

Motivasi pemilihan moda transportasi wisatawan mancanegara ke daya tarik wisata pantai kuta bali

Ni Gusti Ayu Susrami Dewi¹⁾, Luh Gede Leli Kusuma Dewi²⁾

Prodi. S1 Industri Perjalanan Wisata, Fakultas Pariwisata, Universitas Udayana

Jl. DR. Goris No. 7 Denpasar

Email: susrami_ipw@unud.ac.id

Abstrak

Transportasi merupakan hal penting yang diperlukan wisatawan dalam berwisata. Kemacetan, lebar jalan yang sempit, tersedianya berbagai jenis moda transportasi di Bali, menjadikan wisatawan mancanegara harus mempertimbangkan beberapa hal dalam menentukan pilihan jenis moda transportasi yang akan digunakan menuju ke suatu daya tarik wisata khususnya Kawasan Wisata Pantai Kuta. Tujuan dari tulisan ini untuk mengetahui *push* dan *pull factor* wisatawan mancanegara dalam pemilihan moda transportasi. Teknik pengumpulan data yang digunakan antara lain: observasi, penyebaran kuesioner, studi pustaka, serta dokumentasi. Menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif dengan bantuan skala likert, maka hasil yang diperoleh berdasarkan pada rerata skor likert tertinggi untuk *push factor* adalah pada sub indikator kenyamanan dalam penggunaan sebesar 3,10 dan skor likert terendah terletak pada sub variable alternatif rute yang digunakan sebesar 2,80. Sedangkan untuk hasil rerata pada variable motivasi *pull factor* tertinggi adalah pada sub variabel biaya yang dikeluarkan yakni sebesar 3,22 dan terendah terletak pada sub variable ketersediaan lahan parkir dengan skor rerata likert sebesar 2,44.

Kata kunci: Motivasi, *Push and Pull factor*, Moda Transportasi, Wisatawan Mancanegara, Pantai Kuta

Abstract

Transportation is an important element for tourist in traveling. Traffic, narrow road, availability of numerous transportation modes made foreign tourist had to consider some factors in choosing their transportation they used to reach Kuta Beach. The aims of this article are to analysis dominant factors that influence the motivation of foreign tourist in choosing type of their transportation to go to Kuta. There are three data collecting techniques that used: observation; delivered of 50 questioners, literature study documentation. By using qualitative descriptive analysis method supported by scala likert, the result shows that the dominant factors based on the highest average of likert in push factors is the comfort in used (3,10) and the lowest average score is the alternative route that choosed (2,80). Based on motivation in pull factor the highest average of likert score is the cost incurred (3,22) and the lowest is the availability of parking lots (2,44).

Key words: Push Factors, Pull Factors, Motivation, Transportation modes, Kuta

1. PENDAHULUAN

Transportasi adalah hal yang mutlak dibutuhkan wisatawan dalam berwisata di Bali. Karena dengan bantuan transportasi wisatawan dapat sampai ke suatu daya tarik wisata yang diinginkan. Seiring dengan kemajuan teknologi, maka tersedia berbagai macam pilihan moda transportasi di Bali. Sampai saat ini lebih dari empat jenis moda transportasi yang dapat dipilih oleh wisatawan selama berwisata di Bali. Namun, seperti yang ditulis pada media online Tribunenews.com tertanggal 06 Januari 2016 dalam tulisan yang berjudul “Tiga Keluhan Yang Sering Disampaikan Wisatawan Mengenai Pariwisata Bali” Gubernur Bali I Made Mangku Pastika mengungkapkan bahwa salah satu dari tiga keluhan wisatawan yang berlibur di Bali adalah kemacetan. Beliau juga menyatakan bahwa kemacetan terjadi disebabkan pertumbuhan kendaraan yang tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan di Bali (www.tribunenews.com). Kemacetan ini menjadi momok utama salah satu kawasan wisata di Bali Selatan, yakni Kawasan Wisata Kuta. Selain kemacetan, lebar jalan di Kawasan Wisata Kuta yang tidak sebanding dengan peningkatan jumlah kendaraan, serta banyaknya parkir liar di badan jalan menambah padat lalu lintas di Kawasan Wisata Kuta.

Banyaknya permasalahan yang timbul pada aspek transportasi di Kawasan Wisata Kuta khususnya daya tarik wisata, Pantai Kuta secara tidak langsung berdampak pada wisatawan. Kesemrawutan kondisi lalu lintas memaksa wisatawan untuk mempertimbangkan banyak hal sebelum menentukan moda transportasi yang akan digunakan menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta. Didasarkan pada beberapa fenomena mengenai kemacetan lalu lintas dan tersedianya beberapa pilihan moda transportasi yang tersedia, maka penulis tertarik untuk mengangkat topic mengenai pemilihan moda transportasi wisatawan mancanegara menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta. Adapun pada tulisan ini akan difokuskan mengenai motivasi yang mendorong mereka dalam melakukan pemilihan moda transportasi.

Terdapat beberapa tulisan terdahulu mengenai pemilihan moda transportasi dan transportasi wisata. Penelitian mengenai pemilihan moda transportasi dilakukan oleh Widiarta (2010), Djakfar dkk. (2010), yang mana pada kedua tulisan mereka memfokuskan pada pemilihan transportasi umum yang dipergunakan guna memperlancar dalam melakukan aktivitas sehari-hari seperti pergi bekerja dan perjalanan menuju ke kampus. Salah satu artikel yang mengangkat permasalahan mengenai transportasi wisata dilakukan oleh Putrawan (2015) pada artikel ini topik bahasan terletak pada karakteristik, motivasi dan persepsi wisatawan terhadap jasa pelayanan shuttle bus di Ubud. Terdapat perbedaan antara tulisan sebelumnya dengan tulisan ini. Pada tulisan ini akan lebih menekankan pada motivasi Wisman dalam memilih moda transportasi yang digunakan menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta. Melalui artikel ini akan dianalisis mengenai motivasi yang tertinggi dan terendah berdasarkan pada rerata skor likert pada masing-masing variabel motivasi yang terdiri dari *push factor* dan *pull factor*.

2. METODE

Pemilihan lokasi Pantai Kuta disebabkan daya tarik wisata ini merupakan daya tarik wisata paling terkenal di Bali dengan tingkat kemacetan yang cukup tinggi. Teknik pengumpulan data yang digunakan antara lain: observasi, studi pustaka dan, penyebaran kuesioner dengan teknik *quota sampling* dengan menetapkan sebanyak 50 orang wisatawan mancanegara yang ditemui secara *accidental* di Pantai Kuta. Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis deskriptif kualitatif dengan bantuan skala likert.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil

Sebelum beranjak kepada pembahasan mengenai motivasi baik *push* maupun *pull factor*, maka akan disampaikan terlebih dahulu mengenai karakteristik wisatawan mancanegara (Wisman) yang menjadi responden. Karakteristik Wisman akan dibagi ke dalam dua kategori berdasarkan pada konsep yang dikemukakan oleh Seaton and Bennet (1996), yakni kategori *trip descriptor* dan *tourist descriptor*.

Tabel 1. Karakteristik Wisatawan Mancanegara Berdasarkan *Trip Descriptor*

| | | | | | |
|-------|--------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|----|------|
| 1. | Banyaknya kunjungan ke Bali | a. | 1 kali | 38 | 76% |
| | | b. | 2-3 kali | 6 | 12% |
| | | c. | > 3 kali | 6 | 12% |
| | | Total | | 50 | 100% |
| 2. | <i>Length of stay</i> (LOS) di Bali | a. | 3-4 hari | 6 | 12% |
| | | b. | 4-5 hari | 41 | 82% |
| | | c. | > 5 hari | 3 | 6% |
| | | Total | | 50 | 100% |
| 3. | Tipe akomodasi | a. | Hotel 4* – 5* | 19 | 38% |
| | | b. | Hotel 2* - 3* | 4 | 8% |
| | | c. | Villa | 2 | 4% |
| | | d. | Homestay | 8 | 6% |
| | | e. | Rumah kolega | 5 | 10% |
| | | f. | Hotel non bintang | 12 | 24% |
| | | Total | | 50 | 100% |
| 4. | Letak akomodasi | a. | Legian | 3 | 6% |
| | | b. | Ubud | 1 | 2% |
| | | c. | Canggu | 2 | 4% |
| | | d. | Sekitaran Pantai Kuta | 35 | 70% |
| | | e. | Jimbaran | 2 | 4% |
| | | f. | Seminyak | 5 | 10% |
| | | g. | Sanur | 2 | 4% |
| | | Total | | 50 | 100% |
| 5. | Perencana Perjalanan | a. | <i>Travel agent</i> | 0 | 0% |
| | | b. | Pribadi | 50 | 100% |
| | | Total | | 50 | 100% |
| 6. | Transportasi mengunjungi Pantai Kuta | A. Operator | | | |
| | | a. | <i>Travel agent</i> | 0 | 0% |
| | | b. | Sewa | 36 | 72% |
| | | c. | Umum | 9 | 18% |
| | | d. | <i>Online</i> | 3 | 6% |
| | | e. | Kaki | 2 | 4% |
| | | Total | | 50 | 100% |
| | | B. Tipe Moda Transportasi | | | |
| | | a. | Transportasi berat | 0 | 0% |
| | | b. | Transportasi ringan (mobil, taxi) | 14 | 28% |
| | | c. | Motor | 31 | 62% |
| | | d. | Sepeda | 5 | 10% |
| e. | Berjalan kaki | 2 | 4% | | |
| Total | | 50 | 100% | | |

Sumber : Hasil data yang telah diolah, 2017

Berdasarkan pada Tabel 1 di atas, karakteristik Wisman berdasarkan pada *Trip Descriptor* dapat dijelaskan sebagai berikut: didominasi dengan jumlah kunjungan ke Bali sebanyak 1 kali dengan persentase sebesar 76% dengan LOS di Bali 4-5 hari dengan persentase sebesar 82%, tpe akomodasi yang digunakan berjenis hotel berbintang 4-5 sebanyak 38%, letak akomodasi sebesar 70% terletak di Kuta, seluruhnya merencanakan perjalanan mereka secara sendiri yakni 100%.

Sedangkan untuk jenis transportasi yang digunakan untuk mengunjungi daya tarik wisata Pantai Kuta dari segi operator sebanyak 72% adalah sewa dengan tipe moda transportasi yang digunakan sebanyak 62% berjenis sepeda motor.

Adapun karakteristik Wisman berdasarkan pada *tourist descriptor* disajikan pada Tabel 2 berikut ini.

Tabel 2. Karakteristik Wisman Berdasarkan pada *Tourist Descriptor*

| No | Dimensi | Pilihan | Jumlah | Persentase |
|------------|----------------------------------------|--------------------|--------|------------|
| 1. | Umur | a. 15-20 | 7 | 14% |
| | | b. 21- 26 | 25 | 50% |
| | | c. 27-32 | 11 | 22% |
| | | d. 33-37 | 7 | 14% |
| | | Total | 50 | 100% |
| 2. | Asal negara | a. Prancis | 7 | 14% |
| | | b. Australia | 7 | 14% |
| | | c. Asia | 2 | 4% |
| | | d. Italia | 9 | 18% |
| | | e. Rusia | 3 | 6% |
| | | f. Switzerland | 3 | 6% |
| | | g. Denmark | 2 | 4% |
| | | h. Spanyol | 2 | 4% |
| | | i. Denmark | 2 | 4% |
| | | j. Portugal | 1 | 2% |
| | | k. Inggris | 2 | 4% |
| | | l. Austria | 1 | 2% |
| | | m. Irlandia | 2 | 4% |
| | | n. Peru | 2 | 4% |
| | | o. Netherland | 2 | 4% |
| p. Canada | 1 | 2% | | |
| q. Belanda | 2 | 4% | | |
| Total | 50 | 100% | | |
| 3. | Jenis kelamin | a. Laki-laki | 35 | 70% |
| | | b. Perempuan | 15 | 30% |
| | | Total | 50 | 100% |
| 4. | Status | a. Belum Menikah | 41 | 82% |
| | | b. Menikah | 9 | 18% |
| | | Total | 50 | 100% |
| 5. | Pekerjaan | a. Pelajar | 22 | 44% |
| | | b. Pegawai Negeri | 3 | 6% |
| | | c. Profesional | 23 | 46% |
| | | d. Lainnya | 2 | 4% |
| | | Total | 50 | 100% |
| 6. | Pengeluaran terbesar selama berwisata | a. Makan dan minum | 19 | 38% |
| | | b. Akomodasi | 17 | 34% |
| | | c. Transportasi | 10 | 20% |
| | | d. Lainnya | 4 | 8% |
| | | Total | 50 | 100% |
| 7. | Pengeluaran per hari di luar akomodasi | a. < USD 75 | 28 | 56% |
| | | b. USD 75 -225 | 21 | 42% |

| | | |
|--------------|----|------|
| c. > USD 225 | 1 | 2% |
| Total | 50 | 100% |

Sumber: Hasil data yang telah diolah, 2017

Berdasarkan pada Tabel 2, diketahui bahwa karakteristik Wisman yang menjadi responden pada tulisan ini berdasarkan pada *tourist descriptor* didominasi oleh Wisman yang berusia 21–26 tahun dengan persentase sebesar 50%. Untuk asal negara sebagian besar berasal dari Perancis (14%) dan Australia (14%). Berjenis kelamin didominasi pria sebanyak 70%, dengan status belum menikah sebesar 82%. Berprofesi sebagai profesional sebanyak 46% dengan makanan dan minuman sebagai alokasi pengeluaran terbesar selama liburan sebesar 38%, serta pengeluaran per hari diluar akomodasi < 75 USD sebanyak 56%.

3.2 Pembahasan

Sebelum seseorang membuat keputusan untuk melakukan perjalanan wisata pasti dilator belakanginya oleh adanya motivasi. Hal ini dikarenakan motivasi merupakan trigger dari proses perjalanan wisata walaupun motivasi ini adakalanya tidak disadari sepenuhnya oleh wisatawan (Shragly (1994) dalam Pitana dan Gayatri 2005). Dalam motivasi terdapat dua komponen faktor di dalamnya yakni faktor pendorong (*push factor*) dan faktor penarik (*pull factor*). Faktor pendorong dan penarik ini sesungguhnya merupakan factor internal dan eksternal yang memotivasi wisatawan dalam mengambil keputusan untuk melakukan sebuah perjalanan. Faktor pendorong umumnya bersifat sosial-psikologis, atau merupakan *person-specific motivation*, sedangkan faktor penarik merupakan *destination-specific attributes* (Richardson dan Fluker dalam Pitana dan Gayatri, 2005). Pada tulisan ini terbagi menjadi 6 (enam) indikator untuk *push factor* dan 10 indikator untuk dimensi *pull factors*. Berikut akan diuraikan secara jelas mengenai hasil dari masing-masing faktor yang memotivasi Wisman dalam pemilihan moda transportasi berkunjung ke daya tarik wisata Pantai Kuta, baik dari dimensi *push factor* maupun *pull factor* pada Tabel 3 berikut ini.

Tabel 3. Motivasi Wisman Dalam Pemilihan Moda Transportasi Menuju Daya Tarik Wisata Pantai Kuta

| NO | PERNYATAAN | SKOR | RERATA | KATEGORI SIKAP |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------|----------------|
| PUSH FACTOR | | | | |
| 1. | Pemilihan moda transportasi wisata berdasarkan waktu perjalanan (pagi,siang,sore,malam) | 151 | 3,02 | Setuju |
| 2. | Pemilihan moda transportasi wisata berdasarkan jumlah teman perjalanan | 152 | 3,04 | Setuju |
| 3. | Pemilihan jenis moda transportasi wisata didasarkan pada kesenangan/ketertarikan terhadap jenis moda transportasi tertentu | 148 | 2,96 | Setuju |
| 4. | Pemilihan moda transportasi berdasarkan pada pemilihan alternative rute yang digunakan menuju ke daya tarik wisata | 140 | 2,80 | Setuju |
| 5. | Pemilihan jenis moda transportasi didasarkan pada kenyamanan dalam penggunaannya | 155 | 3,10 | Setuju |
| PULL FACTOR | | | | |
| 1. | Pemilihan jenis moda transportasi wisata didasarkan pada jarak dari tempat menginap menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta | 170 | 3,20 | Setuju |
| 2. | Pemilihan jenis moda transportasi wisata didasarkan pada lamanya perjalanan menuju ke Pantai Kuta | 160 | 3,20 | Setuju |

| | | | | |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------|--------------|
| 3. | Pemilihan jenis moda transportasi wisata didasarkan pada biaya yang dikeluarkan | 161 | 3,22 | Setuju |
| 4. | Pemilihan jenis moda transportasi wisata didasarkan pada ketersediaan/kemudahan dalam memperolehnya | 150 | 3,00 | Setuju |
| 5. | Pemilihan jenis moda transportasi wisata didasarkan pada keandalan dan ketepatan waktu sampai di tujuan | 145 | 2,90 | Setuju |
| 6. | Pemilihan jenis moda transportasi wisata didasarkan pada kesediaan lahan parkir | 122 | 2,44 | Tidak Setuju |
| 7. | Pemilihan moda transportasi yang digunakan ke daya tarik wisata ini berdasarkan atas keamanan penggunaannya | 144 | 2,88 | Setuju |
| 8. | Pemilihan moda transportasi wisata didasarkan pada kepadatan lalu lintas / rute menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta | 128 | 2,56 | Setuju |
| 9. | Pemilihan moda transportasi wisata didasarkan pada topografi daya tarik wisata Pantai Kuta | 131 | 2,62 | Setuju |
| 10. | Pemilihan jenis moda transportasi didasarkan pada fasilitas dimiliki oleh jenis moda transportasi | 145 | 2,90 | Setuju |

Sumber : Data hasil penelitian yang telah diolah, 2017

Berdasarkan pada data yang disajikan pada Tabel 3 mengenai motivasi Wisman dalam pemilihan moda transportasi menuju ke daya tarik wisata Kuta diperoleh hasil untuk variable *Push Factor* sebagai berikut: 1) daya tarik wisata yang dituju skor rerata likert sebesar 3,02 dengan kategori sikap setuju; 2) jumlah teman perjalanan skor rerata likert 3,04 dengan kategori sikap setuju; 3) kesenangan/ketertarikan pada moda tertentu skor rerata likert 2,96; 4) pemilihan alternative rute yang digunakan skor rerata likert sebesar 2,80 dengan kategori sikap setuju; 5) kenyamanan dalam penggunaannya skor rerata likert sebesar 3,20 dengan kategori sikap setuju.

Sedangkan untuk variabel *pull factors* yang terbagi kedalam sepuluh sub variable, hasil yang diperoleh secara rinci dapat dijelaskan sebagai berikut: 1) jarak dari tempat menginap ke daya tarik wisata Pantai Kuta skor rerata likert sebesar 3,20 dengan kategori sikap setuju; 2) lamanya perjalanan menuju ke Pantai Kuta memperoleh skor rerata likert 3,20 kategori sikap setuju; 3) biaya yang dikeluarkan besaran skor rerata likertnya sebesar 3,22 kategori sikap setuju; 4) ketersediaan / kemudahan dalam memperolehnya skor rerata likert 3,00 kategori sikap setuju; 5) keandalan dan ketepatan waktu tiba ditujuan skor rerata likert 2,90 kategori sikap setuju; 6) kesediaan lahan dan tariff parkir skor rerata likert sebesar 2,44 kategori sikap tidak setuju; 7) keamanan dalam penggunaannya rerata skor likert sebesar 2,88 dengan kategori sikap setuju; 8) kepadatan lalu lintas / rute menuju daya tarik wisata Pantai Kuta skor rerata likert 2,56 kategori sikap setuju; 9) topografi daya tarik wisata Pantai Kuta skor rerata likert sebesar 2,62 kategori sikap setuju; 10) fasilitas yang dimiliki skor rerata likert sebesar 2,90 berada pada rentang kategori sikap setuju.

Berdasarkan pada data yang telah disajikan sebelumnya, motivasi pemilihan moda transportasi Wisman menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta pada variable *push factors*, skor rerata likert tertinggi terletak pada sub variable ke lima yakni pada pernyataan pemilihan moda transportasi berdasarkan pada kenyamanan dalam penggunaannya dengan skor rerata 3,22 yang termasuk dalam kategori sikap setuju. Sedangkan untuk skor rerata likert terendah terletak pada sub variable ke empat dengan pernyataan pemilihan moda transportasi didasarkan pada pemilihan alternative dan rute yang digunakan dengan besaran rerata skor likert sebesar 2,80 dengan kategori sikap setuju. Untuk motivasi pada variabel faktor penarik (*pull factors*) sub variable dengan skor rerata likert tertinggi terletak pada pernyataan pemilihan moda transportasi didasarkan pada biaya yang dikeluarkan dengan besaran 3,22 dengan kategori sikap setuju. Adapun skor rerata likert terendah terletak pada sub variable dengan pernyataan pemilihan moda transportasi didasarkan pada ketersediaan lahan parkir dengan skor 2,44 kategori sikap tidak setuju.

Seperti yang sudah dikemukakan pada paragraf sebelumnya dari hasil penelitian menunjukkan bahwa motivasi dengan variable push factor yang mendominasi pemilihan moda

transportasi Wisman menuju ke Pantai Kuta adalah sub variable kenyamanan dalam penggunaan moda transportasi. Jika dihubungkan dengan karakteristik Wisman sebagai responden yang didominasi jenis kelamin laki-laki, status single dengan rentang umur 21-26 tahun yang merupakan umur produktif, sudah tentu kenyamanan penggunaan suatu moda transportasi menjadi faktor pendorong (*push factor*) utama dalam pemilihan moda transportasi. Berdasarkan pada jenis moda yang digunakan untuk menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta Bali, yang mendominasi adalah transportasi sewa dengan jenis moda sepeda motor. Hal ini beralasan, dikarenakan Wisman yang berada pada rentang umur 21-26 tahun umumnya memiliki banyak aktivitas yang mengharuskan mereka berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain dalam waktu singkat, terutama saat berwisata. Ditambah dengan kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi di sekitaran Pantai Kuta, menyebabkan pemilihan moda transportasi yang mereka pilih untuk digunakan adalah yang bersifat praktis dan nyaman untuk digunakan menuju kawasan dengan kepadatan lalu lintas yang tinggi. Sedangkan untuk rerata skor likert terendah adalah pada sub variable alternative rute yang digunakan untuk berkunjung ke daya tarik wisata Pantai Kuta. Jika dianalisis lebih dalam, alternative rute bukan menjadi motivasi pendorong utama bagi Wisman dalam pemilihan moda transportasi menuju daya tarik wisata Pantai Kuta dikarenakan dengan jenis moda transportasi sepeda motor, Wisman dengan mudah dapat melewati jalur-jalur tikus yang saling terhubung sehingga waktu tempuh menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta menjadi lebih singkat.

Berdasarkan pada motivasi dengan variable *pull factor*, yang mendominasi Wisman dalam pemilihan moda transportasi menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta adalah pada sub variable biaya yang dikeluarkan. Jika kita merunut pada karakteristik Wisman sebagai responden yang sebagian besar menginap di hotel berbintang 4-5 yang pada umumnya berbiaya tinggi, dengan LOS yang cukup lama yakni 4-5 hari berlibur di Bali, serta alokasi pengeluaran dominan pada aspek makanan dan minuman, maka sudah tentu biaya yang dikeluarkan untuk aspek transportasi menjadi hal utama yang dipertimbangkan. Hal ini dapat diperkuat dengan jenis moda yang dominan dipilih oleh Wisman, yakni moda transportasi sepeda motor yang pada umumnya biaya sewa per harinya jauh lebih murah dari transportasi lainnya seperti mobil ataupun jenis moda angkutan umum seperti taxi. Masih pada variabel motivasi penarik (*pull factor*), untuk sub variable dengan rerata skor likert terendah adalah ketersediaan lahan parkir. Lahan parkir menjadi sub variable yang paling tidak menjadi pertimbangan dalam pemilihan moda transportasi, lahan parkir yang disediakan di daya tarik wisata Pantai Kuta cukup luas untuk sepeda motor, ditambah dengan keberadaan tukang parkir yang senantiasa mengatur parkir sepeda motor dengan sangat rapi menyebabkan hal ini tidak menjadi motivasi penarik (*pull factor*) utama bagi Wisman dalam pemilihan moda transportasi menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Motivasi pendorong (*push factor*) yang mendominasi wisatawan mancanegara dalam pemilihan moda transportasi menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta Bali adalah kenyamanan dalam menggunakan moda transportasi. Sedangkan motivasi penarik (*pull factor*) yang mendominasi wisatawan mancanegara dalam pemilihan moda transportasi menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta adalah biaya yang dikeluarkan.
2. Adapun motivasi pendorong (*push factor*) terendah wisatawan mancanegara dalam pemilihan moda transportasi menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta adalah alternative rute yang digunakan. Serta untuk motivasi penarik (*pull factor*) terendah wisatawan mancanegara dalam pemilihan moda transportasi menuju ke daya tarik wisata Pantai Kuta adalah ketersediaan lahan parkir.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Djakfar, Ludfi, Amelia Kusuma Indriastuti, Akhmad Sya'ban Nasution. 2010. "Studi Karakteristik Dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor atau Angkutan Umum)", Jurnal Rekayasa Sipil, Vol. 4, No. 1, Hal. 37-51.

Pitana, I. G. Dan P. G. Gayatri. 2005. *Sosiologi Pariwisata*. Yogyakarta: Penerbit ANDI

Putrawan, I Putu. 2015. “Karakteristik, Motivasi dan Persepsi Wisatawan Mancanegara Terhadap Jasa Pelayanan Shuttle Bus Di Daerah Ubud Gianyar”. IPTA Vol. 3 No. 2
<http://ojs.unud.ac.id/index.php./pariwisata/article/view/22833> (diunggah pada Minggu, 29 Januari 2017, pk. 11.00 WITA)

Seaton, A.V, Bennet. 1996. *Marketing Tourism Product*. UK: Cengage Learning

Widiarta. 2010. “Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja. (Studi Kasus: Desa Dalung, Kecamatan Kuta Utara, Badung, Bali)”. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, Vol 14, No. 2, Hal. 218-226

Artikel Website

<http://www.tribunnews.com/travel/2016/01/06/tiga-keluhan-yang-paling-sering-disampaikan-wisatawan-soal-pariwisata-bali> (diakses pada Rabu, 1 Febuari 2017, pkl. 20.00 WITA)

Ucapan Terima Kasih

Melalui tulisan ini kami ingin menyampaikan ucapan terima kasih, atas dukungan moral dan material kepada kami guna penyelesaian tulisan ini yaitu:

1. Tuhan Yang Maha Esa/Ida Sang Hyang Widhi Wasa yang telah menganugerahkan kesehatan kepada kami guna menyelesaikan artikel ini,
2. Keluarga kami tercinta yang telah dengan sabar memberikan dukungan moral dalam penyelesaian artikel ini,
3. Civitas akademika Fakultas Parwisata, Universitas Udayana atas dukungan berupa ide-ide dalam diskusi guna penyempurnaan artikel ini,
4. Seluruh responden atas kerelaannya memberikan informasi kepada kami yang dapat kami tampilkan dalam tulisan ini,
5. Serta Ibu Sucita Yanthy yang senantiasa membantu kami dalam publikasi artikel pada Jurnal Kepariwisata dan Hospitalitas