



KEMAMPUAN MEMBAYAR PENUMPANG TERHADAP TARIF KAPAL CEPAT DAN KAPAL LAMBAT JALUR PENYEBERANGAN KE KOTA SABANG

Arini^{a,*}, Renni Anggraini^b, Muhammad Isya^c

^aMagister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^{b,c}Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

*Corresponding author, email address: arini_rini81@yahoo.co.id

ARTICLE INFO

Article History:

Received 13 August 2018

Received in revised form 12 October 2018

Accepted 18 October 2018

Keyword:

Ability To Pay, ATP, Tariff, Fast Ship, Slow Ship, Ferry Ship

ABSTRACT

Transport aims to provide the public with a service of mobility or mobility that is affordable to purchase and creates a condition of transportation services that is safe, convenient, fast, smooth, orderly, reliable and competitive, sea transport plays an important role in every activity, indeed are in the waters. This study aims to analyze the characteristics of users of fast and slow ship transportation services, analyze the ability to pay (ATP) based on the allocation of income. From the research results obtained Ability To Pay (ATP) fast ship of Rp. 42.284, - with an ideal rate of Rp. 56,367, - and still require subsidy of Rp. 37.716, - while for aboard slow ship Ability To Pay (ATP) of Rp. 16.660, - with an ideal rate of Rp. 22,995, - and still require a subsidy Rp. 10,340,- When compared to tariffs, all respondents (100%) of ATP values are well below the official tariff rates. The value of ATP obtained is lower than the official tariff required for subsidies, for fast vessels and slow vessels it is not possible to increase tariff rates. Average value / mean level of fast ship service including good category and for slow ship enter very good service category

©2018 Magister Teknik Sipil Unsyiah. All rights reserved

1. PENDAHULUAN

Penentuan tarif angkutan kapal ke Kota Sabang ini tidak melibatkan pihak dari masyarakat oleh karena itu perlu dilakukan penelitian tentang analisa kemampuan (*Ability To pay*) pengguna kapal cepat dan kapal lambat jalur penyeberangan ke Kota Sabang. Hal ini sangat penting karena sampai saat ini penelitian tentang daya beli masyarakat terhadap pengguna jasa angkutan kapal cepat dan kapal lambat jalur penyeberangan ke Kota Sabang belum pernah dilakukan. Mengingat pengguna jasa angkutan tidak punya pilihan lain sebagai mobilitasnya, maka pemerintah setempat diharapkan dalam menentukan tarif dapat mempertimbangkan daya beli masyarakat berdasarkan alokasi budget transportasi yang dianggap ideal (*Ability To Pay*). Angkutan kapal menjadi satu satunya pilihan alat transportasi untuk penyeberangan bagi masyarakat pesisir Kota Sabang maupun pengujung, dengan mempertimbangkan kemampuan finansial dari pengguna angkutan kapal lambat dan kapal cepat apakah sudah sesuai dengan pelayanan dan fasilitas yang diterima oleh pengguna, hal ini berfungsi untuk menarik minat para pengguna jasa pada kedua jenis kapal angkutan yaitu kapal lambat dan kapal cepat pada penyeberangan ke Kota Sabang.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Angkutan Umum Penumpang

Angkutan umum adalah pelayanan transportasi untuk mengantarkan penumpang dari tempat asal ke tujuan secara masal dengan menggunakan kendaraan bersistem bayar (Warpani 1990)

2.2 Ability To Pay (ATP)

Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna dengan menggunakan metode pendekatan alokasi pendapatan ATP dapat dihitung dengan persamaan berikut (Faiz 2006)

$$ATP_{rs} = \frac{Lrs \cdot Pp \cdot Pt}{Trs} \quad (1)$$

Dimana: ATP_{rs} : daya beli responden (Rp/km)

Lrs : total penghasilan responden perbulan (Rp/ bulan)

Pp : persentase *budget* untuk transportasi perbulan dari total penghasilan

Pt : persentase alokasi biaya transportasi yang digunakan untuk angkutan

Trs : total panjang perjalanan responden perbulan (km/bulan)

2.3 Sistem Pembentukan Tarif Jasa Transportasi

Dalam menentukan kebijakan tarif yang ditetapkan, ada dua hal utama yang harus selalu menjadi perhatian yaitu: tingkat tarif dan struktur tarif. Tingkat tarif adalah besarnya tarif yang dikenakan pada pengguna jasa sedangkan struktur tarif adalah merupakan tata cara atau mekanisme bagaimana tarif tersebut dibayarkan (Isya, 2011)

2.4 Struktur tariff

Kebijakan tarif, struktur tarif merupakan salah satu faktor yang harus dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan, diantaranya adalah tarif seragam (*flat fare*), tarif berdasarkan jarak (*distance-based fare*), tarif bertahap, dan tarif berdasarkan zona (Matz & Usry 1975)

3. METODE PENELITIAN

3.1. Pengumpulan Data

A. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan, data yang akan dikumpulkan yaitu melalui survei dengan cara penyebaran kuesioner. Bentuk kuesioner yang telah dirancang dan sejumlah pertanyaan untuk masyarakat umum, perancangan kuesioner dibagi menjadi dua bagian yaitu: Kuesioner karakteristik penumpang.

B. Data Sekunder

Data Sekunder merupakan data penunjang yang diambil dari instansi-instansi terkait seperti PT. ASDP Aceh dan untuk kapal cepat diperoleh dari PT. Express Bahri Banda Aceh. Dalam penelitian ini yang menjadi data sekunder adalah Data ini berisikan informasi tentang jenis kapal, jumlah penumpang selama satu tahun sejak Januari 2016 – Desember 2016 dan tarif kapal yang berlaku saat ini dan peta Provinsi Aceh dan peta Kabupaten Kota Sabang.

3.2 Metode Pengolahan Data

Pengolahan data adalah kegiatan pendahuluan analisis data yang dilakukan apabila data primer dan data sekunder telah terkumpul, proses pengolahan data primer dilakukan setelah penyebaran kuesioner, maka data tersebut dilakukan pengolahan dengan langkah-langkah sebagai berikut: *Editing* yaitu peninjauan terhadap data yang telah dikumpulkan melalui survey, pada tahap ini data yang telah terkumpul dilakukan pemeriksaan ulang nama identitas responden dan memeriksa kelengkapan data, hal ini dilakukan untuk mencegah kekeliruan yang mungkin terjadi, *Coding* yaitu mengklarifikasi jawaban responden menurut macamnya dengan member kode tertentu, pada tahap ini data yang telah diperoleh diberikan angka-angka tertentu untuk mempermudah pengenalan data, *transferring* yaitu data yang telah

diberi kode secara berurutan dari responden pertama sampai responden terakhir dan selanjutnya dimasukkan kedalam tabel dan pengolahan data pada penelitian ini menggunakan bantuan *software Microsoft Excel*.

3.3 Analisis Data

Analisis data adalah suatu proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Langkah-langkah menganalisis data dilakukan dalam 2 (dua) tahap yaitu: Identifikasi karakteristik responden dan menganalisis nilai *ATP* dengan menggunakan metode pendekatan alokasi pendapatan (*household budget*).

4 HASIL DAN PEMBAHASAN

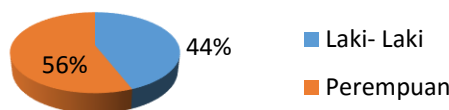
4.1 Hasil

A. Karakteristik responden penumpang angkutan kapal cepat

Hasil survei kuesioner yang telah dilakukan dapat diketahui karakteristik responden penggunaan angkutan kapal cepat. Data karakteristik responden pengguna angkutan kapal cepat yang diperoleh meliputi: jenis kelamin, usia, pendidikan, pekerjaan, tujuan perjalanan, status kependudukan. Grafik karakteristik responden angkutan kapal cepat dapat dilihat pada Gambar 1 sampai dengan Gambar 6.

1. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

Responden yang dipilih secara acak dari penumpang angkutan kapal cepat. Hasil dari survei karakteristik berdasarkan jenis kelamin mayoritasnya berjenis kelamin perempuan sebanyak 56% dan berjenis kelamin laki-laki sebanyak 44%. karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin angkutan kapal cepat dapat dilihat pada Gambar 4.1 sebagai berikut :

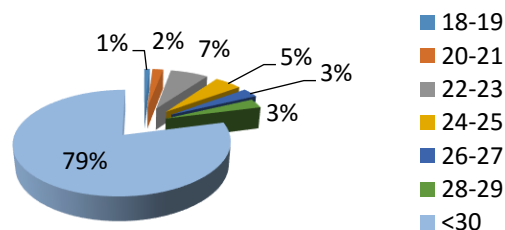


Gambar 1

Grafik karakteristik responden kapal cepat berdasarkan jenis kelamin

2. Karakteristik responden berdasarkan usia

Jumlah responden berdasarkan karakteristik usia sebanyak 79% dengan rentang usia <30, kemudian 7% dengan rentang usia 22-23, kemudian 5% dengan usia 24-25, kemudian 3% dengan usia 26-27, kemudian 2% dengan usia 20-21, sisanya 1% dengan usia 18-19. Karakteristik responden kapal cepat berdasarkan golongan usia dapat dilihat pada Gambar 4.2 sebagai berikut :



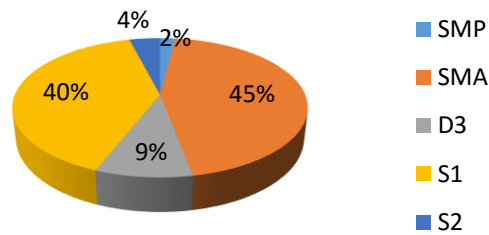
Gambar 2

Grafik karakteristik responden kapal cepat berdasarkan golongan usia

3. Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan

Pendidikan terakhir responden didominasi pendidikan terakhir Sarjana (S1) sebanyak 41%, kemudian disusul oleh tingkat pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) sebanyak 40%, kemudian disusul oleh

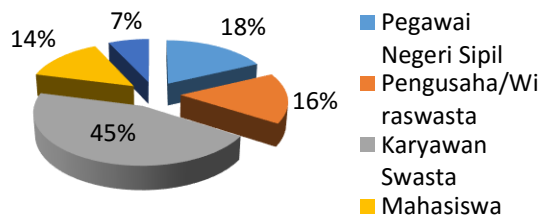
Diploma 3 (D3), S2 dan Sekolah Menengah Pertama (SMP) sebanyak 18%. Karakteristik responden kapal cepat berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada Gambar 3 sebagai berikut :



Gambar 3
Grafik karakteristik responden kapal cepat berdasarkan tingkat pendidikan

4. Karakteristik responden berdasarkan jenis pekerjaan

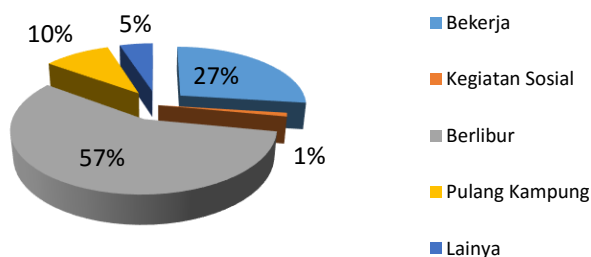
Karakteristik responden berdasarkan jenis pekerjaan responden sebanyak 43% adalah karyawan swasta, sebanyak 18% adalah PNS, sebanyak 16% adalah pengusaha/wiraswasta, sebanyak 14% adalah mahasiswa, kemudian lainnya (tenaga honor, pekerjaan lepas, dan tukang) sebanyak 7%. Karakteristik responden kapal cepat berdasarkan jenis pekerjaan dapat dilihat pada Gambar 4 sebagai berikut :
Gambar 4 Grafik Karakteristik Responden Kapal Cepat Berdasarkan Jenis Pekerjaan



Gambar 4
Grafik karakteristik responden kapal cepat berdasarkan jenis pekerjaan

5. Karakteristik responden berdasarkan tujuan perjalanan

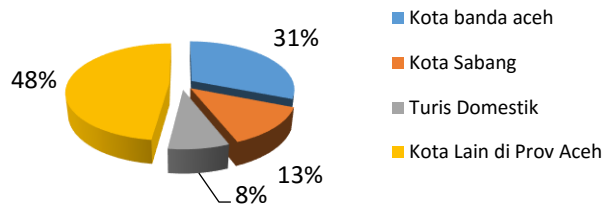
Karakteristik responden berdasarkan tujuan perjalanan didominasi sebanyak 57% dengan tujuan perjalanannya adalah berlibur, sebanyak 27% dengan tujuan perjalanan adalah bekerja, sebanyak 10% dengan tujuan perjalanan adalah pulang kampung, untuk kegiatan sosial sebanyak 1%, dan lainnya (belanja dan berobat) sebanyak 5%. Karakteristik responden kapal cepat berdasarkan tujuan perjalanan dapat dilihat pada Gambar 5 sebagai berikut :



Gambar 5
Grafik karakteristik responden kapal cepat berdasarkan tujuan perjalanan

6. Karakteristik responden berdasarkan status kependudukan

Karakteristik responden berdasarkan status kependudukan didominasi sebanyak 48% dengan status kependudukan di Kota lain dari provinsi lain di Aceh, kemudian sebanyak 31% dengan status kependudukan di Kota Banda Aceh, sebanyak 13% dengan status kependudukan di Kota Kota Sabang, dan sisanya sebanyak 8% dengan status kependudukan dari turis domestik. Karakteristik responden kapal cepat berdasarkan status kependudukan dapat dilihat pada Gambar 6 sebagai berikut :



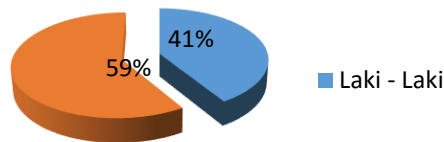
Gambar 6
 Grafik karakteristik responden kapal cepat berdasarkan status kependudukan.

A. Karakteristik responden penumpang angkutan kapal lambat

Hasil survei kuesioner yang telah dilakukan dapat diketahui karakteristik responden penggunaan angkutan kapal cepat. Data karakteristik responden pengguna angkutan kapal cepat yang diperoleh meliputi: jenis kelamin, usia, pendidikan, pekerjaan, tujuan perjalanan, status kependudukan. Grafik karakteristik responden angkutan kapal lambat dapat dilihat pada Gambar 7 sampai dengan Gambar 12.

1. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

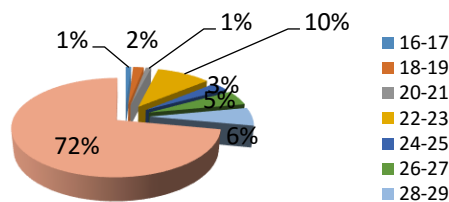
Responden yang dipilih secara acak dari penumpang angkutan kapal lambat. Hasil dari survei karakteristik berdasarkan jenis kelamin mayoritasnya berjenis kelamin perempuan sebanyak 59% dan berjenis kelamin laki-laki sebanyak 41%. Karakteristik responden kapal lambat berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada Gambar 7 sebagai berikut :



Gambar 7
 Grafik karakteristik responden kapal lambat berdasarkan jenis kelamin

2. Karakteristik responden berdasarkan usia

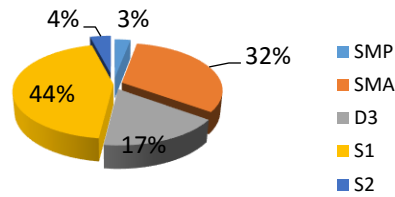
Jumlah responden berdasarkan karakteristik usia sebanyak 72% dengan rentang usia <30, kemudian 10% dengan rentang usia 22-23, kemudian 6% dengan usia 28-29, kemudian 5% dengan usia 26-27, kemudian 3% dengan usia 24-25, kemudian 2% dengan usia 18-19 dan 1% dengan usia 16-17 dan 20-21. Karakteristik responden kapal lambat berdasarkan usia dapat dilihat pada Gambar 8 sebagai berikut :



Gambar 8
 Grafik karakteristik responden kapal lambat berdasarkan golongan usia

3. Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan

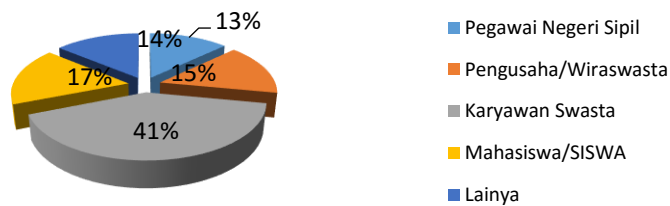
Pendidikan terakhir responden didominasi pendidikan terakhir Sarjana (S1) sebanyak 44%, kemudian disusul oleh tingkat pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) sebanyak 32%, kemudian disusul oleh Diploma 3 (D3) sebanyak 17%, kemudian S2 sebanyak 4% dan Sekolah Menengah Pertama (SMP) sebanyak 3%. Karakteristik responden kapal lambat berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada Gambar 9 sebagai berikut :



Gambar 9
 Grafik karakteristik responden kapal lambat berdasarkan tingkat pendidikan.

4. Karakteristik responden berdasarkan jenis pekerjaan

Karakteristik responden berdasarkan jenis pekerjaan responden sebanyak 41% adalah karyawan swasta, sebanyak 17% adalah mahasiswa, sebanyak 15% adalah pengusaha/wiraswasta, sebanyak 14% adalah PNS, kemudian lainnya (tukang, tenaga honor, fotografer dan ibu rumah tangga) sebanyak 14%. Karakteristik responden kapal lambat berdasarkan jenis pekerjaan dapat dilihat pada Gambar 10 sebagai berikut :



Gambar 10
 Grafik karakteristik responden kapal lambat berdasarkan jenis pekerjaan

5. Karakteristik responden berdasarkan tujuan perjalanan

Karakteristik responden berdasarkan tujuan perjalanan didominasi sebanyak 64% dengan tujuan perjalanannya adalah berlibur, sebanyak 16% dengan tujuan perjalanan adalah bekerja, sebanyak 8% dengan tujuan perjalanan adalah pulang kampung, dan lainnya (berobat, belanja,latihan,belajar,mengunjungi keluarga) sebanyak 12%. Karakteristik responden kapal lambat berdasarkan tujuan perjalanan dapat dilihat pada Gambar 11 sebagai berikut :



Gambar 11
 Grafik karakteristik responden kapal lambat berdasarkan tujuan perjalanan.

6. Karakteristik responden berdasarkan Status Kependudukan

Karakteristik responden berdasarkan status kependudukan didominasi sebanyak 46% dengan status kependudukan di Kota lain dari provinsi lain di Aceh, kemudian sebanyak 27% dengan status kependudukan di Kota Banda Aceh, sebanyak 20% dengan status kependudukan di Kota Kota Sabang, dan sisanya sebanyak 7% dengan status kependudukan dari turis domestik. Karakteristik responden kapal lambat berdasarkan status penduduk dapat dilihat pada Gambar 12 sebagai berikut :



Gambar 12
 Grafik karakteristik responden kapal lambat berdasarkan status kependudukan.

A. ATP Kapal Cepat

Dalam analisa ATP tarif kapal cepat dibuat berdasarkan persamaan 1, ATP minimum responden sebesar Rp.17.143 dan maksimum sebesar Rp.120.000. Nilai ATP rata-rata responden sebesar Rp.42.284, nilai ATP rata-rata responden yang terbesar yaitu 36% pada interval Rp.30.000–Rp.40.000, kemudian 33% pada interval Rp.20.000–Rp.30.000, kemudian 8% pada interval Rp.40.000–Rp.50.000, kemudian 7% pada interval Rp.50.000–Rp.60.000, kemudian 5% pada interval Rp.70.000–Rp.80.000, kemudian 4% pada interval Rp.80.000–Rp.90.000, kemudian 1% pada interval Rp.10.000–Rp.20.000, Rp.90.000–Rp.100.000, Rp.100.000–Rp.110.000, dan Rp.110.000–Rp.120.000. Hasil lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 1 sebagai berikut :

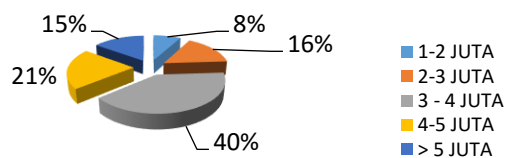
Tabel 1.
 ATP Rata- Rata Kapal Cepat

ATP (Rp/perjalanan)	Mean	Frekuensi	% Frekuensi	% Frekuensi kumulatif
<Rp.110.000-120.000	115,000	1	1.000	1.000
<Rp.100.000- 110.000	105,000	1	1.000	2.000
< Rp.90.000-100.000	95,000	1	1.000	3.000
< Rp.80.000 - 90.000	85,000	4	4.000	7.000
< Rp.70.000 - 80.000	75,000	5	5.000	12.000
< Rp.60.000 - 70.000	65,000	3	3.000	15.000
< Rp.50.000 - 60.000	55,000	7	7.000	22.000
< Rp.40.000 - 50.000	45,000	8	8.000	30.000
< Rp.30.000 - 40.000	35,000	36	36.000	66.000
< Rp.20.000 - 30.000	25,000	33	33.000	99.000
Rp.10.000 - 20.000	15,000	1	1.000	100.000
Jumlah		100		

Berdasarkan Gambar 13 dapat diketahui bahwa jumlah yang mampu membayar sama dengan atau lebih dari nilai ATP rata-rata (Rp.42.284) angkutan Kapal Cepat sebanyak 30%, sedangkan jumlah yang mampu membayar kurang dari nilai ATP rata-rata angkutan kapal cepat sebanyak 70%. Dari nilai ATP responden yang didapat hanya sebesar 7% yang mampu membayar tarif yang diberlakukan saat ini.

1. Jumlah pendapatan per bulan pengguna kapal cepat

Hasil survei didapat jumlah pendapatn responden dalam sebulan. Jumlah pendapatn responden didominasi oleh responden yang mempunyai pendapatan perbulan Rp. 3.000.000 – Rp. 4.000.000 sebanyak 40%. Rata-rata pendapatan per bulan adalah Rp.3.615.000. Jumlah pendapatan responden per bulan dapat dilihat pada Gambar 14. sebagai berikut :

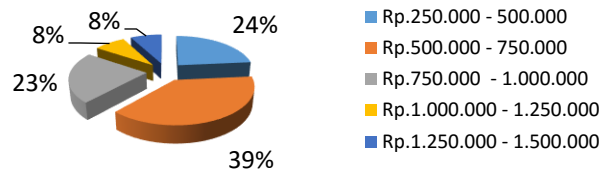


Gambar 14

Grafik Ability To Pay responden kapal cepat berdasarkan variasi pendapatan per bulan.

2. Jumlah alokasi biaya untuk transportasi per bulan

Jumlah biaya yang dialokasi responden didominasi jumlah Rp.500.000-Rp. 750.000 sebanyak 39%. Kemudian Rp.250.000 - Rp.500.000 dan sebanyak 24%, Kemudian Rp.750.000 - Rp.1.000.000 sebanyak 23%, kemudian Rp.1.000.000 - Rp.1.125.000 dan Rp.1.250.000 - Rp.1.500.000 masing-masing 8%. Jumlah alokasi biaya untuk transportasi per bulan dapat dilihat pada Gambar 15 sebagai berikut :

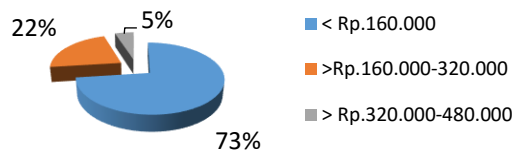


Gambar 15

Grafik *Ability To Pay* responden kapal cepat berdasarkan variasi biaya untuk transportasi per bulan.

3. Jumlah alokasi biaya untuk kapal cepat per bulan

Jumlah alokasi biaya untuk kapal cepat dari hasil survei didapat sebanyak 73% dengan alokasi <Rp.160.000, sebanyak 22% dengan alokasi Rp.160.000 - Rp.230.000, dan sisa sebanyak 5% dengan alokasi Rp.320.000-Rp.480.000. Jumlah alokasi biaya untuk kapal cepat per bulan dapat dilihat pada Gambar 16 sebagai berikut :

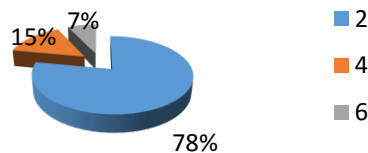


Gambar 16

Grafik *Ability To Pay* responden berdasarkan variasi alokasi biaya untuk kapal cepat

4. Intensitas menggunakan kapal cepat per bulan

Intensitas responden menggunakan kapal cepat per bulan berbeda-beda, variasi presentasi intensitas penggunaan kapal cepat 78% responden menggunakan Kapal Cepat sebanyak 2 kali, kemudian 15% responden menggunakan kapal cepat sebanyak 4 kali, kemudian 7% responden menggunakan kapal cepat sebanyak 6 kali. Intensitas penggunaan kapal cepat per bulan dapat dilihat pada Gambar 17 sebagai berikut



Gambar 17

Grafik *Ability To Pay* responden berdasarkan intensitas menggunakan kapal cepat

B. ATP Kapal Lambat

Dalam analisa *ATP* tarif kapal lambat dibuat berdasarkan persamaan 1 *ATP* minimum responden sebesar Rp.14.000 dan maksimum sebesar Rp.42.000. Nilai *ATP* rata-rata responden sebesar Rp.16.660 ini menunjukkan semua responden tidak mampu membayar tarif yang berlaku sekarang ini, hasil lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 2. sebagai berikut :

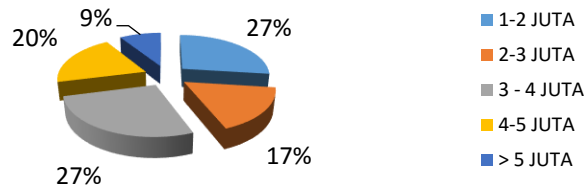
Tabel 2 .

ATP Rata- Rata Kapal Lambat

<i>ATP</i> (Rp/perjalanan)	Mean	Frekuensi	% Frekuensi	% Frekuensi kumulatif
<Rp.40.000 - 50.000	45000	2	2.000	2.000
< Rp.30.000 - 40.000	35000	4	4.000	6.000
< Rp.20.000 - 30.000	25000	10	10.000	16.000
10.000 - 20.000	15000	84	84.000	100.000
Jumlah		100	100.000	

1. Jumlah pendapatan per bulan pengguna kapal lambat

Hasil survei didapat jumlah pendapatn responden dalam sebulan. Jumlah pendapatn responden didominasi oleh responden yang mempunyai pendapatan perbulan Rp. 3.000.000 – Rp. 4.000.000 dan Rp. 1.000.000 – Rp. 2.000.000 masing-masing sebanyak 27%. Rata-rata pendapatan per bulan adalah Rp.3.115.000. Jumlah pendapatan responden per bulan dapat dilihat pada Gambar 18 sebagai berikut :

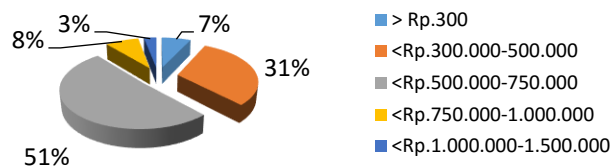


Gambar 18.

Grafik *Ability To Pay* responden kapal lambat berdasarkan variasi pendapatan per bulan.

2. Jumlah alokasi biaya untuk transportasi per bulan

Jumlah biaya yang dialokasi responden didominasi jumlah Rp.500.000-Rp. 750.000 sebanyak 39%. Kemudian Rp.250.000 - Rp.500.000 dan sebanyak 24%, Kemudian Rp.750.000 - Rp.1.000.000 sebanyak 23%, kemudian Rp.1.000.000 - Rp.1.125.000 dan Rp.1.250.000 - Rp.1.500.000 masing-masing 8%. Grafik jumlah alokasi biaya untuk transportasi dapat dilihat pada Gambar 19 sebagai berikut :

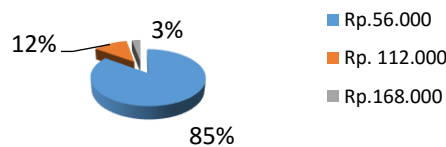


Gambar 19

Grafik *Ability To Pay* responden kapal lambat berdasarkan variasi biaya untuk transportasi per bulan.

3. Jumlah alokasi biaya untuk kapal lambat per bulan

Jumlah alokasi biaya untuk Kapal Lambat dari hasil survei didapat sebanyak 85% dengan alokasi <Rp.56.000, sebanyak 12% dengan alokasi Rp.112.000, dan sisa sebanyak 3% dengan alokasi Rp.168.000. Jumlah alokasi biaya untuk Kapal Lambat per bulan dapat dilihat pada Gambar 20 sebagai berikut

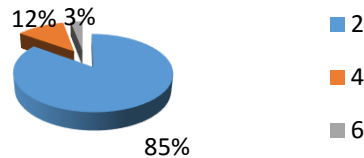


Gambar 20

Grafik *Ability To Pay* responden berdasarkan variasi alokasi biaya untuk kapal lambat

4. Intensitas menggunakan kapal lambat per bulan

Intensitas responden menggunakan kapal lambat per bulan berbeda-beda, variasi presentasi intensitas penggunaan kapal lambat 85% responden menggunakan kapal lambat sebanyak 2 kali, kemudian 12% responden menggunakan kapal lambat sebanyak 4 kali, kemudian 3% responden menggunakan kapal lambat sebanyak 6 kali. Intensitas penggunaan kapal lambat per bulan dapat dilihat pada Gambar 21 sebagai berikut :



Gambar 21

Grafik *Ability To Pay* responden berdasarkan variasi intensitas menggunakan kapal lambat

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Hasil dari perhitungan nilai *Ability To Pay (ATP)* kapal cepat sebesar Rp.42.284, dengan tarif yang berlaku sekarang adalah Rp.80.000 dengan tarif ideal Rp. 56.367,-.
2. *ATP* kapal lambat sebesar Rp.16.660, dengan tarif yang berlaku sekarang adalah Rp.27.000 dengan tarif ideal Rp. 22.995,-.
3. Nilai rata-rata/*mean* tingkat pelayanan kapal cepat termasuk kategori baik dan untuk kapal lambat masuk katagori pelayanan sangat baik.

5.2 Saran

Dengan mempertimbangkan hasil-hasil yang diperoleh dan keterbatasan yang ada maka dapat diambil beberapa saran sebagai berikut:

1. Perlu di kaji nilai tarif berdasarkan BOK untuk mendapatkan nilai tarif dari penyedia jasa, karena nilai *ATP* tarif perdasarkan pengguna.
2. Jumlah responden diperbanyak dan responden dibagi berdasarkan karakteristik masing-masing.

DAFTAR PUSTAKA

- Faiz A. H., 2006, *Studi Kemampuan-Kemauan Membayar Konsumen Jasa Angkutan Umum Bus Damri-Ekonomi di Kota Surabaya*, Surabaya
- Miro, F., 2004, *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Warpani, S., 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB, Bandung.
- Isya, M., dkk, 2011, *Analisis Penentuan Tarif Angkutan Umum Minibus Lintas Lhoksemawe – Banda Aceh*, Teras Jurnal, Vol 1, No 2, Banda Aceh.
- Mats, A., Usri, M.. F. 1975, *Cost Accounting Planning and Control*, South Western Publishing, Ohio
- Rahmad, M. P., 2012, *_Analisa Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai, Tesis, _Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil, Kekhususan Manajemen Infrastruktur*, Depok.