Diterima : 17 April 2025
Disetujui : 03 Mei 2025
Hal : 485-494

Ganec Swara
https://jurnal.yalamqa.com/index.php/gara
ISSN-p 1978-0125; ISSN-e 2615-8116
Vol. 19 , No. 2, Juni 2025

ANALISIS KESESUAIAN TARIF BERDASARKAN KEMAMPUAN MEMBAYAR DAN KEMAUAN MEMBAYAR PADA KM KIRANA VII DI RUTE PERJALANAN LEMBAR-TANJUNG PERAK

[Analysis of Fare Suitability Based on Ability to Pay And Willingness to Pay at KM Kirana VII on Lembar-Tanjung Perak Travel Route]

Hasyim[1)]*, I D M Alit Karyawan[2)], Rohani[3)], Lale Sri Ayu Utami[4)]

Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Mataram

hasyim_husien@unram.ac.id (corresponding)

ABSTRAK

KM Kirana VII merupakan kapal yang baru beroperasi kurang lebih dua tahun. Banyak masyarakat yang ingin mencoba kapal ini karena melihat informasi dari sosial media seperti *youtube* dan *instagram.* Pelaku pengguna kapal cepat biasanya dari berbagai kalangan, untuk mengetahui apakah penumpang merasa sesuai terhadap tarif yang dikenakan sebesar Rp 197.000 dengan pelayanan yang diterima maka perlu dilakukan analisis ATP dan WTP terhadap KM Kirana VII. Banyak konsumen yang tertarik karena fasilitas yang disediakan sangat lengkap, nyaman, aman, dan pelayanan yang diberikan juga baik. Untuk mencari nilai ATP dan WTP responde digunakan metode houdehold budget dan metode persepsi. Pada penelitian ini menunjukan persentase kemampuan membayar (*ability to pay)* dan nilai kemauan membayar (*willingness to pay)* penumpang KM Kirana VII rute Lembar-Tanjung Perak. Dari hasil analisis diperoleh presentase ATP penumpang kapal yang mampu membayar tarif sebesar 68,39 % dan yang tidak mampu membayar sebesar 31.61 %. Presentase WTP penumpang KM Kirana VII yang mau membayar tarif sebesar 35,48 %, dan yang tidak mau membayar tarif 64,52%. Terdapat 32,91 % penumpang kapal kirana yang mampu membayar tetapi tidah mau membayar sesuai tarif yang diberlakukan. Rata-rata nilai ATP dalam rupiah didapatkan sebesar Rp.211.652/sekali jalan. Sedangkan rata-rata nilai WTP dalam rupiah sebesar Rp.177.406/sekali jalan. Artinya rata-rata nilai ATP > WTP dimana kemampuan membayar lebih tinggi dari pada kemauan membayarnya. Untuk kesesuaian tarif berdasarkan nilai ATP dan WTP penumpang KM Kirana VII berada pada zona keleluasaan penentuan tarif ideal tetapi perlu meningkatkan pelayanannya.

Kata kunci: *Tarif; Ability To Pay (ATP); Willingness To Pay (WTP)*

ABSTRACT

KM Kirana VII is a newly operating ship, approximately two years old. Many people are interested in trying out this ship due to information they've seen on social media platforms like YouTube and Instagram. Users of fast ships come from various backgrounds, and to determine passengers' satisfaction with the fare of Rp 197,000 and the received service, an ATP and WTP analysis of KM Kirana VII is necessary.The ATP and WTP values are calculated using the household budget and perception methods. This study presents the percentage of passengers' ability to pay and willingness to pay on the KM Kirana VII route. The analysis shows that 68.39% of passengers are able to pay the fare, while 31.61% are unable. 35.48% of passengers are willing to pay the fare, while 64.52% are unwilling. There are 32.91% of Kirana ship passengers who can pay but are unwilling to pay the imposed fare. The average ATP value is Rp 211,652 per one-way trip, while the average WTP value is Rp 177,406 per one-way trip. This means that the average ATP > WTP, indicating a higher ability to pay than willingness to pay. The fare suitability based on ATP and WTP values for KM Kirana VII falls within the zone of ideal tariff determination, but service improvement is necessary.

Keywords*: Tariff; Ability To Pay (ATP); Willingness To Pay (WTP)*

PENDAHULUAN

Transportasi laut adalah suatu proses atau kegiatan pengangkutan orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lain dengan jarak dekat maupun jauh melalui jalur laut yang menggunakan transportasi seperti kapal ferry, kapal barang, kapal tangker, *speedboat* atau kapal cepat dan lain-lain. Masyarakat di Pulau Lombok pada umumnya menggunakan transportasi laut untuk melakukan perjalanan keluar Pulau Lombok. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) data terakhir pada tahun 2021 untuk jumlah penumpang kapal laut di Nusa Tenggara Barat sebanyak 120.488 orang. Untuk aktivitas berpergian khususnya dari Pelabuhan Lembar–Tanjung Perak masyarakat biasanya menggunakan sarana transportasi laut di Pelabuhan Lembar. Kapal yang melayani rute perjalanan dari Pelabuhan Lembar menuju Tanjung Perak diantaranya KM Kirana VII, KM Dharma Rucitra VII, KM Dharma Rucitra VIII, KM Egon, dan DLN Oasis.

Sebagian besar orang memilih menggunakan KM Kirana VII karena layanan yang dimiliki sangat lengkap, diantaranya terdapat layanan hiburan seperti pemutaran film dan pemutaran musik atau elekton, layanan kebersihan seperti cleaning service, perawatan kebersihan, dan pengharum ruangan, layanan informasi, layanan keamanan seperti cctv dan security, layanan kesehatan seperti tim medis, ruang medis, alat medis dan obat-obatan, layanan keselamatan seperti baju pelampung dan skoci, layanan makan dua kali selama perjalanan, dan layanan khusus pengemudi seperti ruang tidur, kamar mandi air hangat, welcome drink, jasa pijat, laundry, periksa kesehatan mata, gula darah dan kolestrol. Semua ruangan kapal sudah dilengkapi dengan air conditioner (AC), musholla, cafetaria alat olahraga, dan area bermain anak. Pelayanan dari crew kapal juga sangan baik dan ramah. Jika dilihat dari segi waktu dan biaya transportasi menggunakan Km Kirana VII rute perjalanan Lembar-Tanjung Perak cukup efisien karena dapat melintas di bawah jembatan suramadu, biaya yang dikeluarkan juga cukup murah untuk setiap orangnya dan memudahkan penumpang untuk membawa kendaraan pribadi. Berdasarkan paparan tersebut perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui kesesuaian tarif berdasarkan nilai ATP dan WTP KM Kirana VII rute perjalanan Lembar-Tanjung Perak.

Menurut Heriwibowo & Arianto, (2016) melakukan penelitian yang berjudul "Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan Di Atas KMP. Cakalang Pada Lintas Penyebrangan Labuan Bajo - Sape" dengan Hasil perhitungan CSI menunjukkan nilai sebesar 82,37%, yang dapat diartikan bahwa tingkat kepuasan penumpang terhadap pelayanan di KMP Cakalang berada pada kategori Baik. Kategori ini menunjukkan bahwa kinerja yang telah dicapai perlu dipertahankan, mengingat penumpang pada umumnya merasa puas dengan layanan yang diberikan. Ke depan, diharapkan KMP Cakalang dapat terus meningkatkan kualitas pelayanan agar penumpang dapat merasakan pengalaman yang lebih baik.

Menurut Dwitasari, (2019) melakukan penelitian dengan hasil mengetahui besaran daya beli calon pengguna Trem/LRT berdasarkan ATP dan WTP, dan berdara hasil analisis diperoleh ATP dan WTP dikategorikan menjadi dua yaitu kategori pelajar dan kategori umum dan tarif ideal yang sebenarnya masih dibawah nilai kemampuan membayar (ATP) responden pelajar sebesar Rp 8.620,- (Rp 431 x 20 km) dan responden umum sebesar Rp 15.700,- (Rp 785 x 20 km) sehingga apabila diterapkan tarif tersebut masyarakat masih mampu membayar dan mau menggunakan trem.

Menurut Safitri, (2016) melakukan penelitian dengan Hasil evaluasi tarif dilakukan dengan mempertimbangkan kemampuan membayar (Ability To Pay/ATP) dan kemauan membayar (Willingness To Pay/WTP) masyarakat. Analisis ATP didasarkan pada seberapa besar alokasi biaya transportasi terhadap pendapatan serta frekuensi perjalanan dalam sebulan. Sementara itu, analisis WTP mengkaji sejauh mana masyarakat bersedia membayar untuk mendapatkan pelayanan angkutan umum yang lebih baik saat ini. Dari hasil evaluasi, dapat disimpulkan bahwa tarif bukanlah faktor utama yang menyebabkan rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Untuk meningkatkan minat tersebut, diperlukan penyesuaian pada tingkat pelayanan. Pemerintah Kota Pangkalpinang, misalnya, perlu melakukan perbaikan pada pelayanan angkutan umum yang selama ini masih mengandalkan angkot, dengan menyediakan sistem angkutan umum berbasis bus (Bus Rapid Transit) seperti yang telah diterapkan di beberapa kota lain di Indonesia.

Canra et al., (2022) melakukan penelitian dengan Hasil kapal laut merupakan salah satu alternatif transportasi yang paling digemari oleh masyarakat saat melakukan perjalanan, terutama

untuk rute Ternate-Sanana. Jenis transportasi ini cukup lancar dan umumnya tersedia hampir setiap hari. Terdapat tiga kapal laut yang beroperasi setiap minggunya.. Salah satu faktor penting dalam pengelolaan angkutan jasa transportasi laut adalah tarif. Inilah yang menjadi alasan masyarakat dalam menggunakan moda transportasi ini, karena dianggap cukup terjangkau dibandingkan moda transportasi lain. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) pengguna jasa moda transportasi kapal laut dengan rute Ternate-Sanana. Dimana nantinya dapat menjadi bahan pertimbangan dalam mengevaluasi tarif yang sesuai. Dari data yang telah diolah, maka diperoleh nilai Ability To Pay (ATP) adalah Rp 471,722,- dan nilai Willingness To Pay (WTP) adalah Rp 229,100,-.

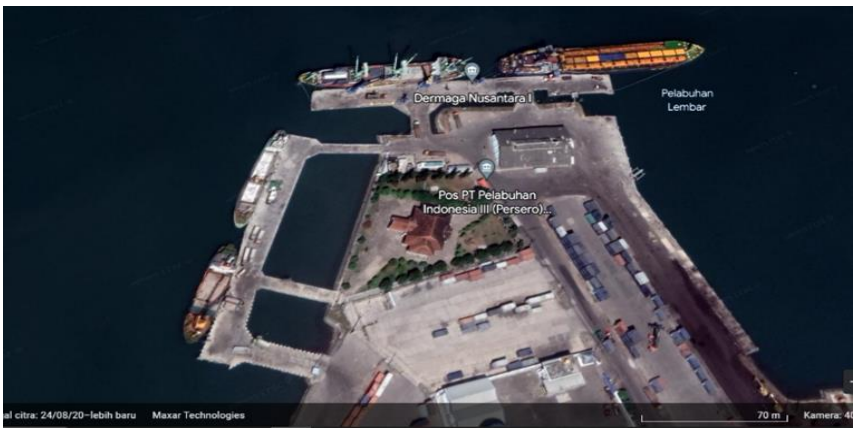
Menurut Anggraini et al., (2019) melakukan penelitian dengan Hasil analisis nilai ATP-WTP mahasiswa dan pelajar menunjukkan bahwa nilai tersebut berada di atas tarif yang diusulkan oleh pengelola untuk ketiga koridor. Meski demikian, demi menarik minat mahasiswa dan pelajar, sebaiknya tarif yang diusulkan pengelola sebesar Rp. 2. 000,00 untuk setiap koridor dapat diterapkan. Sementara itu, untuk kategori masyarakat umum yang mencakup PNS, TNI, Polri, pegawai swasta, ibu rumah tangga, dan masyarakat lainnya, tarif yang diusulkan oleh pengelola berada di kisaran nilai rata-rata ATP-WTP. Dalam hal ini, penetapan tarif sebaiknya berdasarkan nilai WTP rata-rata. Kendati demikian, tarif yang diusulkan untuk masyarakat umum masih cocok diterapkan, asalkan terdapat perbaikan dalam tingkat layanan.

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui Kemampuan (ATP) dan Kemauan (WTP) membayar pengguna KM Kirana VII rute perjalanan Lembar-Tanjung Perak. Penelitian ini juga untuk mengetahui kesesuaian tarif yang berlaku berdasarkan nilai Kemampuan (ATP) dan Kemauan (WTP) membayar pengguna KM Kirana VII rute perjalanan Lembar-Tanjung Perak.

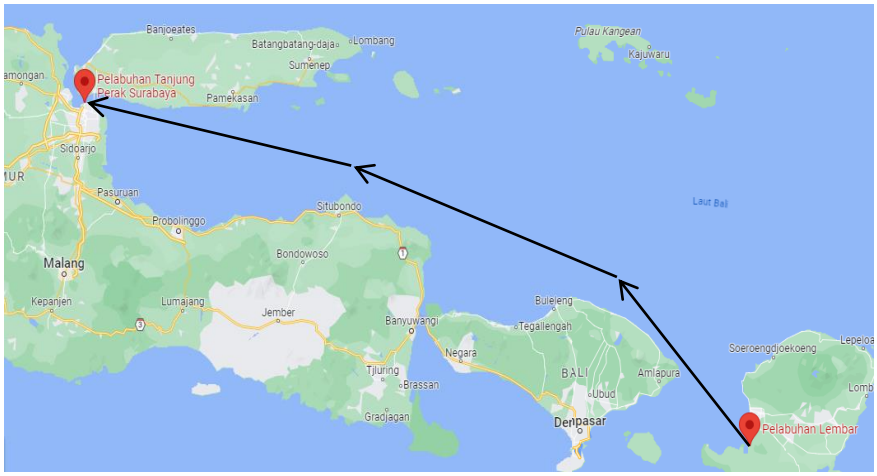
METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Lembar Kabupaten Lombok Barat. Gambar 1 adalah gambar site plan Pelabuhan Lembar Kabupaten Lombok barat. Tempat sandarnya KM Kirana VII. Berdasarkan Gambar 2 dapat dilihat rute perjalanan KM Kirana VII dari Pelabuhan Lembar-Tanjung Perak. Perjalanan Lembar-Tanjung Perak menempuh waktu kurang lebih 20 jam perjalanan. Gambar 3 adalah gambar terminal penumpang milik PT. Pelindo. Penumpang KM Kirana VII akan datang dan menunggu di dalam terminal dua jam sebelum keberangkatan kapal. Penumpang melakukan check-in terlebih dahulu sebelum berangkat. Saat penumpang sudah check-in dan menunggu keberangkatan nya surveyor akan mencari penumpang yang bersedia untuk diwawancara.



Gambar 1 Pelabuhan Lembar Kabupaten Lombok Barat Lokasi penelitian
(*Sumber : Anonim, www.googleearth.com*)



Gambar 2 Rute Perjalanan Pelabuhan Lembar-Tanjung Perak
(*Sumber : Anonim, www.googmaps.com*)

Gambar 3 Terminal Kedaro (Terminal Penumpang)
(Sumber : Dokumen pribadi)

Transportasi Angkatan Laut

Angkutan laut merujuk pada kegiatan pengangkutan dan pemindahan penumpang serta barang dengan menggunakan kendaraan air yang memiliki bentuk dan jenis tertentu, yang dapat digerakkan baik oleh tenaga mekanik, tenaga angin, atau sumber energi lainnya (Cahyadi, 2022). Kegiatan ini sangat penting karena adanya perbedaan lokasi antara pusat-pusat produksi dan pusat-pusat konsumsi. Perbedaan jarak ini menciptakan nilai tambah bagi hasil produksi yang berasal dari daerah tertentu, yang kemudian dijual ke daerah tujuan untuk meningkatkan nilai barang tersebut. Kapal dan pelabuhan berfungsi sebagai sarana dan prasarana dalam angkutan laut, yang saling berkaitan dan bergantung satu sama lain dalam mendukung perdagangan serta lalu lintas penumpang dan barang. Fungsi utama dari sarana dan prasarana angkutan laut adalah untuk memperpendek jarak tempuh, memindahkan hasil produksi, serta memperlancar hubungan antar daerah. Moda angkutan laut memiliki karakteristik unik, antara lain aksesibilitas dan ketersediaan jaringan pelayaran yang sering kali terbatas akibat akses pelabuhan yang kurang memadai. Selain itu, mobilitas dan kenyamanan penumpang cenderung rendah, meskipun angkutan muatan barang secara massal dapat dilakukan dengan efisiensi tinggi dan biaya yang relatif rendah, meskipun tingkat keamanannya bervariasi.

Ability To Pay (ATP)

Kemampuan untuk membayar ATP mengacu pada kemampuan seseorang untuk membayar layanan yang diterima berdasarkan pendapatan ideal mereka. Analisis Kemampuan Membayar ATP didasarkan pada alokasi biaya transportasi dari pendapatan saat ini, yaitu. kemampuan untuk

menanggung biaya perjalanan yang dikeluarkan. Menurut (Rumiati, Fahmi, dan Edison:2013) Kemampuan membayar berarti kemampuan seseorang untuk membayar layanan berdasarkan pendapatan yang diperoleh. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP:

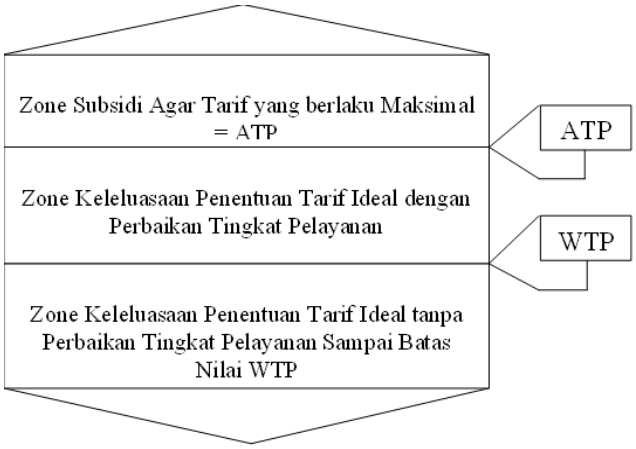
1) Penghasilan keluarga per bulan
   Jika pendapatan total keluarga lebih tinggi, semakin banyak uang yang dapat diperoleh atau dimiliki, semakin besar pembagian biaya transportasi.
2) Distribusi biaya transportasi
   Semakin tinggi alokasi biaya keluarga dari biaya perjalanan, semakin besar kemampuan untuk membayar perjalanan dan sebaliknya.
3) Intensitas perjalanan
   Semakin tinggi intensitas perjalanan, semakin banyak biaya yang harus dialokasikan dari penghasilan bulanan yang diberikan atau dibayarkan.
4) Jumlah anggota keluarga
   Tentunya semakin banyak anggota keluarga maka semakin intens perjalanan dan semakin banyak pula pengeluaran yang di alokasikan dari pendapatan keluarga.

Willingness To Pay (WTP)

Willingness to Pay (WTP), adalah kesediaan seseorang untuk membayar sumber daya alam dan jasa alami untuk meningkatkan kualitas lingkungan menurut (Cahyadi, 2022). Dengan kata lain, nilai kesediaan membayar atas pelayanan yang diterima. Dalam besar kecil nya hasil WTP, masalah transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain sebagai berikut:

a. Produk yang ditawarkan atau disediakan oleh jasa transportasi. Semakin banyak armada angkutan yang digunakan, tentu saja semakin menguntungkan penggunanya.
b. Kualitas dan kuantitas layanan yang diberikan. Dengan produksi layanan transportasi yang besar, kualitas layanan meningkat.
c. Utilitas terkait transportasi. Jika konsumen mendapatkan keuntungan lebih dari jasa transportasi, maka dengan sendirinya mereka akan merasa bersedia untuk membayar tarif yang berlaku, dan sebaliknya jika konsumen mendapatkan keuntungan yang lebih sedikit, konsumen akan enggan untuk menggunakannya, sehingga kesediaan mereka untuk membayar juga menurun.
d. Pendapatan konsumen. Jika seseorang memiliki pendapatan yang tinggi, maka kemauan untuk membayar lebih besar, karena alokasi biaya terhadap biaya perjalanan juga lebih besar.

Metode yang dilakukan dalam menghitung nilai ATP dan WTP adalah metode *household budget.* Dengan cara menyebarkan kuisioner untuk mengumpulkan data-data yang diperlukan. Perhitungan WTP menggunakan metode persepsi dari responden. Analisi kesesuaian tarif ditentukan berdasarkan diagram berikut ini :



Gambar 4. keleluasaan penetapan tarif berdasarkan ATP dan WTP.

Analisis *Ability To Pay* dengan Metode *Household Budget*

Dengan metode ini, ATP dipengaruhi oleh pendapatan secara eksplisit. Metode ini didasarkan pada pendapatan total keluarga yang diperoleh dari penjumlahan pendapatan setiap anggota keluarga. Secara umum, tingkat atp (Ability to Pay) dapat ditentukan sebagai berikut:

1) ATP (Ability to Pay) umum, adalah. kemampuan membayar yang mewakili suatu keluarga, maka unit sampling yang digunakan adalah keluarga.
2) Kemampuan membayar tergantung pada pekerjaan responden, sehingga orang yang sudah memiliki penghasilan sendiri digunakan sebagai unit sampling.

Untuk ATP (Ability to Pay) menurut jenis pekerjaan, diasumsikan bahwa pendapatan total keluarga terbagi rata di antara semua anggota keluarga. oleh karena itu pendapatan tersebut dialokasikan untuk beberapa hal sebagai berikut (Tamin dkk, 1999 dalam Swardana, 2013) :

$$I = f(C_1, C_2, C_3, \ldots\ldots, Cn)$$

Keterangan :

I = Jumlah total pendapatan setiap anggota keluarga
C = Alokasi biaya berdasarkan kepentingan
1,2,3,…n = Tingkat kepentingan alokasi biaya

Sebagai contoh : 1 adalah kebutuhan primer ; 2 adalah kebutuhan sekunder ; 3 adalah kebutuhan untuk transportasi.

Selanjutnya alokasi biaya transportasi untuk setiap anggota keluarga dapat digunakan pendekatan sebagai berikut (Tamin dkk, 1999 dalam Swardana, 2013) :

$$C_t = f(C_{11}, C_{12}, C_{13}, \ldots\ldots.., C_{tn})$$

keterangan :

C_t = Jumlah total biaya transportasi tiap anggota keluarga
1,2,3,….n = populasi

Secara umum, besar *ability to pay* adalah rasio alokasi pendapatan untuk transportasi umum terhadap jumlah perjalanan anggota keluarga baik yang telah memiliki penghasilan sendiri ataupun tidak berpenghasilan. Persamaan yang digunakan untuk menghitung *ability to pay* umum adalah (Tamin dkk, 1999 dalam Swardana, 2013) :

$$\textit{Ability to Pay}_{\text{Umum}} = \frac{It.Pp.Pt}{Tt}$$

keterangan :

It = Pendapatan total keluarga per bulan (Rp/Bulan)
Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari total pendapatan
Pt = Persentase untuk angkutan umum dari pendapatan untuk transportasi
Tt = Total panjang perjalanan keluarga per bulan

Adapun pendekatan untuk menghitung ATP (ability to pay) berdasarkan pekerjaan responden per satuan jarak panjang perjalanan yang ditempuh dapat dihitung dengan persamaan sebagai berikut (Tamin dkk, 1999 dalam Swardana, 2013) :

$$\textit{Ability to Pay}_{\text{Responden}} = \frac{Irs.Pp.Pt}{Trs}$$

Keterangan :

$ATP_{Responden}$ = ATP berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/Sekali jalan)
Irs = Tingkat pendapatan responden per bulan (Rp/Bulan)
Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari total Pendapatan
Pt = Persentase pengeluaran untuk KM Kirana VII dari jumlah pendapatan untuk transportasi
Trs = Jumlah perjalanan responden per bulan

Analisis *willingness to Pay* dengan Metode Persepsi

Menurut (Suwardana, 2013) metode ini mengasumsikan bahwa setiap konsumen memiliki persepsi dan kemauan yang berbeda terhadap harga tiket angkutan umum. Dalam metode ini, pendapatan secara implisit dapat mempengaruhi persepsi konsumen terhadap pembayaran biaya

transportasi, karena selain pendapatan, utilitas konsumen, kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan juga berpengaruh. Untuk menentukan kesediaan membayar dalam sekali jalan, dapat menanyakan langsung harga yang sesuai untuk setiap perjalanan pada konsumen.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Pengumpulan Data

Jumlah Responden

Responden adalah pengguna atau orang yang sudah pernah menggunakan KM Kirana VII sebagai sarana mobilitas perjalanan dari pulau Lombok menuju Surabaya. Jumlah responden dalam penelitian ini menggunakan teori yang dikemukakan oleh Isaac dan Michael untuk menentukan jumlah sampel seperti pada dengan prediksi kesalahan 10% dari jumlah penumpang harian rata-rata KM Kirana VII. Data jumlah penumpang KM Kirana VII selama 15 hari dengan selang waktu 2 hari dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Data jumlah penumpang kapal KM Kirana VII

	Tanggal	Penumpang (orang)
1.	13 Juli 2023	350
2.	15 Juli 2023	300
3.	17 Juli 2023	391
4.	19 Juli 2023	394
5.	21 Juli 2023	370
6.	23 Juli 2023	351
7.	25 Juli 2023	364
	TOTAL	**2520**

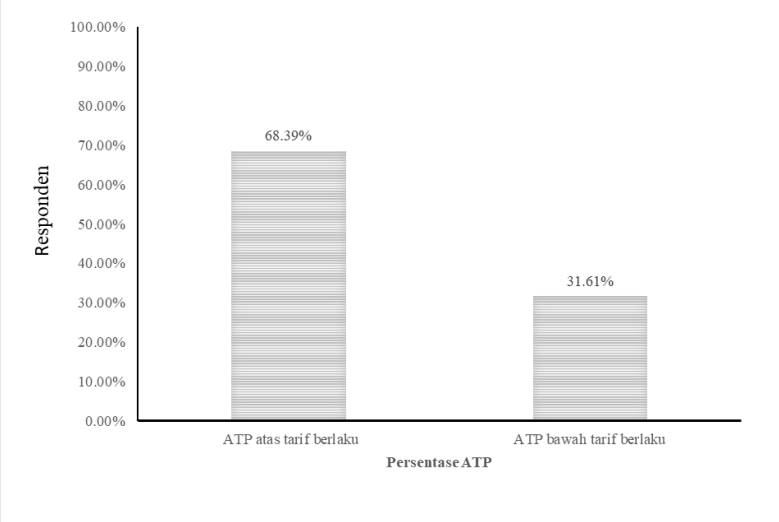
(Sumber : PT Dharma Lautan Utama)

Berdasarkan Tabel 1. jumlah penumpangan kapal KM Kirana VII selama 15 hari sebanyak 2520 orang. Jumlah rata-rata penumpang harian yaitu, : $\frac{2520}{7}$ = 360 penumpang/hari.

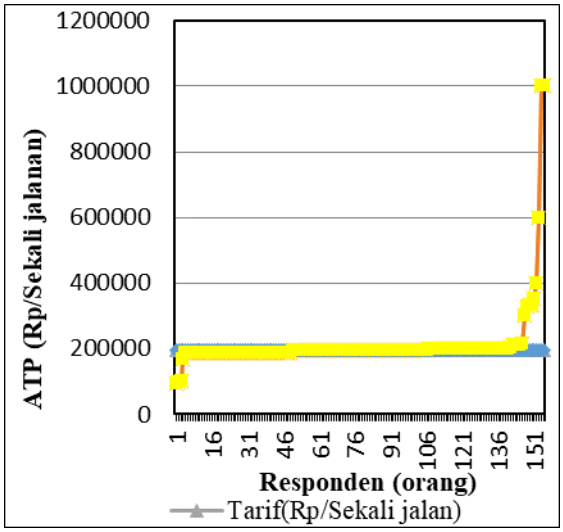
Menentukan jumlah sampel responden diperoleh dari Tabel Isaac dan Michael dengan prediksi kesalahan 10% dari jumlah rata-rata penumpang harian. Nilai populasi (N) adalah jumlah rata-rata penumpang harian kapal sebanyak 360 penumpang/hari. Jumlah responden (S) yang diperoleh sebanyak 155 responden.

Analisis ATP dan WTP Kapal KM Kirana VII

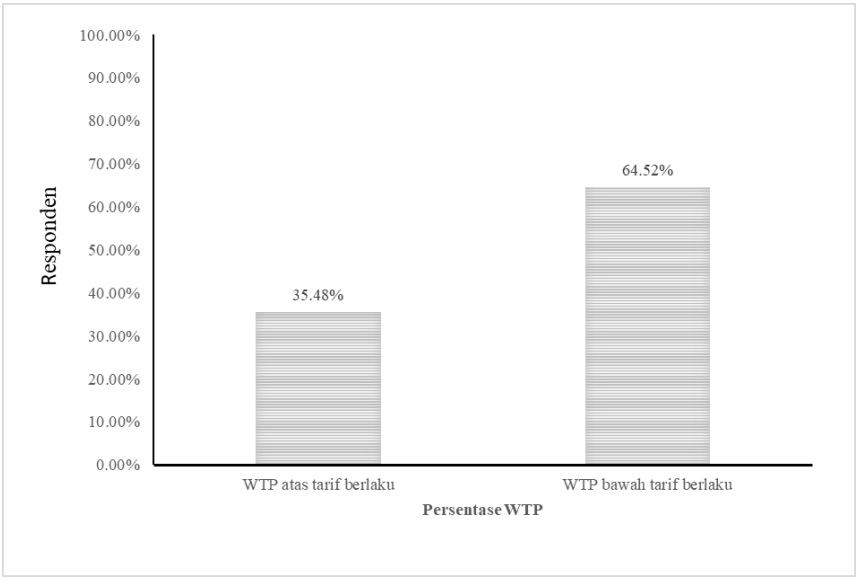
Harga tarif yang berlaku untuk KM Kirana VII rute Pelabuhan Lembar-Tanjung Perak kepada penumpang/sekali jalan sebesar Rp.197.000 (dewasa), Rp.142.000 (anak), dan Rp.40.000 (bayi). Begitu juga dengan rute sebaliknya.



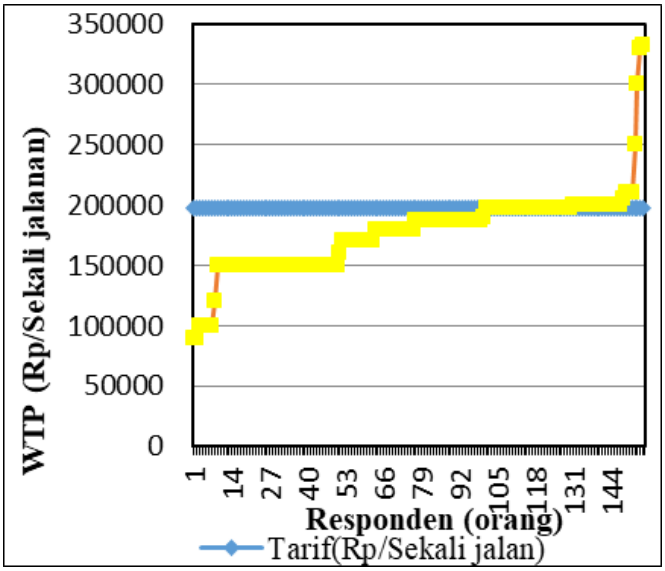
Gambar 5. Presentase nilai ATP di atas dan di bawah tarif yang berlaku



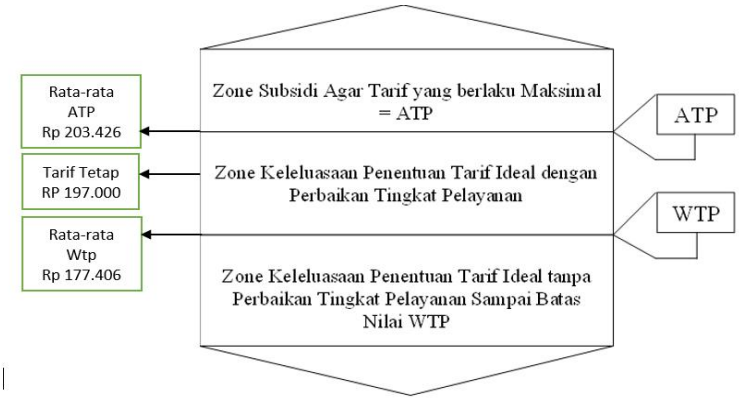
Gambar 6. Nilai ATP di atas dan di bawah tarif yang berlaku



Gambar 7. Presentase nilai WTP di atas dan di bawah tarif yang berlaku



Gambar 8. Nilai WTP di atas dan di bawah tarif yang berlaku



Gambar 9. Penetapan tarif berdasarkan ATP dan WTP

Pembahasan Terhadap Hasil Analisis

Pada Gambar 8 menunjukan persentase kemampuan membayar (ATP*)* dan nilai kemauan membayar (WTP*)* penumpang KM Kirana VII rute Lembar-Tanjung Perak. Dari hasil analisis diperoleh persentase ATP penumpang kapal yang mampu membayar tarif sebesar 68,39 % dan yang tidak mampu membayar sebesar 31.61 %. Persentase WTP penumpang KM Kirana VII yang mau membayar tarif sebesar 35,48 %, dan yang tidak mau membayar tarif 64,52%. Terdapat 32,91 % penumpang kapal kirana yang mampu membayar tetapi tidak mau membayar sesuai tarif yang diberlakukan. Rata-rata nilai ATP dalam rupiah didapatkan sebesar Rp203.426/sekali jalan. Sedangkan rata-rata nilai WTP dalam rupiah sebesar Rp177.406/sekali jalan. Artinya rata-rata nilai ATP > WTP dimana kemampuan membayar lebih tinggi dari pada kemauan membayarnya. Berdasarkan Gambar 4.10, dapat dilihat kritik dan saran responden pengguna KM Kirana VII yang memilih penurunan harga tiket sebesar 50,32% karena tingkat kepuasan yang rendah sehingga responden yang mampu membayar tidak mau membayar sesuai tarif. Rendahnya nilai WTP juga terpengaruh oleh responden yang memilih peningkatan pelayanan sebesar 49,67% karena informasi keberangkatan jadwal yang kurang, kapal mengantri giliran sandar dan sebagian besar penumpang juga akan melanjutkan perjalanan ke kota berikutnya.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Persentase *Ability to pay* (kemampuan membayar) penumpang KM Kirana VII rute Lembar-Tanjung Perak sebesar 68,39% dengan rata-rata ATP sebesar Rp.211.652/sekali jalan.
2. Persentase *Willingness to pay* (kemauan membayar) penumpang KM Kirana VII rute Lembar-Tanjung Perak sebesar 35,48% dengan rata-rata WTP sebesar Rp.177.406/sekali jalan.
3. Terdapat 32,91 % penumpang KM Kirana VII yang mampu membayar tetapi tidak mau membayar sesuai tarif yang diberlakukan.
4. Tarif KM Kirana VII yang berlaku saat ini sudah sesuai sebesar Rp.197.000.

Saran

1. Perlu ditingkatkan lagi pelayanan KM Kirana VII rute perjalanan Lembar-Tanjung Perak.
2. Akurasi hasil penelitian ini, dapat ditingkatkan lagi untuk penelitian selanjutnya, yaitu dengan pengambilan jumlah sampel yang lebih banyak.
3. Studi lebih lanjut juga dapat dilakukan analisa tarif yang optimal, berdasarkan atas analisa biaya operasional kendaraan (BOK) KM Kirana VII rute perjalanan Lembar-Tanjung Perak.

DAFTAR PUSTAKA

Anggraini, R., Sugiarto, S., Caisarina, I., Ahlan, M., Rahmani, D., & Jalil, E. (2019). Kajian Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja berdasarkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP). *Media Komunikasi Teknik Sipil*, *25*(1), 81.

Cahyadi, I, B. (2022). Analisa Tingkat Kepuasan Pengguna KMP DLN Oasis Rute Lombok-Surabaya. Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiah Mataram.

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 Informasi Teknik Sipil, Universitas Wiraraja.

Dwita, S. (2019). Kemampuan dan kemauan membayar (ATP-WTP) calon pengguna angkutan umum light rail transit (LRT) di Yogyakarta. Jurnal Transportasi Multimoda, Vol.16 (2018): 101-110.

Heriwibowo & Arianto. (2014). Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan di Atas KMP. Cakalang Pada Lintas Penyebrangan Labuan Bajo-Sape. Jurnal Penelitian Transportasi Darat, Volume 16, Nomor 3, September 2014

KKBI, (2009). Kamus Besar Bahasa Indonesial (KBBI).

Nurimami, Y. (2020). Analisis Tarif Kapal Ferry Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP). (Studi Kasus: Pelabuhan Ujung, Surabaya-Kamal, Madura). Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiah Malang.

Rumiati, R., Fahmi, K., and Edison, B. (2013). Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar Tarif Angkutan Umum Mini Bus (Superben) Di Kabupaten Rokam Hulu. Jurnal Mahasiswa Teknik UPP, Universitas Pasir Pengaraian.

Safitri, R. (2016). Evaluasi Tarif angkutan Umum Berdasarkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) Di Kota Pangkalpinang. Jurnal Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Bangka Belitung.

Sugiono. (2014). Metode Penelitian Kombinasi (*Mixed Methods*).

Suwardana, I, A. (2013). Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) untuk Angkutan Umum yang Melayani Bandara Internasional Lombok (Studi Kasus Bus Pemadu Moda, Travel dan Taksi Bandara Internasional Lombok). Fakultas Teknik, Universitas Mataram.