

**EVALUASI KELAYAKAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN
(PELAYARAN RAKYAT) DI KAWASAN WISATA GILI PEMENANG LOMBOK UTARA**
*Feasibility Evaluation of Freight Rates (Traditional Shipping)
in the Tourist Area of Pemenang in Northern Lombok*

Rohani* , Hasyim* , Nurun Ainuddin*

Abstrak

Angkutan pelayaran rakyat di kawasan wisata Gili Kecamatan Pemenang adalah angkutan penyeberangan yang beroperasi di Kabupaten Lombok Utara yaitu lintas Bangsal - Gili Air, Gili Meno, dan Gili Terawangan. Dalam operasi awalnya, angkutan ini menggunakan tarif yang telah ditetapkan oleh Koperasi Angkutan Laut "Karya Bahari" di Bangsal. Tarif tersebut dirasakan kurang memadai jika dibandingkan dengan biaya operasional, apalagi akhir-akhir ini terjadi kenaikan harga diberbagai sektor.

Sehubungan dengan masalah di atas, penelitian ini dilakukan dengan target untuk menghasilkan suatu landasan kebijakan dalam pengaturan penetapan tarif angkutan umum khususnya Angkutan pelayaran rakyat dengan mengevaluasi tarif yang berlaku saat ini. Tarif yang diterapkan sekarang apakah layak jika ditinjau dari sisi kemauan (*willingness to pay*) dan kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan. Untuk mencapai target di atas, disusun tujuan khusus yaitu untuk mengetahui kemauan membayar (*willingness to pay*) dan kemampuan membayar (*ability to pay*), dan kemudian menentukan kelayakan tarif berdasarkan ATP dan WTP. Metode yang akan dipakai untuk mengetahui kemampuan membayar (*ability to pay/ATP*) adalah dengan metode Household Budget sedangkan untuk mengetahui kemauan membayar (*willingness to pay/WTP*) adalah dengan metode persepsi.

Hasil analisis menunjukkan bahwa kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan yang melebihi tarif yang berlaku dari Bangsal menuju Gili Air sebesar 89,47%, ke Gili Meno 90,9% , yang ke Gili Trawangan 85,71%. Kemauan membayar (*willingness to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan yang melebihi tarif dari Bangsal menuju Gili Air sebesar 78,94%, ke Gili Meno 68,18% dan yang ke Gili Trawangan 58,24%. Lintas Bangsal – Gili Air ATP rata-rata Rp 34.278,2/pnp, WTP rata-rata adalah Rp 10.210,53/pnp, lintas Bangsal – Gili Meno ATP rata-rata adalah Rp 30.098,5/pnp, WTP rata-rata Rp 16.000/pnp, lintas Bangsal – Gili Trawangan ATP rata-rata adalah Rp 22.351,1/pnp, dan WTP rata-rata Rp13.505,5/pnp. ATP dan WTP yang melebihi tarif cukup tinggi (lebih dari 50%), begitu juga ATP dan WTP rata-rata lebih besar dari tarif resmi yang berlaku, maka dapat disimpulkan bahwa tarif yang diterapkan sekarang masih layak jika ditinjau dari sisi kemampuan membayar (ATP) dan kemauan membayar (WTP) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan.

Kata kunci : Gili Terawangan, Gili Air, Gili Meno, Tarif, ATP, WTP

PENDAHULUAN

Pembangunan moda laut ditujukan untuk mendukung terciptanya perekonomian yang mandiri dan andal meliputi penyelenggaraan sistem perekonomian nasional yang efisien. Diharapkan akan tercapai keterpaduan moda transportasi laut dengan moda transportasi lainnya dengan tingkat kemandirian yang mantap. Dengan kondisi tersebut perlu adanya pemberdayaan masyarakat maritim secara terpadu. Terutama masyarakat yang berpenghasilan rendah dengan cara menghimpun masyarakat dalam satu wadah Koperasi Angkutan Laut. Tujuannya untuk meningkatkan Sumber Daya Manusia Kelautan, mengatur daerah pengelolaan laut, serta meningkatkan kemitraan yang menguntungkan dalam usaha koperasi pelayaran rakyat dan usaha negara.

Kegiatan angkutan laut yang menggunakan pelayaran rakyat bisa kita jumpai di kawasan Gili Kecamatan Pemenang Kabupaten Lombok Utara. Kawasan ini merupakan pulau-pulau kecil yang berjejer di seberang pangkalan pelayaran rakyat Bangsal yang ramai akan kunjungan para wisatawan. Selain sebagai daerah kunjungan wisata, tempat tersebut juga terkenal dengan budidaya kerang mutiara dan rumput laut yang dilakukan oleh penduduk setempat. Di samping berkembang sebagai daerah kunjungan wisata kawasan tersebut juga penting dalam bidang perekonomian. Sebagai penunjang kedua kegiatan tersebut hal yang paling penting adalah transportasi. Sampai saat ini transportasi laut adalah satu-satunya cara untuk mencapai daerah tersebut, yaitu dari pangkalan pelayaran Bangsal, Teluk Kodek, dan pangkalan pelayaran di Senggigi.

Angkutan penyeberangan yang beroperasi di kawasan wisata Gili Kecamatan Pemenang Kabupaten Lombok Utara adalah berupa perahu motor yang memiliki performansi kapal sederhana yang bermesin tempel yang biasa disebut angkutan pelayaran rakyat (Pelra). Angkutan pelayaran rakyat dalam operasinya menggunakan tarif yang telah ditetapkan oleh koperasi Angkutan Laut "Karya Bahari" di Bangsal Pemenang Lombok Utara. Tarif tersebut dirasakan kurang memadai jika dibandingkan dengan biaya operasional, apalagi akhir-akhir ini terjadi kenaikan harga diberbagai sektor. Kenaikan harga BBM, kenaikan harga tarif dasar listrik, maupun kenaikan harga pada sektor-sektor yang lain, mengakibatkan hampir semua harga suku cadang ikut mengalami kenaikan, sehingga pihak operator sangat merasakan dampak kenaikan harga yang tidak sebanding dengan tarif yang berlaku.

Dari hasil penelitian terdahulu yang telah dilakukan dengan dana Dana BOPTN tahun anggaran 2013 diperoleh tarif yang berlaku masih layak, artinya bahwa tarif/ongkos yang dibebankan oleh operator/penyelenggara kepada pengguna angkutan bisa menutupi biaya operasional (Rohani dan Hasyim). Tetapi apakah tarif yang berlaku saat ini masih layak jika dilihat dari sisi kemauan (*willingness to pay*) dan kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan? Untuk mendapatkan solusi masalah di atas, maka tindak lanjut terhadap rekomendasi penelitian terdahulu perlu dilakukan, dengan melakukan penelitian lanjutan untuk mengetahui kelayakan tarif jika ditinjau dari segi kemauan (*willingness to pay*) dan kemampuan membayar (*ability to pay*).

Berdasarkan permasalahan diatas maka perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui kelayakan tarif yang diberlakukan pada angkutan penyeberangan yang beroperasi di kawasan wisata Gili Kecamatan Pemenang yaitu lintas Bangsal - Gili Trawangan, Gili Air, dan Gili Meno, demi kelangsungan dan kelancaran penyeberangan di kawasan ini.

Tujuan Penelitian : Mengetahui kemauan membayar (*willingness to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan ; Mengetahui kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan ; Mengetahui kelayakan tarif angkutan penyeberangan yang diberlakukan di kawasan wisata Gili Kecamatan Pemenang Lombok Utara berdasarkan ATP dan WTP.

Urgensi atau Keutamaan Penelitian

Tarif yang berlaku di kawasan wisata ini adalah: Rp 10.000,- untuk lintas Bangsal - Gili Air, Rp 12.000,- lintas Bangsal - Gili Meno, dan lintas Bangsal - Gili Trawangan Rp 13.000,-. Tarif ini sudah mulai diberlakukan sejak tahun 2013 sampai sekarang. Menurut Munawar (2005), kenyamanan

penumpang transportasi laut dalam perjalanan relatif baik, jika dibandingkan dengan tarif yang dibebankan kepada pengguna jasa. Jika dilihat dari hasil penelitian BPOPTN 2013, tarif yang diperoleh masih bisa menutupi biaya operasional angkutan penyeberangan (Rohani dan Hasyim, 2014). Tetapi apakah tarif yang berlaku saat ini masih bisa dikatakan layak jika dilihat dari sisi kemauan (*willingness to pay*) dan kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan? Untuk itu perlu dilakukan penelitian lanjutan untuk mengetahui kelayakan tarif jika ditinjau dari segi kemauan (*willingness to pay*) dan kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan.

Dengan aplikasi hasil penelitian ini, maka keinginan semua pihak dapat diakomodir. Pada pihak pengguna, akan mendapatkan kemudahan untuk mendapatkan angkutan umum, sehingga punya kemauan dan kemampuan yang cukup untuk membayar tarif/ongkos. Demikian juga di pihak pemilik angkutan (operator) serta pengusaha angkutan mendapat peningkatan penghasilan.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Warpani (1990), tarif dalam angkutan umum merupakan biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum per satuan berat atau per satuan orang per kilometer.

Ability to Pay dan Willingness to Pay

Menurut Tamin dkk (1999), *ability to pay* (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis *ability to pay* didasarkan pada alokasi biaya untuk biaya transportasi dan intensitas perjalanan dari pemakai, dimana besarnya *ability to pay* adalah rasio alokasi pendapatan untuk transportasi dengan intensitas perjalanan, dengan kata lain *ability to pay* adalah kemampuan sesungguhnya dari masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukan. Beberapa faktor yang mempengaruhi *ability to pay* diantaranya : Besarnya penghasilan, Kebutuhan transportasi, Total biaya transportasi, Intensitas perjalanan, Pengeluaran total perbulan, Jenis Kegiatan, Alokasi pendapatan untuk biaya transportasi.

Sedangkan *willingness to pay* (WTP) adalah kemauan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diterimanya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis *willingness to pay* didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan tersebut. Dalam permasalahan transportasi *willingness to pay* dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah : Produksi jasa angkutan yang disediakan, Kualitas dan kuantitas pelayanan yang telah diberikan jasa angkutan, Utilitas pengguna terhadap angkutan tersebut, Penghasilan pengguna.

Bagian lain dari tulisannya menyebutkan, dalam pelaksanaan untuk menentukan tarif sering berbenturan antara besarnya *ability to pay* dan *willingness to pay*. Untuk melihat sejauh mana kondisi ini terjadi akibat adanya perbedaan hal tersebut dapat dilihat pada penjelasan berikut :

a. *Ability to pay* lebih besar dari *willingness to pay*

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa tersebut. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi

utilitas terhadap jasa tersebut relatif lebih rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.

b. *Ability to pay* lebih kecil dari *willingness to pay*

Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi diatas dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar dari pada kemampuan membayarnya. Hal ini memungkinkan terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi, sehingga pengguna untuk membayar jasa tersebut cenderung lebih dipengaruhi oleh utilitas. Pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

c. *Ability to pay* sama dengan *willingness to pay*

Kondisi ini menunjukkan bahwa antara kemampuan dan keinginan membayar jasa yang dikonsumsi pengguna tersebut sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

Penentuan Tarif Berdasarkan *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay*

Menurut Tamin dkk (1999), pada prinsipnya penentuan tarif ditinjau dari beberapa aspek utama dalam sistem angkutan umum. Aspek-aspek tersebut adalah : Pengguna (*user*), Pengelola (*operator*), Pemerintah (*regulator*).

Dalam hal ini pada kondisi tertentu, dimungkinkan perangkapan fungsi *operator* dan *regulator*, bila angkutan umum dikelola sendiri oleh pemerintah.

Bila parameter *ability to pay* dan *willingness to pay* yang ditinjau, maka aspek pengguna dalam hal ini dijadikan subyek yang menentukan nilai tarif yang diberlakukan dengan prinsip sebagai berikut :

- a. *Ability to pay* merupakan fungsi dari kemampuan membayar, sehingga nilai tarif yang diberlakukan tidak boleh melebihi nilai *ability to pay* kelompok masyarakat pengguna angkutan umum.
- b. *Willingness to pay* merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum sehingga bila nilai *willingness to pay* masih berada dibawah *ability to pay* maka masih dimungkinkan melakukan peningkatan nilai tarif dengan perbaikan tingkat pelayanan angkutan umum.

Penentuan atau penyesuaian tarif tersebut dianjurkan sebagai berikut :

1. Tidak melebihi nilai *ability to pay*.
2. Berada diantara nilai *ability to pay* dan *willingness to pay*, bila akan dilakukan penyesuaian tingkat pelayanan.
3. Bila tarif yang diajukan berada dibawah perhitungan tarif namun berada diatas *ability to pay* maka selisih tersebut dapat dianggap sebagai beban subsidi yang harus ditanggung pemerintah (*regulator*).
4. Bila perhitungan tarif pada suatu jenis angkutan umum berada dibawah *ability to pay* dan *willingness to pay*, maka terdapat keleluasaan dalam perhitungan atau pengajuan nilai tarif baru, yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan subsidi silang pada jenis angkutan lainnya yang kondisi perhitungan tarifnya diatas *ability to pay*.

Analisis ATP dengan Metode *Household Budgeted*

Pada *ability to pay* umum, besarnya *ability to pay* adalah rasio alokasi pendapatan untuk angkutan penyebrangan laut terhadap total perjalanan seluruh anggota keluarga baik yang berpenghasilan maupun tidak. Persamaan yang digunakan untuk menghitung *ability to pay* umum adalah :

$$\text{ability to pay} = \frac{ItPpPt}{Tt} \quad \dots\dots\dots (1)$$

dimana : It = Pendapatan total keluarga perbulan (Rp/bulan), Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi perbulan dari total pendapatan, Pt = persentase untuk angkutan penyebrangan dari pendapatan untuk transportasi, Tt = Total panjang perjalanan keluarga perbulan (sekali menyebrang/bulan)

Pendekatan yang akan digunakan untuk menghitung *ability to pay* berdasarkan jenis pekerjaan responden tersebut per sekali menyebrang dapat dihitung dengan persamaan 2.

$$\text{Ability to pay responden} = \frac{Irs.Pp.Pt}{Trs} \quad \dots\dots\dots (2)$$

dimana : ATP Responden = ATP Responden berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/Sekali menyebrang), Irs = Tingkat pendapatan responden perbulan (Rp/bulan), Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari total pendapatan., Pt = persentase untuk angkutan penyebrangan dari pendapatan untuk transportasi, Trs = Total panjang perjalanan keluarga perbulan (sekali menyebrang/bulan).

Analisis WTP Dengan Metode Persepsi

Menurut Ariawan (2000), metode ini menganggap setiap konsumen mempunyai persepsi dan keinginan yang berbeda terhadap tarif angkutan Kota. Untuk menentukan besarnya *willingness to pay* adalah dengan menanyakan langsung berapa tarif yang sesuai untuk setiap perjalanan yang dilakukan dengan menggunakan angkutan penyeberangan.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, digunakan dua jenis data yaitu:

Data sekunder

Data sekunder didapat dari Koperasi angkutan Laut “Karya Bahari” selaku pengelola pelayaran rakyat di Pemenang, dan hasil laporan-laporan penelitian terkait, diantaranya adalah :

- jumlah armada dari bangsal menuju Gili air, Gili Meno dan Gili Trawangan;
- karakteristik angkutan penyeberangan (Pelra) seperti panjang, lebar, dan kapasitas Pelra;
- tarif yang berlaku dari Bangsal menuju tiga Gili; dll.

Data primer

Didapatkan dengan pengamatan langsung/pengukuran di lapangan dan dengan menyebarkan kuisioner kepada pengguna angkutan penyeberangan sesuai dengan jumlah sampel yang ditetapkan dalam desain survey. Data tersebut antara lain: Jumlah anggota keluarga, Besar penghasilan

responden per bulan, Besar penghasilan total keluarga/bulan, Jumlah perjalanan/ bulan, Alokasi pendapatan untuk transportasi/bulan, Alokasi pendapatan untuk penyeberangan di Bangsal per bulan.

Sebagai responden adalah pengguna angkutan Pelra. Kuisisioner diisi langsung oleh surveyor dengan cara memberikan pertanyaan dan menjelaskan maksud pertanyaannya sehingga tidak terjadi kesalahan persepsi dari responden. Ditugaskan 60 surveyor, dengan perincian: untuk Gili Air 30 orang surveyor, Gili Meno 10 surveyor dan Gili Trawangan 20 surveyor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Pengumpulan Data

- Data Karakteristik Angkutan Penyeberangan
 - Panjang (m) = 20 m
 - Lebar (m) = 2,8 m
 - Kapasitas tempat duduk = 30
- Tarif /Ongkos Angkutan Penyeberangan
 - Rp.10.000,- untuk lintas Bangsal Gili Air,
 - Rp.12.000,- lintas Bangsal untuk Gili Meno,
 - Rp.13.000,- lintas Bangsal - Gili Trawangan

Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) Responden

Analisis ini berdasarkan atas tarif perhitungan ATP dan WTP responden dengan *ability to pay* tertentu untuk tiap responden, sesuai dengan alokasi pendapatan untuk transportasi. Dari hasil perhitungan ATP ini akan didapatkan kemampuan membayar responden per sekali menyeberang dimana dari hasil perhitungan *ability to pay* didapatkan kemampuan membayar tertinggi adalah sebesar Rp.200.000,-/trip pada angkutan pelayaran rakyat lintas Bangsal - Gili Air., sedangkan terendah adalah Rp.4.000,-/trip pada angkutan pelayaran rakyat lintas Bangsal - Gili Air juga.

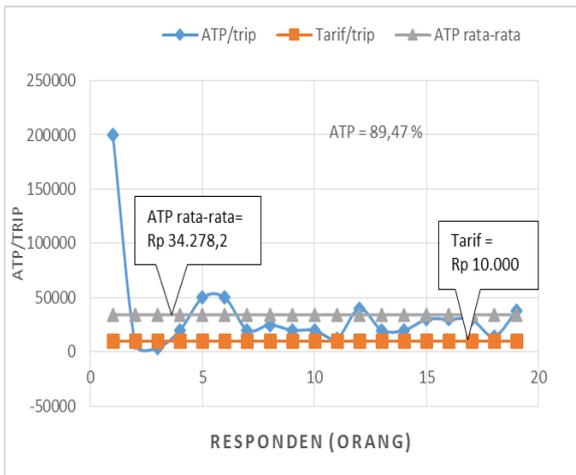
Willingness to pay adalah persepsi responden mengenai tarif per trip yang sesuai dibandingkan dengan pelayanan yang diberikan. WTP yang melebihi tarif tertinggi adalah Rp. 75.000,-/trip pada angkutan lintas Bangsal - Gili Meno, dan yang terendah adalah Rp. 7.000,-/trip pada angkutan lintas Bangsal – Gili Air dan Gili Meno. Untuk lebih jelasnya diberikan contohnya:

Responden No. 1. pada angkutan pelayaran rakyat lintas Bangsal - Gili Air dengan jenis pekerjaan wiraswasta, *ability to pay* nya adalah:

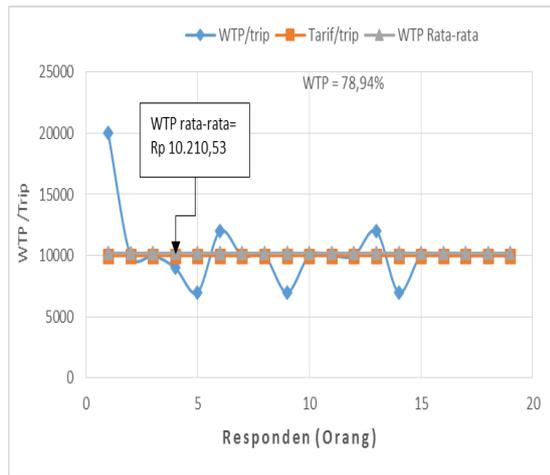
$$\text{ATP responden} = \frac{1.500.000 \times (200.000 / 500.000) \times (500.000 / 1.500.000)}{1} = \text{Rp } 200.000,-/\text{Trip}$$

ATP dan WTP Lintas Bangsal – Gili Air

Tarif yang berlaku untuk lintas Bangsal – Gili Air sebesar Rp. 10.000,-/ trip. Dari gambar 1. dibawah ini terlihat bahwa yang memiliki ATP melebihi tarif adalah sebesar 89,47% atau 17 responden dari 19 responden. Pada gambar 2. terlihat bahwa WTP yang melebihi tarif adalah sebesar 78,94% atau 15 responden dari 19 responden.



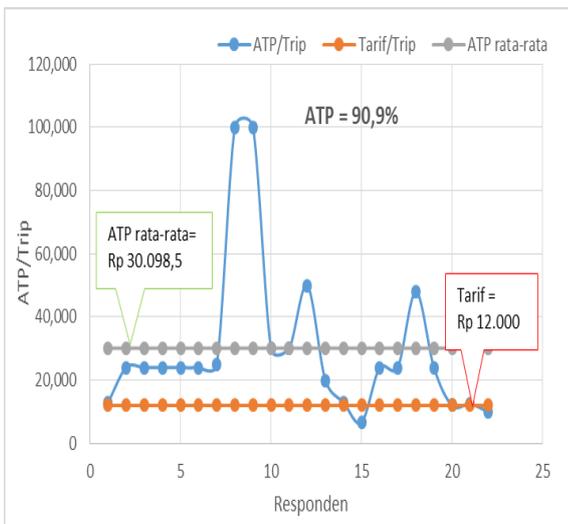
Gambar 1. Hubungan Antara ATP dan Responden Lintas Bangsal- Gili Air



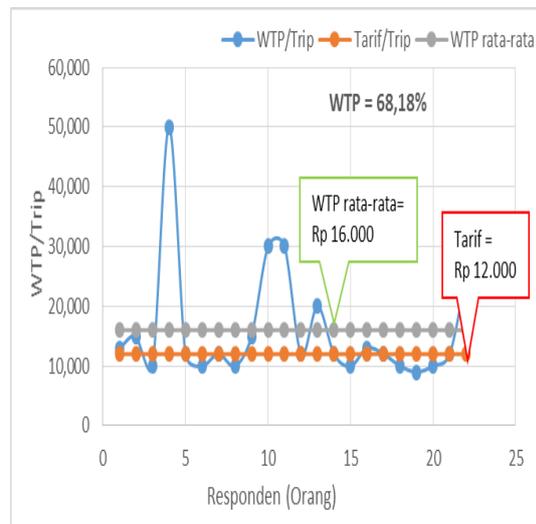
Gambar 2. Hubungan Antara WTP dan Responden Lintas Bangsal- Gili Air

ATP dan WTP Lintas Bangsal – Gili Meno

Tarif yang berlaku untuk lintas Bangsal – Gili Meno sebesar Rp. 12.000,-/ trip. Dari gambar 3. dibawah ini terlihat bahwa yang memiliki ATP melebihi tarif adalah sebesar 86,36% atau 19 responden dari 22 responden. Pada gambar 4 terlihat bahwa WTP yang melebihi tarif adalah sebesar 31,81% atau 7 responden dari 22 responden.

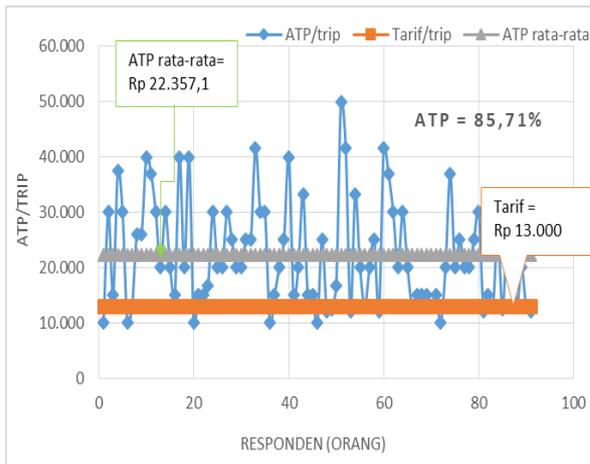


Gambar 3: Hubungan Antara ATP dan Responden Lintas Bangsal- Gili Meno

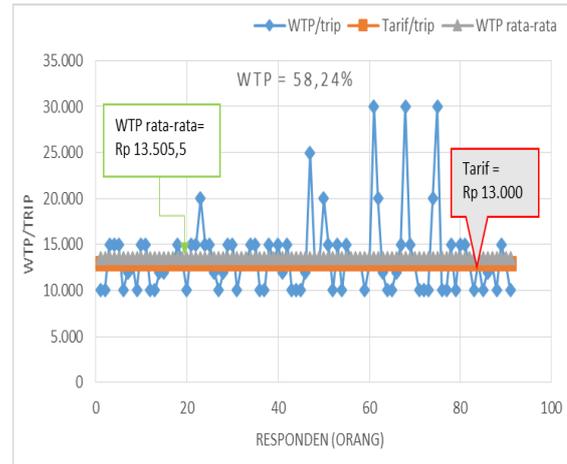


Gambar 4: Hubungan Antara WTP dan Responden Lintas Bangsal- Gili Meno

Tarif yang berlaku untuk lintas Bangsal – Gili Meno sebesar Rp. 12.000,-/ sekali menyeberang. Dari gambar 5. dibawah ini terlihat bahwa yang memiliki ATP melebihi tarif adalah sebesar 85,71% atau 78 responden dari 91 responden. Pada gambar 6. terlihat bahwa WTP yang melebihi tarif adalah sebesar 58,24 % atau 53 responden dari 91 responden.



Gambar 4: Hubungan Antara ATP dan Responden Lintas Bangsal- Gili Trawangan.



Gambar 5: Hubungan Antara WTP dan Responden Lintas Bangsal- Gili Trawangan.

Pembahasan

Ability to pay (ATP) dan *Willingness to pay* (WTP)

Dari hasil analisis diatas terlihat bahwa nilai *ability to pay* (ATP) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan yang melebihi tarif untuk lintas Bangsal – Gili Air adalah 89,47%. Nilai *willingness to pay* (WTP) masyarakat pengguna angkutan pelayaran rakyat yang melebihi tarif untuk lintas Bangsal – Gili Air sebesar 78,94%. Jadi nilai *ability to pay* (ATP) lebih besar dari nilai *willingness to pay* (WTP). Begitu juga dengan nilai *ability to pay* (ATP) dan *willingness to pay* (WTP) masyarakat pengguna angkutan untuk lintas Bangsal – Gili Meno dan Gili Trawangan, nilai *ability to pay* (ATP) lebih besar dari nilai *willingness to pay* (WTP)nya. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden memiliki kemampuan membayar yang lebih tinggi dibandingkan dengan kemauan membayar. Karena *willingness to pay* adalah merupakan fungsi pelayanan maka bila nilai WTP masih berada di bawah nilai ATP maka tingkat pelayanan dari angkutan pelayaran rakyat lintas Bangsal – Gili relatif rendah.

Kelayakan tarif ditinjau dari sisi ATP dan WTP Lintas Bangsal – Gili Air

Tarif yang berlaku untuk lintas Bangsal – Gili Air sebesar Rp 10.000,-/ pnp, Dari hasil analisis diperoleh ATP rata-rata adalah Rp 34.278,2/pnp, dan WTP rata-rata adalah Rp 10.210,53/pnp (gambar 1 dan 2). Disini terlihat bahwa tarif yang diterapkan lebih kecil dari nilai ATP rata-rata dan WTP rata-rata, Kemampuan membayar (ATP) dan kemauan membayar (WTP) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan lintas Bangsal-Gili Air yang melebihi tarif sebesar 89,47% dan 78,94%. Hal ini juga menunjukkan bahwa kemauan dan kemauan membayar yang melebihi tarif cukup tinggi, sehingga bisa dikatakan bahwa tarif masih layak jika ditinjau dari ATP dan WTP.

Kelayakan tarif ditinjau dari sisi ATP dan WTP Lintas Bangsal – Gili Meno

Tarif yang berlaku untuk lintas Bangsal – Gili Meno sebesar Rp 12.000,-/ pnp. Dari hasil analisis diperoleh ATP rata-rata adalah Rp 30.098,5/pnp, dan WTP rata-rata adalah Rp 16.000/pnp (gambar 3 dan 4). Disini terlihat bahwa tarif yang diterapkan lebih kecil dari nilai ATP rata-rata dan WTP rata-rata, sehingga bisa dikatakan bahwa tarif masih layak jika ditinjau dari ATP dan WTP rata-rata. Kemampuan membayar (ATP) dan kemauan membayar (WTP) masyarakat pengguna angkutan

penyeberangan lintas Bangsal-Gili Meno yang melebihi tarif sebesar 90,9% dan 68,18%. Hal ini juga menunjukkan bahwa kemauan dan kemampuan membayar yang melebihi tarif cukup tinggi, sehingga tarif masih dikatakan layak dari sisi kemampuan dan kemauan membayar pengguna angkutan penyeberangan lintas Bangsal-Gili Air.

Kelayakan tarif ditinjau dari sisi ATP dan WTP Lintas Bangsal – Gili Trawangan

Tarif yang berlaku untuk lintas Bangsal – Gili Trawangan sebesar Rp 13.000,-/pnp, Dari hasil analisis diperoleh ATP rata-rata adalah Rp 22.351,1/pnp, dan WTP rata-rata adalah Rp13.505,5/pnp (gambar 5 dan 6). Disini terlihat bahwa tarif yang diterapkan lebih kecil dari nilai ATP rata-rata dan WTP rata-rata, sehingga bisa dikatakan bahwa tarif masih layak jika ditinjau dari ATP dan WTP rata-rata. Kemampuan membayar (ATP) dan kemauan membayar (WTP) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan lintas Bangsal-Gili Trawangan yang melebihi tarif sebesar 85,71% dan 58,24%. Hal ini juga menunjukkan bahwa kemauan dan kemampuan membayar yang melebihi tarif cukup tinggi, sehingga tarif masih dikatakan layak dari sisi kemampuan dan kemauan membayar pengguna angkutan penyeberangan lintas Bangsal-Gili Trawangan.

ATP dan WTP yang melebihi tarif maupun ATP dan WTP rata-rata angkutan penyeberangan dari Bangsal menuju tiga Gili baik yang menuju Gili Air, Gili Meno dan Gili Trawangan, menunjukkan bahwa tarif yang diterapkan sekarang layak dari sisi kemampuan (ATP) dan kemauan membayar (WTP) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan diatas maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan yang melebihi tarif dari Bangsal menuju Gili Air sebesar 89,47%, ke Gili Meno 90,9% , yang ke Gili Trawangan 85,71%. Kemauan membayar (*willingness to pay*) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan yang melebihi tarif dari Bangsal menuju Gili Air sebesar 78,94%, ke Gili Meno 68,18% dan yang ke Gili Trawangan 58,24%. Lintas Bangsal – Gili Air ATP rata-rata Rp 34.278,2/pnp, WTP rata-rata adalah Rp 10.210,53/pnp, lintas Bangsal – Gili Meno ATP rata-rata adalah Rp 30.098,5/pnp, WTP rata-rata Rp 16.000/pnp, lintas Bangsal – Gili Trawangan ATP rata-rata adalah Rp 22.351,1/pnp, dan WTP rata-rata Rp13.505,5/pnp. ATP dan WTP yang melebihi tarif cukup tinggi (lebih dari 50%), begitu juga ATP dan WTP rata-rata lebih besar dari tarif resmi yang berlaku, maka dapat disimpulkan bahwa tarif yang diterapkan sekarang masih layak jika ditinjau dari sisi kemampuan membayar (ATP) dan kemauan membayar (WTP) masyarakat pengguna angkutan penyeberangan.

Saran

Karena WTP masih berada di bawah ATP, maka perlu adanya peningkatan kualitas pelayanan pada angkutan penyeberangan dari Bangsal menuju tiga Gili, sehingga potensi angkutan penyeberangan ini sebagai salah satu sarana mobilitas penyeberangan menuju Gili Air, Gili Meno dan Gili Trawangan dapat berfungsi maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

Ariawan, I.M.A, (2002), *Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Terhadap Tarif Angkutan Kota (Studi Kasus Perumnas Monang Maning Denpasar)*. Program studi Transportasi, Program Pasca Sarjana ITB, Bandung.

Munawar, A., 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Penerbit Beta Offset, Jogjakarta.

Rohani, dan Hasyim., 2014. *Evaluasi Kelayakan Tarif Angkutan Penyeberangan (Pelayaran Rakyat) Di Kawasan Wisata Gili Pemenang Lombok Utara*, Laporan Penelitian dengan biaya BOPTN, Universitas Mataram.

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)

Warpani, S., 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan* Jilid II, Penerbit ITB, Bandung