

# PENGEMBANGAN "SI THOLE" SEBAGAI TRANSPORTASI PARIWISATA TERINTEGRASI DI YOGYAKARTA

Agung Sulistyio  
agung@stipram.ac.id

Yerika Ayu Salindri  
yerika.ayusalindri@gmail.com

Program Studi S1 Hospitality/ Ilmu Kepariwisata  
Sekolah Tinggi Pariwisata Ambarrukmo (STIPRAM) Yogyakarta  
Jl. Ahmad Yani 52 Ringroad Timur, Yogyakarta 55281 Indonesia  
Phone (+62 274) 485650, +62 85100487497, Fax +62 274 485 214

## Abstract:

Pada awal tahun 2015 Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta telah menyediakan "Si Thole" sebagai sarana transportasi bagi wisatawan. Armada transportasi ini merupakan sebuah kendaraan pengangkut wisatawan yang beroperasi di wilayah Jeron Beteng. Namun sayangnya keberadaan jenis transportasi ini belum memenuhi kebutuhan wisatawan. Perlu dilakukan pengembangan transportasi yang memiliki potensi, diawali dengan melakukan studi tentang perencanaan transportasi pariwisata. Perencanaan diperlukan untuk mengetahui faktor lingkungan internal dan lingkungan eksternal. Penggunaan analisa SWOT 4-K dan Matriks Daya Tarik Industri (MDTI/O) diharapkan dapat membantu manajemen mengembangkan potensi yang dimiliki oleh transportasi pariwisata "Si Thole" sebagai salah satu jenis transportasi wisata di Yogyakarta. Berdasarkan penelitian yang dilakukan menggunakan analisa SWOT 4-K didapat hasil selisih positif nilai tertimbang variabel internal dan eksternal sebesar 1,60 dan 1,05 sehingga menempatkan Transportasi pariwisata "Si Thole" berada pada Kuadran 1. Manajemen dapat melakukan strategi pertumbuhan, artinya transportasi pariwisata "Si Thole" dapat tumbuh dan berkembang sesuai dengan peluang yang ada dan kelebihan yang dimiliki. Sedangkan menurut hasil analisa Matriks Daya Tarik Industri (MDTI/O) posisi "Si Thole" berada pada sel tinggi – tinggi. Adapun strategi yang dapat dilakukan dengan cara memaksimalkan potensi yang ada dan melakukan investasi yang besar dalam pengembangan jenis transportasi khusus tersebut.

Keywords: "Si Thole", Pengembangan Transportasi Pariwisata Yogyakarta

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pariwisata di Indonesia memiliki keunikan dan banyak ragam yang tidak dimiliki oleh negara lain. Hal tersebut yang menjadikan banyak wisatawan berkunjung untuk menikmati indahnya Indonesia. Keanekaragaman wisata alam, wisata budaya, wisata kuliner, hingga wisata buatan tersebut menjadi daya tarik tersendiri bagi wisatawan, baik wisatawan lokal maupun mancanegara. Pariwisata dalam kedudukannya sebagai salah satu pilar pembangunan nasional semakin menunjukkan peran yang sangat penting sebagai penerimaan devisa, pendapatan daerah, pengembangan wilayah,

maupun dalam penyerapan investasi dan tenaga kerja di berbagai wilayah di Indonesia (DIY, 2016).

Perkembangan pariwisata DIY menimbulkan dampak berganda pada kegiatan sub-sektor di luar pariwisata seperti niaga, transportasi, informasi, komunikasi dsb. Meskipun pertumbuhan pariwisata sangat pesat, banyak sektor yang perlu ditingkatkan kualitasnya, terutama berkaitan dengan kebutuhan wisatawan salah satunya transportasi. Statistik pertumbuhan kepariwisataan Daerah Istimewa Yogyakarta dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan perkembangan yang menggembirakan (DIY, 2016). Hal ini ditunjukkan oleh pertumbuhan

kunjungan wisatawan ke Yogyakarta seperti yang disajikan pada tabel berikut:

kurang, penyebabnya adalah tidak adanya pelayanan angkutan umum dengan trayek

**Pertumbuhan Kunjungan Wisatawan DIY 2012-2016**

Wisatawan/ tahun	2012	2013	2014	2015	2016	total
<b>Wisman</b>	233,804	306,252	256,197	232,913	249,481	<b>1,278,647</b>
<b>Wisnus</b>	3,849,143	4,348,935	5,025,155	5,388,352	5,271,471	<b>23,883,056</b>
<b>Total</b>	<b>4,082,947</b>	<b>4,655,187</b>	<b>5,281,352</b>	<b>5,621,265</b>	<b>5,520,952</b>	

Sumber: Statistik Kepariwisatawan DIY 2016

Pada Tabel di atas terlihat dalam kurun tahun 2012-2016 wisman dan wisnus di DIY mengalami fluktuasi, tahun 2012 dengan total wisman dan wisnus 4,082,947; tahun 2013 dengan total wisman dan wisnus 4,655,187; tahun 2014 dengan total wisman dan wisnus 5,281,352; tahun 2015 dengan total wisman dan wisnus 5,621,265; tahun 2016 dengan total wisman dan wisnus 5,520,952. Namun apabila dilihat dari total keseluruhan pada kurun tahun 2012-2016 total wisman lebih rendah dibandingkan dengan total wisnus yaitu dengan total wisman hanya 1,278,647 sedangkan total wisnus 23,883,056.

Dengan melihat data yang dirilis oleh Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta, maka semakin terbuka lebar peluang bagi industri didalam lingkup pariwisata untuk bersama-sama mengembangkan bisnis sebagai penunjang pariwisata di Yogyakarta, salah satunya adalah transportasi. Transportasi sebagai salah satu penunjang pariwisata, dituntut memberikan pelayanan yang maksimal dalam memenuhi kebutuhan wisatawan, baik yang berasal dari dalam negeri ataupun yang berasal dari luar negeri yang ingin mengunjungi kawasan wisata. Dengan menempati posisi yang sangat strategis, kurang bijak rasanya jika pelaku usaha di bidang ini menjalankan usahanya dengan setengah hati.

Angkutan pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta saat ini didominasi oleh kendaraan pribadi, sedangkan angkutan pariwisata dengan menggunakan bis merupakan kendaraan carter yang digunakan oleh rombongan wisatawan. Penggunaan angkutan umum reguler oleh wisatawan sangat

menuju obyek wisata yang aman, nyaman dan murah. Hal ini yang menjadi salah satu penyebab menurunnya minat wisatawan lokal untuk berlibur di daerah sendiri, kenyamanan dan kemudahan dalam perjalanan wisata menjadi salah satu faktor yang berpengaruh (Basuki & Setiadi, 2015).

Dengan adanya angkutan khusus pariwisata, banyak keuntungan yang diperoleh, bukan hanya untuk wisatawan namun bagi seluruh sektor yang berkaitan.

1. Menambah jumlah wisatawan; dengan tersedianya angkutan pariwisata tentunya wisatawan akan dapat merancang kunjungan ke berbagai obyek wisata dengan lebih mudah tanpa direpotkan dengan perencanaan sarana transportasi yang akan digunakan.
2. Mengurangi kemacetan di daerah tujuan wisata; dengan adanya angkutan pariwisata reguler tentu penggunaan kendaraan pribadi akan berkurang sehingga kemacetan yang terjadi di daerah tujuan wisata akan semakin berkurang.
3. Mengurangi potensi kecelakaan; adanya angkutan pariwisata reguler akan mengurangi jumlah kendaraan yang menuju obyek wisata dan secara tidak langsung akan mengurangi potensi kecelakaan yang mungkin terjadi.
4. Menghemat biaya wisata; adanya angkutan pariwisata reguler membuat calon wisatawan tidak perlu secara khusus menyewa kendaraan yang membutuhkan biaya yang lebih mahal.
5. Menghemat energi; secara makro dengan semakin berkurangnya kendaraan,

energy yang digunakan untuk transportasi juga dapat dihemat.

6. Mengurangi polusi; berkurangnya kendaraan dan pemakaian energi transportasi juga akan mengurangi polusi yang terjadi akibat pemakaian kendaraan (Basuki & Setiadi, 2015).

Pada awal tahun 2015 Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta telah menyediakan "Si Thole" sebagai sarana transportasi bagi wisatawan. Armada transportasi ini merupakan sebuah kendaraan pengangkut wisatawan yang beroperasi di wilayah Jeron Beteng. Jumlah armada yang tersedia saat ini 20 unit dengan sepuluh shuttle yang diharapkan dapat meningkatkan minat wisatawan dalam berwisata. Pengelola Transportasi ini menerapkan beberapa skema tarif untuk kendaraan wisata di sekitar Kraton Jogja. Untuk sekali jalan ke tujuan akan dikenakan tarif Rp 5.000 dan Rp 10.000 untuk tiga kali naik shuttle wisata. Adapun pilihan rute yang ditawarkan : dari Taman Parkir Ngabean – Alun-Alun Utara – Magangan Kraton – Taman Sari dan kemudian kembali lagi ke Ngabean. Rute kedua dari Ngabean – Alun-Alun Utara – Titik Nol kilometer kemudian ke Taman Pintar dan kembali lagi ke Ngabean, dengan tarif Rp 5.000 per orang untuk satu tujuan.

Namun sayangnya keberadaan jenis transportasi ini belum memenuhi kebutuhan wisatawan. Hal tersebut merupakan permasalahan yang harus diatasi oleh para pemangku kepentingan dalam hal ini Pemerintah Daerah untuk menghadirkan transportasi yang sesuai dengan kebutuhan wisatawan. Berkaitan dengan hal tersebut, maka perlu dilakukan pola pengembangan transportasi yang memiliki potensi, diawali dengan melakukan studi tentang perencanaan transportasi pariwisata. Hal tersebut dilakukan untuk mengetahui faktor lingkungan internal dan lingkungan eksternal, selanjutnya ditentukan strategi pengembangan "Si Thole" sebagai salah satu jenis transportasi pariwisata di Yogyakarta.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengembangkan "Si Thole" sebagai trans-

portasi pariwisata di Yogyakarta, mengkaji kondisi lingkungan internal dan eksternal serta menentukan strategi pengembangan transportasi pariwisata "Si Thole" sesuai dengan kondisi lingkungan internal dan eksternal.

## B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimana strategi pengembangan "Si Thole" sebagai transportasi pariwisata terintegrasi di Yogyakarta ?

## TINJAUAN PUSTAKA

### A. Tinjauan Penelitian Terdahulu

Penelitian merupakan pengembangan dari penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Basuki & Setiadi, 2015) dengan judul "Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta". Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa angkutan khusus pariwisata secara tetap berpotensi untuk diterapkan dalam mendukung peningkatan kunjungan wisatawan. Selain itu angkutan ini juga dapat mengurangi kemacetan, mengurangi potensi kecelakaan, menghemat biaya wisata, penghematan energi, dan mengurangi polusi.

Penelitian berikutnya yang dilakukan oleh (Moeis & Fahmi, 2012) dengan judul "Model Layanan Transportasi Untuk Menarik Minat Wisatawan Berkunjung Ke Objek Wisata di Jawa Timur. Penelitian tersebut menjelaskan Model Layanan Transportasi dan Sistem Kepariwisata di Jawa Timur Produk industri pariwisata merupakan bahan baku bagi tour operator atau travel agent untuk membuat atau merencanakan paket wisata (package tours) yang akan ditawarkan kepada calon wisatawan Tentunya transportasi Pariwisata yang cocok dan sesuai dengan selera pasar.

Penelitian berikutnya yang dilakukan oleh (Mangundap, Charles N, & Caroline B.D, 2016), dengan judul "Strategi Pengembangan Sistem jaringan Transportasi Di Kota Manado. Penelitian menjelaskan bahwa strategi

pengembangan system jaringan transportasi di Kota Manado terletak pada Kuadran I. Dengan adanya system pengembangan jaringan transportasi, kemacetan menuju ruas tertentu akan berkurang. Strategi pengembangan jaringan transportasi dalam peranannya sebagai unsur penunjang pembangunan diarahkan untuk ditingkatkan kemampuan pelayanan angkutan dan daya dukungnya sesuai dengan kebutuhan masyarakat yang melayani dan menghubungkan pusat kota, pusat kegiatan wilayah serta kawasan berkembang lainnya.

#### B. Pariwisata

Wisata merupakan kegiatan yang tidak terlepas dari kehidupan manusia. Wisata telah menjadi bagian dari kebutuhan manusia saat ini, bukan hanya sebagai kegiatan untuk bersenang-senang akan tetapi lebih untuk mencari suasana lain dan meninggalkan rutinitas untuk sementara waktu. Dalam teori berikutnya ditambahkan bahwa pariwisata menimbulkan efek perluasan kesempatan kerja, peningkatan pendapatan (devisa) dan pemerataan pembangunan antar wilayah. (Damanik & Helmut F, 2006). Pariwisata menjadi penyedia lapangan kerja terbesar keempat di Indonesia pada 2014.

Dalam Undang-Undang No 10 Tahun 2009 disebutkan beberapa usaha pariwisata yaitu meliputi: daya tarik wisata, kawasan pariwisata, jasa transportasi wisata, jasa perjalanan wisata, jasa makanan dan minuman, penyediaan akomodasi, penyelenggaraan kegiatan hiburan dan rekreasi, penyelenggaraan pertemuan, perjalanan insentif, konferensi dan pameran, jasa informasi pariwisata, jasa konsultan pariwisata, jasa pramuwisata, wisata tirta, dan spa. Transportasi menjadi salah satu aspek penting dalam mendukung kebutuhan wisatawan dalam berwisata. Dilihat dari ruang lingkup komponen wisata, transportasi merupakan bagian dari elemen amenities atau fasilitas dan aksesibilitas yang mendukung kemudahan wisatawan mencapai destinasi wisata.

#### C. Wisatawan

Wisatawan merupakan pelaku wisata yang menggunakan dan menikmati jasa pariwisata yang tersedia, wisatawan dapat dikatakan memberikan peran besar terhadap perkembangan pariwisata. Menurut (Musanef, 1995), membagi jenis wisatawan menjadi dua:

##### a. Wisatawan Nusantara

Wisatawan nusantara adalah seorang penduduk yang melakukan perjalanan ketempat selain dimana ia tinggal menetap. Perjalanan yang dimaksud adalah dilakukan di dalam ruang lingkup antar daerah di Indonesia.

##### b. Wisatawan Mancanegara

Wisatawan mancanegara adalah orang-orang yang melakukan kegiatan perjalanan atau kunjungan sementara, tinggal sekurang-kurangnya 24 jam di negara yang dikunjungi dengan maksud perjalanan kenangan, liburan, kesehatan, belajar, keagamaan dan olah raga.

#### D. Manajemen Transportasi

Potensi wisata Indonesia, baik alam maupun budaya, jauh lebih besar dibandingkan dengan negara tetangga seperti Malaysia, Singapura ataupun Thailand. Akan tetapi jumlah kunjungan wisata ke negara-negara tersebut jauh lebih besar dibandingkan kunjungan ke Indonesia. salah satu faktor yang mempengaruhi kunjungan tersebut adalah transportasi (Darmaningtyas, 2016). Pada umumnya transportasi berarti proses mengangkut atau membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain (Kamaludin, 1987). Didalam transportasi kita melihat dua kategori, yaitu :

1. Pemindahan bahan – bahan dan hasil – hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
2. Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain

Selanjutnya dalam mempelajari transportasi dapat kita golongkan atas dua bagian

1. Angkutan penumpang untuk mengangkut

penumpang digunakan mobil, kendaraan pribadi atau alat angkut lainnya.

2. Penggunaan angkutan umum seperti bis, pesawat udara, kereta api, kapal laut, dll.

Beberapa faktor eksternal yang mempengaruhi transportasi :

1. Undang – Undang atau Peraturan Pemerintah, undang – undang atau kebijakan pemerintah merupakan factor yang dominan memberikan pengaruh terhadap pengelolaan usaha transportasi, contoh UU Lalu lintas jalan raya dll.
2. Kebijakan Pemerintah Pusat dan daerah, kebijakan pemerintah daerah yang ikut mempengaruhi atas usaha transportasi adalah kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah mengenai pengadaan bis untuk umum (ada juga jenis tertentu).
3. Pengaruh pemakai jasa, perusahaan angkutan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa – jasa angkutan, memberikan pelayanan yang sebaik – baiknya kepada pengguna jasa. Bagi pemakai jasa yang diutamakan dalam hal pengangkutan adalah aman, teratur, tertib, memuaskan, cepat, serta menyenangkan.

#### **E. Definisi Manajemen strategi**

Manajemen strategi dapat diartikan sebagai usaha atau kegiatan manajerial dalam menumbuhkembangkan kekuatan perusahaan untuk mengeksploitasi peluang bisnis yang muncul guna mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan. Manajemen strategi dapat berfungsi sebagai sarana mengkomunikasikan tujuan perusahaan dan jalan yang hendak ditempuh untuk mencapai tujuan tersebut kepada pemilik, eksekutif, karyawan dan pihak – pihak lain yang berkepentingan (Muhammad, 2013).

### **GAMBARAN UMUM DAN METODE PENELITIAN**

#### **A. Gambaran Umum**

Armada transportasi ini merupakan

sebuah kendaraan pengangkut wisatawan yang beroperasi di wilayah jeron beteng. Saat ini armada tersebut berjumlah sekitar 20 armada dan didukung keberadaan sepuluh shuttle yang diharapkan menambah daya Tarik wisatawan. Rute yang ditempuh oleh armada ini melewati beberapa kawasan wisata seperti Tamansari, Kraton, Titik Nol Kilometer dan Malioboro. Pengelola Transportasi ini menerapkan beberapa skema tarif untuk kendaraan wisata di sekitar Kraton Jogja. Untuk sekali jalan ke tujuan akan dikenakan tarif Rp 5.000 dan Rp 10.000 untuk tiga kali naik shuttle wisata. Adapun pilihan rute yang ditawarkan : dari Taman Parkir Ngabean – Alun-Alun Utara – Magangan Kraton – Taman Sari dan kemudian kembali lagi ke Ngabean. Rute kedua dari Ngabean – Alun-Alun Utara – Titik Nol kilometer kemudian ke Taman Pintar dan kembali lagi ke Ngabean, dengan tarif Rp 5.000 per orang untuk satu tujuan.

#### **B. METODOLOGI PENELITIAN**

##### **1. Populasi dan Sampel**

Populasi pengembangan transportasi pariwisata “Si Thole” adalah semua pihak yang menjadi stakeholder dari transportasi pariwisata ini. Sampel penelitian ini adalah pihak - pihak yang ditentukan berdasarkan metode purposive sampling. Responden dalam penelitian ini harus memenuhi kriteria berikut :

- a. Memiliki pengetahuan mendalam tentang kondisi lingkungan transportasi pariwisata.
- b. Memiliki pengetahuan mendalam tentang faktor internal transportasi pariwisata “Si Thole”.
- c. Memiliki pengetahuan mendalam tentang faktor eksternal transportasi pariwisata “Si Thole”.

##### **2. Rancangan Penelitian**

Pendekatan yang digunakan dalam mengkaji strategi pengembangan transportasi pariwisata “Si Thole” adalah studi kasus yang bersifat deskriptif kualitatif.

### 3. Jenis Data

- a. Data Kualitatif, kondisi Transportasi pariwisata "Si Thole" serta upaya pengembangan sebagai salah satu transportasi pariwisata di Yogyakarta. Data ini akan digunakan dalam menentukan faktor internal dan eksternal pada analisis SWOT 4-K dan Matriks Daya Tarik Industri (MDTI/O).
- b. Data kuantitatif, berupa angka - angka yang dapat dihitung secara statistik, seperti : rata-rata kunjungan wisatawan, serta penilaian para responden terhadap transportasi pariwisata "Si Thole".

### 4. Sumber Data

- a. Data primer, diperoleh langsung dari hasil observasi, wawancara untuk memperoleh data yang menyangkut pengetahuan, pandangan responden terhadap rencana pengembangan transportasi pariwisata "Si Thole".
- b. Data sekunder, diperoleh dari dokumen dan arsip resmi seperti peta geografis dan demografis, jumlah pengguna, jumlah kunjungan wisatawan dan informasi lainnya yang telah dikumpulkan.

### 5. Metode Pengumpulan Data

- a. Diskusi Kelompok/ Focus Group Discussion (FGD)

Proses pengumpulan data dan informasi yang sistematis mengenai suatu permasalahan tertentu yang sangat spesifik melalui diskusi kelompok (Manajemen, karyawan dan penduduk sekitar).

- b. Wawancara (interview)

Wawancara secara mendalam yang dilakukan dengan mengajak informan (manajemen, karyawan dan penduduk sekitar) untuk menjaring data secara lengkap.

- c. Studi Kepustakaan

Mencari bahan literatur atau buku-buku yang berkaitan serta berbagai jurnal ilmiah dan hasil penelitian terdahulu yang sesuai dengan masalah penelitian.

- d. Dokumentasi

Data dari berbagai dokumen resmi serta beberapa foto yang bisa dijadikan informasi pendukung.

### 6. Teknik Analisis Data

- a. Analisis deskriptif kualitatif

Digunakan terhadap hasil analisis internal dan eksternal yang dilanjutkan dengan analisis SWOT dan Matriksi Daya Tarik Industri/ Organisasi (MDTI/O)

- b. Analisis kondisi faktor internal dan eksternal.

Kondisi faktor internal meliputi faktor kekuatan/ kelemahan yaitu : biaya transportasi yang murah, kemudahan mencapai akses tujuan, memiliki SDM yang berkualitas, transportasi yang aman dan nyaman, kepemilikan ijin operasional, memiliki manajemen yang tertata, keunikan merek, variasi layanan yang ditawarkan, disiplin pengemudi dan pejalan kaki serta penumpang, bentuk fisik transportasi "Si Thole", kesejahteraan SDM serta kegiatan promosi.

Sedangkan kondisi faktor eksternal meliputi : dominasi transportasi darat, pemberdayaan masyarakat sekitar, kerjasama dengan pihak lain, dukungan pemerintah daerah, perkembangan pariwisata, loyalitas wisatawan, kondisi keamanan DIY, kondisi ekonomi masyarakat, perkembangan teknologi informasi, keseimbangan antara jumlah kendaraan dengan jumlah pangunjung, timbul potensi kemacetan, kecelakaan lalu lintas, kemudahan kepemilikan kendaraan, persaingan.

## PEMBAHASAN

### 1. Hasil Analisa SWOT 4-K

Transportasi pariwisata "Si Thole" memiliki potensi dan peluang yang dapat dikembangkan, namun demikian terdapat berbagai masalah dan ancaman yang harus mendapat perhatian khusus. Adapun analisa lingkungan internal dan lingkungan eksternal pengembangan transportasi pariwisata "Si Thole" adalah sebagai berikut :

Analisis lingkungan internal dan eksternal

Analisis lingkungan internal dan eksternal transportasi pariwisata "Si Thole' sebagai salah satu moda transportasi pariwisata berupa kekuatan dan kelemahan serta peluang dan ancaman dilakukan dengan melakukan kegiatan wawancara dan Focus Group Discussion (FGD) berkaitan dengan data yang telah diperoleh. Bobot dan skor diberikan oleh manajemen setelah melakukan diskusi serta pengamatan mendalam dengan

peneliti. Setelah itu dihitung nilai tertimbang dari masing – masing indikator dalam satu kategori variabel dan menjumlahkannya, seperti tersaji dalam tabel 1.

Berdasarkan nilai skor yang diperoleh, dilakukan plotting pada matriks internal-eksternal yang dibagi menjadi empat kuadran (Muhammad, 2013) yakni : strategi pertumbuhan agresif, strategi penyehatan, strategi bertahan dan strategi diversifikasi. Analisis Matriks SWOT 4-K, adalah kelanjutan dari analisis internal-eksternal dimana faktor-fak-

**Tabel 1. Matriks SWOT 4-K (Analisa Lingkungan Internal)**

NO	Kategori Variabel dan Indikator	Bobot	Skor	Nilai Tertimbang
	<b>Kekuatan</b>			
1	Biaya Murah	0,15	5	0,75
2	Kemudahan Akses Menuju Objek	0,20	5	1,00
3	SDM Kompeten	0,10	3	0,30
4	Transportasi Aman dan Nyaman	0,10	4	0,40
5	Keunikan Merek	0,15	4	0,60
6	Manajemen yang Tertata	0,10	3	0,30
7	Variasi Layanan yang Ditawarkan	0,10	3	0,30
8	Ijin Operasional	0,10	5	0,50
	<b>Total</b>	<b>1,00</b>		<b>4,15</b>
	<b>Kelemahan</b>			
1	Disiplin Pengendara	0,15	3	0,45
2	Kesejahteraan SDM	0,20	3	0,60
3	Bentuk Desain Unit Transportasi	0,20	2	0,40
4	Promosi	0,25	2	0,50
5	Keterbatasan Armada	0,20	3	0,60
	<b>Total</b>	<b>1,00</b>		<b>2,55</b>

Sumber : Responden objek penelitian tahun 2018

**Tabel 2. Matriks SWOT 4-K (Analisa Lingkungan Eksternal)**

NO	Kategori Variabel dan Indikator	Bobot	Skor	Nilai Tertimbang
	<b>Peluang</b>			
1	Dominasi Transportasi darat	0,15	4	0,60
2	Pemberdayaan Masyarakat Sekitar	0,10	3	0,30
3	Kerjasama Dengan Pihak Lain	0,10	4	0,40
4	Dukungan Pemerintah Daerah	0,20	5	1,00
5	Perkembangan Pariwisata DIY	0,15	4	0,60
6	Kondisi Keamanan DIY	0,10	4	0,40
7	Kondisi Ekonomi Masyarakat	0,10	3	0,30
8	Perkembangan Teknologi Informasi	0,10	3	0,30
	<b>Total</b>	<b>1,00</b>		<b>3,90</b>
	<b>Ancaman</b>			
1	Tidak Seimbang Kendaraan & Ruas jalan	0,20	3	0,60
2	Kemacetan Lalu Lintas	0,15	3	0,45
3	Kecelakaan Lalu Lintas	0,15	2	0,30
4	Kemudahan Kepemilikan Kendaraan	0,25	3	0,75
5	Persaingan Dengan Transportasi Lain	0,25	3	0,75
	<b>Total</b>	<b>1,00</b>		<b>2,85</b>

Sumber : Responden Objek Penelitian Tahun 2018

tor internal berupa kekuatan dan kelemahan dikombinasikan dengan faktor-faktor eksternal yakni peluang dan ancaman. Penentuan posisi kuadran didasarkan pada selisih nilai tertimbang antara variabel internal dan eksternal. Seperti pada tabel berikut :

“Si Thole” berada pada posisi kuadran I, hasil tersebut didapat karena kedua nilai tertimbang dari variabel internal dan eksternal adalah positif yakni 1,60 dan 1,05. Kuadran I diperoleh dengan melihat nilai tertimbang kekuatan lebih besar dari nilai tertimbang

**Tabel 3. Selisih Nilai Tertimbang Transportasi Pariwisata “Si Thole”**

Kategori Variabel	Nilai Tertimbang
Nilai tertimbang kekuatan “Si Thole”	4,15
Nilai tertimbang kelemahan “Si Thole”	2,55
<b>Selisih Positif</b>	<b>1,60</b>
Nilai tertimbang peluang “Si Thole”	3,90
Nilai tertimbang ancaman “Si Thole”	2,85
<b>Selisih Positif</b>	<b>1,05</b>

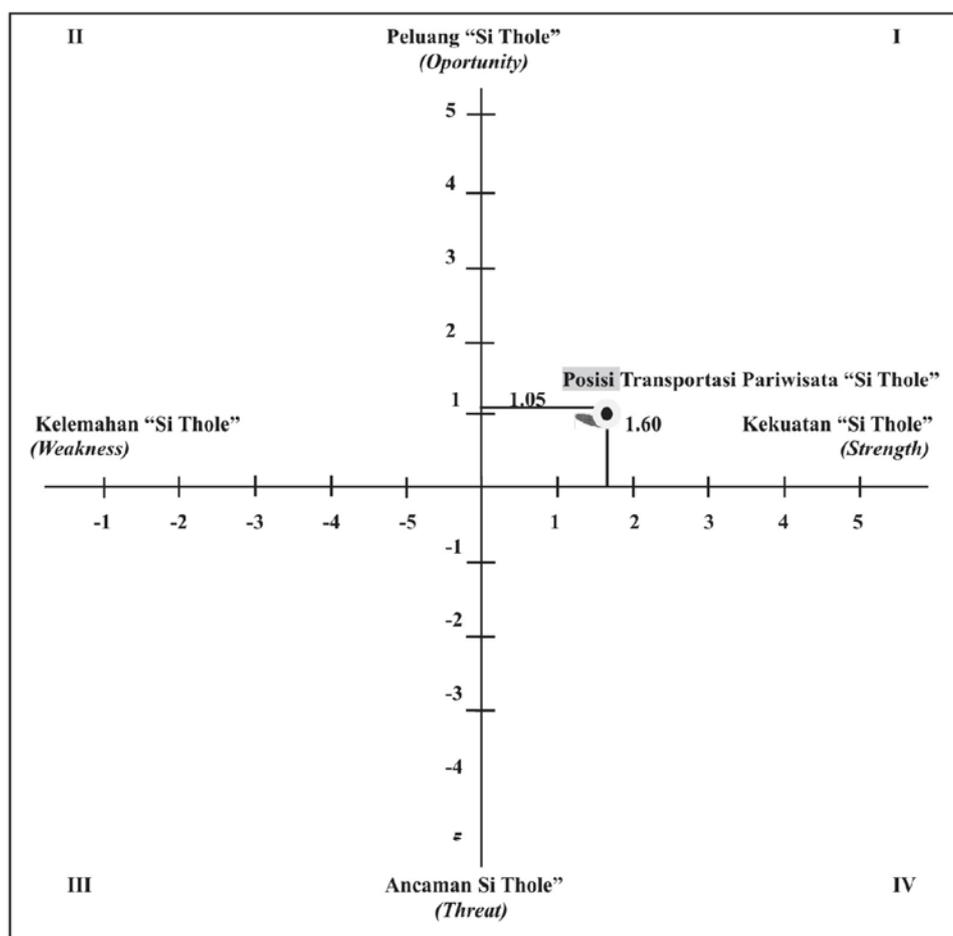
Sumber : Responden Objek Penelitian Tahun 2018

2. Penjelasan hasil Analisa dan Posisi Kuadran SWOT 4-K

Berdasarkan analisis lingkungan internal dan eksternal diatas, transportasi pariwisata

kelemahan, dan disaat yang sama nilai peluang lebih besar dari nilai tertimbang ancaman. Secara visual dapat dilihat pada gambar berikut :

**Gambar 1. Matriks SWOT 4-K**



3. Strategi Transportasi Pariwisata “Si Thole” berdasarkan analisa SWOT 4-K

Manajemen dapat menerapkan strategi pertumbuhan, sesuai dengan kekuatan yang dimiliki dan besarnya peluang yang masih tersedia. Manajemen berusaha mengembangkan Transportasi Pariwisata “Si Thole” dengan memanfaatkan keunggulan bersaing yang telah dimiliki dan beberapa yang berhasil dibangun, seperti :

- a. Biaya yang relatif murah yang dibayarkan untuk bisa menikmati layanan transportasi pariwisata “Si Thole” terbilang terjangkau. Calon wisatawan tidak perlu secara khusus menyewa kendaraan yang membutuhkan biaya yang lebih mahal
- b. Kemudahan akses, pihak manajemen telah menyusun rute yang dapat dilalui oleh para wisatawan untuk menuju objek wisata yang ditawarkan.
- c. Manajemen dan Staff transportasi pariwisata “Si Thole” ini, diisi oleh orang – orang yang berkompeten di bidangnya.
- d. Transportasi pariwisata ini mampu memberikan rasa aman dan nyaman kepada para wisatawan selama perjalanan.
- e. Keunikan nama “Si Thole”, sebagai lambang transportasi yang memiliki arti anak laki – laki yang memiliki kegesitan atau mobilitas tinggi.
- f. Transportasi pariwisata “Si Thole” ini dijalankan oleh orang – orang yang memahami bagaimana operasional dan manajemen “Si Thole”
- g. Memberikan produk layanan transportasi yang sesuai dengan kebutuhan wisatawan, Para wisatawan bebas memilih tujuan objek wisata yang dikehendaki.
- h. Transportasi pariwisata ini telah memiliki ijin operasional yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan DIY sebagai salah satu kelengkapan legalitas usaha

Disamping itu, manajemen diminta untuk semaksimal mungkin mengeksplorasi pelu-

ang bisnis yang masih terbuka. Manajemen “Si Thole” dapat memperhatikan beberapa hal berikut :

- a. Dominasi transportasi darat, sebagai salah satu transportasi favorit yang dipilih oleh sebagian besar masyarakat.
- b. Pemberdayaan masyarakat sekitar, Lingkungan sekitar sadar akan dampak dan manfaat yang ditimbulkan dari keberadaan transportasi pariwisata ini, seperti tenaga kerja yang diambil dari masyarakat sekitar serta dapat mendongkrak aktivitas perekonomian masyarakat sekitar.
- c. Kerjasama dengan pihak lain, FKKAU sebagai pengelola “Si Thole” melakukan kerjasama dengan beberapa koperasi dalam hal penyediaan armada.
- d. Dukungan Pemerintah daerah, Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan DIY memberikan dukungan kepada “Si Thole” sebagai pioneer transportasi pariwisata dan menjadi acuan untuk diterapkan di beberapa daerah wisata lainnya di Yogyakarta.
- e. Perkembangan Pariwisata, Melihat perkembangan pariwisata di DIY yang ditunjukkan oleh jumlah kunjungan wisata yang terus mengalami peningkatan menjadi salah satu peluang bisnis yang harus dimaksimalkan. Berdasarkan data peningkatan jumlah kunjungan daerah wisatawan yang dirilis oleh BPS tahun 2016 dalam semester awal, Daerah Istimewa Yogyakarta menempati urutan pertama se-Indonesia menggeser Provinsi Bali yang menempati urutan ke tiga dan daerah Lombok menempati urutan ke dua
- f. Kondisi keamanan DIY, Yogyakarta merupakan salah satu daerah tujuan wisata yang aman, hal tersebut dibuktikan dengan tingkat kunjungan wisatawan yang tinggi.
- g. Kondisi ekonomi masyarakat, kondisi perekonomian masyarakat yang membaik memberikan dampak bagi pening-

katan jumlah kedatangan objek wisata, termasuk dalam hal memilih sarana transportasi.

- h. Perkembangan teknologi informasi, Dengan memanfaatkan teknologi pihak manajemen bisa memperkenalkan serta memasarkan produknya. Disamping itu, para pengunjung ataupun calon pengunjung akan lebih mudah mendapatkan informasi seputar transportasi pariwisata ini.

Faktor kelemahan dan ancaman bagi transportasi pariwisata "Si Thole" perlu diperhatikan dan dicari cara terbaik untuk perbaikan. Adapun faktor – faktor tersebut diantaranya :

- a. Disiplin pengendara, penumpang dan pejala kaki harus sama – sama saling menunjang guna menghindari hal – hal yang tidak diinginkan, guna terciptanya ketertiban di jalan raya.
- b. Kesejahteraan SDM, perlu diperhatikan serta ditingkatkan segala hal yang berkaitan dengan kesejahteraan SDM yang berada dalam operasional "Si Thole".
- c. Bentuk/ tampilan transportasi, mengingat transportasi ini digunakan wisatawan, ada baiknya pihak manajemen untuk mendesain sebuah moda transportasi dengan tampilan menarik atau terbuka.
- d. Promosi, Pihak manajemen harus mampu melakukan kegiatan promosi yang atraktif sehingga mudah diketahui oleh wisatawan serta menarik bagi wisatawan.
- e. Keterbatasan armada, keterbatasan armada akan mempengaruhi masa tunggu wisatawan dalam menikmati fasilitas dari transportasi pariwisata ini, sehingga penambahan jumlah armada perlu dilakukan.
- f. Kemacetan, kemacetan merupakan faktor eksternal yang harus dihadapi oleh berbagai transportasi termasuk oleh "si Thole", manajemen bias membuat rute – rute alternative namun tetap menarik.

- g. Kecelakaan lalu lintas, kejadian di jalan raya termasuk kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang harus diperhatikan dan diwaspadai. Keterampilan pengemudi serta awak kendaraan perlu ditingkatkan.

- h. Kemudahan kepemilikan kendaraan, saat ini masyarakat dimanjakan oleh proses pembelian ataupun proses kepemilikan kendaraan yang terbilang sangat mudah. Hal tersebut juga menjadi ancaman bagi "Si Thole" sebagai penyedia layanan jasa transportasi pariwisata.

- i. Persaingan dengan transportasi lain, ibarat jamur di musim hujan, peluang bisnis transportasi pariwisata ini memiliki prospek yang cukup cerah. Hal ini tentunya akan membuat ataupun memancing jenis transportasi lain untuk bermain di bidang yang sama.

#### 4. Hasil Analisa Matriks Daya Tarik Industri (MDTI/O)

Matriks Daya Tarik Industri/ Organisasi adalah sebuah analisa yang menggambarkan posisi perusahaan atau organisasi dalam hal ini Manajemen Transportasi Pariwisata "Si Thole" dengan cara melakukan inventarisir terhadap lini organisasi yang menjadi unit usaha strategis (U2S). MDTI/O memiliki dua sumbu yaitu vertikal dan horizontal. Sumbu vertikal digunakan untuk menggambarkan kekuatan organisasi (sekolah) (Business Strengths) yang sebelumnya telah diukur dan dihitung berdasarkan berbagai indikator yang telah disepakati bersama sesuai dengan pendekatan yang dipilih oleh manajemen. Sumbu horizontal menggambarkan ancaman dan peluang yang berasal dari berbagai indikator yang ada didalam lingkungan sekitar, sedangkan sumbu vertical menggambarkan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki oleh transportasi pariwisata "Si Thole" (Muhammad, 2013).

Melakukan analisis Matriks Daya Tarik Industri/ organisasi, terlebih dahulu diidentifikasi peluang dan ancaman bisnis yang berasal dari variabel internal maupun

variabel eksternal. Indikator – indikator yang telah diidentifikasi tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut :

Berdasarkan hasil di atas, diperoleh selisih nilai tertimbang variabel internal sebesar 1,70 dan selisih nilai tertimbang

**Tabel 4. Variabel Internal dan Eksternal Untuk menentukan Daya Tarik Industri/ Organisasi Objek wisata Karst Tubing**

Indikator Variabel Internal	Indikator Variabel Eksternal
Biaya Murah	Dominasi Transportasi darat
Kemudahan Akses Menuju Objek	Pemberdayaan Masyarakat Sekitar
SDM Kompeten	Kerjasama Dengan Pihak Lain
Transportasi Aman dan Nyaman	Dukungan Pemerintah Daerah
Keunikan Merek	Perkembangan Pariwisata DIY
Manajemen yang Tertata	Kondisi Keamanan DIY
Variasi Layanan yang Ditawarkan	Kondisi Ekonomi Masyarakat
Ijin Operasional	Perkembangan Teknologi Informasi
Disiplin Pengendara	Tidak Seimbang Kendaraan & Ruas jalan
Kesejahteraan SDM	Kemacetan Lalu Lintas
Bentuk Desain Unit Transportasi	Kecelakaan Lalu Lintas
Promosi	Kemudahan Kepemilikan Kendaraan
Keterbatasan Armada	Persaingan Dengan Transportasi Lain

Sumber : Data primer diolah 2018

Berbagai indikator tersebut dinilai dengan menggunakan skala yaitu ;

- 5 : Sangat Baik
- 4 : Baik
- 3 : Cukup Baik
- 2 : Kurang Baik
- 1 : Sangat Kurang Baik

Hasil penelitian yang dilakukan terhadap indikator - indikator tersebut dapat dilihat pada tabel berikut :

variabel eksternal sebesar 1,15. Dengan kriteria yang ditentukan adalah sebagai berikut :

- Nilai -5 sampai dengan 0 termasuk kategori rendah
- Nilai 0 sampai dengan 1 termasuk kategori medium
- Nilai 1 sampai dengan 5 termasuk kategori tinggi

**Tabel 5. Matriks Daya Tarik Industri (Analisa Lingkungan Internal)**

NO	Kategori Variabel dan Indikator	Bobot	Skor	Nilai Tertimbang
	<b>Kekuatan</b>			
1	Biaya Murah	0,15	5	0,75
2	Kemudahan Akses Menuju Objek	0,20	5	1,00
3	SDM Kompeten	0,10	3	0,30
4	Transportasi Aman dan Nyaman	0,10	4	0,40
5	Keunikan Merek	0,15	4	0,60
6	Manajemen yang Tertata	0,10	3	0,30
7	Variasi Layanan yang Ditawarkan	0,10	3	0,30
8	Ijin Operasional	0,10	5	0,50
	<b>Total</b>	<b>1,00</b>		<b>4,15</b>
	<b>Kelemahan</b>			
1	Disiplin Pengendara	0,15	3	0,45
2	Kesejahteraan SDM	0,20	3	0,60
3	Bentuk Desain Unit Transportasi	0,20	2	0,40
4	Promosi	0,25	2	0,50
5	Keterbatasan Armada	0,20	3	0,60
	<b>Total</b>	<b>1,00</b>		<b>2,55</b>

Sumber : Responden objek penelitian tahun 2018

**Tabel 6. Matriks Daya Tarik Industri (Analisa Lingkungan Eksternal)**

NO	Kategori Variabel dan Indikator	Bobot	Skor	Nilai Tertimbang
<b>Peluang</b>				
1	Dominasi Transportasi darat	0,15	4	0,60
2	Pemberdayaan Masyarakat Sekitar	0,10	3	0,30
3	Kerjasama Dengan Pihak Lain	0,10	4	0,40
4	Dukungan Pemerintah Daerah	0,20	5	1,00
5	Perkembangan Pariwisata DIY	0,15	4	0,60
6	Kondisi Keamanan DIY	0,10	4	0,40
7	Kondisi Ekonomi Masyarakat	0,10	3	0,30
8	Perkembangan Teknologi Informasi	0,10	3	0,30
<b>Total</b>		<b>1,00</b>		<b>3,90</b>
<b>Ancaman</b>				
1	Tidak Seimbang Kendaraan & Ruas jalan	0,20	3	0,60
2	Kemacetan Lalu Lintas	0,15	3	0,45
3	Kecelakaan Lalu Lintas	0,15	2	0,30
4	Kemudahan Kepemilikan Kendaraan	0,25	3	0,75
5	Persaingan Dengan Transportasi Lain	0,25	3	0,75
<b>Total</b>		<b>1,00</b>		<b>2,85</b>

Sumber : Responden Objek Penelitian Tahun 2018

**Tabel 7. Selisih Nilai Tertimbang Transportasi Pariwisata “Si Thole”**

Kategori Variabel	Nilai Tertimbang
Nilai tertimbang kekuatan “Si Thole”	4,15
Nilai tertimbang kelemahan “Si Thole”	2,55
<b>Selisih Positif</b>	<b>1,60</b>
Nilai tertimbang peluang “Si Thole”	3,90
Nilai tertimbang ancaman “Si Thole”	2,85
<b>Selisis Positif</b>	<b>1,05</b>

Sumber : Responden Objek Penelitian Tahun 2018

Hasil penilaian menunjukkan bahwa pada sumbu vertikal Matriks Daya Tarik Industri/ Organisasi, objek wisata Karst Tubing berdasarkan nilai yang diperoleh terletak pada kategori tinggi - tinggi, artinya objek wisata

tersebut memiliki peluang pertumbuhan yang besar dan manajemen dapat secara maksimum melakukan investasi, seperti pada gambar di bawah ini :

**Gambar 2. Matriks Daya tarik Industri/ Organisasi Objek Wisata Karst Tubing**

		5	1,60	1	0	-5
		DAYA TARIK INDUSTRI/ ORGANISASI				
		Tinggi		Medium		Rendah
Kekuatan Bisnis	5 <b>Tinggi</b> 1,05	Pertumbuhan Dominan Investasi Maksimum		Pertumbuhan Selektif, Investasi Agresif, Pelihara Posisi ditempat lain		Memelihara Posisi, Mencari Sumber kasMasuk, Investasi Alakadarnya,
	1 <b>Medium</b>	Memimpin Berdasar Segmen, Perbaiki Kelemahan, MengembangkanKeunggulan		Tumbuh Berdasar segmen, Spesialisasi, Investasi Selektif		Pemangkasan, Investasi Minimal, Bersiap Divestasi
	0 <b>Rendah</b>	Spesialisasi Mencari Ceruk Mempertimbangkan Akuisis		Spesialisasi Mencari Ceruk, Mempertimbangkan Keluar Dari Pasar		Mengikuti Pemimpin Pasar, Mengacaukan Sumber Aliran kas Pesaing, Divestasi
	-5					

MDTI/O memiliki Sembilan sel yang terbentuk setelah masing – masing sumbu dibagi kedalam tiga bagian dengan titik pembagi (Cut of Point) yang telah ditentukan. Masing – masing bagian tersebut adalah bagian rendah, bagian tengah, dan bagian tinggi. Masing – masing sel terbentuk akibat yang telah ditentukan. Masing – masing sel terbentuk sebagai akibat perpotongan kedua sumbunya setelah masing – masing sumbu terbagi dalam tiga bagian yang menunjuk pada posisi persaingan masing – masing U2S. Disamping itu, masing – masing sel yang terbentuk tersebut juga mengandung implikasi strategi organisasi yang akan dipilih (Muhammad, 2008) .

Berdasarkan nilai yang diperoleh dari variabel internal dan variabel eksternal, diketahui posisi transportasi pariwisata “Si Thole” saat ini berada pada sel selektif Tinggi - tinggi. Pada kategori ini, transportasi pariwisata “Si Thole” memiliki pilihan strategi :

a. Pertumbuhan Dominan

Transportasi pariwisata jenis ini memiliki keunggulan karena saat ini tidak memiliki pesaing yang bermain di bisnis yang sama. Layanan yang disajikan oleh transportasi pariwisata “Si Thole” menawarkan paket layanan yang memudahkan wisatawan menuju objek wisata yang ditawarkan. Transportasi ini nantinya akan menjadi grand design untuk diterapkan pada tujuan objek wisata lainnya.

b. Investasi maksimum

Keunggulan dan keunikan yang dimiliki oleh transportasi pariwisata “Si Thole” ini serta menjadi daya Tarik tersendiri. Berkaitan dengan hal tersebut, manajemen dapat melakukan banyak investasi untuk mempertahankan posisi produk-produk yang sudah ada. Disamping itu, untuk mendukung pertumbuhan lebih lanjut, manajemen dapat mempertahankan keunggulan-keunggulan atas produk agar mampu memperluas pasar dan sasarannya. Beberapa produk atau wahana lain yang coba ditawarkan

seperti berkeliling di sekitar objek wisata diluar program yang ditawarkan serta melakukan perombakan terkait desain atau tampilan jenis transportasi yang lebih menarik.

## Simpulan dan Saran

### 1. Simpulan

- a. Perhitungan yang dilakukan didapat hasil selisih positif nilai tertimbang untuk variabel internal (kekuatan dan kelemahan) sebesar 1,60 dan selisih positif nilai tertimbang untuk variabel eksternal (peluang dan ancaman) sebesar 1,05.
- b. Hasil perhitungan nilai tertimbang internal sebesar 1,60 dan nilai tertimbang eksternal sebesar 1,05 dalam perhitungan analisa SWOT \$-K didapat hasil bahwa transportasi pariwisata “Si Thole” berada pada kuadran I, dimana transportasi pariwisata “Si Thole” dapat menggunakan strategi pertumbuhan sebagai pilihan strategi bersaing.
- c. Hasil perhitungan nilai tertimbang internal sebesar 1,60 dan nilai tertimbang eksternal sebesar 1,05 dalam perhitungan analisa Matriks Daya Tarik Industri/Organisasi (MDTI/O) didapat hasil bahwa transportasi pariwisata “Si Thole” berada pada sel tinggi – tinggi, dimana manajemen dapat melakukan strategi pertumbuhan dominan yang lebih tinggi lagi serta melakukan kegiatan investasi secara maksimal.

### 2. Saran

- a. Upaya yang dapat dilakukan terhadap kelemahan yang ada pada transportasi pariwisata “Si Thole”, manajemen dapat melakukan :
  1. Disiplin pengendara, penumpang dan pejala kaki harus sama – sama saling menunjang guna menghindari hal – hal yang tidak diinginkan, guna terciptanya ketertiban di jalan raya.
  2. Kesejahteraan SDM, perlu diperhatikan serta ditingkatkan segala hal yang berkaitan dengan kesejahteraan

- aan SDM yang berada dalam operasional "Si Thole".
3. Bentuk/ tampilan transportasi, mengingat transportasi ini digunakan wisatawan, ada baiknya pihak manajemen untuk mendesain sebuah moda transportasi dengan tampilan menarik atau terbuka.
  4. Promosi, Pihak manajemen harus mampu melakukan kegiatan promosi yang atraktif sehingga mudah diketahui oleh wisatawan serta menarik bagi wisatawan.
- b. Faktor lingkungan eksternal yang penting untuk diperhatikan, yaitu :
1. Kemacetan, kemacetan merupakan factor eksternal yang harus dihadapi oleh berbagai transportasi termasuk oleh "si Thole", manajemen bisa membuat rute – rute alternative namun tetap menarik. Manajemen juga perlu melakukan kerjasama dengan pihak terkait dalam memberikan pemahaman bagi wisatawan agar lebih menggunakan transportasi pariwisata yang telah ada.
  2. Kecelakaan lalu lintas, kejadian di jalan raya termasuk kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang harus diperhatikan dan diwaspadai. Keterampilan pengemudi serta awak kendaraan perlu ditingkatkan. Adanya angkutan pariwisata reguler akan mengurangi jumlah kendaraan yang menuju obyek wisata dan secara tidak langsung akan mengurangi potensi kecelakaan yang mungkin terjadi
  3. Kemudahan kepemilikan kendaraan, saat ini masyarakat dimanjakan oleh proses pembelian ataupun proses kepemilikan kendaraan yang terbilang sangat mudah. Hal tersebut juga menjadi ancaman bagi "Si Thole" sebagai penyedia layanan jasa transportasi pariwisata.
  4. Persaingan dengan transportasi lain, ibarat jamur di musim hujan, peluang

bisnis transportasi pariwisata ini memiliki prospek yang cukup cerah. Hal ini tentunya akan membuat ataupun memancing jenis transportasi lain untuk bermain di bidang yang sama.

#### Referensi

- Basuki, I., & Setiadi, A. (2015). Potensi Angkutan Umum Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Transportasi* Vol15 No. 2, 135-142.
- Damanik, J., & Helmut F, W. (2006). *Perencanaan Ekowisata Dari Teori Ke Aplikasi*. Yogyakarta: Penerbit ANDI.
- Darmaningtyas. (2016). *Transportasi dan Pariwisata*. Jakarta: Suara Pembinaan.
- DIY. (2016, September 1). Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan DIY. Retrieved Oktober 1, 2018, from Pemda DIY: [www.pemprovjogja.go.id](http://www.pemprovjogja.go.id)
- Kamaludin, R. (1987). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Mangundap, I., Charles N, N., & Caroline B.D, P. (2016). Strategi Pengembangan Sistem jaringan Transportasi di Kota Manado. *Agri-SosioEkonomi uNSRAT*, 159-170 .
- Moeis, H., & Fahmi, A. (2012). Model Layanan Transportasi Untuk Menarik Minat Wisatawan Berkunjung Ke Objek Wisata Di Jawa Timur. *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik* Vol 3 No. 1, 24-34.
- Muhammad, S. (2013). *Manajemen Strategik : Konsep dan Alat Analisis*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Muhammad, S. (2008). *Matriks Dan Skenario Dalam Strategi*. Yogyakarta. UPP STIM YKPN.
- Musanef. (1995). *Manajemen Usaha Pariwisata di Indonesia*. Jakarta: PT. Gunung Agung.