

PERHITUNGAN BIAYA ANGKUTAN PENYEBERANGAN LINTAS TARAKAN-TOLI TOLI

FERRY TRANSPORT COST CALCULATION ACROSS TARAKAN-TOLI TOLI

Siti Rofiah Afriyanah

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat

vivi_afriyanah@ymail.com

Submitted: 23 April 2014, Review 1: 7 Mei 2014, Review 2: 14 Mei 2014, Eligible articles: 5 Juni 2014

ABSTRACT

Tarakan city has a ferry port namely Juata Laut Tarakan connecting Tarakan-Toli Toli. The port started to operate since February 26, 2010. This aim of this study is to evaluate the costs calculations in accordance to user's ability and willingness towards service providers, as well as to determine the cost of ferry transport for policy recommendation to the government. Cost calculation analysis incurred by passengers is vessel operating expenses and ATP and WTP calculation. Based on the analyses, the applicable rate is in accordance with the ability of service users, as well as the ability (purchasing power) of the revenue and cost of public transport is still high, but the service provider does not make any profit. Having noted to the purchasing power of ferry service user, then the applicable rate should be reviewed to consider the rate increase, as well as subsidies can be gradually reduced in order to improve the trajectory towards commercial.

Keywords: ferry transport, cost of passengers, calculation

ABSTRAK

Kota Tarakan memiliki pelabuhan penyeberangan yaitu Pelabuhan Juata Laut menghubungkan Tarakan-Toli Toli yang mulai beroperasi pada 26 Februari 2010. Lintasan ini dilayani KMP Julung-Julung yang dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi biaya sesuai dengan kemampuan pengguna jasa dan keinginan penyedia jasa, serta sebagai bahan masukan kepada pemerintah dalam menentukan kebijakan biaya angkutan penyeberangan. Analisis perhitungan biaya yang dikeluarkan oleh penumpang adalah perhitungan biaya operasional kapal serta perhitungan ATP dan WTP. Berdasarkan hasil analisis, tarif yang berlaku sudah sesuai dengan kemampuan pengguna jasa, serta kemampuan (daya beli) masyarakat terhadap pendapatan dan biaya transportasi masih tinggi, namun penyedia jasa tidak mendapatkan keuntungan. Setelah memperhatikan kemampuan daya beli pengguna jasa penyeberangan, maka tarif yang berlaku perlu ditinjau kembali untuk dipertimbangkan kenaikan tarif, sekaligus subsidi secara bertahap dapat dikurangi dalam upaya peningkatan kearah lintasan komersil.

Kata kunci: angkutan penyeberangan, biaya penumpang, perhitungan

PENDAHULUAN

Transportasi air memegang peran penting sebagai penunjang perpindahan penumpang dan barang di Kota Tarakan. Salah satu pelabuhan yang melayani transportasi air di Kota Tarakan adalah Pelabuhan Penyeberangan Juata Laut yang menghubungkan Tarakan-Toli Toli yang mulai beroperasi pada 26 Februari 2010. Lintasan Tarakan-Toli Toli dilayani oleh KMP. Julung-Julung yang dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan kapal laut yang dioperasikan oleh PT. Pelni. Meskipun demikian, masih banyak masyarakat yang memilih menggunakan kapal penyeberangan karena tarifnya masih terjangkau.

Biaya merupakan salah satu komponen yang terpenting dalam penyediaan pelayanan kepada masyarakat. Dalam menentukan tarif angkutan, perusahaan mengambil keputusan berdasarkan biaya yang dikeluarkan. Kesesuaian penentuan tarif dianggap penting demi keseimbangan antara pengguna jasa dan penyedia jasa, sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan. Di sisi lain, biaya juga menentukan bagi kelangsungan hidup perusahaan pelayaran.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka dapat dirumuskan masalah penelitian yaitu apakah biaya angkutan penyeberangan lintas Tarakan-Toli Toli dapat menjamin kelangsungan hidup perusahaan pelayaran? Sedangkan tujuan penelitian adalah untuk mengevaluasi biaya sesuai dengan kemampuan pengguna jasa dan keinginan penyedia jasa.

TINJAUAN PUSTAKA

Tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk biaya pemakaian jasa angkutan yang disusun secara teratur dan dihitung menurut kemampuan angkutan (Salim, 1994).

Keberadaan dan keberlangsungan sistem pelayanan angkutan penyeberangan ditentukan oleh 3 (tiga) unsur yaitu operator sebagai penyedia jasa, masyarakat sebagai pengguna jasa, dan pemerintah sebagai regulator atau pengambil kebijakan (Morlock, 2005).

Dengan demikian pengertian tarif angkutan penyeberangan menjadi berbeda-beda sesuai sudut

pandang dan/atau kepentingan masing-masing pihak yaitu:

- a. Dari pihak penyedia jasa angkutan penyeberangan, tarif adalah harga dari jasa yang diberikan.
- b. Dari pihak pengguna jasa angkutan penyeberangan, tarif adalah harga yang harus dibayar untuk menggunakan jasa yang disediakan.
- c. Dari pihak regulator (pemerintah) sebagai pengambil kebijakan dalam penentuan besaran tarif, tarif yang ditetapkan akan sangat mempengaruhi besarnya pendapatan dan pengeluaran daerah pada sektor transportasi (Ofyar, 1999).

Struktur biaya suatu perusahaan jasa angkutan tergantung pada kapasitas angkutan dan kecepatan alat angkutan yang digunakan, serta penyesuaian terhadap besarnya arus angkutan yang dilayani, termasuk manajemen perusahaan untuk mengatur jalannya penggunaan kapasitas kapal (Nasution, 2003).

Jumlah biaya jasa angkutan tergantung pada:

- a. jarak dalam ukuran ton-kilometer,
- b. tingkat penggunaan kapasitas angkutan dalam ukuran waktu, dan
- c. sifat khusus muatan.

Operasional kapal memiliki tiga fase yang khas, masing-masing dengan biaya khusus yaitu:

- a. waktu kapal berada di pelabuhan untuk melakukan bongkar atau muat,
- b. waktu manuver untuk bersandar atau melepas dari dermaga di pelabuhan, dan
- c. waktu berlayar antar pelabuhan.

Ketiga fungsi tersebut akan menentukan besarnya harga jasa angkutan yang didasarkan atas biaya perjalanan kapal, biaya di pelabuhan, dan biaya khusus. Biaya khusus adalah biaya yang dikeluarkan karena barang yang diangkut memerlukan pelayanan khusus selama dalam pelayaran.

Komponen biaya operasi kapal diantaranya biaya modal (depresiasi), biaya anak buah kapal (ABK), biaya reparasi, pemeliharaan dan *supply* (RMS), biaya asuransi, biaya minyak pelumas, biaya bahan bakar dan biaya pelabuhan (Jinca, M.Y, 2002).

Menurut H.M.N. Nasution (1996) dalam bukunya *Manajemen Transportasi*, *load factor* adalah jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang disediakan.

Pertimbangan persentase faktor muat (*Load Factor*) sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 32 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan

Angkutan Penyeberangan pasal 24 ayat (2) disebutkan bahwa penambahan kapasitas angkut pada setiap lintas penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan *Load Factor* rata-rata pada lintas penyeberangan tersebut sudah mencapai sekurang-kurangnya 70%.

Permintaan jasa angkutan dipengaruhi oleh pendapatan masyarakat, apabila pendapatan meningkat maka permintaan akan jasa angkutan meningkat. Dengan adanya kenaikan BBM dapat mempengaruhi permintaan jasa angkutan secara tidak langsung adanya kenaikan harga barang/jasa itu sendiri, harga barang yang berkaitan, selera/cita rasa, distribusi pendapatan keluarga dan besarnya jumlah penduduk sedangkan yang berpengaruh langsung adalah kenaikan tarif angkutan, pendapatan penumpang, kecepatan pelayanan dan kualitas pelayanan.

Menurut Muctarudin Siregar (1990), “kebijakan tarif angkutan penyeberangan dapat didasarkan pada biaya operasi kapal, nilai angkutan dan volume angkutan”. Tarif yang dibentuk berdasarkan biaya operasi (*cost of service pricing*) akan membentuk tingkat tarif minimum sedangkan tarif yang dibentuk berdasarkan nilai jasa angkutan (*value of service pricing*) akan membentuk tarif maksimum. Tingkat tarif yang berada antar batas minimum dan batas maksimum adalah tarif yang ditetapkan berdasarkan prinsip “*What the traffic will bear* “ adalah mengenakan tarif yang dapat memberikan penerimaan terbesar untuk menutupi biaya tetap operator. Dalam penetapan tarif ini harus diperhatikan besarnya volume angkutan, sebab hal ini mempengaruhi besarnya penerimaan operator.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan selama tiga bulan. Pengumpulan data primer dilakukan dengan metode survei menggunakan kuesioner yang diambil sampel secara acak (*random sampling*) pada saat kapal berangkat dan tiba di pelabuhan, diberikan kepada 100 responden penumpang angkutan penyeberangan. Sedangkan pengumpulan data sekunder berasal dari Direktorat LLASDP UPT Tarakan dan Dinas Perhubungan dan Kominfo Kota Tarakan.

Metode analisis yang digunakan adalah perhitungan biaya operasional kapal dan perhitungan ATP dan WTP. Biaya operasional kapal adalah semua biaya yang dikeluarkan dalam pengoperasian kapal, antara lain biaya operasi langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produksi jasa yang dihasilkan. Sedangkan biaya operasional tidak langsung yaitu biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan.

Analisis *Ability To Pay* (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterima berdasarkan penghasilannya. Pendekatan yang digunakan adalah ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna dimana *Ability To Pay* adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukan.

Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP pada angkutan penyeberangan adalah sebagai berikut:

- besarnya penghasilan,
- kebutuhan transportasi,
- total biaya transportasi,
- intensitas perjalanan,
- pengeluaran total biaya perjalanan,
- jenis kegiatan, dan
- prosentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi.

Sedangkan *Willingness To Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk membayar atas jasa yang diterimannya. WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya:

- produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha,
- kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan pengusaha angkutan penyeberangan,
- utilitas pengguna terhadap angkutan penyeberangan tersebut, dan
- penghasilan pengguna.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Data

Kapal yang beroperasi di lintas penyeberangan Tarakan-Toli Toli adalah KMP. Julung-Julung, dengan ukuran panjang keseluruhan 46,2 meter, panjang garis air 39,0 meter, lebar 12,0 meter, sarat air 2,00 meter. Kecepatan operasional rata-rata 9 knots, daya mesin 620 HP jumlah 2 unit, motor bantu 2 unit. Ratio

pemakaian BBM 0,13 liter/HP/jam, ratio pemakaian pelumas 0,0033 liter/HP/jam, ratio gemuk 50 kg/bulan. Ratio pemakaian air tawar untuk ABK 200 liter/orang/hari, penumpang 0,5 liter/orang/mile/trip, cuci kapal 5 liter/GT/hari. Jasa pelabuhan yaitu jasa sandar 23 GT/Call, jasa rambu 250 GT/pelabuhan/30 hari. KMP. Julung-Julung memiliki 22 orang ABK (Nahkoda, Perwira, Bintara, dan Tamtama). Kapasitas penumpang 200 orang, dan kendaraan 7 unit. Pegawai darat di Tarakan sebanyak 6 orang dan Toli Toli sebanyak 5 orang. Frekuensi perjalanan kapal sebanyak 132 trip setahun.

B. Produktivitas Angkutan Penyeberangan

Produktivitas angkutan penyeberangan lintas Tarakan-Toli Toli mulai tahun 2012 sampai sekarang mengalami penurunan, karena jarak lintasan yang ditempuh sangat jauh, sehingga waktu tempuhnya lebih lama.

Load Factor selama satu tahun dihitung dengan rumus:

$$LF = \frac{\text{Jumlah penumpang/kendaraan}}{(\text{Trip} \times \text{Kapasitas Kapal})} \times 100\%$$

$$LF_{Pnp} = \frac{7.193 \text{ orang}}{(132 \text{ trip} \times 200 \text{ orang})} \times 100\% \\ = 27,25 \% = 27\%$$

$$LF_{R2} = \frac{364 \text{ unit}}{(132 \text{ trip} \times 7 \text{ unit})} \times 100\% \\ = 39,39\% = 39\%$$

$$LF_{R4} = \frac{52 \text{ unit}}{(132 \text{ trip} \times 7 \text{ unit})} \times 100\% \\ = 5,63\% = 6\%$$

Jadi, *Load Factor* selama satu tahun KMP Julung-Julung masih di bawah 70%.

Tabel 1. Tarif Kapal Penyeberangan KMP Julung-Julung Tahun 2011

Jenis Muatan	Satuan	Tarif *) SK.799 Tahun 2009	Usulan Tarif Sesuai HPP	Deviasi	Keterangan
Penumpang					*)Tarif sementara sesuai dengan Keputusan Direksi PT. ASDP
Kelas Ekonomi :					
Dewasa	Rp/org	131.750	248.953	88,96%	
Anak	Rp/org	80.750	161.819	100,40%	
Kendaraan					
Golongan I	Rp./Unit	223.160	398.324	78,49%	
Golongan II	Rp./Unit	348.050	697.067	100,28%	
Golongan III	Rp./Unit	0	1.394.135	0,00%	
Golongan IV	Rp./Unit	0			
Kendaraan Pnp	Rp./Unit	2.315.450	4.886.941	111,06%	
Kendaraan Brng	Rp./Unit	2.105.800	4.476.169	112,56%	

Jenis Muatan	Satuan	Tarif *) SK.799 Tahun 2009	Usulan Tarif Sesuai HPP	Deviasi	Keterangan
Golongan V					
Kendaraan pnp	Rp./Unit	4.636.925	9.308.340	100,74%	
Kendaraan brng	Rp./Unit	3.017.825	7.854.456	160,27%	
Golongan VI					
Kendaraan Pnp	Rp./Unit	7.159.550	15.753.724	120,04%	
Kendaraan Brng	Rp./Unit	4.199.350	13.027.693	210,23%	
Golongan VII					
Kendaraan Pnp	Rp./Unit	5.781.850	16.438.344	184,31%	
Kendaraan Brng	Rp./Unit	7.011.550	24.584.075	250,62%	

Sumber: Dit LLASDP Ditjen Perhubungan Darat, 2011

Tarif kapal penyeberangan lintas Tarakan-Toli Toli bila disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 19 Tahun 2012 tentang Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi mengalami rata-rata kenaikan 124,46%. Tanda bintang (*) adalah tarif kendaraan dalam keadaan kosong. Tarif

kendaraan dihitung berdasarkan isi rata-rata Golongan IV penumpang 5 orang dan barang 2 ton, golongan V penumpang 16 orang dan barang 8 ton, golongan VI penumpang 30 orang dan barang 11 ton, golongan VII barang 21 ton dan golongan VIII barang 30 ton.

Tabel 2. Pendapatan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Tahun 2011

No.	Jenis Muatan	Jumlah	Tarif	Jumlah
1.	Penumpang Dewasa	7.193 Rp	131.750 Rp	947.677.750
2.	Penumpang Anak-anak	233 Rp	80.750 Rp	18.814.750
3.	Kendaraan Gol.I	1 Rp	223.160 Rp	223.160
4.	Kendaraan Gol.II	364 Rp	348.050 Rp	126.690.200
5.	Kendaraan Gol.III	0 Rp	0 Rp	0
6.	Kendaraan Gol.IV	52 Rp	2.315.450 Rp	120.403.400
7.	Barang	2.257 Rp	2.105.800 Rp	4.752.790.600
8.	Hewan	0 Rp	0 Rp	0
Jumlah			Rp	5.966.599.860

Sumber: Hasil Perhitungan Tahun 2013

Dari hasil perhitungan berdasarkan tarif yang sedang berlaku, pendapatan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) lintas Tarakan-Toli Toli pada tahun 2011 sebesar Rp.5.966.599.860,-. Terdiri dari berbagai jenis muatan antara lain: penumpang dewasa, anak-anak, kendaraan dari golongan I sampai dengan golongan IV, dan barang dalam satu tahun, yang dihitung dari jumlah muatan dikalikan dengan tarif yang berlaku.

Perhitungan tarif kapal penyeberangan lintas Tarakan-Toli Toli berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Tarif Angkutan Penyeberangan yang didalamnya terdapat semua biaya yang dikeluarkan dalam pengoperasian kapal.

Biaya operasi yang dikeluarkan oleh KMP Julung-Julung selama satu tahun adalah biaya langsung maupun biaya tidak langsung.

Tabel 3. Rekapitulasi Biaya Langsung dan Tidak Langsung

No.	Uraian	Biaya	Jumlah
A.	Biaya Langsung	Rp	
I.	Biaya Tetap	Rp	
1.	Biaya Penyusutan	Rp	Rp. 684.000.000
2.	Bunga Modal	Rp	Rp. 772.200.000
3.	Asuransi Kapal	Rp	Rp. 216.000.000
4.	Gaji Awak Kapal	Rp	Rp. 871.200.000
5.	Tunjangan Awak Kapal	Rp	Rp. 995.759.622
Jumlah Biaya Tetap			Rp 3.539.159.622

No.	Uraian	Biaya	Jumlah
II.	Biaya Tidak Tetap	Rp	
1.	Biaya BBM	Rp	3.541.151.328
2.	Biaya Pelumas	Rp	471.125.600
3.	Biaya Gemuk	Rp	15.000.000
4.	Biaya Air Tawar	Rp	78.771.000
5.	Biaya di lingkungan Pelabuhan	Rp	11.721.600
6.	Biaya Lasing dan Ganjal	Rp	1.663.200
7.	Biaya Perniagaan dan Promosi	Rp	12.613.600
8.	Biaya RMS	Rp	1.879.427.700
Jumlah Biaya Tidak Tetap			Rp 6.011.474.028
B.	Biaya Tidak Langsung	Rp	
1.	Biaya Pegawai Kantor Cabang	Rp	893.380.580
2.	Biaya Pengelolaan dan Manajemen	Rp	81.634.772
3.	Biaya Administrasi Umum	Rp	73.240.000
Jumlah Biaya Tidak Langsung			Rp 1.048.255.352
Total Rekapitulasi Biaya Keseluruhan			Rp 10.598.889.002
Margin (keuntungan)			Rp 0
PPh Pelayaran sebesar 1,2%		1,2% x (Total Biaya+Keuntungan)	Rp 127.186.668
Total Biaya + PPh Pelayaran 1,2%			Rp 10.726.075.670
Biaya per SUP Mile		Rp.10.726.075.670 : 18.670.080	Rp 574,51

Sumber: Hasil Perhitungan, 2013

Total keseluruhan biaya langsung dan tidak langsung untuk KMP. Julung-Julung pada lintas penyeberangan Tarakan-Toli Toli tahun 2011 adalah sebesar Rp.10.048.255.352,-, dengan biaya PPh. pelayaran sebesar 1,2% dikali dengan total biaya ditambah dengan keuntungan sebesar Rp.127.186.668. Jadi total biaya ditambah dengan PPh. pelayaran 1,2% sebesar Rp.10.726.075.670,-. Biaya per SUP mile sebesar Rp.574,51,- dari hasil analisis ini marjin (keuntungan) sebesar Rp.0,-

C. ATP dan WTP

Hasil pengumpulan data primer di lapangan untuk mencari nilai ATP dan WTP penumpang angkutan penyeberangan adalah sebagai berikut:

1. Persepsi responden mengenai pendapatan per bulan.

Tabel 4. Pendapatan Keluarga dalam Sebulan Tahun 2013

No.	Biaya Transport/Bulan (Rp x 10.000)	Nilai Tengah	Frekuensi	ATP Tarif
1.	Tidak ada pendapatan (pelajar)	0	5	-
2.	< 100	75	2	1.500.000,00
3.	100 - 200	150	23	34.500.000,00
4.	200 - 300	250	21	52.500.000,00
5.	300 - 400	350	28	98.000.000,00
6.	400 - 500	450	8	36.000.000,00
7.	500 - 600	550	5	27.500.000,00
8.	600 - 700	650	4	26.000.000,00
9.	700 - 800	750	4	30.000.000,00
Jumlah			100	306.000.000,00
rata-rata penghasilan/bln				3.060.000,00
penghasilan tertinggi				7.500.000,00
penghasilan terendah				750.000,00

Sumber: Hasil Perhitungan, 2013

Hasil survei menunjukkan jumlah nilai tengah transportasi dalam sebulan dikali frekuensi dan dibagi dengan jumlah frekuensi. Penghasilan rata-rata keluarga sebulan Rp.3.060.000,-, penghasilan tertinggi sebesar Rp.7.500.000,- dan terendah sebesar Rp.750.000,-.

2. Persepsi responden mengenai besarnya pendapatan yang dikeluarkan untuk biaya transportasi penyeberangan selama 1 bulan.

Tabel 5. Biaya Transportasi Penyeberangan Selama Satu Bulan Tahun 2013

No.	Biaya Transport/Bulan (Rp x 1.000)			Nilai Tengah	Frekuensi	ATP Tarif
1.	100	-	400	250	14	3.500.000,00
2.	400	-	700	550	43	23.650.000,00
3.	700	-	1.000	850	22	18.700.000,00
4.	1000	-	1.300	1.150	16	18.400.000,00
5.	1300	-	1.600	1.450	5	7.250.000,00
Jumlah					100	71.500.000,00
rata-rata pengeluaran transportasi/bln						715.000,00
Transportasi perbulan tertinggi						1.450.000,00
Transportasi perbulan terendah						250.000,00
biaya transport per hari						28.600,00
rata-rata biaya transportasi per perjalanan						14.300,00

Sumber: Hasil Perhitungan, 2013

Dari hasil survei, biaya transportasi responden perbulan dihitung dengan jumlah nilai tengah transportasi dalam sebulan, dikalikan frekuensi dan dibagi dengan jumlah frekuensi. Rata-rata biaya transportasi/bulan sebesar Rp.715.000,-, biaya transportasi per bulan paling tinggi Rp.1.450.000,-, biaya transportasi per bulan terendah sebesar Rp.250.000,-. Rata-rata biaya transportasi per hari sebesar Rp.28.600,- dan rata-rata biaya transportasi per perjalanan Rp.14.300,-. Sesuai dengan hasil pengolahan data dan analisis menunjukkan bahwa biaya transportasi penumpang penyeberangan Tarakan-Toli Toli dalam sebulan dilihat dari penghasilan ideal penumpang adalah sebesar 23% dari penghasilan setiap bulannya.

3. Perhitungan ATP Transportasi menuju Pelabuhan Penyeberangan Tarakan-Toli Toli.

Transportasi penyeberangan dalam perjalanan tidak ada sistem *door to*

door seperti transportasi jalan, maka penumpang angkutan penyeberangan lintas Tarakan-Toli Toli dalam melakukan perjalanan dari rumah hingga tujuan akhir melalui 3 tahap, yaitu pertama dari rumah menuju pelabuhan (ATP menuju pelabuhan), dengan menggunakan angkutan jalan seperti ojek, angkutan kota/pedesaan, motor dan lain sebagainya yang mengeluarkan biaya.

Untuk mencari besarnya ATP angkutan penyeberangan maka kita harus mencari ATP dari rumah menuju pelabuhan penyeberangan, hingga sampai pelabuhan penyeberangan yang dituju. Kemudian dari pelabuhan kedatangan hingga sampai ke tempat tujuan akhir. Dengan demikian, jumlah biaya/perjalanan dikurangi ATP menuju pelabuhan penyeberangan dan ATP menuju tempat tujuan akhir merupakan besaran biaya angkutan penyeberangan Tarakan-Toli Toli.

Tabel 6. ATP Transportasi Menuju Pelabuhan Penyeberangan

No.	Transport dari Rumah (Rp1.000)			Nilai Tengah	Frekuensi	Prosentase (%)	ATP Tarif
1.	20	-	80	65	14	14,00	910.000,00
2.	80	-	140	110	56	56,00	6.160.000,00
3.	140	-	200	170	9	9,00	1.530.000,00
4.	200	-	260	230	12	12,00	2.760.000,00
5.	260	-	320	290	4	4,00	1.160.000,00
6.	320	-	380	350	5	5,00	1.750.000,00
Jumlah					100	100,00	14.270.000,00
Rata-rata Ongkos dari Rumah menuju pelabuhan							142.700,00

Sumber: Hasil Perhitungan, 2013

4. Perhitungan ATP Transportasi dari Pelabuhan Penyeberangan Menuju Tempat Tujuan Responden
- Untuk mencari rata-rata besarnya biaya transportasi dari pelabuhan penyeberangan menuju tempat tujuan (ATP menuju tempat tujuan) yaitu
- dengan jumlah nilai tengah transportasi menuju tempat tujuan dikalikan frekuensi dibagi jumlah frekuensi, sehingga menghasilkan rata-rata biaya transportasi dari pelabuhan penyeberangan menuju tempat tujuan sebesar Rp.206.600,-.

Tabel 7. ATP Transportasi dari Pelabuhan Penyeberangan Menuju Tempat Kerja

No	Transport dari Rumah (Rp1.000)			Nilai Tengah	Frekuensi	Prosentase (%)	ATP Tarif
1	30	-	110	80	14	14,00	1.120.000,00
2	110	-	190	150	43	43,00	6.450.000,00
3	190	-	270	230	22	22,00	5.060.000,00
4	270	-	350	310	12	12,00	3.720.000,00
5	350	-	430	390	4	4,00	1.560.000,00
6	430	-	510	470	0	0,00	-
7	510	-	590	550	5	5,00	2.750.000,00
Jumlah					100	100,00	20.660.000,00
Ongkos dari pelabuhan ke tempat kerja							206.600,00

Sumber: Hasil Perhitungan, 2013

5. Perhitungan ATP Tarif Penyeberangan per Perjalanan
- ATP tarif pelabuhan penyeberangan dapat dihitung dengan besar biaya transportasi perjalanan dikurangi ATP biaya transportasi dari rumah menuju
- pelabuhan penyeberangan, biaya transportasi dari pelabuhan menuju tempat tujuan sehingga menghasilkan ATP tarif pelabuhan penyeberangan sebesar Rp365.700,-.

Tabel 8. ATP Tarif Pelabuhan Penyeberangan per Perjalanan

No.	ATP Biaya Transport/Perjalanan	ATP Biaya Transportasi	ATP Biaya	ATP Tarif Penyeberangan
	1	2	3	4
1.	715.000	142.700	206.600	365.700
				(4) = (1) – (2+3)

Sumber: Hasil Penelitian, 2013

6. WTP Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Tarakan-Toli Toli
- Berdasarkan hasil survei terhadap kemauan penumpang membayar terhadap tarif penyeberangan, dapat diketahui
- bahwa tarif yang dikehendaki oleh penumpang sangat dipengaruhi oleh kemampuan dan tingkat pendapatan rata-rata Rp.3.060.000,-/penumpang angkutan penyeberangan.

Tabel 9. Kemauan Membayar Terhadap Tarif Penyeberangan

No.	Tarif	Frekuensi	Persentase (%)
1.	101.000	11	11,00
2.	104.000	17	17,00
3.	107.000	19	19,00
4.	110.000	23	23,00
5.	115.000	15	1,00
6.	117.000	9	9,00
7.	120.000	6	6,00
8.	123.000	0	0,00
		100	100,00

Sumber: Hasil Perhitungan, 2013

Kemauan penumpang angkutan penyeberangan untuk membayar tarifnya paling tinggi sebesar Rp.120.000,-. Responden yang terbanyak 23% mau membayar tarif penyeberangan sebesar

Rp. 110.000,-. Oleh karena itu dapat dihitung WTP angkutan penyeberangan lintas Tarakan-Toli Toli tiap penumpang angkutan penyeberangan.

Tabel 10. WTP Tarif Angkutan Penyeberangan

No.	Tarif	Frekuensi	Persentase	Jumlah
1.	101.000	11	11.00	1.111.000
2.	104.000	17	17.00	1.768.000
3.	107.000	19	19.00	2.033.000
4.	110.000	23	23.00	2.530.000
5.	115.000	15	15.00	1.725.000
6.	117.000	9	9.00	1.053.000
7.	120.000	6	6.00	720.000
8.	123.000	0	0.00	-
Jumlah		100		10.940.000
		Rata-rata Tarif		109.400
		WTP Pnp Angkutan Penyeberangan		109.400

Sumber: Hasil Perhitungan, 2013

Willingness To Pay penumpang angkutan penyeberangan sebesar Rp.109.400,-. Hal ini menunjukkan bahwa penumpang angkutan penyeberangan sesuai dengan pendapatannya bersedia membayar tarif angkutan penyeberangan sebesar Rp.109.400,- sesuai hasil perhitungan yaitu jumlah kemauan terhadap tarif angkutan penyeberangan lintas Tarakan-Toli Toli dikalikan dengan frekuensi dibagi dengan jumlah frekuensi sehingga ketemu besaran masyarakat bersedia membayar imbalan jasa transportasi penyeberangan.

D. Pembahasan

Pendapatan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Balikpapan untuk lintasan Tarakan-Toli Toli selama tahun 2011 sebesar Rp.5.966.599.860,-, jumlah tersebut didapat dari perhitungan berdasarkan tarif yang

berlaku selama tahun 2011. Namun biaya operasional perusahaan pelayaran selama tahun 2011 sebesar Rp. 10.726.075.670,-. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan selama satu tahun lebih rendah jika dibandingkan pengeluaran. Subsidi yang didapat sebesar Rp.4.520.794.822,-. Berdasarkan data tersebut maka PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Balikpapan untuk lintasan Tarakan-Toli Toli mengalami kerugian sebesar Rp. 238.680.988,- setiap tahunnya yang berasal dari pengurangan antara biaya operasional dan pendapatan serta subsidi yang diberikan.

Pendapatan penduduk selama satu bulan yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan Tarakan menuju Toli Toli rata-rata sebesar Rp.3.060.000,-, sedangkan biaya transportasi selama sebulan rata-rata sebesar Rp.715.000,-. Jika diperhatikan dari data tersebut, pada

dasarnya masyarakat dapat membeli tiket penyeberangan lebih dari yang telah ada saat ini.

Sesuai dengan hasil perhitungan antara pendapatan keluarga dan biaya transportasi yang harus dikeluarkan perbulan, maka tarif yang berlaku sudah wajar dan masih terjangkau oleh pengguna jasa. Tarif yang berlaku saat ini perlu ditinjau lagi karena kemampuan pengguna jasa untuk membeli berdasarkan hasil analisis masih cukup. Dimungkinkan terjadi kenaikan tarif guna menutupi kekurangan biaya operasional perusahaan pelayaran. Jika biaya tarif tidak dinaikkan dapat mempengaruhi kelangsungan perusahaan pelayaran di Tarakan-Toli Toli.

KESIMPULAN

Load factor penumpang dan kendaraan yang dimuat KMP. Julung-Julung selama satu tahun masih di bawah 70%. Berdasarkan tarif yang berlaku, pendapatan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) lintas Tarakan Toli-Toli pada tahun 2011 sebesar Rp. 5.966.599.860 yang terdiri dari berbagai jenis muatan antara lain penumpang dewasa, anak-anak, kendaraan dari golongan I sampai dengan golongan IV, dan barang. Total keseluruhan biaya langsung dan tidak langsung KMP. Julung-Julung pada lintas penyeberangan Tarakan Toli-Toli tahun 2011 adalah sebesar Rp. 10.726.075.670,- dengan menggunakan rasio pemakaian BBM sebesar 0,13 Liter/HP/Jam. Subsidi yang diberikan oleh pemerintah pusat sebesar Rp.4.520.794.822,-. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, maka PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Balikpapan untuk lintasan Tarakan-Toli Toli mengalami kerugian sebesar Rp.238.680.988,- setiap tahunnya. Kemampuan (daya beli) pengguna jasa penyeberangan berdasarkan pendapatan dan biaya transportasi masih tinggi, sehingga dengan menaikkan tarif angkutan penyeberangan, biaya operasional KMP. Julung-Julung dapat terpenuhi.

SARAN

Berdasarkan perhitungan *load factor* kapal, maka lintasan Tarakan-Toli Toli belum dapat dijadikan lintasan komersil. Namun, memperhatikan kemampuan daya beli pengguna jasa penyeberangan, maka tarif yang berlaku perlu ditinjau lagi untuk dipertimbangkan kenaikan tarif, sekaligus subsidi secara bertahap dapat dikurangi dalam upaya peningkatan kearah lintasan komersil. Rasio pemakaian BBM perlu dipertimbangkan kembali, apabila rasio dikecilkan sebesar 0,09-0,11 Liter/HP/Jam, pemakaian BBM sebagai biaya

operasional kapal akan lebih rendah dan subsidi terhadap operasional kapal dapat dikurangi, sehingga Lintas Tarakan-Toli Toli tidak mengalami kerugian. Dalam penelitian dan analisis data, khususnya data operasional kapal, masih banyak menggunakan data tahun 2011, karena data tahun 2012 dan 2013 tidak mendukung, oleh sebab itu, perlu diperhitungkan kembali komponen biaya yang dikaitkan dengan kenaikan harga BBM.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Drs. I Ketut Mudana sebagai pembimbing dari Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian yang telah membimbing dan memberikan masukan terhadap penelitian ini. Terima kasih kepada Ni Luh Wayan Rita Kurniati, SAP yang telah membantu dalam pengolahan data dan penulisan laporan penelitian. Terima kasih kepada Dra. Mita Noveria, MA pembimbing dari Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia yang telah membimbing dan memberikan masukan dalam penulisan Karya Tulis Ilmiah.

DAFTAR PUSTAKA

- Jinca, M. Y. Dr. Ing., MStr. (2001). *Eksistensi Transportasi Laut Pelayaran Rakyat*. Bali: Jurnal, FSTPT, Universitas Udayana.
- Morlock, Edward K. 2005. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Siregar, Muchtarudin. 1990. *Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: FEUI.
- Nasution, M. Nur. (2003). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Salim, Abbas. (1993). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Tamin, Ofyar Z, et all. 1999. *Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)*. Bandung: Jurnal Transportasi Vol. 1 No. 2, ITB.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2012. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 19 tentang Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2003. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 58 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan.
- Pemerintah Republik Indonesia, 2001, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 32 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: SK. 799 tentang Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Tarakan-Toli Toli.

