

EVALUASI LINTASAN PENYEBERANGAN PERINTIS BATULICIN - GARONGKONG

TRIA MONICA ANGGRAINI

Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No.58, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520
triamonica07@gmail.com

TONNY C. M KORAH

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 58,
Cibitung, Bekasi Jawa Barat
17520

WISNU WARDANA KUSUMA

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 58,
Cibitung, Bekasi Jawa
17520

Abstract

Batulicin - Garongkong Crossing is one of the tracks managed by PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Batulicin Branch that connects between Tanah Bumbu Regency of South Kalimantan Province with Barru Regency of South Sulawesi Province. Batulicin – Garongkong Track is a pioneer crossing based on the Decree of the Director General of Land Transportation Number: KP.4978 / AJ.204 / DRJD / 2020 concerning the Determination of Pioneer Crossings in Fiscal Year 2021 so that on this track receive subsidies from the government where only one ship operates on this track, namely KMP. Awu - Awu. The study aims to evaluate the Batulicin – Garongkong crossing in terms of loading tariffs against each of the dominant service users using batulicin - garongkong crossing transportation where on this track based on PM 104 of 2019 on the implementation of crossing transportation is not included in the criteria of pioneer crossing trajectories caused by an increase in the number of users of crossing transportation services in 2019. Un lately, Therefore, in the evaluation of this crossing track, Forcasting is carried out in determining future demand, furthermore in the receipt of subsidies provided by the government, a comparison between revenue and operational costs incurred, while in terms of loading tariffs need to be done comparison between tariffs based on ship operating costs, tariffs based on the ability and willingness of service users in paying (Ability to Pay and Willingness to Pay), and tariffs based on an integrated system. In the discussion of the willingness of service users in paying is determined from the results of surveys related to the characteristics of service users based on the respondent's income level and the respondent's volunteerism in paying. The results of the study found that the increase in the number of service users still could not directly determine whether a trajectory is no longer categorized as pioneering, but it is necessary to make a comparison between the results of the overall tariff analysis

Keywords: *Crossing, Subsidy, Operating Expenses, ATP and WTP, Tariffs*

Abstrak

Lintasan Penyeberangan Batulicin - Garongkong merupakan salah satu lintasan yang di kelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin yang menghubungkan antara Kabupaten Tanah Bumbu Provinsi Kalimantan Selatan dengan Kabupaten Barru Provinsi Sulawesi Selatan. Lintasan Batulicin – Garongkong merupakan lintasan penyeberangan perintis berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.4978/AJ.204/DRJD/2020 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2021 sehingga pada lintasan ini menerima subsidi dari pemerintah dimana hanya satu kapal yang beroperasi pada lintasan ini yakni KMP. Awu – Awu. Adapun penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi lintasan penyeberangan Batulicin – Garongkong dari segi pembebanan tarif terhadap masing - masing pengguna jasa yang dominan menggunakan angkutan penyeberangan lintasan Batulicin - Garongkong dimana pada lintasan ini berdasarkan PM 104 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan sudah tidak termasuk kriteria lintasan penyeberangan perintis yang disebabkan oleh peningkatan jumlah pengguna jasa angkutan penyeberangan pada tahun – tahun belakangan ini, oleh karena itu pada evaluasi lintasan penyeberangan ini dilakukan *Forcasting* dalam menentukan *demand* dimasa mendatang, selanjutnya dalam penerimaan subsidi yang diberikan pemerintah dilakukan perbandingan antara pendapatan dengan biaya operasional yang dikeluarkan, sedangkan dari segi pembebanan tarif perlu dilakukan perbandingan antara tarif berdasarkan biaya operasional kapal, tarif berdasarkan kemampuan dan kemauan pengguna jasa dalam membayar (*Ability to Pay dan Willingness to Pay*), serta tarif berdasarkan sistem terpadu.

Pada bahasan kemauan pengguna jasa dalam membayar ditentukan dari hasil survei terkait karakteristik pengguna jasa berdasarkan tingkat pendapatan responden dan isian kesukarelaan responden dalam membayar. Hasil penelitian didapatkan bahwa peningkatan jumlah pengguna jasa masih belum bisa langsung menjadi penentu apakah sebuah lintasan sudah tidak lagi dikategorikan perintis, melainkan perlu dilakukan perbandingan antara hasil analisis tarif secara keseluruhan.

Kata Kunci: Lintasan Penyeberangan, Subsidi, Biaya Operasional, ATP dan WTP, Tarif

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan pergerakan barang maupun orang secara fisik dari satu lokasi ketempat lainnya dimana memiliki pengaruh yang besar terhadap sector pembangunan ekonomi, sosial dan politik bagi sebuah negara. Angkutan penyeberangan merupakan penghubung bagi transportasi darat yang tidak bisa dijangkau oleh jalur darat, karena terputus oleh adanya perairan dan belum adanya jalur darat yang memadai untuk dilalui, oleh karena itu keberadaan angkutan penyeberangan harus dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang memadai bagi pengguna jasa agar dalam pelaksanaannya para pengguna jasa merasa terlayani dengan baik. Lintasan perintis yang ada pada umumnya diselenggarakan dengan maksud untuk membuka daerah yang terisolir, mengembangkan pertumbuhan ekonomi yang lebih merata dan meningkatkan ketahanan dan keamanan nasional, serta untuk menumbuhkan kegiatan pembangunan di daerah terpencil dan juga membantu memperlancar roda pemerintahan di daerah tersebut. Lintasan Batulicin – Garongkong merupakan lintasan yang diresmikan pada tanggal 29 Maret 2010 dan merupakan lintasan perintis yang disubsidi oleh pemerintah, dalam pelaksanaan pengoperasian kapal pada lintas penyebrangan perintis yang melayani lintasan Batulicin – Garongkong pemerintah memberikan subsidi untuk membantu pengoperasian pada lintasan perintis kepada operator yang dalam hal ini PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, adapun subsidi yang diberikan pada KMP. Awu-Awu pada tahun 2020 lalu adalah sebesar **Rp. 1.787.609.000**.

TINJAUAN PUSTAKA

Manajemen Transportasi

Menurut (Nasution, 2004) manajemen transportasi adalah organisasi industry, komersial, dan jasa lainnya (manufaktur, bisnis) yang secara efektif dan efisien memindahkan barang atau mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lain. Unit pelayanan atau transportasi. Artinya, industry angkutan atau operator mengharapkan pengguna jasa membayar biaya jasa dalam bentuk pungutan untuk memenuhi kebutuhan dan daya belinya sendiri.

Tarif Angkutan

Tarif merupakan harga atau sejumlah uang yang harus dibayar oleh pemakai jasa angkutan atas pengguna jasa angkutan yang ditentukan oleh Pemerintah. Menurut (Siregar, 2012) dalam buku Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Transportasi, tarif angkutan dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. *Cost of Service Pricing* (perhitungan tarif berdasarkan biaya operasi)

Penentuan tarif ini berdasarkan biaya operasi satuan. Biaya operasi satuan yaitu biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa yang bersangkutan yang dinyatakan per ton per kilometer untuk angkutan barang. Biaya satuan dipengaruhi oleh hal – hal sebagai berikut :

- a) Biaya Tetap
- b) Biaya Variabel
- c) Biaya Umum
- d) Biaya Khusus

2. Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan merupakan sejumlah biaya yang dikeluarkan dan dipertimbangkan dalam menghasilkan jasa angkutan, meliputi biaya modal untuk kapal, biaya operasional untuk bahan bakar, pemeliharaan, biaya anak buah kapal, administrasi dan lain-lain. Komponen biaya operasional kapal, yaitu:

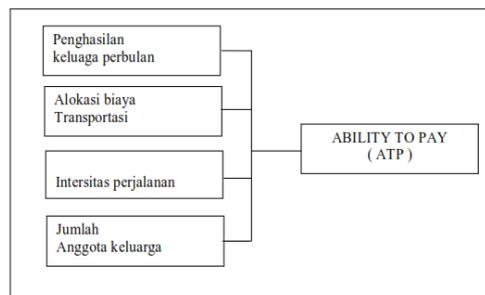
- a) Biaya Langsung (*Direct Cost*)
- b) Biaya Tidak Langsung (*Indirect Cost*)

ATP dan WTP

A. Ability To Pay (ATP)

(Permata, 2012) *Ability To Pay* (ATP) adalah kesanggupan seseorang dalam membayar layanan jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam Kajian ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna. Besar ATP adalah rasio anggaran untuk transportasi dengan intensitas perjalanan. Besaran ini menunjukkan kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP adalah :

- 1) Penghasilan keluarga per bulan
- 2) Alokasi biaya transportasi
- 3) Intensitas perjalanan
- 4) Jumlah anggota keluarga

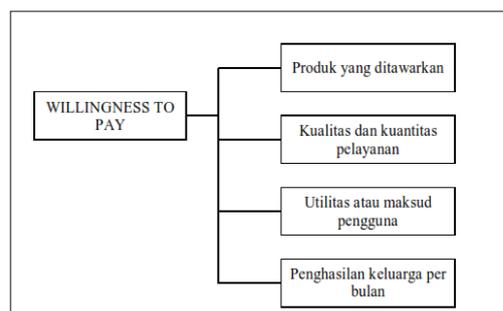


Sumber : Jurnal Permata, 2012

B. Willingness To Pay (WTP)

Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna dalam mengeluarkan imbalan atas layanan yang didapat. Pada analisis terkait kesediaan membayar ini didasarkan pada kecenderungan pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Adapun poin – poin yang mempengaruhi dalam permasalahan kesediaan membayar di antaranya :

- 1) Produk yang ditawarkan/disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi.
- 2) Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan.
- 3) Utilitas
- 4) Penghasilan



Sumber : Jurnal Permata, 2012

C. Hubungan *Ability To Pay* dengan *Willingness To Pay*

Kaitan antara kesanggupan dan kemauan pengguna jasa dalam membayar digolongkan menjadi tiga kelompok, diantaranya :

- *Choiced riders* yaitu kondisi dimana kemampuan lebih besar dibandingkan dengan kemauan pengguna jasa dalam membayar, biasanya keadaan ini didukung dengan tingkat penghasilan yang cukup tinggi akan tetapi faedah terhadap jasa rendah;
- *Captive riders* kondisi ini merupakan kebalikan dari yang sebelumnya dimana faedah terhadap jasa yang tinggi dengan penghasilan yang rendah;
- Kemampuan dan kemauan dalam membayar seimbang dimana antara penghasilan dengan faedah terhadap jasa sama.

METODOLOGI PENELITIAN

Dalam pelaksanaan penelitian dibagi menjadi 4 tahap yaitu tahap persiapan, pengumpulan data, analisis data, serta kesimpulan dan saran. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan metode observasi, *interview*, perhitungan, telaah dokumen internal dan studi literatur. Proses pengolahan data dengan menggunakan teknik analisis proyeksi permintaan (*Compounding Factor*), Biaya Operasional yang dikeluarkan, Pendapatan per tahun, Kemampuan dan Kemauan dalam membayar (ATP dan WTP, serta Penentuan tarif angkutan penyeberangan.

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

1. Proyeksi Permintaan (Penumpang dan Kendaraan)

Tabel 1. Populasi Penumpang Lintasan Batulicin - Garongkong

Penumpang/Tahun	Sampel	Persen	F
12.970	388	2,90 %	34,48

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Berdasarkan nilai faktor ekspansi tersebut, selanjutnya didapatkan jumlah populasi penumpang sebesar 13.380 orang per tahun.

$$\begin{aligned} P_t &= P_o (1 + i)^n \\ P_t &= 13.380 (1 + 0,43)^5 \\ &= 80.184 \text{ orang} \end{aligned}$$

Tabel 2. Proyeksi Penumpang Berdasarkan Golongan Kondisi Normal dan Pandemi

Golongan Penumpang	Kondisi Normal	Kondisi Normal
	Jumlah Penumpang / Tahun (Orang)	Jumlah Penumpang / Tahun (Orang)
Dewasa	74.398	29.406
Anak	5.787	1.230
Jumlah	80.184	30.636

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Tabel 3. Populasi Kendaraan Lintasan Batulicin – Garongkong

Kendaraan/Tahun	Sampel	Persent	F
1.408	312	22,1 %	4,52

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Berdasarkan nilai faktor ekspansi tersebut, selanjutnya didapatkan jumlah populasi kendaraan sebesar 1.410 per tahun.

$$P_t = P_o (1 + i)^n$$

$$P_t = 1.410 (1 + 0,14)^5$$

$$= 2.679 \text{ unit}$$

Tabel 4. Proyeksi Kendaraan Berdasarkan Golongan

Golongan Kendaraan	Kondisi Normal	Kondisi Pandemi
	Jumlah Kendaraan / Tahun (Unit)	Jumlah Kendaraan / Tahun (Unit)
Golongan I	2	1
Golongan II	533	390
Golongan III	3	1
Golongan IV A	585	536
Golongan IV B	208	266
Golongan V A	-	-
Golongan V B	1.322	895
Golongan VI A	-	-
Golongan VI B	24	31
Golongan VII	1	1
Golongan VIII	1	-
Golongan IX	1	-
Jumlah	2.679	2.122

Sumber : Hasil Analisa, 2021

2. Biaya Operasional

Tabel 5. Hasil Perhitungan Biaya Operasional Kapal KMP. Awu – Awu

Komponen	Tahun 2019 (Rp.)	Tahun 2020 (Rp.)
1. Biaya Langsung		
a. Biaya Tetap		
1) Biaya Penyusutan Kapal per tahun	Rp. 836.000.000	Rp. 836.000.000
2) Biaya Bunga Modal	Rp. 750.750.000	Rp. 750.750.000
3) Biaya Asuransi Kapal	Rp. 330.000.000	Rp. 330.000.000
4) Biaya Anak Buah Kapal		
(a) Gaji Upah	Rp. 1.126.476.000	Rp. 1.126.476.000
(b) Tunjangan	Rp. 367.200.000	Rp. 367.200.000
(c) Premi Layar	Rp. 61.024.271	Rp. 61.024.271
(d) Kesehatan	Rp. 86.700.000	Rp. 86.700.000
(e) Pakaian Dinas	Rp. 20.400.000	Rp. 20.400.000
(f) BPJS Ketenagakerjaan	Rp. 56.323.800	Rp. 56.323.800
(g) Tunjangan Hari Raya	Rp. 93.873.000	Rp. 93.873.000
Total Biaya Tetap	Rp. 3.728.747.071	Rp. 3.728.747.071
b. Biaya Tidak Tetap		
1) Biaya Bahan Bakar Minyak		
(a) Mesin Induk	Rp. 2.101.200.000	Rp. 2.101.200.000
(b) Mesin Bantu	Rp. 252.144.000	Rp. 252.144.000
2) Biaya Pelumas		
(a) Mesin Induk	Rp. 383.724.000	Rp. 403.920.000
(b) Mesin Bantu	Rp. 46.046.880	Rp. 48.470.400
3) Biaya Gemuk	Rp. 16.500.000	Rp. 18.150.000
4) Biaya Air Tawar		
(a) Untuk Crew Kapal	Rp. 22.440.000	Rp. 22.440.000
(b) Untuk Penumpang	Rp. 225.000	Rp. 225.000
(c) Untuk Cuci Kapal	Rp. 5.797.000	Rp. 5.797.000
5) Biaya Repairs, Maintenance & Supplies (RMS)		

(a) Pemeliharaan Harian Kapal	Rp. 109.586.020	Rp. 113.086.020
(b) Pemeliharaan Peralatan Keselamatan Kapal	Rp. 77.137.200	Rp. 79.637.200
(c) Peralatan dan Perlengkapan Kapal	Rp. 51.327.732	Rp. 52.827.732
(d) Biaya Mobilisasi & Docking / Pemeliharaan Kapal	Rp. 862.457.364	Rp. 1.076.450.544
Total Biaya Tidak Tetap	Rp. 3.928.615.196	Rp. 4.174.377.896
Total Biaya Tetap + Biaya Tidak Tetap	Rp. 7.657.362.267	Rp. 7.903.124.967
1. Biaya Tidak Langsung		
a. Biaya Tetap		
1) Biaya Pegawai Darat Cabang (Kantor Cabang & Perwakilan)		
(a) Gaji Upah	Rp. 340.200.000	Rp. 340.200.000
(b) Tunjangan		
(1) Makan dan Transport	Rp. 244.800.000	Rp. 244.800.000
(2) Kesehatan	Rp. 51.000.000	Rp. 51.000.000
(3) Pakaian Dinas	Rp. 9.000.000	Rp. 9.000.000
(4) Jamsostek	Rp. 17.010.000	Rp. 17.010.000
(5) Tunjangan Hari Raya	Rp. 28.350.000	Rp. 28.350.000
2) Biaya Pengelolaan & Manajemen	Rp. 605.813.670	Rp. 654.952.305
Total Biaya Tetap	Rp. 1.296.173.670	Rp. 1.345.312.305
b. Biaya Tidak Tetap		
1) Biaya Kantor Cabang, Kantor Perwakilan, dan Rumah Dinas	Rp. 70.600.000	Rp. 72.400.000
2) Biaya Pemeliharaan	Rp. 7.060.000	Rp. 7.240.000
3) Biaya ATK dan Barang Percetakan	Rp. 54.000.000	Rp. 54.000.000
4) Biaya Telepon, Telegram, Pos, Listrik dan Air Tawar	Rp. 78.000.000	Rp. 78.000.000
5) Biaya Administrasi Tiket	Rp. 21.600.000	Rp. 21.600.000
6) Inventaris Kantor	Rp. 14.468.000	Rp. 14.468.000
7) Biaya Pengawasan dan Perjalanan Dinas	Rp. 37.400.000	Rp. 37.400.000
Total Biaya Tidak Tetap	Rp. 283.128.000	Rp. 285.108.000
Total Biaya Tetap + Biaya Tidak Tetap	Rp. 1.579.301.670	Rp. 1.630.420.305
Total Biaya Langsung (1) + Biaya Tidak Langsung (2)	Rp. 9.236.663.937	Rp. 9.533.545.272

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Tarif Berdasarkan Biaya Operasional

$$\begin{aligned}
 \text{A. Total Biaya Operasi Per Tahun 2019} &= \text{Biaya Langsung (A) + Biaya Tidak Langsung (B)} \\
 &= \text{Rp. 7.657.362.267 + Rp. 1.579.301.670} \\
 &= \text{Rp. 9.236.663.937,- per Tahun}
 \end{aligned}$$

Total Biaya Operasi Per Tahun dari KMP. Awu – Awu adalah sebesar Rp. 9.236.663.937,- per Tahun.

B. Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Total biaya operasional Per Tahun}}{\text{Total Produksi Per Tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp.9.236.663.937}}{787,5 \text{ SUP} \times \text{trip per tahun} \times \text{jarak}} \\
 &= \frac{\text{Rp.9.236.663.937}}{787,5 \text{ SUP} \times 85 \times 242} \\
 &= \text{Rp. 570,2 ,- / Satuan Unit Produksi / Mile}
 \end{aligned}$$

Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil dari KMP. Awu – Awu adalah sebesar Rp. 570,2,- / Satuan Unit Produksi / Mile.

C. PPh Pelayaran

Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil

= 1,2 % dari biaya per SUP

= 1,2% x Rp. 570,2,-

= Rp. 6,8 ,-

Besaran nilai PPh yang dibebankan dari biaya per satuan unit produksi adalah sebesar Rp. 6,8 ,-

D. Tarif yang di bebankan

= (Biaya per SUP + PPh Pelayaran) x jarak tempuh x SUP pnp

= Rp. 577 x 242 mil x 1 SUP

= Rp. 139.645,-/penumpang/trip.

Dengan menggunakan tahapan yang sama dalam mencari tarif yang di bebankan berdasarkan perhitungan BOK tahun 2020, berikut perbandingan tarif antara tahun 2019 dengan 2020 :

Tabel 6. Perbandingan Pembebanan Tarif Berdasarkan BOK

Tahun	Tarif Yang di bebankan (Rp.)
2019	Rp. 139.645
2020	Rp. 144.134

Sumber : Hasil Analisa, 2021

3. Pendapatan

Untuk perhitungan besarnya pendapatan atas pengoperasian KMP. Awu awu tahunan penulis menghitung pendapatan untuk tahun 2019 dan 2020 yaitu berdasarkan Data jumlah kendaraan, barang, dan penumpang yang menggunakan jasa angkutan KMP. Awu awu perbulan pada masing – masing tahun tersebut dan dikalikan dengan tarif masing – masing tiket.

Tabel 7. Perbandingan Rekapitulasi Pendapatan Perbulan Lintasan Batulicin – Garongkong (PP)

No.	BULAN	Tahun 2019 (Rp.)	Tahun 2020 (Rp.)
1	JANUARI	Rp. 445.793.000	Rp. 404.530.500
2	FEBRUARI	Rp -	Rp -
3	MARET	Rp. 601.593.500	Rp. 556.674.000
4	APRIL	Rp. 817.716.000	Rp. 775.953.000
5	MEI	Rp. 1.099.693.000	Rp. 966.340.500
6	JUNI	Rp. 1.147.872.500	Rp. 768.653.000
7	JULI	Rp. 1.149.943.000	Rp. 870.496.000
8	AGUSTUS	Rp. 695.247.500	Rp. 834.250.500
9	SEPTEMBER	Rp. 852.997.500	Rp. 1.006.258.000
10	OKTOBER	Rp. 996.019.000	Rp. 1.000.410.000
11	NOPEMBER	Rp. 804.463.500	Rp. 806.211.000
12	DESEMBER	Rp. 745.078.000	Rp. 756.903.500
	TOTAL	Rp. 9.356.461.500	Rp. 8.746.680.000

Sumber : Hasil Analisa, 2021

4. ATP dan WTP

A. Penumpang Tanpa Kendaraan

1. Perhitungan *Ability To Pay (ATP)*

Dalam analisis ATP pengguna jasa angkutan Penyeberangan Lintasan Batulicin – Garongkong dalam hal ini dari segi penumpang yang tidak membawa kendaraan, Besarnya nilai ATP dibuat berdasarkan pendapatan responden, alokasi biaya transportasi penyeberangan per bulan dan frekuensi perjalanan per bulan. Pendapatan penumpang mempengaruhi kemampuan membayar, apabila pendapatan tinggi maka kemauan membayar juga tinggi begitupun sebaliknya, jika pendapatan kecil sudah pasti kemauan untuk membayar sangat kurang.

Tabel 8. Karakteristik Penumpang Berdasarkan Pendapatan Perbulan

NO	PENDAPATAN	FREKUENSI	PERSENTASE
1	< Rp. 1 Juta	50	13%
2	Rp. 1 Juta - Rp. 2 Juta	122	31%
3	>Rp. 2 Juta - Rp. 3 Juta	57	15%
4	>Rp. 3 Juta - Rp. 5 Juta	123	22%
5	>Rp. 5 Juta - Rp. 7 Juta	36	9%
6	> Rp. 7 Juta	0	0%
	JUMLAH	388	100 %

Sumber : Hasil Analisa, 2021

ATP Tarif Berdasarkan Jenis Pekerjaan

$$ATP = \frac{\text{Proporsi Transportasi Penyeberangan Per bulan}}{\text{Frekuensi Penggunaan Transportasi Penyeberangan Perbulan}}$$

1. ATP rata – rata untuk kategori PNS :

$$= \frac{Rp.2.029.167}{17} = Rp. 119.363$$

Jadi, total keseluruhan ATP dibagi jumlah penumpang atau rata – rata ATP untuk kategori PNS adalah sebesar Rp. 119.363

2. ATP rata – rata untuk kategori Swasta :

$$= \frac{Rp.16.650.000}{103} = Rp. 161.650$$

Jadi, total keseluruhan ATP dibagi jumlah penumpang atau rata – rata ATP untuk kategori Swasta adalah sebesar Rp. 161.650

3. ATP rata – rata untuk kategori Pelajar / Mahasiswa :

$$= \frac{Rp.8.450.000}{64} = Rp. 132.031$$

Jadi, total keseluruhan ATP dibagi jumlah penumpang atau rata – rata ATP untuk kategori Pelajar / Mahasiswa adalah sebesar Rp. 132.031

4. ATP rata – rata untuk kategori Ibu Rumah tangga :

$$= \frac{Rp. 8.941.667}{51} = Rp. 175.327$$

Jadi, total keseluruhan ATP dibagi jumlah penumpang atau rata – rata ATP untuk kategori Ibu Rumah Tangga adalah sebesar Rp. 175.327

5. ATP rata – rata untuk kategori Nelayan :

$$= \frac{\text{Rp. 2.425.000}}{27} = \text{Rp. 89.815}$$

Jadi, total keseluruhan ATP dibagi jumlah penumpang atau rata – rata ATP untuk kategori Nelayan adalah sebesar Rp. 89.815

6. ATP rata – rata untuk kategori Pedagang :

$$= \frac{\text{Rp. 2.281.250}}{23} = \text{Rp. 99.185}$$

Jadi, total keseluruhan ATP dibagi jumlah penumpang atau rata – rata ATP untuk kategori Pedagang adalah sebesar Rp. 99.185

7. ATP rata – rata untuk kategori dll :

$$= \frac{\text{Rp. 9.314.583}}{103} = \text{Rp. 90.433}$$

Jadi, total keseluruhan ATP dibagi jumlah penumpang atau rata – rata ATP untuk kategori dll adalah sebesar Rp. 90.433

ATP Tarif rata- rata berdasarkan semua Jenis Pekerjaan

ATP rata-rata seluruh katagori pekerjaan adalah sebagai berikut :

$$= \frac{(\text{119.363} + \text{161.650} + \text{132.031} + \text{175.327} + \text{89.815} + \text{99.185} + \text{90.433})}{7}$$
$$= \text{Rp. 123.972}$$

Dari analisis dan perhitungan yang telah dilakukan, diperoleh bahwa kemampuan penumpang membayar tarif sebesar Rp. 123.972.

2. Perhitungan *Willingness To Pay (WTP)*

Analisis WTP dalam penelitian ini adalah rata-rata tarif yang diharapkan atau yang sesuai dengan kemauan membayar penumpang terhadap jasa angkutan umum yang digunakannya.

Tabel 9. Tabulasi Jumlah Responden Berdasarkan WTP Dan Pekerjaan

NO	Jenis Pekerjaan	Rp50.000	Rp60.000	Rp75.000	Rp80.000	Rp100.000	Jumlah
1	PNS	6	3	3	3	2	17
2	Swasta	43	22	16	13	9	103
3	Pelajar / Mahasiswa	54	6	3	1	-	64
4	Ibu Rumah Tangga	42	7	2	-	-	51
5	Nelayan	18	5	4	-	-	27
6	Pedagang	15	3	5	-	-	23
7	dll	63	13	9	7	11	103
Total		241	59	42	24	22	388

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Berdasarkan tabel diatas kemauan membayar penumpang untuk tarif Rp.50.000 dipilih sebanyak 241 orang. Tarif Rp.60.000 dipilih sebanyak 59 orang. Tarif Rp.75.000 dipilih sebanyak 42 orang. Tarif Rp.80.000 dipilih sebanyak 24 orang. Tarif Rp.100.000 dipilih sebanyak 22 orang.

Nilai WTP Berdasarkan Jenis Pekerjaan

1. WTP rata – rata untuk kategori PNS :

$$= \frac{(6 \times 50.000) + (3 \times 60.000) + (3 \times 75.000) + (3 \times 80.000) + (2 \times 100.000)}{17} = \text{Rp. } 67.353$$

Jadi, total keseluruhan WTP berdasarkan rata – rata tarif yang dipilih responden yang dibagi jumlah penumpang untuk kategori PNS adalah sebesar Rp. 67.353

2. WTP rata – rata untuk kategori Swasta :

$$= \frac{(43 \times 50.000) + (22 \times 60.000) + (16 \times 75.000) + (13 \times 80.000) + (9 \times 100.000)}{103} = \text{Rp. } 64.175$$

Jadi, total keseluruhan WTP berdasarkan rata – rata tarif yang dipilih responden yang dibagi jumlah penumpang untuk kategori Swasta adalah sebesar Rp. 64.175

3. WTP rata – rata untuk kategori Pelajar / Mahasiswa :

$$= \frac{(54 \times 50.000) + (6 \times 60.000) + (3 \times 75.000) + (1 \times 80.000)}{64} = \text{Rp. } 52.578$$

Jadi, total keseluruhan WTP berdasarkan rata – rata tarif yang dipilih responden yang dibagi jumlah penumpang untuk kategori Pelajar / Mahasiswa adalah sebesar Rp. 52.578

4. WTP rata – rata untuk kategori Ibu Rumah tangga :

$$= \frac{(42 \times 50.000) + (7 \times 60.000) + (2 \times 75.000)}{51} = \text{Rp. } 52.353$$

Jadi, total keseluruhan WTP berdasarkan rata – rata tarif yang dipilih responden yang dibagi jumlah penumpang untuk kategori Ibu Rumah tangga adalah sebesar Rp. 52.353

5. WTP rata – rata untuk kategori Nelayan :

$$= \frac{(18 \times 50.000) + (5 \times 60.000) + (4 \times 75.000)}{27} = \text{Rp. } 55.556$$

Jadi, total keseluruhan WTP berdasarkan rata – rata tarif yang dipilih responden yang dibagi jumlah penumpang untuk kategori Nelayan adalah sebesar Rp. 55.556

6. WTP rata – rata untuk kategori Pedagang :

$$= \frac{(15 \times 50.000) + (3 \times 60.000) + (5 \times 75.000)}{23} = \text{Rp. } 56.739$$

Jadi, total keseluruhan WTP berdasarkan rata – rata tarif yang dipilih responden yang dibagi jumlah penumpang untuk kategori Pedagang adalah sebesar Rp. 56.739

7. WTP rata – rata untuk kategori dll :

$$= \frac{(63 \times 50.000) + (13 \times 60.000) + (9 \times 75.000) + (7 \times 80.000) + (11 \times 100.000)}{103} = \text{Rp. } 60.825$$

Jadi, total keseluruhan WTP berdasarkan rata – rata tarif yang dipilih responden yang dibagi jumlah penumpang untuk kategori dll adalah sebesar Rp. 60.825

WTP berdasarkan semua Jenis Pekerjaan

WTP rata-rata seluruh katagori pekerjaan adalah sebagai berikut :

$$= \frac{(67.353 + 64.175 + 52.578 + 52.353 + 55.556 + 56.739 + 60.825)}{7}$$
$$= \text{Rp. 58.511}$$

Dari analisis dan perhitungan yang telah dilakukan, diperoleh bahwa kemauan penumpang membayar tarif sebesar Rp. 58.511.

Pada kondisi ini Dari hasil perhitungan ATP lebih besar dari WTP. Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar jasa tersebut. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relative rendah.

B. Penumpang Dengan Kendaraan

Dalam analisis ATP dan WTP pengguna jasa angkutan Penyeberangan Lintasan Batulicin – Garongkong dalam hal ini dari segi penumpang dengan membawa kendaraan, semua tahapan perhitungan yang dilakukan sama hanya saja disesuaikan Kembali dengan masing-masing golongan kendaraannya, Sehingga hasil perhitungan untuk ATP dan WTP berdasarkan masing-masing golongannya adalah sebagai berikut :

Tabel 10. Rekapitulasi ATP dan WTP Berdasarkan Golongan Kendaraan

Golongan Kendaraan	ATP (Rp.)	WTP (Rp.)
Golongan I	Rp. 156.250	Rp. 112.500
Golongan II	Rp. 328.011	Rp. 138.750
Golongan III	Rp. 466.667	Rp. 166.667
Golongan IV A	Rp. 1.665.794	Rp. 1.189.030
Golongan IV B	Rp. 1.205.882	Rp. 1.191.176
Golongan V A	-	-
Golongan V B	Rp. 2.066.478	Rp. 1.299.308
Golongan VI A	-	-
Golongan VI B	Rp. 2.650.000	Rp. 1.205.000
Golongan VII	-	-
Golongan VIII	-	-
Golongan IX	-	-

Sumber : Hasil Analisa, 2021

5. Tarif Angkutan Penyeberangan

Formula Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan

A. Total Biaya Operasi Per Tahun

$$= \text{Biaya Langsung (A)} + \text{Biaya Tidak Langsung (B)}$$
$$= \text{Rp. 7.903.124.967} + \text{Rp. 1.630.420.305}$$
$$= \text{Rp. 9.533.545.272,- per Tahun}$$

Total Biaya Operasi Per Tahun dari KMP. Awu – Awu adalah sebesar Rp. 9.533.545.272,- per Tahun.

B. Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Total biaya operasional Per Tahun}}{\text{Total Produksi Per Tahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp.9.533.545.272}}{787,5 \text{ SUP} \times \text{trip per tahun} \times \text{jarak}} \\
 &= \frac{\text{Rp.9.533.545.272,-}}{787,5 \text{ SUP} \times 85 \times 242} \\
 &= \text{Rp. 588,5 ,- / Satuan Unit Produksi / Mile}
 \end{aligned}$$

Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil dari KMP. Awu – Awu adalah sebesar Rp. 588,5 ,- / Satuan Unit Produksi / Mile.

Selanjutnya dalam perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan ini adalah perhitungan besaran nilai PPh Pelayaran yang diperoleh dari 1,2% Biaya Per Satuan Unit Produksi Per Mil Adapun perhitungannya sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 &\text{PPh Pelayaran :} \\
 &= 1,2\% \text{ dari biaya per SUP} \\
 &= 1,2\% \times \text{Rp. 588,5} \\
 &= \text{Rp. 7,1 ,-}
 \end{aligned}$$

Perhitungan Tarif

$$\begin{aligned}
 &= (\text{Biaya per SUP} + \text{PPh Pelayaran}) \times \text{jarak tempuh} \times \text{SUP pnp} \\
 &= \text{Rp. 595,6} \times 242 \text{ mil} \times 1 \text{ SUP} \\
 &= \text{Rp. 144.134 /penumpang/trip}
 \end{aligned}$$

Dari perhitungan diatas didapatkan tarif sebesar Rp. 144.134 yang dibebankan kepada penumpang per tripnya. Dengan menggunakan rumus yang sama dan cara yang sama diperoleh perhitungan tarif kendaraan berdasarkan golongan kendaran yang diperoleh dari hasil kali masing – masing satuan unit produksinya.

Tabel 11. Rekapitulasi Tarif Rencana Kendaraan

GOL	Biaya per SUP + PPh Pelayaran	Jarak Lintasan (mil)	SUP	Tarif Rencana
I	Rp. 595,5	242	2,23	Rp. 321.418
II	Rp. 595,5	242	4,02	Rp. 579.417
III	Rp. 595,5	242	8,67	Rp. 1.249.639
IVA	Rp. 595,5	242	32,09	Rp. 4.625.250
IVB	Rp. 595,5	242	33,26	Rp. 4.793.886
VA	Rp. 595,5	242	60,48	Rp. 8.717.205
VB	Rp. 595,5	242	61,55	Rp. 8.871.428
VIA	Rp. 595,5	242	100,51	Rp. 14.486.876
VIB	Rp. 595,5	242	103,19	Rp. 14.873.154
VII	Rp. 595,5	242	135,21	Rp. 19.488.314
VIII	Rp. 595,5	242	188,75	Rp. 27.205.231
IX	Rp. 595,5	242	272,74	Rp. 39.311.018

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Penerapan Sistem Tarif Terpadu

Dalam penetapan tarif di Pelabuhan Penyeberangan Lintasan Batulicin - Garongkong menggunakan sistem penjualan tiket terpadu, adapun yang menjadi unsur dalam perhitungannya adalah tarif pelayanan pelabuhan jasa pelabuhan, tarif jasa penyelenggaraan angkutan penyeberangan dan tarif jasa asuransi jasa raharja.

Perbandingan Tarif Secara Keseluruhan

Dari analisis yang dilakukan penulis, didapatkan 4 besaran nilai tarif yakni dari segi biaya operasional, tarif berdasarkan kemampuan dan kemauan membayar, tarif berdasarkan yang direncanakan, sehingga dari tarif yang di dapatkan tersebut dibandingkan dengan tarif yang berlaku saat ini sehingga dapat dilihat seperti tabel berikut :

Tabel 12. Perbandingan Tarif Eksisting dengan Tarif Analisa

Golongan	Tarif Berdasarkan				
	BOK	Kemampuan Pengguna Jasa	Kemauan Pengguna Jasa	Rencana	Berlaku Saat Ini
Penumpang	Rp. 144.134	Rp. 111.620	Rp. 59.562	Rp. 150.134	Rp. 128.000
Golongan I	Rp. 321.418	Rp. 156.250	Rp. 112.500	Rp. 327.918	Rp. 191.500
Golongan II	Rp. 579.417	Rp. 328.011	Rp. 138.750	Rp. 607.917	Rp. 333.500
Golongan III	Rp. 1.249.639	Rp. 466.667	Rp. 166.667	Rp. 1.262.139	Rp. 666.500
Golongan IV A	Rp. 4.625.250	Rp. 1.665.794	Rp. 1.189.030	Rp. 4.676.750	Rp. 2.039.000
Golongan IV B	Rp. 4.793.886	Rp. 1.205.882	Rp. 1.191.176	Rp. 4.832.886	Rp. 2.029.000
Golongan VB	Rp. 8.871.428	Rp. 2.066.478	Rp. 1.299.308	Rp. 8.936.428	Rp. 2.922.000
Golongan VI B	Rp. 14.873.154	Rp. 2.650.000	Rp. 1.205.000	Rp. 14.974.154	Rp. 5.167.000

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Sehingga berdasarkan besaran nilai tarif diatas dapat menunjukkan bahwa tarif yang berlaku saat ini masih tergolong rendah untuk dapat menutup biaya operasi akan tetapi dalam penyesuaian tarif ini terdapat aspek yang harus diperhatikan yakni tarif berdasarkan segi kemampuan dan kemauan pengguna jasa untuk membayar.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang didapatkan dari penulisan skripsi ini, dapat diambil kesimpulan antara lain :

1. Perhitungan jumlah biaya operasi yang dikeluarkan dan pendapatan berdasarkan *Load Factor* KMP. Awu – Awu pada lintasan Batulicin – Garongkong bahwa biaya operasi yang dikeluarkan adalah sebesar Rp. 9.234.304.587 untuk tahun 2019 dan sebesar Rp. 9.533.545.272 untuk tahun 2020 sedangkan untuk jumlah pendapatan yang di dapatkan KMP. Awu – Awu berdasarkan hasil perhitungan data produksi dan tarif yang berlaku pada tahun 2019 adalah sebesar Rp. 9.356.461.500 dan untuk tahun 2020 adalah sebesar Rp. 8.746.680.000, sehingga pendapatan pada tahun 2020 masih belum bisa menutupi biaya operasionalnya dikarenakan pandemi Covid – 19.
2. Jumlah subsidi yang diterima KMP. Awu – Awu yang diberikan pada Tahun 2019 dan 2020 dapat menutupi kekurangan selisish biaya operasi dengan pendapatan Tahun 2020, Adapun berdasarkan hasil perhitungan biaya subsidi terdapat kelebihan biaya yang di asumsikan keuntungan biaya penyelenggaraan angkutan penyeberangan di lintasan Batulicin – Garongkong untuk tahun 2019 sebesar Rp. 2.977.328.913 dan untuk tahun 2020 sebesar Rp. 1.000.743.728.

3. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan disampaikan bahwa salah satu kriteria angkutan penyeberangan perintis adalah memiliki faktor muatan (Load Factor) rata – rata kapal kurang dari 60%, pada lintasan penyeberangan Batulicin – Garongkong dalam 5 tahun terakhir memiliki Load Factor diatas 60% sehingga di asumsikan bahwa sudah tidak memenuhi kriteria angkutan penyeberangan perintis dan dilakukan penyesuaian tarif berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan dan disesuaikan lagi dengan penetapan pola tiket terpadu pada lintasan Batulicin – Garongkong, berdasarkan hasil perhitungan didapatkan tarif untuk penumpang dewasa adalah sebesar Rp. 150.134, penumpang anak sebesar Rp. 102.094, Golongan I sebesar Rp. 327.918, Golongan II sebesar Rp. 607.917, Golongan III sebesar Rp. 1.262.139, Golongan IV A sebesar Rp. 4.676.750, Golongan IV B sebesar Rp. 4.832.886, Golongan V A sebesar Rp. 8.817.705, Golongan V B sebesar Rp. 8.936.428, Golongan VI A sebesar Rp. 14.632.376, Golongan VI B sebesar Rp. 14.974.154, Golongan VII sebesar Rp. 19.673.814, Golongan VIII sebesar Rp. 27.408.231, Golongan IX sebesar Rp. 39.605.018. selain penetapan tarif ini penulis juga menganalisis ATP dan WTP dalam hal ini dikenal dengan kemampuan dan kemauan pengguna jasa dalam membayar jasa angkutan penyeberangan, dari analisis tersebut didapatkan kemampuan dan kemauan pengguna jasa dalam membayar masih dibawah tarif yang berlaku saat ini, sehingga dengan kondisi tarif yang berlaku sekarang masih dirasa terlalu berat oleh pengguna jasa, sehingga kenaikan Load Factor ini masih belum bisa menjadi satu – satunya kriteria dalam pengalihan status lintasan dari perintis ke komersil, dan juga masih harus memperhatikan aspek yang lain sebagaimana analisis yang sudah dilakukan penulis.