

Analisis Kemampuan Membayar (*Ability To Pay*) dan Keinginan Membayar (*Willingness To Pay*) Penumpang pada Rute Penyeberangan Aimere-Kupang

Andi Kumalawati^{*1}, Maria Marselina Uwa¹, dan Andi Hidayat Rizal¹

¹Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana
Jl. Adisucipto – Penfui Kupang 85148, Indonesia

*E-mail: kumalawati@staf.undana.ac.id

Diterima: 14 Februari 2024, direvisi: 25 April 2024, disetujui: 10 September 2024,
tersedia daring: 27 Desember 2024, diterbitkan: 31 Desember 2024

Abstrak

Penentuan tarif yang tepat dan adil berdasarkan kemampuan dan keinginan penumpang untuk membayar memungkinkan layanan transportasi feri dapat diakses oleh semua lapisan masyarakat. Namun, terdapat tantangan dalam menentukan tarif yang seimbang antara keberlanjutan penyedia jasa dan keterjangkauan bagi masyarakat, terutama di rute Aimere-Kupang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kemampuan (*Ability to Pay*/ATP) dan keinginan (*Willingness to Pay*/WTP) penumpang dalam membayar tarif angkutan penyeberangan. Data dikumpulkan melalui survei terhadap penumpang feri di rute tersebut dan dianalisis menggunakan metode ATP dan WTP untuk menentukan nilai tarif yang optimal. Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai rata-rata ATP sebesar Rp250.146, sedangkan nilai WTP sebesar Rp157.300. Tarif resmi saat ini sebesar Rp176.000 berada di antara kedua nilai tersebut, di mana ATP lebih tinggi dan WTP lebih rendah dari tarif resmi. Penumpang pada umumnya menganggap kenaikan tarif akibat kenaikan harga bahan bakar minyak masih layak, asalkan diimbangi dengan peningkatan kualitas layanan. Hasil ini menunjukkan bahwa penyesuaian tarif dapat dilakukan, namun peningkatan kualitas layanan menjadi syarat penting untuk menjaga kepuasan pelanggan. Penelitian ini memberikan rekomendasi kepada penyedia jasa untuk fokus pada aspek pelayanan sebagai bagian dari strategi pengelolaan tarif.

Kata Kunci: *ability to pay*, angkutan penyeberangan, kapal feri, tarif, *willingness to pay*.

Abstract

Analysis of Passengers' Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) on the Aimere-Kupang Ferry Route: Determining the right and fair tariff based on passengers' ability and willingness to pay allows ferry transportation services to be accessible to all levels of society. However, there are challenges in determining tariffs that balance the sustainability of service providers and affordability for the community, especially on the Aimere-Kupang route. This study aims to analyze passengers' ability (ATP) and willingness (WTP) to pay ferry transportation fares. Data were collected through a survey of ferry passengers on the route and analyzed using the ATP and WTP methods to determine the optimal tariff value. The analysis results show that the average ATP value is IDR 250,146, while the WTP value is IDR 157,300. The current official tariff of IDR 176,000 is between the two values, where ATP is higher, and WTP is lower than the official tariff. Passengers generally consider the increase in tariffs due to the increase in fuel prices reasonable as long as it is balanced with an increase in service quality. These results indicate that tariff adjustments can be made, but improving service quality is important to maintain customer satisfaction. This study recommends that service providers focus on service aspects as part of their tariff management strategy.

Keywords: *ability to pay*, crossing transport, fare, ferry, *willingness to pay*.

1. Pendahuluan

Angkutan penyeberangan pada dasarnya merupakan bagian dari transportasi jalan raya, artinya prasarana yang ada bisa melayani berbagai tingkatan *demand* serta dapat dilalui setiap saat. Oleh karena itu, transportasi penyeberangan harus memenuhi kriteria sebagai berikut: 1. Pelayanan ulang-alik dengan frekuensi tinggi, tanpa waktu tunggu yang lama, 2. Pelayanan terjadwal dengan headway yang konstan, 3. Pelayanan teratur dan tepat waktu (*realibel*) dinyatakan dalam parameter keteraturan (*regularity*) dan ketepatan waktu (*punctually*), 4. Pelayanan yang aman dan nyaman, 5. Tarif yang moderat (terjangkau), 6. Aksesibilitas ke pelabuhan angkutan penyeberangan yang tidak terlalu jauh dari pusat bangkitan lalu lintas [1].

Transportasi penyeberangan merupakan transportasi yang paling diminati oleh masyarakat di Kepulauan Nusa Tenggara Timur [2], oleh karena itu transportasi penyeberangan diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap permasalahan transportasi di wilayah kepulauan Nusa Tenggara Timur. Preferensi pemilihan feri sebagai moda transportasi bukan didasarkan atas aspek kenyamanan dan

keselamatan, tetapi berdasarkan aspek kemampuan ekonomi (keterjangkauan tarif yang murah) dan frekuensi ketersediaan moda untuk melayani semua lapisan masyarakat [3].

Penyeberangan antara Aimere dan Kupang merupakan salah satu jalur transportasi penting di wilayah Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Jalur ini digunakan oleh banyak orang untuk keperluan bisnis, pendidikan, dan pariwisata. Namun, tarif angkutan penyeberangan di jalur ini sering menjadi perdebatan dan menjadi beban bagi sebagian masyarakat yang ingin menggunakan layanan transportasi ini. Adanya kenaikan BBM oleh pemerintah pusat [4] sehingga pada tanggal 14 November 2022, PT ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang menaikkan tarif kapal feri sebesar 10% dari tarif lama [5]. Dalam hal menetapkan tarif angkutan penyeberangan, ada dua faktor utama yang harus diperhatikan, yaitu kemampuan membayar penumpang (*ability to pay*) dan keinginan membayar penumpang (*willingness to pay*). Perlu adanya kajian tarif yang ditinjau dari segi kemampuan membayar dan keinginan membayar pada rute penyeberangan Aimere-Kupang sehingga memungkinkan layanan kapal feri dapat melayani semua lapisan masyarakat. Kemampuan untuk membayar berkaitan dengan penghasilan dan kondisi ekonomi penumpang, sementara keinginan untuk membayar berkaitan dengan tingkat kenyamanan dan kualitas layanan yang ditawarkan oleh angkutan penyeberangan [6].

Salah satu faktor penting dalam pengelolaan angkutan jasa transportasi laut adalah tarif [7]. Pada prinsipnya penentuan tarif dapat ditinjau dari beberapa aspek utama dalam sistem angkutan umum yaitu *user*, *operator*, dan *regulator* [8]. Penentuan tarif yang tepat dan adil berdasarkan kemampuan dan keinginan membayar penumpang akan memungkinkan layanan transportasi ini dapat diakses oleh semua lapisan masyarakat. Selain itu, hal ini juga akan meningkatkan kualitas layanan dan kepuasan pelanggan.

Pelayanan merupakan unsur yang sangat penting di dalam usaha meningkatkan kepuasan penumpang. Jika pelayanan yang diberikan memenuhi permintaan penumpang, maka penumpang akan merasa puas dan bila jasa pelayanan berada di bawah tingkat yang diharapkan, maka penumpang akan merasa kurang atau tidak puas. Penumpang mengharapkan pelayanan yang maksimal yang mencakup lima aspek yaitu keselamatan, keamanan, kehandalan/keteraturan, kenyamanan, dan kemudahan [9]. Beberapa hal yang memengaruhi kinerja pelabuhan yaitu antara lain sarana dan prasarana, aksesibilitas, dan sumber daya manusia. Sedangkan untuk aspek kepuasan penumpang dipengaruhi oleh aspek-aspek yaitu jadwal keberangkatan, tarif, keamanan, kenyamanan, dan ketersediaan fasilitas [10]. Adapun faktor penghambat dalam proses penyeberangan adalah faktor cuaca, meskipun sudah ada fasilitas radar (mercusuar) ditengah laut dan fasilitas keselamatan, namun PT. ASDP Indonesia ferry selaku penyedia layanan tidak beroperasi guna menghindari hal-hal yang tidak diinginkan bagi penumpang/pengguna jasa transportasi penyeberangan [11].

Meskipun faktor kemampuan membayar (*ability to pay*) dan keinginan membayar (*willingness to pay*) sering menjadi acuan dalam penentuan tarif transportasi, kajian empiris terkait kedua faktor ini di rute Aimere-Kupang masih sangat terbatas. Di sisi lain, penelitian terkini menunjukkan bahwa pelayanan transportasi yang terjangkau dan berkualitas dapat meningkatkan kepuasan pelanggan serta aksesibilitas bagi seluruh lapisan masyarakat. Hal ini membutuhkan pendekatan yang komprehensif, termasuk pengintegrasian data penghasilan masyarakat dengan harapan terhadap kualitas layanan.

Namun, kondisi saat ini menunjukkan adanya beberapa celah (*gap analysis*), seperti kurangnya kajian komprehensif yang mengintegrasikan *ability to pay* dan *willingness to pay* sebagai dasar penetapan tarif di rute Aimere-Kupang, belum optimalnya penerapan teknologi terkini untuk mendukung evaluasi dan penentuan tarif transportasi penyeberangan, dan kendala operasional akibat faktor cuaca yang belum sepenuhnya diatasi meskipun sudah tersedia fasilitas seperti radar dan mercusuar.

Perkembangan terbaru dalam pengelolaan transportasi penyeberangan menunjukkan bahwa penerapan teknologi berbasis data, seperti big data analytics, dapat membantu operator dan regulator memahami pola permintaan serta preferensi pengguna jasa. Selain itu, pengalaman di negara lain menunjukkan bahwa pendekatan tarif berbasis kemampuan ekonomi masyarakat dapat meningkatkan keberlanjutan operasional sekaligus aksesibilitas layanan.

Belum ada kajian komprehensif yang mengintegrasikan *ability to pay* dan *willingness to pay* sebagai dasar penetapan tarif pada rute Aimere-Kupang. Selain itu, penelitian yang menghubungkan faktor tarif dengan kepuasan dan aksesibilitas masyarakat di wilayah kepulauan seperti NTT masih sangat terbatas. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam mengatasi permasalahan tersebut melalui

evaluasi tarif yang adil dan berkelanjutan, sehingga transportasi penyeberangan dapat diakses oleh semua lapisan masyarakat.

2. Metodologi

Data yang digunakan pada penelitian ini adalah data hasil kuesioner dengan objek penelitian yaitu hanya penumpang dewasa dan anak-anak serta non kendaraan pada rute penyeberangan Aimere-Kupang. Penelitian ini kemudian di analisis dengan menggunakan metode *ability to pay* dan *willingness to pay*.

2.1. Jenis-Jenis Data

Terdapat dua jenis data pada penelitian ini, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya, sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari sumber yang sudah ada.

2.1.1. Data Primer

Data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner secara langsung kepada penumpang nonkendaraan kapal feri rute Aimere-Kupang. Data primer yang diperlukan berupa umur, jenis kelamin, pendidikan, status, pekerjaan, pendapatan, tujuan perjalanan, alasan menggunakan transportasi penyeberangan (feri), biaya perjalanan per bulan, frekuensi perjalanan menggunakan feri per bulan, tarif yang sesuai menurut persepsi, persetujuan kenaikan tarif atau tidak, dan nominal kenaikan jika setuju

2.1.2. Data Sekunder

Data sekunder pada penelitian ini meliputi jumlah penumpang rute Aimere-Kupang, tarif penyeberangan yang sudah berlaku, biaya operasional kendaraan lintasan Aimere-Kupang, dan peta lokasi referensi dari penelitian terdahulu

2.1.3. Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan objek yang diteliti. Sedangkan sampel adalah penumpang yang menjadi responden dan diambil secara acak (random).

2.1.4. Populasi

Populasi pada penelitian ini adalah penumpang angkutan feri rute Aimere-Kupang. Berdasarkan Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka 2023 jumlah penumpang kapal feri rute Aimere-Kupang pada tahun 2022 sebanyak 26.142 orang [12].

2.1.5. Sampel

Salah satu metode yang dapat digunakan untuk menentukan jumlah sampel adalah Rumus Slovin [13] sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (1)$$

Penyelesaian:

$$n = \frac{26.142}{1 + 26.142 \cdot 10\%^2} = 99,618 \approx 100 \text{ orang}$$

Jadi, berdasarkan perhitungan yang ada, maka sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 100 sampel.

2.2. Teknik Analisis Data

2.2.1. Analisis Karakteristik Responden

Analisis karakteristik responden menggunakan analisis deskriptif untuk mengetahui latar belakang responden yang akan menggunakan jasa transportasi kapal feri. Sehingga standar pelayanan akan sesuai dengan kebutuhan dan keinginan dari latar belakang responden tersebut.

2.2.2. Analisis *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP)

Untuk *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) akan dibuat statistik distribusi frekuensi menggunakan Ms. Excel. Analisis ATP dan WTP yang dilakukan dikaitkan dengan karakteristik responden, seperti status pekerjaan, pendidikan dan usia responden.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Analisis Karakteristik Umum Responden

3.1.1. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Identitas responden yang pertama diketahui dari umur responden dan dapat dilihat pada Tabel 1 berikut ini:

Tabel 1. Identitas Responden Berdasarkan Umur

Umur	Frekuensi	Persentase
17-25	44	44%
26-40	22	22%
41-51	19	19%
>51	15	15%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 1 menunjukkan bahwa mayoritas umur responden adalah berkisar 17-25 tahun dengan persentase 44%. Hal ini dikarenakan pada usia tersebut merupakan usia produktif dalam melakukan pergerakan atau aktivitas perjalanan antar pulau.

3.1.2. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Identitas responden selanjutnya diketahui dari jenis kelamin responden dan dapat dilihat pada Tabel 2 berikut ini:

Tabel 2. Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Laki-Laki	64	64%
Perempuan	36	36%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 2 menunjukkan bahwa mayoritas jenis kelamin responden adalah pria dengan persentase 64%. Hal ini menunjukkan bahwa laki-laki lebih banyak melakukan aktivitas perjalanan antar pulau dibanding dengan perempuan.

3.1.3. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari pendidikan responden dan dapat dilihat pada Tabel 3 berikut ini:

Tabel 3. Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan

Pendidikan	Frekuensi	Persentase (%)
SD	12	12%
SMP	14	14%
SMA	36	36%
Diploma	9	9%
Sarjana	26	26%
Magister/Doktor	3	3%
Tidak Bersekolah	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 3 menunjukkan bahwa mayoritas pendidikan responden adalah SMA dengan persentase 36%. Hal ini menunjukkan bahwa tingginya pengguna feri yang berpendidikan SMA dipengaruhi oleh tingginya masyarakat NTT yang putus sekolah.

3.1.4. Karakteristik Responden Berdasarkan Status

Identitas responden selanjutnya diketahui dari status responden dan dapat dilihat pada Tabel 4 berikut ini:

Tabel 4. Identitas Responden Berdasarkan Status

Status	Frekuensi	Persentase (%)
Menikah	54	54%
Belum menikah	46	46%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 4 menunjukkan bahwa mayoritas status responden adalah menikah dengan persentase 54%. Hal ini menunjukkan bahwa persentase pengguna angkutan feri yang sudah menikah dan belum menikah hampir sama, dimana yang bersatus menikah rata-rata melakukan perjalanan dengan maksud bisnis dan bekerja, sedangkan yang berstatus belum menikah rata-rata melakukan perjalanan dengan maksud studi dan berlibur.

3.1.5. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Tanggungan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari jumlah tanggungan responden dan dapat dilihat pada Tabel 5 berikut ini:

Tabel 5. Identitas Responden Berdasarkan Status

Jumlah Tanggungan	Frekuensi	Persentase (%)
<1	46	46%
1-2	32	32%
3-4	22	22%
>4	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 5 menunjukkan bahwa mayoritas status responden adalah <1 (tidak ada tanggungan) dengan persentase 46%. Hal ini dikarenakan pelaku perjalanan rata-rata belum kawin.

3.1.6. Karakteristik Responden Berdasarkan Tempat Tinggal

Identitas responden selanjutnya dapat diketahui dari tempat tinggal dan dapat dilihat pada Tabel 6 berikut ini:

Tabel 6. Identitas Responden Berdasarkan Tempat Tinggal

Tempat Tinggal	Frekuensi	Persentase (%)
Dalam Kab. Ngada	69	69%
Luar Kab. Ngada	31	31%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

3.1.7. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari pekerjaan responden dan dapat dilihat pada Tabel 7 berikut ini:

Tabel 7. Identitas Responden Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Frekuensi	Persentase (%)
ASN	11	11%
Pegawai Swasta	36	36%
Pedagang	1	1%
Petani	26	26%
Buruh	0	0%
Pensiun	1	1%
IRT	3	3%
Pelajar/Mahasiswa	22	22%
Lainnya	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 7 menunjukkan bahwa mayoritas pekerjaan responden adalah pegawai swasta dengan persentase 36%. Hal ini menunjukkan bahwa transportasi penyeberangan masih diminati oleh pegawai swasta sebagai sarana transportasi antar pulau dalam berbisnis/bekerja.

3.1.8. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari pendapatan responden dan dapat dilihat pada Tabel 8 berikut ini:

Tabel 8. Identitas Responden Berdasarkan Pendapatan

Pendapatan	Frekuensi	Persentase (%)
>500	0	0%
500-1JT	35	35%
1jt-1,5jt	44	44%
1,5JT-2JT	6	6%
2JT-2,5JT	3	3%
2,5jt-3jt	9	9%
3JT-3,5JT	0	0%
3,5JT-4JT	0	0%
4JT-4,5JT	0	0%
4,5JT-5JT	3	3%
>5JT	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 8 menunjukkan bahwa mayoritas pendapatan responden adalah 1 juta-1,5 juta dengan persentase 44%. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat NTT masih tergolong status sosial ekonomi rendah. Kondisi ini tentunya memberikan pengaruh terhadap pemilihan feri sebagai sarana transportasi antar pulau.

3.1.9. Karakteristik Responden Berdasarkan Biaya Transportasi per Bulan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari biaya transportasi per bulan responden dan dapat dilihat pada Tabel 9 berikut ini:

Tabel 9. Identitas Responden Berdasarkan Biaya Transportasi per Bulan

Biaya Transportasi per Bulan	Frekuensi	Persentase (%)
<500	35	35%
500-1jt	63	63%
1,5-2jt	2	2%
>2jt	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Gambar 9 menunjukkan bahwa mayoritas biaya transportasi per bulan responden adalah 500 ribu-1 juta dengan persentase 63%. Hal ini dikarenakan sebagian pelaku perjalanan masih berminat melakukan perjalanan menggunakan angkutan umum sehingga biayanya disesuaikan dengan tarif yang biasanya mereka keluarkan.

3.1.10. Karakteristik Responden Berdasarkan Biaya Transportasi Kapal Feri per Bulan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari biaya transportasi kapal feri per bulan responden dan dapat dilihat pada Tabel 10 berikut ini:

Tabel 10. Identitas Responden Berdasarkan Biaya Transportasi Kapal Feri per Bulan

Biaya Transportasi Kapal Feri per Bulan	Frekuensi	Persentase(%)
<500	79	79%
500-1JT	21	21%
1,5-2JT	0	0%
>2JT	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 10 menunjukkan bahwa mayoritas biaya transportasi kapal feri per bulan responden adalah <500 rb dengan persentase 79%. Hal ini dikarenakan sebagian pelaku perjalanan masih berminat melakukan perjalanan menggunakan angkutan feri yang pengeluarannya disesuaikan dengan tarif angkutan feri dalam sekali perjalanan.

3.1.11. Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Menggunakan Kapal Feri

Identitas responden selanjutnya diketahui dari alasan menggunakan kapal feri dan dapat dilihat pada Tabel 11 berikut ini:

Tabel 11. Identitas Responden Berdasarkan alasan menggunakan kapal feri

Alasan Menggunakan Kapal Feri	Frekuensi	Persentase (%)
Kecepatan	0	0%
Keselamatan	2	2%
Murah	83	83%
Kemudahan	13	13%
Tidak ada pilihan	2	2%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 11 menunjukkan bahwa mayoritas alasan responden menggunakan kapal feri adalah murah dengan persentase 83%. Hal ini dipengaruhi oleh status sosial ekonomi masyarakat dan tingkat pendapatan yang masih tergolong rendah yaitu rata-rata antara Rp 1 juta-1,5 juta.

3.1.12. Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari tujuan perjalanan dan dapat dilihat pada Tabel 12 berikut ini:

Tabel 12. Identitas Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Tujuan Perjalanan	Frekuensi	Persentase (%)
Bisnis/Kerja	33	33%
Belanja	4	4%
Studi	12	12%
Berlibur/Rekreasi	45	45%
Lain-Lain	6	6%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 12 menunjukkan bahwa mayoritas tujuan perjalanan responden adalah berlibur/berekreasi dengan persentase 45%. Hal ini dipengaruhi oleh harga tiket yang relatif murah.

3.1.13. Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi Menggunakan Kapal Feri per Bulan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari frekuensi menggunakan kapal feri per bulan dan dapat dilihat pada Tabel 13 berikut ini:

Tabel 13. Identitas Responden Berdasarkan Frekuensi Menggunakan Kapal Feri per Bulan

Frekuensi Menggunakan Kapal Feri per Bulan	Frekuensi	Persentase (%)
1	75	75%
2	25	25%
3	0	0%
4	0	0%
>5	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023.

Tabel 13 menunjukkan bahwa mayoritas frekuensi menggunakan kapal feri per bulan adalah satu kali dengan persentase 75%. Hal ini dikarenakan jadwal operasi kapal feri yang terbatas yaitu dua kali dalam seminggu tergantung cuaca atau 8 kali dalam sebulan dengan perjalanan yang memakan waktu yang lama sekitar kurang lebih 18 jam.

3.1.14. Karakteristik Responden Berdasarkan Tarif yang Sesuai Pendapatan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari tarif yang sesuai pendapatan dan dapat dilihat pada Tabel 14 berikut ini:

Tabel 14. Identitas Responden Berdasarkan Tarif yang Sesuai Pendapatan

Tarif yang Sesuai Pendapatan	Frekuensi	Persentase (%)
<100	0	0%
100-150	56	56%
151-200	44	44%
>200	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 14 menunjukkan bahwa mayoritas tarif yang sesuai pendapatan adalah 100 ribu-150 ribu dengan persentase 56%. Hal ini dikarenakan pendapatan yang rendah.

3.1.15. Karakteristik Responden Berdasarkan Prioritas Pelayanan Tertinggi yang Harus Ditingkatkan

Identitas responden selanjutnya diketahui dari prioritas pelayanan tertinggi yang harus ditingkatkan dan dapat dilihat pada Tabel 15 berikut ini:

Tabel 15. Identitas Responden Berdasarkan Prioritas Pelayanan Tertinggi yang Harus Ditingkatkan

Prioritas Pelayanan Tertinggi yang Harus Ditingkatkan	Frekuensi	Persentase (%)
Kenyamanan	53	53%
Keselamatan	32	32%
Kebersihan	10	10%
Ketepatan Waktu Tiba	5	5%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 15 menunjukkan bahwa mayoritas prioritas pelayanan tertinggi yang harus ditingkatkan adalah kenyamanan dengan persentase 53%. Hal ini dikarenakan padatnya penumpang yang melebihi kapasitas membuat suasana dalam kapal feri tidak nyaman.

3.1.16. Karakteristik Responden Berdasarkan Kesiediaan Membayar Lebih jika Pelayanan Terpenuhi

Identitas responden selanjutnya diketahui dari kesiediaan membayar lebih jika pelayanan terpenuhi dan dapat dilihat pada Tabel 16 berikut ini:

Tabel 16. Identitas Responden Berdasarkan Kesiediaan Membayar Lebih jika Pelayanan Terpenuhi

Kesiediaan Membayar Lebih jika Pelayanan Terpenuhi	Frekuensi	Persentase (%)
Ya	100	100%
Tidak	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 16 menunjukkan bahwa mayoritas kesiediaan membayar lebih jika pelayanan terpenuhi adalah ya (bersedia) dengan persentase 100%. Hal ini dikarenakan penumpang memprioritaskan kenyamanan saat menggunakan angkutan umum.

3.1.17. Karakteristik Responden Berdasarkan Pandangan Tarif yang Berlaku Akibat Kenaikan BBM

Identitas responden selanjutnya diketahui dari akibat kenaikan bbm tarif yang berlaku mahal dan dapat dilihat pada Tabel 17 berikut ini:

Tabel 17. Identitas Responden Berdasarkan Pandangan Tarif yang Berlaku Akibat Kenaikan BBM

Akibat Kenaikan BBM Tarif yang Berlaku Mahal	Frekuensi	Persentase (%)
Ya	70	70%
Tidak	30	30%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 17 menunjukkan bahwa mayoritas memilih ya bahwa tarif yang berlaku saat ini mahal akibat kenaikan BBM dengan persentase 70%. Hal ini dikarenakan pendapatan yang rendah.

3.1.18. Karakteristik Responden Berdasarkan Tetap Memilih Menggunakan Angkutan Feri

Identitas responden selanjutnya diketahui dari tetap memilih menggunakan angkutan feri dan dapat dilihat pada Tabel 18 berikut ini:

Tabel 18. Identitas Responden Berdasarkan Tetap Memilih Menggunakan Angkutan Feri

Tetap Memilih Menggunakan Angkutan Feri	Frekuensi	Persentase (%)
Ya	100	100%
Tidak	0	0%
Total	100	100%

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 18 menunjukkan bahwa mayoritas tetap memilih menggunakan angkutan feri dengan persentase 100%. Hal ini dikarenakan angkutan feri memiliki biaya yang murah dalam melakukan perjalanan antar pulau dibandingkan transportasi umum lainnya seperti pesawat.

3.2. Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan biaya operasional kendaraan didapatkan dari pihak Dinas Perhubungan. Berdasarkan perhitungan didapatkan besaran tarif dasar pada *load factor* 60% pada setiap kapal feri yang melayani rute Aimere-Kupang. Berikut rekapitulasi hasil perhitungan tarif berdasarkan BOK.

Tabel 19. Rekapitulasi BOK

No	Load faktor	Biaya Per SUP-Mile (<i>load factor</i> 100%)	Rp./SUP-Mile	Panjang Lintasan (Mile)	SUP Rata-rata per Lintasan
	1	2	3=2/1	4	5 = 3*4
1	100%	Rp240,94	Rp240,94	189	Rp45.538,08
2	90%	Rp240,94	Rp267,71	189	Rp50.597,86
4	80%	Rp240,94	Rp301,18	189	Rp56.922,59
5	70%	Rp240,94	Rp344,20	189	Rp65.054,39
6	65%	Rp240,94	Rp370,68	189	Rp70.058,58
7	60%	Rp240,94	Rp401,57	189	Rp75.896,79
8	55%	Rp240,94	Rp438,08	189	Rp82.796,50
9	40%	Rp240,94	Rp602,36	189	Rp113.845,19
10	30%	Rp240,94	Rp803,14	189	Rp151.793,59

Sumber: Hasil analisis, 2023

3.3. Analisis Kemampuan Membayar

Tarif ATP dianalisis berdasarkan pendapatan per bulan responden, pengeluaran untuk angkutan umum, pengeluaran untuk kapal feri, serta frekuensi perjalanan per bulan. Hasil perhitungan nilai ATP disajikan pada Tabel 20.

Tabel 20. Distribusi *Ability to Pay*

No	Jarak Kelas (Rp)			Nilai Tengah (Rp)	Frekuensi	Persentase (%)	Persentase Kumulatif (%)
1	198.000	-	236.053	217.0265	48	48.0	48.0
2	236.053	-	274.106	255.0795	37	37.0	85.0
3	274.106	-	312.159	293.1325	1	1.0	86.0
4	312.159	-	350.212	331.1855	5	5.0	91.0
5	350.212	-	388.265	369.2385	1	1.0	92.0
6	388.265	-	426.318	407.2915	2	2.0	94.0
7	426.318	-	464.371	445.3445	1	1.0	95.0
8	464.371	-	502.425	483.3980	5	5.0	100.0
	Total				100	100.0	

Sumber: Hasil analisis, 2023

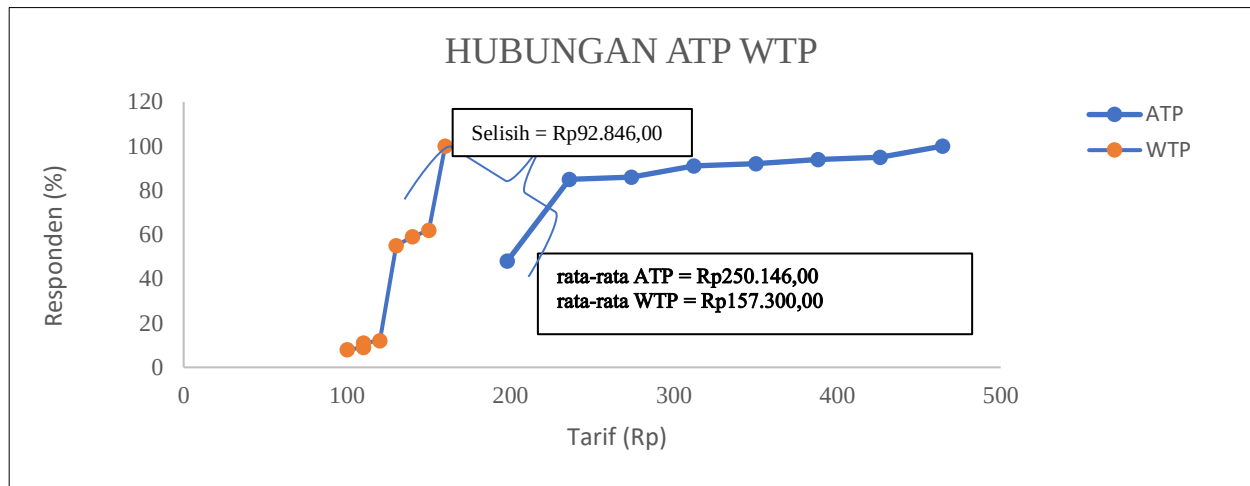
3.4. Analisis Keinginan Membayar

Tarif WTP dianalisis berdasarkan tarif kapal feri menurut responden dan biaya tambahan terhadap peningkatan atau perbaikan pelayanan. Hasil perhitungan nilai WTP disajikan pada Tabel 21.

Tabel 21. Distribusi *Willingness to Pay*

No	Jarak Kelas (Rp)			Nilai Tengah (Rp)	Frekuensi	Persentase (%)	Persentase Kumulatif (%)
1	100.000	-	110.000	105.000	8	8.0	8.0
2	110.000	-	120.000	115.000	1	1.0	9.0
3	120.000	-	130.000	125.000	2	2.0	11.0
4	130.000	-	140.000	135.000	1	1.0	12.0
5	140.000	-	150.000	145.000	43	43.0	55.0
6	150.000	-	160.000	155.000	4	4.0	59.0
7	160.000	-	170.000	165.000	3	3.0	62.0
8	170.000	-	180.000	175.000	38	38.0	100.0
	Total				100	100.0	

Sumber: Hasil analisis, 2023



. Gambar 1. Hubungan ATP dan WTP

Dari hasil analisis di atas menunjukkan bahwa tidak ada titik temu perpotongan garis antaran tarif ATP dan WTP, dikarenakan terdapat selisih tarif yang sangat jauh yaitu sebesar Rp92.846

3.5. Rekapitulasi Tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Rekapitulasi Tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Kemampuan Membayar dan Keinginan Membayar serta Tarif yang Berlaku Saat Ini

Tabel 22. Rekapitulasi BOK, ATP, WTP serta Tarif yang Berlaku

Jenis Tarif	Nilai Tarif	Tarif Berlaku Saat Ini	Selisih	Keterangan
BOK	Rp75.896,79	Rp176.000,00	Rp100.103,21	Non Subsidi
ATP	Rp250.146,00	Rp176.000,00	Rp74.146,00	Lebih Tinggi dari Tarif Berlaku
WTP	Rp157.300,00	Rp176.000,00	Rp18.700,00	Lebih Rendah dari Tarif Berlaku
Tarif Pemerintah	Rp171.000,00	Rp176.000,00	Rp5.000,00	Lebih Rendah dari Tarif Berlaku

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tarif yang dibahas dalam penelitian adalah tarif penumpang dewasa dan anak-anak serta tidak membahas tentang tarif kendaraan.

4. Kesimpulan

Analisis kesesuaian tarif penyeberangan untuk penumpang nonkendaraan pada pelabuhan Aimere rute penyeberangan Aimere-Kupang ditinjau dari nilai *ability to pay* dan *willingness to pay* berdasarkan BOK dan tarif resmi yang berlaku. Dari hasil analisis diperoleh nilai ATP sebesar Rp250.146,00, nilai WTP sebesar Rp157.300 nilai BOK sebesar Rp75.896, sedangkan nilai tarif resmi sebesar Rp176.000. Hal ini menunjukkan bahwa tarif yang ditetapkan pemerintah akibat kenaikan BBM sebesar Rp176.000 sesuai atau masih layak, karena kemampuan masyarakat untuk membayar tarif tergolong mampu. Untuk tarif optimalnya tidak dapat ditentukan dikarenakan selisih tarif yang jauh antara tarif ATP dan WTP yaitu sebesar Rp92.846. Langkah yang optimal yang dilakukan agar tarif ATP dan WTP mendekati nilai yang sama adalah dengan meningkatkan utilitas pengguna jasa dengan menyediakan atau menambah transportasi laut yang memadai dan meningkatkan kualitas pelayanan serta peningkatan fasilitas sarana dan prasarana di lingkungan pelabuhan maupun di dalam kapal.

Ucapan Terima Kasih

Penyelesaian kajian ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan penelitian dan memberikan saran dan masukan yang sangat konstruktif. Terima kasih juga kami sampaikan kepada tim pengelola jurnal dan tim editor yang telah berkenan menerbitkan artikel hasil penelitian kami.

Daftar Pustaka

- [1] Fitriani, E. 2011. Analisis Penetapan Tarif di Sesuaikan dengan Ekspektasi Penumpang Terhadap Pelayanan Kapal Ro-Ro Lintas Merak – Bakauheni. Tesis. Universitas Indonesia. Jakarta.
- [2] Kumalawati, A. 2018. Model Optimasi Rute Penyeberangan Di Wilayah Kepulauan. (Disertasi Sarjana, Univeritas Brawijaya).
- [3] Kumalawati A., Sulistio H., Djakfar L., Wicaksono A. 2016. Analisis Karakteristik Pola Pengguna Transportasi Penyeberangan Feri di Wilayah Kepulauan NTT. Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil 2016. Fak Teknik Univ Muhammadiyah Surakarta. Pp. 19 – 27.
- [4] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan
- [5] Peraturan Gubernur Nusa Tenggara Timur Nomor 108 Tahun 2022 Tentang Tarif Angkutan Penyeberangan Lintasan Antar Kabupaten/Kota Dalam Provinsi Nusa Tenggara Timur.
- [6] Lestari, E. A., & Bakri, M. D. 2022. Analisis Tarif Angkutan Penumpang Transportasi Penyeberangan Rute Tarakan–Tanjung Selor. *Borneo Engineering: Jurnal Teknik Sipil*, 6(3), 257-270.
- [7] Canra, D., Tata, A., & Rauf, I. (2022). Analisis Kemampuan Dan Kemauan Membayar Tarif Pada Pengguna Jasa Moda Transportasi Kapal Laut (Studi Kasus: Rute Ternate-Sanana). *Jurnal Ilmiah MITSU (Media Informasi Teknik Sipil Universitas Wiraraja)*, 10(2), 123-128.
- [8] Tamin, O.Z., Rahman, H., Kusmawati, A., Munandar, A.S., Setiaji, B.H., 1999. Evaluasi tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta, *Jurnal Transportasi, FSTPT*, Vol. 1, No. 2 (Desember)
- [9] Fauzi, A. R., & Munandar, M. A. 2018. Kajian Kinerja Pelayanan dan Tarif Penyeberangan di Pelabuhan Ketapang dan Gilimanuk (Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya).
- [10] Suwanto, A. 2009. Penelitian kinerja pelayanan pelabuhan penyeberangan perintis Taipa, sulawesi Tengah, *Jurnal Transportasi Darat*, 11 (3) : 140 – 151
- [11] Erwanto. 2014. Studi Tentang Pelayanan Jasa PT. ASDP Indonesia Ferry Dipelabuhan Penajam Kabupaten Paser Utama. *Ejournal Ilmu Pemerintahan fisip-unmul*, 2014, 2 (3) : pp.3046 – 3058.
- [12] Badan Pusat Statistik, 2023. Provinsi Nusa Tenggara Timur Dalam Angka. Kupang – NTT.
- [13] Sugiyono. 2018. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta