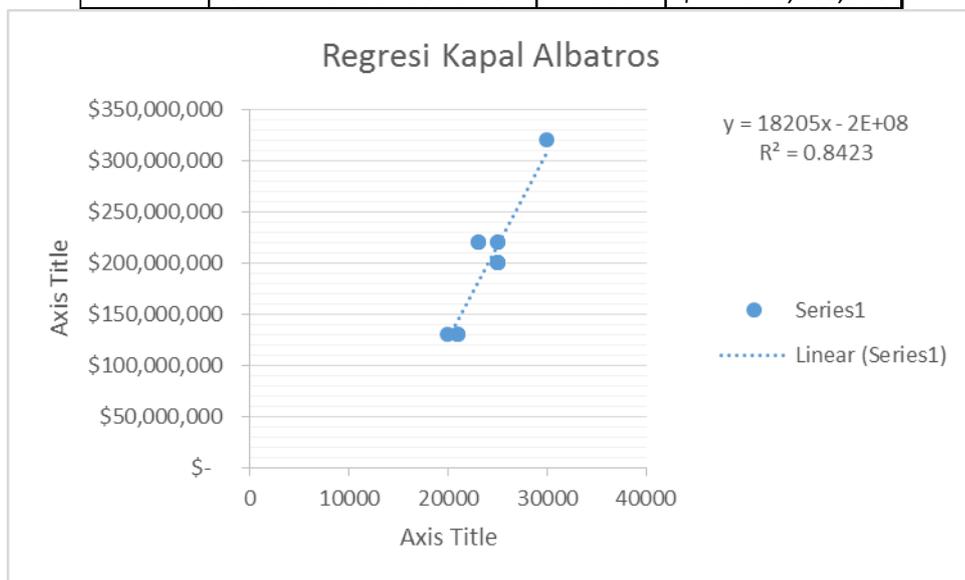
Lampiran 4 – Regresi Kapal

No	Nama Kapal	GT (ton)	Harga Kapal (USD)
1	Coral Adventurer	5000	\$ 65,000,000
2	Celebrity Flora	5739	\$ 95,000,000
3	Hondius	5590	\$ 85,000,000
4	Magellan Explorer	4900	\$ 50,000,000
5	Sea Cloud Spirit	4228	\$ 45,000,000
6	Ventus Australis	4528	\$ 48,000,000
7	Flying Clipper	8770	\$ 115,000,000
8	Greg Montimer	8000	\$ 100,000,000
9	Aurora Cruise	8000	\$ 100,000,000
10	Ocean Victory	8000	\$ 100,000,000
11	Ocean explorer	8000	\$ 100,000,000
12	SunStone	8000	\$ 100,000,000
13	Ocean Oddysey	8000	\$ 100,000,000



y	=	8602.3	x	+	30000000
GT	=	42289			
harga kapal	=	\$ 393,782,664.70	usd		
kurs	=	14000			
	=	Rp 5,512,957,305,800.00			

No	Nama Kapal	GT (ton)	Harga Kapal (USD)
1	Unnamed	20000	\$ 130,000,000
2	Roald Amundsen	21000	\$ 130,000,000
3	Fridtjof Nansen	21000	\$ 130,000,000
4	Seabourn Venture	23000	\$ 220,000,000
5	Unnamed	23000	\$ 220,000,000
6	Crystal Endeavor	25000	\$ 200,000,000
7	Azora	25000	\$ 200,000,000
8	Unnamed	25000	\$ 200,000,000
9	Unnamed	25000	\$ 220,000,000
10	Unnamed	25000	\$ 200,000,000
11	Unnamed	25000	\$ 220,000,000
12	Le Commandant Charcot	30000	\$ 320,000,000



y	=	18205	x	+	200000000
GT	=	28518			
harga kapal	=	\$ 719,170,190.00	usd		
kurs	=	14000			
	=	Rp 10,068,382,660,000.00			

Lampiran 5 – Data Kapal

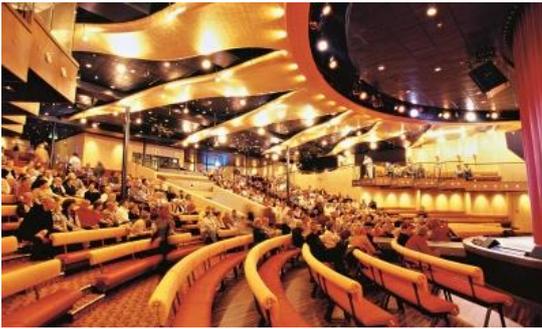


Nama Kapal	=	AIDA VITA	
IMO	=	9221554	
Panjang Kapal (LOA)	=	202.85	m
B	=	28.00	m
H	=		m
T	=	6.50	m
Kapasitas	=	1.266	pax
Kru Kapal	=	384	pax
Vs	=	21	knot
GT	=	42289	
Daya Mesin (ME)	=	18800	kW
Daya Mesin (AE)	=	27550	kW



Nama Kapal	=	ALBATROS	
IMO	=	7304314	
Panjang Kapal (LOA)	=	205.46	m
B	=	32.20	m
H	=	16.20	m
T	=	8.00	m
Kapasitas	=	830	pax
Kru Kapal	=	340	pax
Vs	=	21.50	knot
GT	=	42289	
Daya Mesin (ME)	=	13.420	kW
Daya Mesin (AE)	=	15.840	kW

Lampiran 6 – Fasilitas Kapal AidaVita





Lampiran 7 – Responden di tanjung perak



Lampiran 8 – Gaji crew

All round cook	22,950,000
Assistant Waiter	22,275,000
Asst. Purser	16,200,000
Baker	24,705,000
Baker Trainee	12,150,000
Bar boy	10,800,000
Barber	27,000,000
Bartender	31,050,000
Bar-waiter	28,350,000
Beauty Therapist	27,000,000
Butcher	25,852,500
Café Attendant	14,850,000
Casino Cashier	24,300,000
Casino Manager	60,750,000
Cook Trainee	16,200,000
Cruise Staff	17,550,000
Dishwasher	9,450,000
Dive instructor	14,850,000
Head Baker	58,050,000
Hotel Storekeeper	14,958,000
International Guest Services	24,300,000
Laundry Man	10,354,500
Lights and sound technician	27,000,000
Nail Technician	27,000,000
Pastry cook	17,550,000
Pot-washer	9,450,000
Printer	13,500,000
Public Area Cleaner	10,354,500
Receptionist	27,067,500
Room Service Steward	14,931,000
Shop asst.	16,200,000
Social hostess	16,200,000
Sous Chef	37,584,000
Stateroom Steward	27,810,000
Waiter	29,025,000
Youth counselor	24,300,000

Lampiran 9 – Biaya

Skenario	Kapal	Rute
1	Aida Vita	Singapore - Semarang - Surabaya - Komodo - Lombok - Bena - Singapore
2	Aida Vita	Singapore - Lombok - Bali - Komodo - Surabaya - Semarang - Singapore
3	Aida Vita	Singapore - Komodo - Lombok - Bali - Celukan Bawang - Surabaya - Semarang - Singapore
4	Albatros	Bena - Senggigi - Probolinggo - Karimun Jawa - Semarang - Singapore
5	Albatros	Bena - Lombok - Komodo - Celukan Bawang - Surabaya - Semarang - Singapore

Skenario	Pengeluaran				Gross Profit
	Capital Cost	Operating Cost	Voyage Cost	Total Cost	
1	Rp 505,517,787,084	Rp 141,283,816,721	Rp 999,853,750,258	Rp 1,646,655,354,064	Rp 164,665,535,406
2	Rp 505,517,787,084	Rp 141,529,673,873	Rp 1,202,469,412,727	Rp 1,849,516,873,684	Rp 184,951,687,368
3	Rp 505,517,787,084	Rp 141,466,731,025	Rp 1,215,454,753,827	Rp 1,862,439,271,937	Rp 186,243,927,194
4	Rp 505,517,787,084	Rp 126,993,144,305	Rp 340,104,714,065	Rp 972,615,645,455	Rp 97,261,564,545
5	Rp 505,517,787,084	Rp 126,993,144,305	Rp 473,769,858,968	Rp 1,106,280,790,357	Rp 110,628,079,036

Skenario	Harga Tour / malam	Keterangan
1	\$ 348	DITERIMA
2	\$ 386	DITERIMA
3	\$ 385	DITERIMA
4	\$ 310	DITERIMA
5	\$ 353	DITERIMA

Lampiran 10 – Bukti Kuisisioner dan Survey

QUESTIONNAIRE ABOUT CRUISE SHIP VOYAGE FOR VACATION

My name is Vera Dwi Anisa. Hereby, as a student of Marine Transportation Engineering in Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya who is undertaking the final task about marine tourism, I need some opinions as part of the user's need identification. This study is titled "Market Analysis and Operating Patterns of Tourist Boats. Case Study: Bali Island, Indonesia". Don't be hesitate to ask me if you want to know more about this study and I wish you to have a great day! Thank you

What is your name? *

Short answer text

Gender *

Female

Male

The screenshot shows a Facebook chat interface. At the top, there is a navigation bar with icons for My Profile, Messages (+17), Friends, Wall, Photos, Notes, Bookmarks, and Settings. Below this is a search bar and a status bar showing 'interpals', 'search', 'forums', 'online (6810)', and 'language exchange'. The chat history includes:

- An unnamed user: "doing my final task hehe. hey, can u help me?" (11:45 UTC)
- Metin91: "what do you want help with" (11:46 UTC)
- veradwianisa: "hmmm could you help me to fill my online questionnaire (google docs), please?? I need your opinion about Cruise Ship Vacation Only for 13 short questions, it's for my final task at school." (11:47 UTC)
- Metin91: "Ok of course" (11:49 UTC)
- veradwianisa: "thankyou! here is the link bit.ly/CruiseQuestionnaire" (11:51 UTC)
- Metin91: "I filled out the questionnaire, I hope I could" (12:02 UTC)
- veradwianisa: "ok i already have your response! thankyouuuu" (12:08 UTC)
- Metin91: (partial message)

BIODATA PENULIS



Nama lengkap penulis adalah Vera Dwi Anisa, dilahirkan di Surabaya, 29 April 1996. Riwayat pendidikan formal penulis dimulai dari SDN Kalisari 1/242 (2002-2008), SMPN 19 Surabaya (2008-2011), SMAN 16 Surabaya (2011-2014), dan pada tahun 2014 penulis diterima sebagai mahasiswa Departemen Teknik Transportasi Laut, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS). Selama masa perkuliahan, penulis aktif dalam berbagai organisasi dan kegiatan, seperti LKMM Pra Tingkat Dasar Fakultas Teknologi Kelautan di tahun 2014, Pelatihan Jurnalistik Tingkat Dasar Departemen Teknik Transportasi Laut di tahun 2014, Pelatihan Karya Tulis Ilmiah Departemen Teknik Transportasi Laut di tahun 2014, LKMM Tingkat Dasar Departemen Teknik Transportasi Laut di tahun 2015. Untuk organisasi yang pernah dilakukan oleh penulis diantaranya menjadi Organizing Committee (OC) di Generasi Integralistik (Gerigi) ITS di semester 3 pada tahun 2015, Kakak Pendamping (KP) di Generasi Integralistik (Gerigi) ITS di semester 5 pada tahun 2016, Sekertaris 2 di UKM Click ITS (Cinematography ITS) di semester 3 pada tahun 2015, Staff bagian Operator di UKM Click ITS (Cinematography ITS) di semester 5 pada tahun 2016. Pernah menjadi bagian Panitia Pemilihan Ketua Bem ITS di tahun 2016, dan Panitia Pemilihan Ketua Himpunan Mahasiswa Departement di tahun 2016.

Saat ini penulis tinggal di Perumdos ITS Blok-U, Surabaya. Untuk berkomunikasi bisa langsung kontak ke nomor berikut ini 087846648696 atau e-mail ke: veradwianisa@gmail.com