Jurnal MAHANDIA
Jurnal Ilmiah Multi Disiplin Ilmu
ISSN: 25448-8899 (Print)
https://mahandia.com/jurnal/index.php/jm/index

# ANALISIS *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP) PENGGUNA JASA TRANSPORTASI LAUT RUTE WANCI-LASALIMU

Rachmat Hidayat Dairi[1*], Agus Saputra[2]
[1,2]Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Dayanu Ikhsanuddin
[1]rachmat265@gmail.com
*Penulis Korespondensi

diajukan: 11 Agustus 2024, diterima: 25 Agustus 2024.

**Abstrak**

Pemanfaatan transportasi laut untuk konektivitas antar daerah yang terjadi di Provinsi Sulawesi Tenggara dapat dilihat pada kegiatan pergerakan manusia dan distribusi barang antara Kabupaten Buton dan Kabupaten Wakatobi, dimana kontribusi dari transportasi laut sangat besar keberadaannya mengingat jarak antara kedua daerah tersebut yang cukup jauh dan terpisah oleh lautan. Salah satu moda transportasi laut yang turut melayani kegiatan angkutan penumpang dan barang antara kedua daerah ini adalah MV. Mulia Kencana-99, kapal tersebut beroperasi dengan rute Wanci-Lasalimu. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kemampuan dan keinginan membayar pengguna jasa terhadap tarif yang ditetapkan penyedia jasa transportasi laut tersebut. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan penyebaran kuisioner kepada pengguna jasa yang akan melakukan perjalanan dengan jasa transportasi laut tersebut dan dilaksanakan selama 1 (satu) bulan. Hasil penelitian diperoleh nilai ATP = Rp. 61.941, WTP = Rp. 66.833, dan tarif berlaku yang ditetapkan = Rp.105.000. Sehingga tarif berlaku yang ditetapkan oleh penyedia jasa lebih tinggi daripada kemampuan membayar pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99. Sedangkan keinginan membayar pengguna jasa masih lebih rendah daripada tarif berlaku yang ditetapkan oleh penyedia jasa transportasi laut tersebut
*Kata kunci: ATP, WTP, Transportasi Laut, konektivitas*

**Abstract**

The use of sea transportation for inter-regional connectivity that occurs in Southeast Sulawesi Province can be seen in the movement of people and distribution of goods between Buton Regency and Wakatobi Regency, where the contribution of sea transportation is very large considering the distance between the two regions is quite far and separated by the sea. . One mode of sea transportation that also serves passenger and goods transportation activities between these two regions is MV. Mulia Kencana-99, the ship operates on the Wanci-Lasalimu route. This research aims to determine the ability and willingness to pay service users at the rates set by the sea transportation service provider. The data collection method in this research was carried out by distributing questionnaires to service users who would travel using the sea transportation service and was carried out for 1 (one) month. The research results showed that the ATP value = Rp. 61,941, WTP = Rp. 66,833, and the applicable tariff set = Rp. 105,000. So the applicable tariff set by the service provider is higher than the ability to pay users of MV sea transportation services. Mulia Kencana-99. Meanwhile, service users' willingness to pay is still lower than the applicable tariff set by the sea transportation service provider
*Key words: ATP, WTP, Sea Transportation, connectivity*

## 1. PENDAHULUAN

Transportasi dalam bahasa Inggris berasal dari kata "transportation" yang berarti tindakan memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai moda seperti kendaraan darat, udara, atau laut, baik milik umum maupun milik pribadi. Hal ini dapat melibatkan penggunaan sarana mesin maupun bukan mesin. Dapat juga diartikan sebagai kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan orang) dari satu tempat ke tempat lain (Sakti, 2012).

Terdapat beberapa unsur dalam transportasi, antara lain:

a. Muatan yang diangkut
b. Kendaraan yang tersedia untuk transportasi
c. Jalan/rute yang dapat dilalui.
d. Terminal asal dan tujuan
e. Ketersediaan sumber daya manusia, organisasi, atau manajemen yang terlibat dalam kegiatan transportasi
f. Masing-masing unsur tersebut tidak dapat berjalan sendiri-sendiri, melainkan harus terintegrasi secara simultan (Nasution, 2008).

Di dalam pengintegrasian beberapa moda tersebut biasa disebut dengan istilah, antarmoda dan juga multi moda.Keterkaitan logistik dengan sistem transportasi dan transportasi antarmoda / multimoda digambarkan pada Tabel 1 (satu) sebagai berikut, yang bersumber dari Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan (2012). Studi Pengembangan Short Sea Shipping dalam Rangka Meningkatkan Kelancaran Arus Barang.

**Tabel 1.** Hubungan Sistranas dan Transportasi Antarmoda/Multimoda

| Input | Proses Perwujudan Sistranas Dalam Transportasi Antarmoda /Multimoda | Output |
|---|---|---|
| Barang ekspor, impor, interinsuler, domestik (suku cadang, setengah jadi, barang jadi) | Mengintegrasikan berbagai moda dalam suatu sistem pelayanan,dalam meningkatkan kelancaran arus barang, dengan memanfaatkan waktu dan biaya seminimum mungkin melalui:<br>1. Perencanaan pemaduan jaringan prasarana dan pelayanan berbagai moda.<br>2. Jadwal pelayanan.<br>3. Penyediaan fasilitas untuk kegiatan alih muatan.<br>4. Standarisasi sarana dan prasarana.<br>5. Standarisasi dokumen | Meningkatkan nilai Tambah terhadap barang dalam persaingan perdagangan nasional dan Internasional |

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional, berlaku pengertian sebagai berikut:

a. Angkutan Antarmoda adalah angkutan penumpang dan barang dengan menggunakan beberapa moda angkutan dalam satu kali perjalanan tanpa terputus.
b. Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit dua moda angkutan yang berbeda, dalam satu kontrak, dan memanfaatkan dokumen angkutan multimoda. Pengangkutan ini dilakukan dari tempat barang diterima oleh penyelenggara angkutan multimoda ke tempat tujuan penyerahan barang.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa Angkutan Perairan adalah kegiatan melayani angkutan laut, meliputi pengangkutan penumpang dan/atau barang antar pelabuhan, yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut. Angkutan air

dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu angkutan laut, angkutan sungai dan danau, serta angkutan penyeberangan.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan menjelaskan bahwa Angkutan Laut adalah pengangkutan penumpang dan/atau barang antar pelabuhan laut, dan dilakukan oleh perusahaan angkutan laut.

Dalam penelitian Jinca (2011) dibahas bahwa jaringan transportasi terdiri dari dua komponen utama yaitu jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan transportasi. Jaringan prasarana transportasi meliputi simpul-simpul prasarana transportasi dan ruang lalu lintas. Jaringan ini bertujuan untuk mengintegrasikan berbagai moda transportasi untuk memberikan layanan berkelanjutan. Simpul transportasi berfungsi sebagai titik perpindahan, berperan penting dalam menjamin keterpaduan dan kelangsungan pelayanan transportasi. Untuk transportasi laut, jaringan infrastrukturnya meliputi pelabuhan laut sebagai simpul dan jalur pelayaran sebagai ruang lalu lintas.

1. Moda Transportasi Laut

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, selanjutnya Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, angkutan laut (marine transport) meliputi

a. Angkutan Laut Dalam Negeri:

Operasi maritim dalam negeri dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan menggunakan kapal Indonesia dan dikelola oleh awak kapal Indonesia.

b. Angkutan Laut Internasional:

Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut baik nasional maupun asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia atau asing.

2. Angkutan Laut Khusus:

Pelaku usaha melakukan kegiatan angkutan laut khusus untuk menunjang kepentingan utamanya. Mereka menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan laik laut dan diawaki oleh awak kapal Indonesia

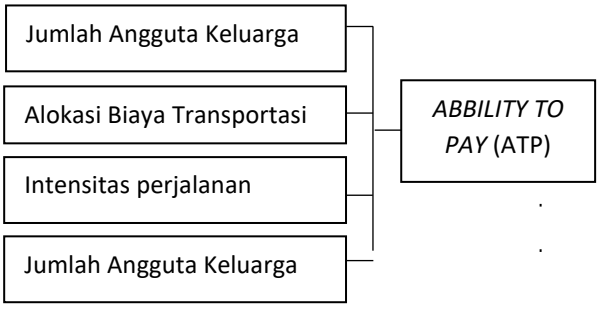
3. Angkutan Laut Pelayaran Rakyat:

Kegiatan pelayaran dan angkutan laut yang dilakukan masyarakat sebagai bagian dari usaha angkutan laut mempunyai peranan yang sangat penting dalam masyarakat. Kegiatan tersebut dilakukan oleh perorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan laut dan dioperasikan oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

## *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)

1. *Ability To Pay* (ATP)

M. Rahmad P. (2012) mendefinisikan Kemampuan Membayar (ATP) sebagai kemampuan individu untuk membayar jasa transportasi yang diterimanya dengan memperhitungkan pendapatannya. Pendekatan studi ATP melibatkan pertimbangan alokasi biaya transportasi dan intensitas perjalanan pengguna untuk mengukur kemampuan masyarakat dalam menutupi biaya perjalanan mereka.



Gambar 1. Bagan faktor – faktor yang mempengaruhi WTP

Untuk mencari besaran dari Ability to Pay (ATP) maka dapat dilakukan dengan menggunakan metode *Travel Cost Individual* berikut :

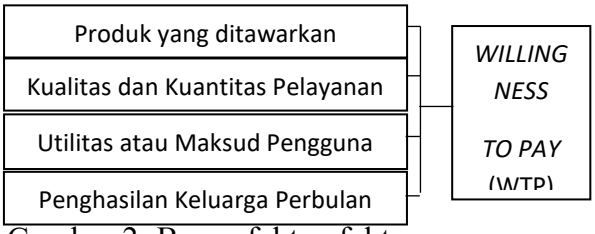
$$\text{ATP responden} = \frac{\text{It x Pp x Pt}}{\text{Tt}} \quad (1)$$

Keterangan :

It = Total pendapatan perbulan
Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi perbulan
Pt = Persentase untuk angkutan dari persentase pendapatan untuk transportasi perbulan
Tt = Total panjang (frekuensi) perjalanan keluarga perbulan

2. *Willingness to Pay* (WTP)

Menurut Edison (2011), Willingness to Pay (WTP) mengacu pada kesediaan masyarakat untuk membayar atas layanan yang diterimanya. Pendekatan WTP didasarkan pada persepsi pengguna jasa angkutan umum mengenai tarif jasa angkutan umum. Kesediaan atau keinginan merupakan suatu dorongan dari dalam diri seseorang, berdasarkan pertimbangan pikiran dan perasaan yang menimbulkan suatu kegiatan untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Jadi, Willingness to Pay adalah suatu nilai yang mewakili kesediaan seseorang untuk membayar, mengorbankan, atau menukar sesuatu untuk memperoleh barang dan jasa (Fikriningrum, 2012).




Gambar 2. Bagan faktor-faktor yang mempengaruhi WTP

Nilai WTP yang diperoleh dari masing-masing responden berupa jumlah maksimal dalam rupiah yang bersedia dibayarkan responden untuk tarif jasa transportasi. Kemudian diolah untuk mendapatkan nilai rata-rata (mean) WTP dengan menggunakan rumus sebagai berikut::

$$\text{MWTP} = \frac{1}{n}\sum_{i=1}^{a} \text{WTPi} \quad (2)$$

Keterangan:

MWTP = Rata – rata WTP
n = Ukuran sampel
WTPi = Nilai WTP maksimum responden ke I

3. Hubungan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)

a. ATP lebih besar dari WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan pengguna untuk membayar layanan lebih besar dibandingkan keinginannya untuk membayar. Hal ini terjadi ketika pengguna memiliki pendapatan yang relatif tinggi namun tidak merasakan layanan tersebut sangat berguna. Pengguna dalam kondisi ini dikenal sebagai pengendara terpilih.

b. ATP lebih kecil dari WTP

Berbeda dengan kondisi sebelumnya, kondisi ini mengacu pada situasi di mana kesediaan pengguna untuk membayar suatu layanan melebihi kemampuannya untuk membayar. Hal ini mungkin terjadi pada pengguna yang berpendapatan rendah namun memiliki utilitas yang tinggi terhadap layanan tersebut, sehingga menyebabkan kesediaan mereka untuk membayar lebih

didorong oleh kegunaan layanan tersebut. Dalam skenario ini, pengguna disebut sebagai *captive rider*.

c. ATP sama dengan WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemauan dan kemampuan membayar atas jasa tersebut adalah sama. Ini mewakili keseimbangan antara kepuasan pengguna terhadap layanan dan biaya yang dikeluarkan untuk membayarnya. Saat menentukan tarif dalam sistem transportasi umum, beberapa aspek utama harus dipertimbangkan, termasuk:

1) Pengguna (*User*);
2) Operator;
3) Pemerintah (*Regulator*)

**Tarif Angkutan**

Tarif untuk penyedia layanan, disebut juga operator, mengacu pada harga layanan yang mereka tawarkan. Di sisi lain, bagi pengguna, tarif adalah biaya yang harus mereka bayarkan atas layanan yang mereka gunakan. Sistem penentuan tarif dapat dikategorikan sebagai berikut (Hayati, 2006): Sistem pembentukan tarif berdasarkan Cost of Service Pricing untuk jasa transportasi.

1. Sistem pembentukan tarif berdasarkan Value of Service Pricing terhadap jasa transportasi.
2. Sistem pembentukan tarif berdasarkan "Apa yang Akan Ditanggung Lalu Lintas".

**Kualitas Jasa**

Teks tersebut menjelaskan bahwa kualitas pelayanan adalah standar keunggulan yang diharapkan dan kemampuan untuk mempertahankan standar tersebut guna memenuhi kebutuhan pelanggan. Ini menekankan pentingnya memenuhi kebutuhan pelanggan secara akurat. Dua faktor utama yang mempengaruhi kualitas pelayanan adalah pelayanan yang diharapkan dan pelayanan yang dirasakan. Jaringan transportasi laut Provinsi Sulawesi Tenggara sebagaimana tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah dan Keputusan Menteri Nomor 901 Tahun 2016, ditata secara strategis menjadi Pelabuhan Pengumpul, Pelabuhan Pengumpan Daerah, dan Pelabuhan Pengumpan Lokal. Provinsi Sulawesi Tenggara meliputi 5 Pelabuhan Pengumpan yaitu Murhum (Bau-Bau), Bungkutoko (Kendari), Kolaka, Raha, dan Wanci, beserta 5 Pelabuhan Pengumpan, 60 Pelabuhan Lokal, dan 35 Pelabuhan Penyeberangan. Pemanfaatan transportasi laut untuk konektivitas antar daerah yang terjadi di Provinsi Sulawesi Tenggara dapat kita lihat pada kegiatan pergerakan manusia dan distribusi barang antara Kota Baubau dan Kabupaten Wakatobi, dimana kontribusi dari transportasi laut sangat besar keberadaannya mengingat jarak antara kedua daerah tersebut yang cukup jauh dan terpisah oleh lautan. Salah satu cara pengangkutan laut yang kemudian mengangkut penumpang antara kedua-dua daerah ini adalah MV.Mulia Kencana-99 tersebut beroperasi dengan rute Dermaga Rakyat Wanci-Pelabuhan Lasalimu.

Berdasarkan latar belakang yang sudah ada, tertarik untuk melakukan penelitian "Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) Pengguna Jasa Transportasi Pada dermaga Rakyat Wanci Rute Wanci – Lasalimu ". Sehingga dengan penelitian ini, dapat diketahui kemampuan dan keinginan membayar penumpang terhadap pelayanan jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah 1) Bagaimana karakteristik pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 dan berapa besar nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99.

## 2. METODE

1. Tinjauan Umum Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yaitu metode survey yang dilakukan di Dermaga Rakyat Wanci dengan melakukan penyebaran kuesioner dan wawancara terhadap sampel penelitian yang dalam hal ini merupakan pengguna jasa transportasi laut MV.Mulia Kencana-99

2. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini berlokasi di area Dermaga Rakyat Wanci. Alasan penetapan pelabuhan tersebut sebagai lokasi penelitian adalah karena Dermaga Rakyat Wanci merupakan tempat

berlabuh dari MV.Mulia Kencana-99 sebelum melakukan keberangkatan dengan rute Wanci – Lasalimu. Sedangkan untuk waktu penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari 2024, dengan penetapan hari dan jam survey lapangan dilaksanakan sesuai jadwal keberangkatan MV. Mulia Kencana-99

3. Teknik Pengumpulan Data

a. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah keseluruhan unit atau individu dalam ruang lingkup yang ingin diteliti. Populasi dalam penelitian ini merupakan pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99. Sehingga dalam penarikan atau penentuan jumlah sampel dari populasi yang ada dapat digunakan metode atau rumus Slovin (Sevilla et. al., 1960:182), yaitu sebagai berikut:

$n = N/1+Ne^2$ (4)

Keterangan :

n = Ukuran sampel
N = Ukuran populasi
E =Batas toleransi kesalahan (*error tolerance*). Kesalahan pengambilan sampel yang ditolerir 0.10, error 10% (secara teoritis sebaiknya tidak lebih dari 10%).

b. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah sesuatu yang menjadi fokus perhatian yang memberikan pengaruh dan mempunyai nilai (value). Adapun variabel yang digunakan pada penelitian ini tersaji pada tabel 4 berikut:

**Tabel 4**.Variabel Penelitian

| No | Unsur yang ditinjau | Indikator |
|---|---|---|
| . | jasa transportasi laut | Usia, pekerjaan, jumlah perjalanan per bulan, maksud tujuan perjalanan,rata-rata pendapatan per bulan,persen %rata-rata alokasi biaya transportasi per bulan. |
| . | pengguna jasa transportasi laut | Penghasilan,persentase dari penghasilan untuk travel cost, frekuensi perjalanan |

**Tabel 5.** Karakteristik Responden

| No | Variabel Penelitian | Kategori |
|---|---|---|
| 1. | Jenis kelamin | Laki-Laki<br>Perempuan |
| 2. | Usia responden | 15-20 (Tahun)<br>21-26 (Tahun)<br>27-32 (Tahun)<br>33-37 (Tahun)<br>>37 (Tahun) |
| 3. | Pendidikan terakhir | SD<br>SMP<br>SMA<br>D3<br>S1<br>Lainnya |
| 4. | Pekerjaan responden | PNS/TNI/POLRI<br>Mahasiswa<br>Karyawan |

| | | |
|---|---|---|
| | | Wiraswasta<br>Lainnya |
| 5. | Penggunaan jasa transportasi per bulan | 1 kali<br>2 kali<br>3 kali<br>> 3 kali |
| 6. | Maksud tujuan perjalanan | Kerja/dinas<br>Keluarga/liburan<br>Bisnis<br>Sekolah/kuliah |

c. Jenis dan Sumber data

Jenis dan sumber data yang diperlukan pada penelitian ini tersaji pada tabel 7 berikut:

**Tabel 7.** Jenis dan sumber data penelitian

| No | Jenis data | Sumber data |
|---|---|---|
| 1 | Data primer<br>transportasi laut kendari-wanci Karakteristik penumpang | Lapangan |
| 2 | Data Sekunder<br>Tarif yang berlaku, jadwal keberangkatan, frekuensi perjalanan | MV. Mulya Kencana 99 Wanci - Lasalimu |

d. Metode Penelitian

Untuk mengumpulkan data dari sampel penelitian digunakan metode tertentu berdasarkan tujuannya. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini antara lain:

1 Metode Kuesioner

Metode kuesioner melibatkan pengumpulan data dengan cara menyebarkan serangkaian pertanyaan kepada responden dengan harapan mendapat tanggapan.

2 Observasi

Observasi yaitu mengamati secara langsung subjek penelitian untuk mengkaji secara dekat kegiatan yang dilakukan.

3 Wawancara

Wawancara merupakan suatu metode pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan informasi langsung dari sumbernya. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara terbuka dan tidak terstruktur.

4. Metode Dokumentasi

Metode dokumentasi melibatkan pengumpulan data yang berkaitan dengan variabel melalui catatan, transkrip, buku, surat kabar, notulensi rapat, dan sumber sejenis.

5. Bagan Alir Penelitian di Gambar 4.

6. Pelaksanaan Penelitian

Sebelum pelaksanaan survey lapangan di lakukan, terlebih dahulu peneliti merencanakan terkait langkah-langkah pelaksanaan penelitian, sehingga diharapkan dapat diperoleh hasil yang diinginkan. Adapun langkah pelaksanaan penelitian yang ditetapkan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Survey Pendahuluan

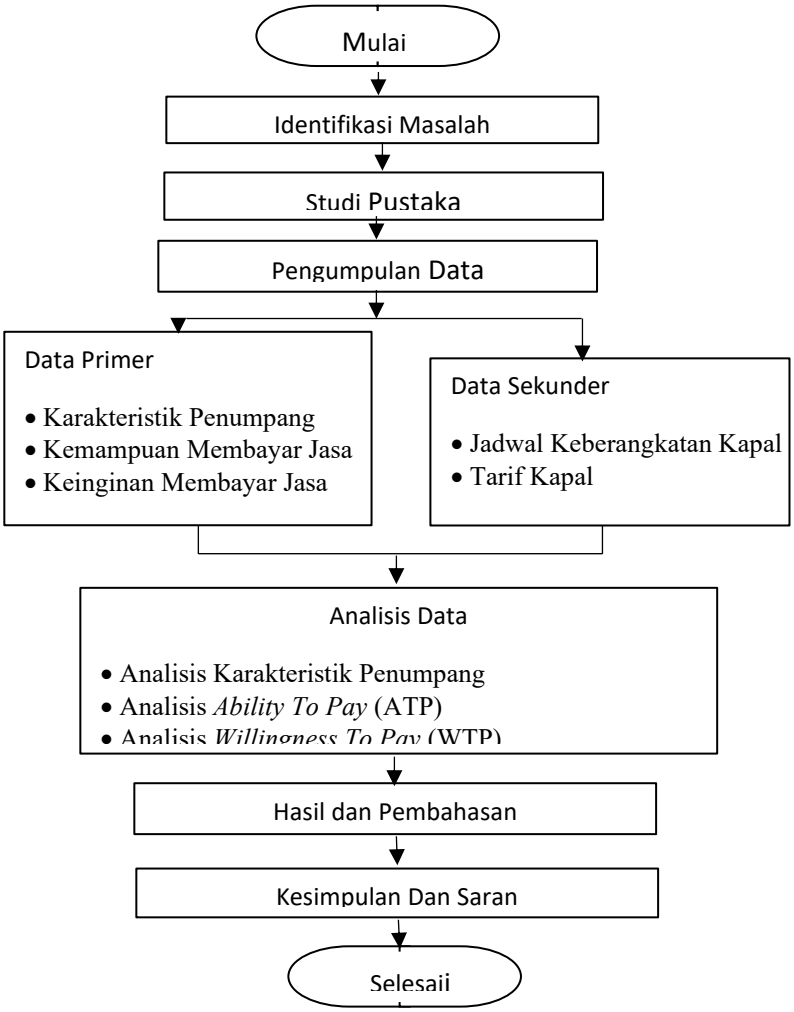
Sebelum melakukan survei lapangan, perlu dilakukan survei pendahuluan untuk::

1) Membuat kesepakatan dengan pihak penyedia jasa untuk mendapat ijin melaksanakan survey dan informasi lain seperti tarif kapal dan lain sebagainya..
2) Menentukan waktu yang tepat untuk menyebarkan kuesioner.

b. Pelaksanaan Survey Lapangan

Survei dilakukan dengan menyebarkan kuesioner selama satu bulan. Prosedur pendistribusiannya adalah sebagai berikut:

1) Waktu penyebaran kuesioner adalah pada satu hari keberangkatan kapal
2) Lokasi penelitian dilakukan di area Dermaga Rakyat Wanci dan di dalam kapal MV. Mulia Kencana-99
3) Responden yang diberikan kuesioner adalah pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99
4) Surveyor memberikan kuesioner kepada responden yang bersedia melakukan pengisian kuesioner.
5) Setelah pengisian kuesioner selesai, maka lembar kuesioner dikembalikan kepada surveyor.




**Gambar 4.** Bagan alir penelitia

c. Pengolahan Data

Dalam pengolahan data penelitian, peneliti menggunakan instrumen bantu *Microsoft Excel.* Penggunaan instrumen ini dimaksudkan untuk memudahkan analisis terhadap data-data yang diperoleh dalam penelitian. Terdapat beberapa analisis dalam pengolahan data tersebut, yaitu

1. Data yang dikumpulkan dari kuesioner dianalisis untuk memahami karakteristik responden. Analisis ini disajikan dalam bentuk tabel dan diagram.
2. Kemampuan membayar (ATP) responden akan dihitung berdasarkan pendapatan bulanan, porsi pendapatan yang dialokasikan untuk transportasi, dan biaya transportasi menggunakan moda transportasi laut MV. Rumus analisis ATP didasarkan pada perhitungan ini.

3. Analisis kesediaan untuk membayar (WTP) melibatkan pengumpulan jumlah maksimum uang yang bersedia dibayar oleh setiap responden untuk tarif angkutan laut MV. Nilai WTP yang diberikan setiap responden akan dijumlahkan kemudian dibagi dengan jumlah responden sehingga diperoleh rata-rata nilai WTP. Analisis WTP responden menggunakan rumus pada persamaan 3.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

MV. Mulia Kencana-99 beroperasi dengan rute Wanci-Lasalimu. MV. Mulia Kencana-99 berada dibawah naungan PT. Uki Raya Lines, beroperasi pada jadwal keberangkatan rute Wanci-Lasalimu.setiap hari Jumat, Sabtu, dan Minggu waktu keberangkatan setiap pukul 08.00 WITA.

MV. Mulia Kencana-99 juga dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang disediakan antara lain, AC pada dek 1 dan 2 kelas ekonomi, kantin, WC umum, tempat khusus penitipan barang, keamanan CCTV dan juga kantin/hiburan. Kapasitas penumpang dari MV. Mulia Kencana-99 terdapat kurang lebih ± 150 kursi dengan harga tiket untuk keberangkatan rute Wanci-Lasalimu sebesar Rp105.000,-/orang untuk kelas ekonomi

2. Hasil Penelitian

a. Penentuan Jumlah Sampel

Langkah pertama dalam tahap penelitian ini adalah menentukan jumlah sampel atau jumlah responden yang menjadi sasaran dalam penelitian. Besar sampel dihitung menggunakan rumus Slovin.:

$n = N/1+Ne^2$

$$= \frac{N}{1+N*e^2}$$

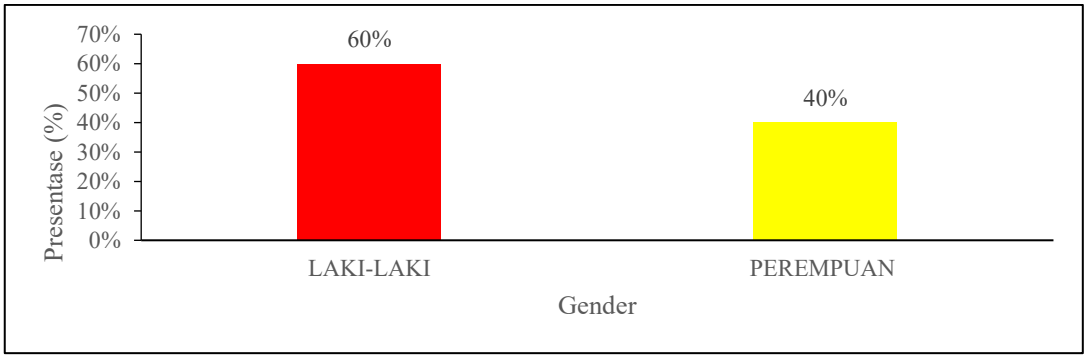
$$= \frac{79}{1+79*0{,}10^2} = 44{,}13 = 45\ sampel$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, maka besar sampel adalah 45 dari populasi yang berjumlah 79 orang.

b. Karakteristik Responden

Penelitian ini dilakukan dengan mensurvei pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 dan kemudian dijadikan sebagai responden langsung. Berikut karakteristik responden pada penelitian ini.

1) Jenis kelamin responden dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar di bawah yang bersumber dari Analisis Data 2024 berikut:

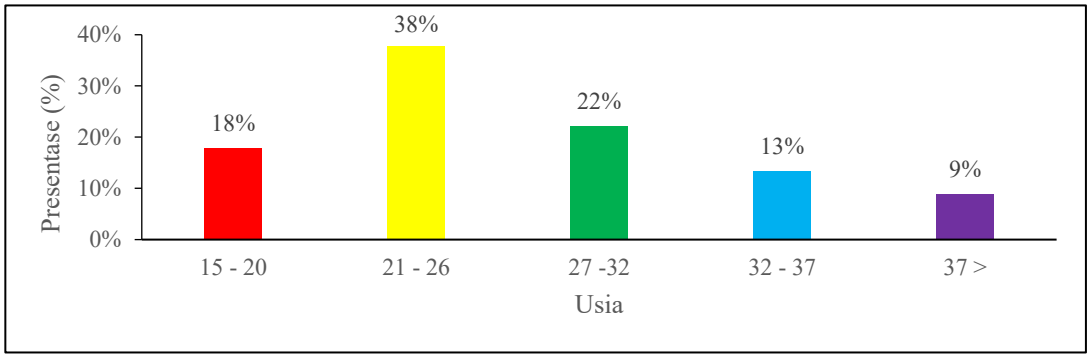



Gambar 5. Diagram Persentase Jenis Kelamin Responden

Pada Gambar 5 di atas, hasil penyebaran kuesioner kepada responden pada hari kerja menunjukkan bahwa kuesioner yang terkumpul berjumlah 45 responden, dengan rincian 27 responden laki-laki (60%) dan 18 responden perempuan (40%). Terbukti mayoritas responden

menggunakan jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 adalah responden laki-laki sebanyak 60%, meskipun perbedaannya tidak signifikan dengan responden perempuan.

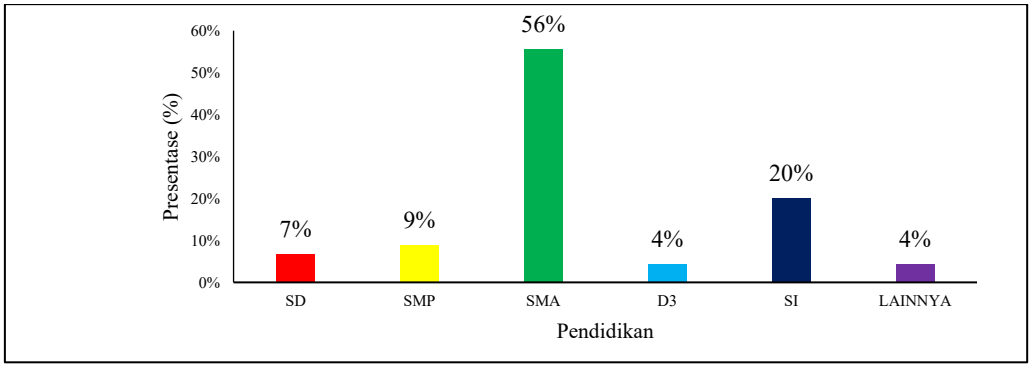
2) Selain itu, usia responden dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar di bawah ini, bersumber dari Analisis Data tahun 2024;




Gambar 6. Diagram Persentase Usia Responden

Berdasarkan Gambar 6 diatas diperoleh hasil kuesioner tersebar untuk usia responden diantaranya, 15-20 tahun (18%), 21-26 tahun (38%), 27-32 tahun (22%), 33-37 tahun (13%), dan usia diatas 37 tahun (9%). Dapat diketahui bahwa jumlah responden pada hari kerja didominasi oleh pengguna jasa MV. Mulia Kencana-99 pada usia diatas 21-26 tahun sebesar 38%.

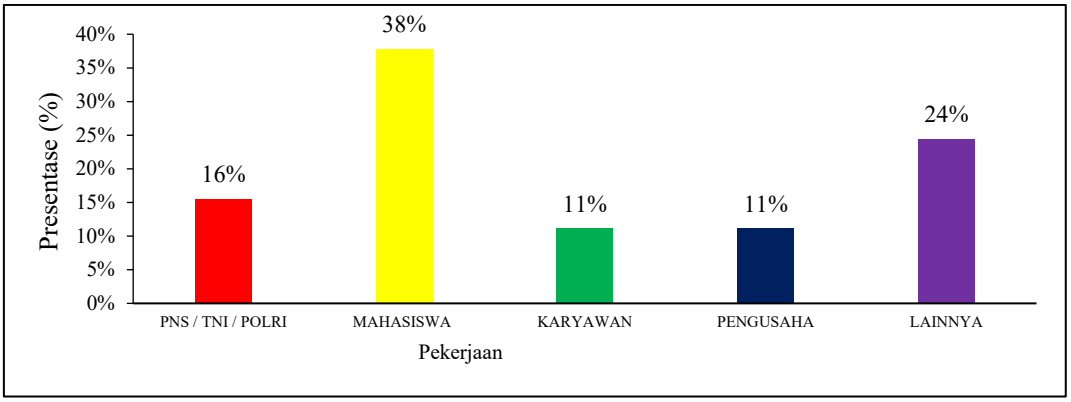
3) Tingkat pendidikan tertinggi responden dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar di bawah ini, yang bersumber dari Analisis Data:




Gambar 7. Diagram Persentase Pendidikan Terakhir Responden

Berdasarkan Gambar 7 diatas diperoleh hasil kuesioner yang tersebar untuk tingkat pendidikan terakhir responden diantaranya, SD sebanyak 3 orang (7%), SMP sebanyak 4 orang (9%), SMA sebanyak 25 orang (56%), D3 sebanyak 2 orang (4%), S1 sebanyak 9 orang (20%) dan lain-lainnya sebanyak 4 orang (4%). Dapat diketahui bahwa jumlah responden terbanyak menggunakan jasa MV. Mulia Kencana-99 didominasi responden pada tingkatan pendidikan terakhir SMA sebesar 56%.

4) Hasil kerja responden dalam penelitian ini ditunjukkan pada gambar di bawah ini yang bersumber dari Analisis Data Tahun 2024:




Gambar 8. Diagram Pekerjaan Responden

Berdasarkan Gambar 8 diatas diperoleh hasil kuesioner tersebar untuk pekerjaan responden diantaranya, pekerjaan PNS/TNI/POLRI sebanyak 7 responden (16%), mahasiswa 17 responden (38%), Karyawan sebanyak 5 responden (11%), Wiraswasta/Pengusaha 5 responden (11%), dan pekerjaan lainnya sebanyak 11 responden (24%). Dapat diketahui bahwa paling banyak responden pengguna jasa MV. Mulia Kencana-99 adalah dengan pekerjaan Mahasiswa sebanyak 17 responden (38%), yang mana tidak jauh berbeda dengan responden dengan status pekerjaan lain-lain sebanyak 11 responden (24%).

5) Frekuensi responden menggunakan jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 dapat dilihat pada tabel yang bersumber dari Analisis Data, 2024 berikut.

Tabel 8. Frekuensi Menggunakan Jasa Transportasi Laut MV. Mulia Kencana-99

| **Pekerjaaan** | **Frekuensi Penggunaan Moda Perbulan** | | | | **Total** |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | > | |
| PNS / TNI / POLRI | 4 | 1 | 0 | | 7 |
| Mahasiswa | 13 | 2 | 1 | | 17 |
| Karyawan | 5 | 0 | 0 | | 5 |
| Wiraswasta | 3 | 2 | 0 | | 5 |
| Lainnya | 8 | 1 | 0 | | 11 |
| **Total** | 33 | 6 | 1 | | **45** |

Berdasarkan Tabel 8 diatas dapat dilihat bahwa frekuensi terbanyak menggunakan jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 adalah responden dengan jenis pekerjaan mahasiswa yaitu sebanyak 17 responden. Hasil tersebut tidak begitu jauh berbeda dengan pengguna jasa dengan jenis pekerjaan lainnya sebanyak 11 responden.

6) Maksud dan tujuan responden dalam menggunakan jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 dilihat pada tabel di bawah bersumber pada Analisis Data, 2024 berikut.

Tabel 9. Maksud Dan Tujuan Menggunakan Jasa Transportasi Laut MV. Mulia Kencana-99

| **Pekerjaaan** | **Tujuan dan maksud perjalanan** | | | | | **Total** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Kerja/dinas** | **Keluarga/ liburan** | **Bisnis** | **Sekolah/ kuliah** | **Lainnya** | | |
| Pns / Tni / Polri | 4 | 2 | 0 | 1 | 0 | 7 | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mahasiswa | 0 | 10 | 1 | 5 | 1 | 17 | |
| Karyawan | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 5 | |
| Wiraswasta | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 5 | |
| Lainnya | 0 | 10 | 0 | 0 | 1 | 11 | |
| **Total** | **4** | **28** | **5** | **6** | **2** | **45** | |

Berdasarkan Tabel 9 diatas diketahui bahwa maksud dan tujuan responden menggunakan jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 terbanyak adalah untuk kunjungan keluarga/ liburan dengan sebanyak 28 responden.

3. *Ability To Pay* (ATP)

Dalam analisis *Ability To Pay* (ATP) pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99, besar dari nilai ATP dibuat berdasarkan perhitungan antara pendapatan responden per bulan, alokasi pendapatan terhadap transportasi perbulan dan alokasi biaya transportasi untuk penggunaan moda transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 dari alokasi untuk transportasi perbulan, yang kemudian dibagi dengan frekuensi dalam menggunakan moda transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 per bulan.

Perhitungan *Ability To Pay* (ATP) responden dengan menggunakan persamaan (2) dapat dilihat dibawah ini :

$$\text{ATP resp} = \frac{\text{Pend. perbulan x Biaya trans perbulan \% x Biaya moda trans perbulan \%}}{\text{Frekuensi menggunakan moda trans laut perbulan}}$$

$$\text{ATP resp} = \frac{3000000 \text{ x } 40\% \text{ x } 15\%}{4}$$

$$= 45{,}000$$

Dari tabel 10 diperoleh nilai ATP responden minimum adalah Rp 30.000 dan nilai ATP maksimum adalah Rp 125.000. Rata-rata nilai ATP responden pengguna jasa MV. Mulia Kencana-99 adalah Rp 61.941.

4. *Willingness To Pay* (WTP)

Dalam analisis *Willingness To Pay* (WTP) pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99, besaran nilai WTP dapat diperoleh dari rata-rata tarif yang diinginkan responden untuk harga pelayanan jasa yang diterimanya. Perhitungan berikut ini adalah nilai dari tarif kesediaan dari responden pengguna jasa dalam menggunakan jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 yang bersumber dari Analisis Data, 2024

Pada Tabel 11 nilai WTP responden pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 minimum adalah Rp50.000 dan WTP maksimum sebesar Rp90.000. Kemudian untuk nilai rata-rata WTP pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 adalah sebesar Rp.66.833

5. Pembahasan

Survey penelitian dengan penyebaran kuesioner kepada pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 Penyebaran kuesioner dilakukan secara acak (*Random*), dengan sebanyak 45 kuesioner yang dibagikan tersebut telah diperoleh hasil sebagaimana yang diharapkan.

a. Karakteristik Pengguna Jasa

Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan, diperoleh hasil karakteristik pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99, dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 27 orang, berusia antara 21-26 tahun sebanyak 17 orang, memiliki tingkat pendidikan terakhir SMA sebanyak 25 orang, dengan status pekerjaan mahasiswa sebanyak 17 orang. Frekuensi menggunakan jasa transportasi laut terbanyak adalah yang memiliki pekerjaan sebagai mahasiswa sebanyak 17 orang dengan maksud dan tujuan melakukan pekerjaan untuk kunjungan keluarga atau liburan sebanyak 28 orang.

b. *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)
Nilai ATP dan nilai WTP pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 yang bersumber dari Analisis Data, 2024 diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 12. Perhitungan ATP dan WTP

| | **Rata–Rata** |
|---|---|
| ATP | Rp.61.941,- |
| WTP | Rp.66.833,- |

Berdasarkan Tabel 12 diatas dapat diketahui bahwa kemampuan responden untuk membayar (ATP) jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 lebih tinggi dari pada kemauan untuk membayar jasa (WTP) tersebut. kemampuan membayar pengguna jasa.

c. Perbandingan ATP, WTP dan Tarif Berlaku
Untuk hasil perbandingan nilai ATP dan WTP dengan tarif yang ditentukan oleh penyedia jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 terlihat pada tabel 13.

Tabel 13. Perbandingan Nilai rata-rata ATP, WTP dan Tarif Berlaku

| **ATP** | **WTP** | **Tarif Berlaku** |
|---|---|---|
| Rp 61.941,-. | Rp.66.833,-... | Rp 105.000 |

Berdasarkan Tabel 13 diatas dapat diketahui bahwa baik kemampuan membayar (ATP) maupun keinginan membayar (WTP) responden pengguna jasa transportasi laut MV. Mulya Kencana-99 lebih rendah dibanding dengan nilai tarif berlaku yang telah ditetapkan pihak penyedia jasa tersebut. Berdasarkan hasil analisis, ditentukan suatu nilai tarif dimana Willingness To Pay (WTP) lebih tinggi dibandingkan dengan ability To Pay (ATP). Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat ingin membayar lebih untuk layanan tersebut daripada kemampuan mereka. Situasi ini terjadi ketika pengguna memiliki pendapatan yang relatif tinggi, namun kepuasan mereka terhadap layanan relatif rendah. Pengguna dalam kondisi ini disebut sebagai pengendara pilihan..Terdapat ketidaksesuaian antara nilai ATP dengan tarif berlaku yang begitu signifikan, dimana ketidaksesuaian tersebut bukan secara penuh mengartikan bahwa tarif berlaku yang ditetapkan terlalu tinggi. Hal ini disebabkan karena besar dan kecilnya kemampuan membayar (ATP) tersebut tergantung pada besaran pendapatan perbulan para pengguna jasa serta frekuensi dalam menggunakan sebuah jasa transportasi laut. Semakin besar jumlah pendapatan perbulan, maka pengguna jasa akan dianggap mampu membayar atas sebuah jasa transportasi laut sekalipun dengan frekuensi diatas 1 kali perbulan. Keinginan membayar (WTP) pengguna jasa sangat dipengaruhi oleh penilaian atas utilitas (nilai guna) yang diberikan pengguna jasa. Sehingga saat pengguna jasa menganggap bahwa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 memiliki nilai guna yang begitu penting, maka pengguna jasa tetap akan membayar jasa tersebut sekalipun dibawah dari kemampuan membayar (ATP) para pengguna jasa.

## 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil perhitungan yang telah dilakukan dalam penelitian ini, dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

a. Karakteristik pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99 pendidikan terakhir SMA, status pekerjaan sebagai Mahasiswa, frekuensi menggunakan jasa transportasi laut terbanyak adalah pengguna jasa yang memiliki pekerjaan sebagai mahasiswa, untuk tujuan perjalanan kunjungan keluarga atau liburan.
b. Perbandingan nilai ATP dan WTP pengguna jasa transportasi laut MV. Mulya Kencana-99 dengan tarif berlaku yang telah ditetapkan adalah ATP = Rp 61.941,-.WTP = Rp.66.833,- dan tarif berlaku = Rp105.000. Dari perbandingan tersebut, diperoleh bahwa WTP pengguna jasa lebih besar daripada ATP pengguna jasa transportasi laut MV. Mulia Kencana-99, hal

ini disebabkan karena disatu sisi rendahnya pendapatan dari pengguna jasa dan disisi lain tingginya nilai guna (utilitas) dari transportasi laut tersebut terhadap pengguna jasa. Sedangkan besaran tarif berlaku yang ditetapkan oleh penyedia jasa lebih besar daripada ATP dan WTP pengguna jasa transportasi MV. Mulia Kencana-99 Artinya, disatu sisi tarif berlaku yang ditetapkan oleh penyedia jasa terlalu tinggi sehingga pengguna jasa dianggap tidak mampu untuk membayar atas jasa transportasi laut tersebut. Disisi lain, penentuan tarif berlaku tersebut tergantung pada pertimbangan analisa teknis penyedia jasa seperti Biaya Operasional Kendaraan (BOK), jarak tempuh perjalanan dan lain sebagainya.

**REFERENSI**

Adisasmita, Sakti Adji (2012). *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*.Yogyakarta: Graha Ilmu.

Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan. (2012) *Studi* Pengembangan *Short Sea Shipping dalam Rangka Meningkatkan Kelancaran Arus Barang*.

Bambang Edison. (2011). *"*Analisis *Nilai Willingness To Pay (WTP*) Angkutan Pengguna Angkutan Becak Motor di Kota Ujung Batu". *Jurnal APTEK,* 3 (2), 102-105

Fikriningrum, Winda Kurnia. (2012). *Analisis* Faktor-Faktor Yang mempengaruhi wajib Pajak Orang Pribadi Dalam Memenuhi Kewajiban Membayar Pajak (Studi Kasus Pada Pelayanan Pajak Pratama Semarang Candisari). *Skripsi* Universitas Diponegoro, Semarang.

Hayati, Amelia. (2006). "Penentuan Tarif Angkutan Umum Bus Kota DAMRI Berdasarkan *Analisis* BPP, ATP, dan WTP Masyarakat". *Tesis*, Fakultas Teknik Universitas Padjajaran, Bandung.

Jinca, M. Y. (2011). *Transportasi Laut Indonesia : Analisis Sistem Dan Studi Kasus*. Surabaya: Brilian Internasional.

Keputusan Menteri Nomor 901 Tahun 2016 *tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN)*

Nasution, M. N. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 20 Tahun 2010 *tentang Angkutan di Perairan*.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 *tentang Sistem Transportasi Nasional.*

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*