

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN, DAN HIPOTESIS

2.1 Tinjauan Pustaka

Agar pelaksanaan penelitian dapat berjalan dengan baik, maka pemahaman mengenai hal-hal yang berkaitan dengan penelitian sangat penting. Oleh karena itu dalam membahas masalah pengaruh pembangunan Lombok Praya International Airport terhadap pengembangan pariwisata di Provinsi Nusa Tenggara Barat ada beberapa teori yang relevan terhadap permasalahan tersebut.

2.1.1 Akomodasi

Akomodasi merupakan tempat yang disediakan bagi orang-orang yang sedang berpergian atau wisatawan, seperti tempat menginap atau tempat tinggal sementara dengan tujuan sebagai tempat beristirahat, menginap, makan, minum, serta menikmati berbagai jasa yang akomodasi tersebut sediakan (Setzer Munavizt, 2009). Hal ini berpengaruh untuk menjadi sebuah pertimbangan wisatawan ketika akan membuat keputusan untuk mengunjungi suatu lokasi wisata, mengingat akomodasi memang berkaitan erat dengan ketersediaan akan tempat dan mudahnya akses untuk menuju lokasi akomodasi tersebut.

Akomodasi secara umum dapat dibedakan menjadi tiga jenis (*Marine Sciences Unit (MSU) WWF Indonesia: Estradivari, 2016*), yaitu:

1. Akomodasi komersial

Akomodasi komersial adalah akomodasi yang di bangun dengan tujuan untuk mencari keuntungan yang sebesar-besarnya. Adapun jenis-jenis dari akomodasi komersial yaitu:

a. Hotel

Hotel adalah bentuk akomodasi yang dikelola secara komersial, diperuntukkan bagi setiap orang untuk memperoleh pelayanan dan penginapan seperti makan dan minum (SK. Menteri Perhubungan No. PM.10/ Pw. 301/ Phb.77). Klasifikasi hotel menurut fisik (banyak atau sedikitnya jumlah kamar) antara lain:

- a) Hotel kecil, yaitu hotel yang memiliki jumlah kamar sebanyak 25 kamar atau kurang.
- b) Hotel sedang, yaitu hotel yang memiliki jumlah kamar sebanyak lebih dari 25 kamar dan kurang dari 100 kamar.
- c) Hotel menengah, yaitu hotel yang memiliki jumlah kamar lebih dari 100 kamar dan kurang dari 300 kamar.
- d) Hotel besar, adalah hotel yang memiliki lebih dari 300 kamar.

b. *Cottage*

Cottage merupakan akomodasi yang bentuk bangunannya seperti pondok-pondok yang dilengkapi dengan fasilitas rekreasi sesuai lokasi wisata tersebut.

c. Losmen

Keberadaan losmen di Indonesia lebih familiar disebut dengan hotel melati. Biasanya akomodasi ini memiliki harga yang relatif lebih murah daripada hotel berbintang.

d. *Inn*

Inn merupakan akomodasi yang menyediakan fasilitas penginapan lengkap dengan makan dan minum, serta disewakan untuk umum bagi orang-orang yang mengadakan perjalanan dan singgah untuk sementara waktu dengan durasi kurang dari 24 jam.

e. *Apartment house*

Apartment house merupakan akomodasi yang disewakan untuk ditempati sebagai tempat tinggal dalam jangka waktu yang lama.

f. *Mansion house*

Mansion house merupakan akomodasi yang berbentuk rumah besar yang disewakan kepada beberapa keluarga atau satu keluarga besar.

2. Akomodasi semi komersial

Akomodasi semi komersial adalah akomodasi yang dibangun dan dioperasikan untuk kegiatan komersial dan kegiatan sosial.

Adapun jenisnya antara lain:

a. Gedung serba guna

- b. Asrama mahasiswa/pelajar
 - c. Pondok pesantren
 - d. Rumah sakit
3. Akomodasi nonkomersial

Akomodasi ini tidak bertujuan untuk mencari keuntungan, atau semata-mata untuk tujuan sosial, namun akomodasi ini khusus diperuntukkan bagi kalangan tertentu dan juga untuk tujuan tertentu, antara lain:

- a. *Mess* (yang dimiliki instansi pemerintahan)
- b. *Guest house* (di lingkungan istana, khusus bagi tamu negara)
- c. Rumah panti asuhan
- d. Pemandokan
- e. Villa milik pribadi

2.1.2 Fasilitas

Fasilitas yang baik dan memadai sangat mempengaruhi ketertarikan pengunjung ketika akan melakukan kegiatan berwisata di tempat yang dituju. Apabila mereka sudah berkunjung ke tempat wisata yang dituju, dan merasa puas dengan fasilitas yang ada, tidak menutup kemungkinan mereka untuk datang kembali. Yoeti (2003:56) menyatakan bahwa fasilitas memiliki fungsi untuk memenuhi kebutuhan para wisatawan yang tujuannya datang untuk sementara waktu di daerah tujuan wisata yang dikunjunginya, dimana mereka dapat bersantai, menikmati, dan berpartisipasi dalam kegiatan yang tersedia di daerah tujuan wisata tersebut.

Adapun indikator fasilitas menurut Yoeti (1996:10), yakni:

1. Fasilitas Umum

Fasilitas umum adalah fasilitas yang disediakan oleh pemerintah yang bisa digunakan oleh masyarakat umum dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari.

2. Fasilitas Ibadah

Fasilitas ibadah adalah fasilitas yang digunakan khusus untuk melakukan peribadatan demi terpenuhinya kebutuhan rohani bagi masyarakat umum.

3. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang adalah fasilitas yang menjadi pelengkap dari kebutuhan masyarakat umum.

Apabila ketiga indikator fasilitas ini dapat terpenuhi, maka wisata tersebut dikatakan baik karena tujuan dari indikator tersebut adalah untuk memenuhi kebutuhan seseorang dalam melakukan kegiatan berwisata dan tidak dapat dipisahkan.

2.1.3 Utilitas

Utilitas atau nilai guna adalah kepuasan yang didapatkan oleh konsumen atau pengguna dalam mengkonsumsi suatu barang ataupun jasa. Semakin tinggi kepuasan yang didapatkan dari mengkonsumsi barang atau jasa tersebut, maka semakin tinggi pula nilai dari barang atau jasa tersebut.

Menurut Sukirno (2005) pendekatan mengenai teori utilitas dapat dibedakan menjadi:

1. Pendekatan Kardinal

Pendekatan ini menilai bahwa utilitas dapat dilihat berdasarkan manfaat atau kenikmatan dari suatu barang maupun jasa yang diperoleh seorang konsumen dan dapat dinyatakan secara kuantitatif.

2. Pendekatan Ordinal

Pendekatan ini menilai bahwa utilitas dapat dilihat berdasarkan manfaat atau kenikmatan dari suatu barang maupun jasa yang diperoleh seorang konsumen, namun pada pendekatan ini tidak dinyatakan secara kuantitatif, melainkan secara kualitatif.

Teori ekonomi menyatakan bahwa kepuasan atau kenikmatan yang diperoleh seseorang dari menggunakan atau mengkonsumsi suatu barang maupun jasa dinamakan dengan utilitas atau nilai guna. Apabila kepuasan tersebut semakin tinggi, maka semakin tinggi pula nilai utilitasnya. Sukirno (2005) juga menyatakan mengenai definisi utilitas dapat dilihat dari dua sudut pandang pengertian:

1. Utilitas total atau nilai guna total

Utilitas total atau nilai guna total adalah jumlah dari keseluruhan kepuasan yang diperoleh dari menggunakan atau mengkonsumsi barang ataupun jasa tertentu.

2. Utilitas marginal atau nilai guna marginal

Utilitas marginal atau nilai guna marginal adalah penambahan atau pengurangan kepuasan sebagai akibat dan penggunaan suatu barang atau jasa.

Utilitas sangat erat kaitannya dengan perilaku konsumen yang bermacam-macam kebutuhan demi mencapai kepuasannya. Maka dari itu teori utilitas sering digunakan untuk menganalisis perilaku konsumen. Hal ini disebabkan karena:

1. Konsumen atau pengguna selalu bertindak dengan rasional. Rasional tindakannya dapat dilihat dari upaya konsumen atau pengguna tersebut yang selalu berusaha mencari kepuasan yang optimal dalam setiap menggunakan barang ataupun jasa tersebut, dan
2. barang atau jasa yang dapat memenuhi tindakan rasional konsumen atau pengguna tersebut pastinya merupakan barang atau jasa yang memiliki utilitas.

Sehingga, menurut Kotler (2011) untuk mengetahui pencapaian utilitas tersebut, dapat dilihat dari indikator:

1. Kesesuaian Harapan Wisatawan

Kesesuaian harapan wisatawan adalah kesesuaian antara kinerja produk maupun jasa yang diharapkan oleh konsumen atau pengguna dengan yang dirasakannya, meliputi:

- a. Produk maupun jasa yang diperoleh sesuai atau melebihi dari yang diharapkan,

- b. pelayanan yang dilakukan oleh petugas atau karyawan yang diperoleh sesuai atau melebihi dari yang diharapkan,
- c. fasilitas yang diperoleh sesuai atau melebihi dari yang diharapkan.

2. Minat Untuk Berkunjung Kembali

Minat untuk berkunjung kembali adalah ketersediaan konsumen atau pengunjung untuk berkunjung kembali ke lokasi terkait. Hal-hal ini meliputi:

- a. Berminat untuk berkunjung kembali karena pelayanan yang didapatkan begitu memuaskan,
- b. berminat untuk berkunjung kembali karena nilai dan manfaat yang diperoleh begitu besar,
- c. berminat untuk berkunjung kembali karena fasilitas yang disediakan memadai.

3. Kesiediaan Merekomendasikan

Kesiediaan merekomendasikan adalah kesiediaan konsumen atau pengguna untuk merekomendasikan pengalaman yang telah dirasakannya kepada kerabat, meliputi:

- a. Menyarankan kerabat untuk membeli produk atau menggunakan jasa yang ditawarkan karena pelayanan yang memuaskan,

- b. menyarankan kerabat untuk membeli produk atau menggunakan jasa yang ditawarkan karena fasilitas yang disediakan memadai,
- c. menyarankan kerabat untuk membeli produk atau menggunakan jasa yang ditawarkan karena nilai dan manfaatnya yang baik.

2.1.4 Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan ukuran untuk mengetahui seberapa mudahnya lokasi tersebut untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Untuk mengetahui seberapa terjangkau aksesibilitas tersebut dapat dilihat dari faktor kemudahan waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antar jemput tempat-tempat atau kawasan.

Aksesibilitas menjadi salah satu komponen penting dalam kegiatan pariwisata untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dalam jarak yang dekat maupun jarak yang jauh (Sammeng 2001:36). Untuk melakukan perpindahan itulah diperlukan alat transportasi dan sarana transportasi ketika akan melakukan perjalanan. Adapun komponen aksesibilitas dapat dikategorikan menjadi dua sifat, yaitu:

1. Sifat Fisik

Sifat fisik adalah aksesibilitas yang dikategorikan dalam bentuk berbagai kemudahan yang tersedia, termasuk ketersediaan sarana dan prasarana jaringan transportasi yang terjadwal maupun tidak terjadwal,

yang konektivitasnya saling terintegrasi antar satu tempat ke tempat lainnya.

2. Sifat Nonfisik

Sifat nonfisik adalah aksesibilitas yang menyangkut suatu bentuk kemudahan pencapaian melalui perijinan, biasanya ditujukan kepada daerah wisata yang dilindungi dan dibatasi frekuensi maupun kuantitas pengunjungnya.

Berdasarkan penjabaran dari komponen aksesibilitas di atas, menurut Soekadji (Taufik 2017:202) untuk mendukung kemudahan dari akses-akses tersebut, maka diperlukan pandangan aksesibilitas berdasarkan dimensinya. Dimensi aksesibilitas ini terdiri dari:

1. Akses Informasi

Akses informasi yang lengkap tentunya akan memudahkan wisatawan untuk menyeleksi kawasan-kawasan yang akan dikunjungnya. Akses informasi ini dapat berupa publikasi dan promosi.

2. Akses Kondisi Jalan Menuju Objek Wisata

Akses kondisi jalan menuju objek wisata ini merupakan syarat penting untuk objek wisata, karena akses kondisi jalan ini menentukan aksesibilitas suatu objek wisata dan harus berhubungan dengan prasarana umum.

3. Tempat Akhir Perjalanan

Pada aksesibilitas tempat akhir perjalanan dari pariwisata ini harus memiliki terminal, jumlah kendaraan, dan tempat parkir yang sesuai dengan kebutuhan jumlah wisatawan yang akan berkunjung.

Sehingga dapat disimpulkan berupa indikator dari aksesibilitas menurut Petrus H. (2017), meliputi:

1. Jarak menuju lokasi objek wisata
2. Penunjuk arah lokasi objek wisata
3. Waktu tempuh ke lokasi objek wisata
4. Kondisi jalan menuju objek wisata

2.1.5 Pariwisata

2.1.5.1 Definisi Pariwisata

Menurut Suwantoro (2004), pengertian pariwisata adalah proses bepergian sementara dari seseorang atau lebih menuju tempat lain di luar tempat tinggalnya. Dorongan kepergiannya adalah karena berbagai kepentingan baik karena kepentingan ekonomi, sosial, kebudayaan, politik, agama, kesehatan, maupun kepentingan lainnya seperti sekedar ingin tahu, menambah pengetahuan ataupun untuk belajar.

Menurut Sihite, Marpaung, dan Bahar (2000) pariwisata adalah suatu perjalanan yang dilakukan orang untuk sementara waktu, yang diselenggarakan dari suatu tempat ke tempat lain meninggalkan tempatnya semula, dengan suatu perencanaan dan dengan maksud bukan untuk berusaha atau mencari nafkah ditempat yang dikunjungi, tetapi untuk rekreasi.

Definisi pariwisata, seiring dengan perkembangan zaman, mengalami perubahan untuk mengungkap sifat penting dari pergerakan wisatawan (baik domestik maupun internasional), dengan tujuan adalah agar dapat digunakan sebagai batasan atau acuan bagi pihak-pihak yang berkepentingan, khususnya yang terkait dengan dunia pariwisata. (Rimsky, 2017).

Dengan adanya definisi pariwisata, baik yang dibuat oleh lembaga resmi (seperti *World Tourism Organization*) ataupun seorang ahli pariwisata, maka secara operasional definisi tersebut dapat digunakan untuk kepentingan pendataan statistik pariwisata di suatu negara karena berdasarkan definisi kita dapat membedakan mana yang wisatawan dan mana yang bukan wisatawan (Rimsky, 2017)

2.1.5.2 Daerah Tujuan Pariwisata

Yoeti (2006) berpendapat bahwa daerah tujuan wisata merupakan suatu keseluruhan atraksi, yaitu semua yang menjadi daya tarik wisatawan datang ke daerah tujuan wisata. Atraksi di sini meliputi atraksi alam, atraksi budaya, atraksi sosial, dan atraksi buatan. Menurut Warpani (2007) suatu daerah tujuan wisata yang ideal harus memiliki daya tarik wisata yang menarik, mempunyai ketersediaan infrastruktur yang memadai, dan menawarkan pengalaman yang berkesan sehingga merangsang wisatawan untuk melakukan kunjungan ulang.

Adapun Gunn (1995) memandang suatu daerah tujuan wisata terbentuk dari empat elemen pokok yang dapat mempengaruhi daerah tujuan wisata agar tetap hidup, yaitu:

1. Daya tarik, yakni sekelompok objek wisata untuk dinikmati.
2. Masyarakat, yakni sebagai penyedia jasa, fasilitas, dan produk wisata.

3. Jalur sirkulasi/aksesibilitas, yang menunjukkan hubungan antar daerah tujuan wisata dengan akses utama melalui udara, darat, dan laut.
4. Jalur hubungan antara pusat layanan penunjang dengan rumpun daya tarik yang menunjukkan antar destinasi.

2.1.5.3 Pengembangan Pariwisata

Menurut Pitana (2005:56), pengembangan pariwisata adalah kegiatan untuk memajukan suatu tempat atau daerah yang dianggap perlu ditata sedemikian rupa baik dengan cara memelihara yang sudah berkembang atau menciptakan yang baru. Dengan adanya pengembangan pariwisata menjadikan agar objek wisata tersebut bisa lebih baik dan lebih menarik apabila ditinjau dari segi tempat maupun benda-benda yang ada di dalamnya untuk dapat menarik minat wisatawan untuk mengunjunginya sehingga dapat memajukan daerah objek wisata tersebut (Barreto & Giantari, 2015).

Perencanaan pengembangan menurut (Sastrayuda, 2013) meliputi:

1. Pendekatan *participatory planning*, merupakan pendekatan berupa perencanaan dan pengembangan dari sebuah kawasan objek wisata strategis yang diikutsertakan secara teoritis maupun praktis.
2. Pendekatan potensi dan karakteristik ketersediaan produk budaya dapat mendukung keberlanjutan pengelolaan kawasan objek wisata tersebut.
3. Pendekatan pemberdayaan masyarakat, merupakan pendekatan dengan tujuan memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk melakukan pengembangan atas kemampuan mereka agar dapat mencapai kemampuan baik yang bersifat pribadi maupun kelompok.

4. Pendekatan kewilayahan, faktor-faktor yang terintegrasi antar satu wilayah dengan wilayah lain merupakan kegiatan yang krusial agar bisa dimiliki, dimanfaatkan dengan seimbang secara berencana dan bersama-sama.
5. Pendekatan optimalisasi potensi, indikator keberhasilan pengembangan dapat dilakukan dengan cara mengoptimalkan potensi yang ada di suatu wilayah di saat sedang melakukan mengembangkan potensi tersebut.

Sejak 6 Agustus 1969 perihal pariwisata pemerintah telah mengeluarkan instruksi Presiden R.I Nomor 9 Tahun 1969 dimana dalam bab II Pasal 3 menjelaskan bahwa usaha-usaha pengembangan pariwisata di Indonesia bersifat pengembangan industri serta menjadi bagian dari usaha pengembangan, pembangunan, dan memajukan kesejahteraan masyarakat dan negara.

Adapun tujuan pengembangan wisata di Indonesia yaitu:

- a. Menambah devisa negara, masyarakat, memperluas lapangan kerja, serta mendorong kegiatan industri penyokong dan industri sampingan lainnya.
- b. Mempromosikan, mendayagunakan potensi keindahan alam, dan kebudayaan Indonesia.
- c. Mempererat persahabatan nasional dan internasional.

Berdasarkan potensi, peluang, dan tujuan yang ada, maka pengembangan pariwisata perlu dilakukan secara berkelanjutan guna kepentingan masa yang akan datang untuk melindungi sumber daya dari efek-efek pengembangan yang mungkin menyebabkan gangguan kultural dan sosial karena tujuan dari pengembangan adalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan pemberdayaan sumber daya yang telah ada.

2.1.5.4 Kebijakan terhadap Pengembangan Pariwisata

Menurut Pitana dan Diarta (2009:106) kebijakan ialah suatu pedoman ketika akan melaksanakan kegiatan atau program kerja oleh suatu pemerintah yang biasa diekspresikan dalam bentuk pernyataan mengenai tujuan yang telah disepakati bersama, yang dilakukan oleh pelaksana baik di pemerintahan maupun non pemerintahan. Pengembangan pariwisata diharapkan dapat meningkatkan kualitas budaya bangsa, memperkenalkan warisan sejarah, serta keindahan alam. Untuk menunjang pengembangan pariwisata di kawasan tujuan wisata strategis diharuskan memfokuskan pada poin pengembangan dalam melaksanakan pembangunan pariwisata agar tujuan dapat diraih sesuai yang ditargetkan (Suwanto 2004:19).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1990 Tentang Kepariwisata, kebijakan yang menjadi garis besar adalah kebijakan berupa daya tarik wisata berupa pesona keindahan alam, keanekaragaman hayati dan non hayati, produk hasil karya manusia, serta warisan sejarah dan budaya yang merupakan acuan dan tolak ukur dari perkembangan, kenaikan kualitas, dan makna kepariwisataan di Indonesia. Pada Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata menyatakan bahwa bentuk nyata mewujudkan pembangunan pariwisata ialah melalui pelaksanaan dengan tetap memperhatikan heterogenitas, keunikan, dan kearifan budaya dan alam, serta alam kebutuhan manusia untuk berwisata.

2.1.5.5 Pemerintah dan Kebijakan Pariwisata

Kebijakan pariwisata juga merupakan salah satu dari kebijakan ekonomi, karena dalam perencanaan pariwisata sangat berhubungan dengan struktur dan

pertumbuhan kebijakan ekonomi. Menurut Gee (2000:28) kebijakan ekonomi yang menjadi faktor kunci adalah ketenagakerjaan yang berkaitan erat dengan perluasan lapangan kerja, investasi, dan keuangan yang dapat dilirik oleh investor, industri untuk memenuhi kebutuhan *demand*, dan perdagangan.

Penjelasan Gee (2000:28) mengenai strategi kebijakan pariwisata adalah kebijakan pariwisata merupakan tanggung jawab penting yang semestinya dilaksanakan oleh pemerintah sebagai pemangku kebijakan apabila akan memajukan dan mempertahankan pariwisata sebagai bagian yang krusial dalam perekonomian, yang pada umumnya berorientasi pada perencanaan secara keseluruhan yang berisikan tujuan dan prosedur. Kebijakan publik di sisi lain, menimbang hasil akhir yang diinginkan oleh pemerintah dan metode untuk menggapai target tersebut. Kebijakan mewujudkan tujuan dan strategi yang telah diadopsi pemerintah sehubungan dengan pariwisata, pembangunan ekonomi, pekerjaan, hubungan politik, atau kombinasi dari ketiganya. Oleh karena itu, keikutsertaan sektor publik sangatlah penting dalam menentukan arah kebijakan pariwisata.

Gun dan Var (2002:106) menyatakan perihal dalam menarik kunjungan wisatawan merupakan bagian dari ruang lingkup kebijakan pariwisata nasional. Kebijakan pariwisata nasional tersebut dirancang demi upaya peningkatan citra dari destinasi wisata itu sendiri. Berdasarkan catatan waktu, disebutkan bahwa adanya kerjasama dan kolaborasi antar lembaga pemerintah dengan swasta yang semakin kuat yang dibuktikan dengan adanya peningkatan kerjasama pengembangan pariwisata di Indonesia dengan nama program “10 Bali Baru”. Program ini perlu ada sinergi yang kuat, yang dilakukan antar pemerintah, pengusaha, dan masyarakat

dalam perencanaan dan pengembangan pariwisata.

Pemikiran dan tindakan yang konstruktif perlu dilakukan oleh pemerintah swasta dan masyarakat pada dewasa ini, mengingat kebijakan pariwisata yang kian berkembang menjadikan peluang yang menguntungkan, sekaligus sarana untuk mengimplementasikan dengan baik terhadap suatu kebijakan yang telah dibuat. Menurut Gun dan Var (2002:117) koordinasi antar lembaga pemerintah dengan swasta dalam rangka meminimalisir angka kesenjangan publik perlu menjadi perhatian. Richter (Michael Hall, 2000:25) memperjelas bahwa secara universal pemerintah di dalam dunia pariwisata memiliki dampak positif. Maka dari itu, kebijakan mengenai pariwisata perlu dibuat untuk memperluas sayap dari industri pariwisata itu sendiri.

Adapun contoh kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah memberikan insentif keuangan berupa hibah, pengurangan biaya modal, dan pengurangan biaya operasi yang dikhususkan untuk proyek-proyek tertentu dengan tujuan untuk menarik investor.

Lima bidang utama keterlibatan sektor publik dalam pariwisata menurut Mill dan Morrison (dalam Michael Hall, 2000:27) yaitu:

1. Koordinasi

Koordinasi diperlukan untuk meminimalisir konflik antar kepentingan dalam pemanfaatan sumber daya.

2. Perencanaan, Perundang-Undangan, dan Peraturan

Bidang ini berfokus dalam perencanaan bentuk pengembangan arah masa depan pariwisata, infrastruktur, *branding*, dan strategi pemasaran,

struktur pelaksana dan pengawas pariwisata, yang dikuatkan legalitas hukumnya dengan peraturan perundang-undangan berupa kebijakan paspor dan visa, pemanfaatan lahan, tenaga kerja, dan upah.

3. Kewirausahaan dan Stimulasi

Tindak lanjut dari pergerakan pariwisata adalah kewirausahaan dan stimulasi yang berarti bahwa dari stimulasi tersebut pemerintah dapat memberikan insentif keuangan seperti pinjaman modal bunga rendah, promosi, dan pelayanan pada pengunjung, dan dari stimulasi tersebut terciptalah masyarakat sekitar lokasi pariwisata untuk melakukan kegiatan wirausaha (Theobald, 2005).

Pariwisata yang *sustainable*, keselamatan perjalanan, pariwisata kesehatan merupakan salah satu dari beberapa faktor yang akan selalu melibatkan peraturan, perencanaan, dan kebijakan publik yang terkait dengan pariwisata. Di masa depan, pariwisata berkelanjutan akan selalu menjadi isu perencanaan dan kebijakan dimulai dari tingkat regional, nasional, bahkan internasional mengingat inti dari berkelanjutan adalah kegiatan untuk menjaga kelestarian bumi dan lingkungannya di tengah-tengah maraknya pembangunan.

2.1.5.6 Infrastruktur Pariwisata

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia infrastruktur dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana umum. Sarana secara umum diketahui sebagai fasilitas publik seperti rumah sakit, jalan, jembatan, sanitasi, telepon, dan lain-lain. Dalam ilmu ekonomi infrastruktur merupakan wujud dari *public capital* (modal publik) yang

dibentuk dari investasi yang dilakukan pemerintah. Infrastruktur dalam penelitian ini meliputi jalan, jembatan, dan sistem saluran pembuangan.

Familoni (2004) menjelaskan bahwa infrastruktur sebagai *basic essential service* dalam proses pembangunan. Definisi lainnya mengenai infrastruktur, yaitu infrastruktur merupakan fasilitas kapital fisik termasuk pula kerangka kerja organisasional, sehingga pengetahuan dan teknologi penting untuk pembangunan ekonomi masyarakat. Dengan demikian, infrastruktur dapat dibedakan menjadi 2 kelompok yaitu infrastruktur berdasarkan fungsi dan peruntukannya. Infrastruktur dibedakan menjadi infrastruktur ekonomi dan sosial. Infrastruktur ekonomi memegang peranan penting dalam mendorong kinerja pertumbuhan ekonomi di berbagai negara. Infrastruktur ekonomi di antaranya utilitas publik seperti tenaga listrik, telekomunikasi, suplai air bersih, sanitasi saluran pembuangan, dan gas. Kemungkinan juga termasuk pula pekerjaan umum, seperti jalan, kanal, bendungan, irigasi dan drainase serta proyek transportasi seperti jalur kereta api, angkutan kota, *water way*, dan bandara. Adapun infrastruktur sosial dapat dibedakan menjadi infrastruktur pendidikan dan kesehatan.

Herranz-Loncan (2008) infrastruktur juga sering kali didasarkan pada investasi yang dilakukan terhadap suatu daerah. Disagregasi investasi tersebut dibedakan dalam dua kategori. Pertama, jaringan transportasi dan komunikasi luas (jalan kereta api, jalan, pelabuhan, dan sistem telepon). Kedua, infrastruktur yang merupakan aset dengan cakupan lokal atau regional (transportasi kota, distribusi tenaga listrik, dan sistem air bersih). Pembedaan mengenai infrastruktur ini

berkaitan dengan intensitas intervensi yang berbeda pada tiap level pemerintahan, dan pembedaan kategori ini berkaitan dengan karakteristik antar region.

2.1.6 Bandar Udara

Dalam penelitian ini, penulis memilih bandar udara sebagai infrastruktur yang akan dinilai bagaimana pengaruh pembangunan Lombok Praya International Airport terhadap pengembangan pariwisata di Provinsi Nusa Tenggara Barat.

Menurut Departemen Perhubungan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki suatu landasan pacu atau helipad (untuk pendaratan helikopter), sedangkan untuk bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain.

Bandar udara menurut PT (Persero) Angkasa Pura I adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat. Pada masa awal penerbangan, bandara hanyalah sebuah tanah lapang berumput yang bisa didarati pesawat dari arah mana saja tergantung arah angin.

Menurut Undang-undang No.15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah No.70 Tahun 2001, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, bongkar muat kargo, pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai

tempat perpindahan antar moda transportasi.

Fasilitas bandara dapat bervariasi dalam kaitannya dengan ukuran dan lokasi dari pelabuhan, luas masyarakat yang dilayaninya, tujuan dari pembangunannya, dan jumlah pesawat yang menggunakannya. Bandar udara perlu menyediakan fasilitas-fasilitas berupa landasan dan fasilitas trafik angkutan penumpang dan barang. Fasilitas landasan adalah landasan pendaratan, hangar, bengkel, stasiun radio dan meteorologi, petunjuk arah angin, menara kontrol, lampu landasan, dan sebagainya. Fasilitas trafik angkutan penumpang dan barang meliputi antara lain pelayanan tiket dan bagasi, ruang tunggu, hotel dan restoran, tempat parkir bagi kendaraan, fasilitas pergudangan bagi barang muatan, kantor pabean, dan sebagainya (Rustian Kamaluddin, 2003).

2.1.6.1 Klasifikasi Bandar Udara

Berdasarkan klasifikasi atau status bandara, menurut pelayanannya sesuai dengan rute penerbangan dan peranan pemerintah dapat dibedakan atas: bandara internasional, bandara domestik, dan bandara internasional dan domestik.

- a. Bandar udara domestik merupakan sebuah bandar udara yang hanya menangani penerbangan domestik atau penerbangan di negara yang sama. Bandara domestik tidak memiliki fasilitas bea cukai dan imigrasi dan tidak mampu menangani penerbangan menuju atau dari bandara luar negeri.
- b. Bandar udara internasional merupakan situs pemisah antara moda transportasi terestrial dan avionik, memfasilitasi naik turun penumpang dan bongkar muat komoditas, maupun pergi atau datang dari negara lain (Kellerman, 2008). Bandar udara internasional juga merupakan sebuah bandar udara yang

dilengkapi dengan fasilitas bea cukai dan imigrasi untuk menangani penerbangan internasional menuju dan dari negara lainnya. Bandar udara internasional pada umumnya memiliki lahan yang lebih besar, memiliki *run way* lebih panjang, dan fasilitas untuk menampung pesawat berukuran besar yang sering digunakan untuk perjalanan internasional atau antar benua (Lusy Oktavia, 2010).

Bandar udara internasional sering dikatakan pula sebagai pintu gerbang mobilitas dunia, khususnya pariwisata, karena melalui bandar udara inilah seluruh wisatawan dari berbagai penjuru dunia bisa dengan mudahnya memasuki suatu negara atau wilayah (Button, 2008). Sehingga kehadiran bandara internasional ini memberikan peluang ekonomi yang potensial untuk perekonomian daerah bandar udara tersebut dan wilayah sekitar (Maha Mousavi Sameh & Scavuzzi, 2016).

2.1.6.2 Fungsi dan Manfaat Transportasi Bandar Udara

Menurut PP RI 15 Tahun 1992 bandar udara memiliki fungsi sebagai berikut:

1. Menyelenggarakan pengendalian keselamatan lalu lintas angkutan udara.
2. Mengatur keamanan dan keselamatan lalu lintas udara serta kesehatan sanitasi bandar udara.
3. Menyediakan dan memelihara fasilitas bandar udara telekomunikasi, navigasi, dan listrik.
4. Mengatur dan mengawasi *ground handling* untuk kelancaran arus penumpang dan barang.
5. Mengendalikan, menyelenggarakan keamanan, dan ketertiban umum bandar

udara.

Menurut Lisa Herdiana (2012), transportasi memiliki fungsi yang terbagi menjadi dua yaitu melancarkan arus barang dan manusia dan menunjang perkembangan pembangunan (*the promoting sector*), dan manfaat transportasi menjadi empat klasifikasi yaitu:

1. Manfaat Ekonomi

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi.

2. Manfaat Sosial

Transportasi menyediakan berbagai kemudahan untuk kebutuhan sosial, di antaranya:

- a) Pelayanan untuk perorangan atau kelompok,
- b) Pertukaran atau penyampaian informasi,
- c) Perjalanan untuk bersantai,
- d) Memendekkan jarak, dan
- e) Memencarkan penduduk.

3. Manfaat Politik

Transportasi menciptakan persatuan, pelayanan lebih luas, keamanan negara, mengatasi bencana, dan lain-lain.

4. Manfaat Kewilayahan

Bandar udara di suatu wilayah dapat memberi kemudahan dalam memenuhi

kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman.

Terdapat faktor penentu pengembangan transportasi yang mempengaruhi perkembangan transportasi di masa yang akan datang menurut Hay dalam Nur Nasution (2004), seperti berikut:

1. Ekonomi

Alasan ekonomi biasanya merupakan dasar dari dikembangkannya sistem transportasi, dengan tujuan utama untuk mengurangi biaya produksi dan distribusi, serta untuk mencari sumber daya alam, dan menjangkau pasar yang lebih luas.

2. Geografi

Alasan dikembangkannya sistem transportasi pada awalnya adalah untuk mengatasi keadaan alam setempat dan kemudian berkembang dengan upaya untuk mendekatkan sumber daya dengan pusat produksi dan pasar.

3. Politik

Alasan dikembangkannya suatu sistem transportasi secara politik adalah untuk menyatukan daerah-daerah dan mendistribusikan kemakmuran ke seluruh pelosok suatu negara tertentu.

4. Pertahanan dan Keamanan

Alasan dikembangkannya sistem transportasi dari segi pertahanan keamanan negara adalah untuk keperluan pembelaan diri, menjamin terselenggaranya pergerakan, dan akses yang cepat ke tempat-tempat strategis seperti daerah perbatasan negara, pusat-pusat pemerintahan, atau instalasi penting lainnya.

5. Teknologi

Adanya penemuan-penemuan teknologi baru tentu akan mendorong kemajuan pada seluruh sistem transportasi.

6. Kompetisi

Dengan adanya persaingan, baik antar moda, maupun dalam bentuk lainnya, seperti pelayanan, material dan lain-lain, secara tidak langsung akan mendorong perkembangan sistem transportasi dalam rangka memberikan pilihan yang terbaik.

7. Urbanisasi

Dengan makin meningkatnya arus urbanisasi, maka pertumbuhan kota-kota akan semakin meningkat dan dengan sendirinya kebutuhan jaringan transportasi untuk menampung pergerakan warga kotanya pun akan semakin meningkat.

Transportasi udara mempunyai fungsi ganda, yaitu sebagai unsur penunjang (*servicing sector*) dan unsur pendorong (*promoting sector*) [Abubakar, 2000] dalam web UGM.

- a. Peran transportasi udara sebagai unsur penunjang dapat dilihat dari kemampuannya menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan sektor lain, sekaligus juga berperan dalam menggerakkan dinamika pembangunan.
- b. Sedangkan sebagai unsur pendorong, transportasi udara juga sudah terbukti mampu menjadi jasa transportasi yang efektif untuk membuka daerah terisolasi dan juga melayani daerah-daerah dan pulau-pulau terpencil. Tersedianya transportasi yang dapat menjangkau daerah pelosok termasuk yang ada di perbatasan sudah pasti dapat memicu produktivitas penduduk setempat,

sehingga akhirnya akan meningkatkan penghasilan seluruh rakyat dan tentunya juga pendapatan pemerintah.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan hasil dari penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya yang berhubungan dengan permasalahan penelitian yang akan dilakukan penulis mengenai bagaimana pengaruh pembangunan Lombok Praya International Airport terhadap pengembangan pariwisata di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Penelitian terdahulu yang menjadi acuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No.	Judul dan Penulis	Persamaan	Perbedaan	Hasil
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	Pengembangan Kawasan Pariwisata Danau Toba, Kabupaten Toba Samosir	Aksesibilitas, Fasilitas	Daya Tarik wisata, Dukungan Sosial Masyarakat	Hasil penelitian menunjukkan: daya tarik wisata memiliki kategori sebesar 70% dari responden, aksesibilitas memiliki kategori sedang menurut 80% responden, fasilitas dan pelayanan memiliki kategori tinggi menurut 59% responden, dan sosial memiliki kategori sedang menurut 66% responden.
2.	Tourist Satisfaction Loyalty Nexus in Tigray, Ethiopia	Utilitas, Pengembangan Pariwisata	Loyalitas Wisatawan	Manajer pariwisata harus memastikan kepuasan dan loyalitas wisatawan, yang akhirnya

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
3.	Kajian Atraksi, Amenitas, Aksesibilitas Untuk Pengembangan Kepariwisata di Taman Wisata Alam Gunung Pancar Kabupaten Bogor Jawa Barat	Amenitas (fasilitas), Aksesibilitas, Pengembangan Pariwisata	Atraksi	menentukan keberlanjutan pengembangan pariwisata. Berdasarkan penilaian yang diberikan terhadap atraksi, amenitas, dan aksesibilitas TWA Gunung Pancar secara rata-rata dalam kategori baik.
4.	Potensi Pengembangan Objek Wisata Pantai Tapandullu di Kabupaten Mamuju	Aksesibilitas, Akomodasi, Fasilitas, Pengembangan Pariwisata	Atraksi, Kelembagaan	Hasil analisis menunjukkan bahwa Objek Wisata Pantai Tapandullu saat ini sedang dilaksanakan pembangunan infrastruktur berupa aspek fasilitas, aspek aksesibilitas, dan aspek akomodasi demi tercapainya target wisatawan.
5.	Analisis Komponen Pengembangan Pariwisata Desa Wisata Wonolopo Kota Semarang	Pengembangan Pariwisata, Aksesibilitas, Fasilitas, Akomodasi	Atraksi, Aktivitas	Pengembangan pariwisata yang menyangkut aksesibilitas, pelayanan berpengaruh positif dilihat dari tersedianya fasilitas publik seperti toilet umum ramah disabilitas, <i>café</i> , penginapan, dan tempat ibadah yang layak sehingga memajukan UMKM daerah tersebut.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
6.	Strategi Pengembangan Bandara Soekarno Hatta Dalam Mendukung Destinasi Pariwisata Prioritas Tanjung Lesung Pandeglang dan Sekitarnya	Akomodasi, Aksesibilitas, dan Fasilitas	Strategi Pengembangan, Strategi Pengembangan, Destinasi Pariwisata Prioritas	Ketersediaan dan kualitas jasa pelayanan di Bandara Soekarno Hatta sangat baik, namun terkait dengan pelayanan informasi dukungan pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya masih kurang memadai. Berdasarkan analisis SWOT diketahui bahwa nilai faktor internal dan eksternal beserta diagram <i>cartesius</i> dapat diperoleh bahwa yang menjadi strategi utama bagi PT. Angkasa Pura II Cabang Bandara Soekarno Hatta dalam mendukung pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya adalah strategi <i>growth</i> (perkembangan).
7.	Strategi Perencanaan dan Pengembangan Objek Wisata Pantai Pangandaran Kabupaten Ciamis Jawa Barat	Aksesibilitas, Fasilitas, Pengembangan Pariwisata	Pangsa Pasar, Atraksi, Infrastruktur, Elemen Institusional	Berdasarkan hasil evaluasi terhadap kondisi produk wisata dan pasar aktual, objek wisata Pantai Pangandaran tengah mencapai fase stagnasi dalam daur siklus hidup objek wisata, dimana fase stagnasi ini harus dapat diperbaiki sehingga tidak

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
8.	Pendekatan Dimensi Kualitas Pelayanan, Daya Tarik Perjalanan dan Wisata, Fasilitas, Biaya Perjalanan, dan Promosi Pengaruhnya terhadap Wisatawan pada Objek Wisata Pantai Plengkung di Kabupaten Banyuwangi Provinsi Jawa Timur (Upaya Pemberdayaan Pengusaha Lokal Sektor Pariwisata)	Fasilitas	Daya Tarik Wisata, Biaya Perjalanan, Promosi, Kunjungan Wisatawan	terjerembab dalam waktu singkat dalam fase kemunduran Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda menggunakan SPSS menunjukkan bahwa kualitas pelayanan, fasilitas, dan biaya perjalanan, dan promosi wisata berpengaruh signifikan dan positif terhadap kunjungan wisatawan.
9.	Analisis Kunjungan Wisatawan ke Objek Wisata Citumang	Aksesibilitas, Fasilitas	Keamanan, Pendapatan, Kunjungan Wisata	Berdasarkan analisis deskriptif menunjukkan bahwa hasil dari nilai jenjang interval variabel aksesibilitas dinyatakan kurang baik, namun pada variabel keamanan dan fasilitas dinyatakan baik. Secara parsial fasilitas berpengaruh positif, keamanan dan aksesibilitas berpengaruh positif signifikan, dan

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
				<p>fasilitas berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap kunjungan wisata. Secara bersama-sama pendapatan, aksesibilitas, keamanan, dan fasilitas berpengaruh signifikan terhadap kunjungan wisata.</p>
10.	Pengaruh Fasilitas, Transportasi, dan Akomodasi terhadap Kepuasan Wisatawan di Kabupaten Semarang	Fasilitas, Akomodasi, Utilitas	Transportasi	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa korelasi antara fasilitas, transportasi, dan akomodasi berpengaruh positif terhadap kepuasan wisatawan di Kabupaten Semarang.</p>

2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka ini merupakan konsep untuk mengungkapkan keterkaitan antara variabel yang akan diteliti dengan teori di atas. Merujuk pada teori yang ada, maka garis besar penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana pengaruh dari pembangunan Lombok Praya International Airport yang mencakup akomodasi, fasilitas, utilitas, dan aksesibilitas terhadap pengembangan pariwisata di Provinsi Nusa Tenggara Barat.

2.3.1 Hubungan Akomodasi terhadap Pengembangan Pariwisata

Akomodasi menjadi pertimbangan wisatawan ketika membuat keputusan untuk mengunjungi objek wisata karena akomodasi berkaitan dengan ketersediaan akan suatu tempat untuk singgah ataupun beristirahat (Supraptini & Supriyadi,

2020). Sirait (2015) mendefinisikan akomodasi sebagai tempat menginap atau beristirahat dan dilengkapi dengan fasilitas-fasilitasnya. Apabila ketersediaan akomodasi, fasilitas akomodasi, dan lokasi yang strategis maka akan menjadi nilai tambah bagi wisatawan untuk mempertimbangkan melakukan kunjungan wisata di wilayah atau daerah tersebut.

2.3.2 Hubungan Fasilitas terhadap Pengembangan Pariwisata

Fasilitas memiliki fungsi untuk memenuhi kebutuhan para pengunjung atau wisatawan yang tujuannya datang untuk sementara waktu di daerah tujuan yang akan dikunjunginya, dimana mereka dapat bersantai, menikmati, dan berpartisipasi dalam kegiatan yang tersedia di daerah tujuan tersebut (Yoeti, 2003:56). Untuk mendukung pengembangan pariwisata harus didukung oleh fasilitas yang memadai juga dapat dimanfaatkan oleh semua kalangan, sehingga wisatawan merasa nyaman dan menjadi nilai tambah bagi daerah wisata tersebut. Apabila pengunjung atau wisatawan sudah berkunjung ke tempat wisata yang dituju, dan merasa puas dengan fasilitas yang ada, tidak menutup kemungkinan mereka untuk datang kembali.

2.3.3 Hubungan Utilitas terhadap Pengembangan Pariwisata

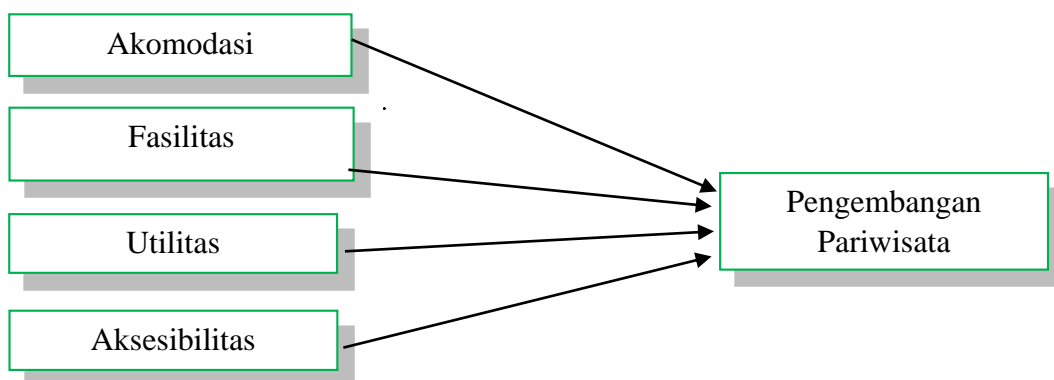
Utilitas atau kepuasan merupakan faktor yang berpengaruh terhadap keinginan seseorang untuk melakukan kunjungan wisata. Utilitas atau nilai guna adalah kepuasan yang didapatkan oleh konsumen atau pengguna dalam mengkonsumsi suatu barang ataupun jasa. Semakin tinggi kepuasan yang didapatkan dari mengkonsumsi barang atau jasa tersebut, maka semakin tinggi pula nilai dari barang atau jasa tersebut. Apabila pengunjung merasa puas dengan seluruh pelayanan yang didapatkan, kemungkinan besar mereka akan berkunjung kembali

dan mempromosikannya, sehingga menjadi peluang bagi pengembangan pariwisata untuk terus tumbuh.

2.3.4 Hubungan Aksesibilitas terhadap Pengembangan Pariwisata

Aksesibilitas merupakan ukuran untuk mengetahui seberapa mudahnya lokasi tersebut untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Untuk mengetahui seberapa terjangkau aksesibilitas tersebut dapat dilihat dari faktor kemudahan waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antar jemput tempat-tempat atau kawasan. Demi menciptakan pengembangan pariwisata yang baik maka aksesibilitas harus mempertimbangkan menyediakan jalan yang memiliki kualitas yang baik, dilengkapi dengan rambu-rambu, petunjuk arah sehingga aksesibilitas dari pengembangan pariwisata dapat dinikmati oleh seluruh kalangan.

Dari berbagai keterangan di atas dan hasil dari penelitian terdahulu, maka dapat dibuat kerangka konseptual yang dapat menjadi gambaran bagi penelitian ini, berikut adalah kerangka pemikirannya.



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

2.4 Hipotesis

Menurut Sugiyono (2013:93) hipotesis merupakan pernyataan atau jawaban sementara rumusan masalah dari sebuah penelitian. Rumusan masalah biasanya ditulis dalam bentuk kalimat pernyataan sederhana. Mengapa dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan hanya berdasarkan teori yang relevan dan belum melalui tahapan fakta yang empiris yang diperoleh dari pengumpulan data penelitian yang dilaksanakan.

Berdasarkan identifikasi masalah dan kerangka pemikiran di atas, maka hipotesis atau dugaan sementara dalam penelitian ini penulis merumuskan hipotesis sebagai berikut:

1. Diduga secara parsial akomodasi, fasilitas, utilitas, dan aksesibilitas berpengaruh positif terhadap pengembangan pariwisata.
2. Diduga secara bersama-sama akomodasi, fasilitas, utilitas, dan aksesibilitas berpengaruh terhadap pengembangan pariwisata.