

Analisis Tarif Pelayanan Tunda Di Pelabuhan ParePare Berdasarkan Pengguna Jasa

Rahmawati Djunuda

Teknik Perkapalan, Fakultas Sains dan Teknologi, USN Kolaka

Email: rahmawatidjunuda@gmail.com

Samaluddin

Teknik Perkapalan, Fakultas Sains dan Teknologi, USN Kolaka

Email: samaluddin.sml09@gmail.com

Korespondensi penulis: rahmawatidjunuda@gmail.com

Abstract. *Tugboat services are services provided by the port to push or pull ships out or towards the pier. The purpose of this study is to determine the suitability of the current tariff for tugboat services at ParePare Port with the ability and willingness to pay for service users. Data were analyzed using ATP and WTP methods. The results of the analysis show that the current variable tariff for delay services is in accordance with the ability to pay service users because the respondent's ATP is greater than the current tariff, but it is not in accordance with the willingness to pay for service users because the respondent's WTP is less than the current tariff. The fixed rate for ships 500 GT – 3500 GT is in accordance with the ability to pay service users because the respondent's ATP is the same as the current tariff, but it is not in accordance with the service user's willingness to pay because the respondent's WTP is less than the current tariff. For vessels measuring 3501 GT – 8000 GT, the current tariffs are in accordance with the ability and willingness to pay for service users because the respondent's ATP and WTP are the same as the current tariff. Ships measuring 14,001 GT – 18,000 GT, the current tariff is in accordance with the ability and willingness to pay service users because the respondent's ATP is the same as the current rate, but not yet in accordance with the service user's willingness to pay.*

Keywords: *Tariff, Tugboat services, ParePare Port*

Abstrak. Jasa tunda merupakan jasa yang diberikan oleh pelabuhan untuk mendorong atau menarik kapal keluar atau menuju dermaga. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kesesuaian tarif pelayanan tunda kapal yang berlaku saat ini di Pelabuhan ParePare dengan kemampuan dan kemauan bayar pengguna jasa. Data dianalisa dengan menggunakan metode ATP dan WTP. Hasil analisis diperoleh tarif variable pelayanan tunda yang berlaku saat ini sudah sesuai dengan kemampuan bayar pengguna jasa karena ATP responden lebih besar dari tarif yang berlaku saat ini, tetapi belum sesuai dengan kemauan bayar pengguna jasa karena WTP responden lebih kecil dari tarif yang berlaku saat ini. Tarif tetap untuk kapal 500 GT – 3500 GT sudah sesuai dengan kemampuan bayar pengguna jasa karena ATP responden sama dengan tarif yang berlaku saat ini, tetapi belum sesuai dengan kemauan bayar pengguna jasa karena WTP responden lebih kecil dari tarif yang berlaku sekarang ini. Kapal berukuran 3501 GT – 8000 GT, tarif yang berlaku saat ini sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan bayar pengguna jasa karena ATP dan WTP responden sama dengan tarif yang berlaku saat ini. Kapal berukuran 14.001 GT – 18.000 GT, tarif yang berlaku saat ini sudah sesuai dengan

kemampuan dan kemauan bayar pengguna jasa karena ATP responden sama dengan tarif yang berlaku saat ini, tetapi belum sesuai dengan kemauan bayar pengguna jasa.

Kata kunci: Tarif, Pelayanan tunda, Pelabuhan ParePare

LATAR BELAKANG

Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang terpenting dari seluruh proses perdagangan, baik untuk perdagangan antar pulau maupun internasional. Peningkatan perekonomian suatu wilayah bergantung pada tersedianya sarana dan prasarana yang mendukung wilayah tersebut seperti sarana dan prasarana transportasi (Adisasmita, 2011). Dalam pelaksanaan kegiatan, Pelabuhan Parepare ditunjang fasilitas seperti dermaga, lapangan penumpukkan, terminal penumpang serta fasilitas pendukung lainnya.

Pelayanan jasa tunda merupakan salah satu pelayanan kepelabuhanan yang tersedia di Pelabuhan Parepare. Jasa tunda merupakan jasa yang diberikan untuk mendorong, menarik, menggandeng, mengawal atau memberikan bantuan kepada kapal untuk melakukan olah gerak dalam alur pelayaran, wilayah labuh jangkar, ataupun kolam baik pada saat akan bertambat maupun keluar dari dermaga. Jadi pelayanan jasa tunda wajib dilakukan bagi kapal yang ada di wilayah perairan wajib pandu dan tunda.

Ketersediaan kapal tunda di Pelabuhan adalah salah satu faktor yang dapat berpengaruh terhadap kinerja pelayanan kapal (Andriyanto dkk, 2016). Penyebab tidak tercapainya kinerja pelayanan penundaan kapal pada *approach time* salah satunya adalah kondisi dermaga yang kurang baik dan fasilitas tidak memadai (Melmambessy dkk, 2021). Pelayanan pemanduan dan penundaan menjadi salah satu penyebab tingginya biaya logistik di Pelabuhan yaitu memiliki kontribusi sebesar 40% - 50% dari biaya pelayanan jasa kapal selama di Pelabuhan (Paramita dkk, 2021).

Di pelabuhan, dibutuhkan kinerja yang tinggi, agar pelayanan yang terbaik dapat diberikan ke pengguna jasa (Triatmodjo, 2010). Untuk mengetahui tingkat pelayanan suatu pelabuhan, dapat dilihat dari kemampuan pelabuhan tersebut dalam menangani jumlah atau banyaknya kapal dan barang yang masuk ke pelabuhan (Abbas, 1993). Perbaikan pelayanan jasa kepelabuhanan akan meningkatkan jumlah kunjungan kapal (Sudjasta, 2016).

Sekarang ini Pelabuhan Parepare belum memiliki kapal tunda. Sedangkan kapal tunda yang beroperasi saat ini adalah kapal milik swasta dan hasilnya dibagi dengan pihak Pelindo. Saat ini, fasilitas penunjang di Pelabuhan Parepare masih sangat minim. Para pengguna jasa harusnya mendapatkan pelayanan yang seimbang antara tarif yang dibayar dengan tingkat pelayanan yang diterima yang meliputi kelancaran, kamanan, keselamatan dan kenyamanan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tarif pelayanan tunda yang berlaku saat ini di Pelabuhan Parepare apakah sudah sesuai dengan kemampuan dan keinginan pengguna jasa.

KAJIAN TEORITIS

1. *Ability To Pay* (ATP)

ATP merupakan kemampuan bayar seseorang terhadap pelayanan jasa yang telah didapatkan atau diterima berdasar pada pendapatan yang ideal menurut pengguna jasa (Pujianto, 2022). Beberapa faktor yang dapat berpengaruh terhadap ATP yaitu pendapatan per bulan, alokasi biaya transportasi, jumlah perjalanan, jumlah anggota dalam keluarga.

Berikut formula yang dapat digunakan dalam perhitungan ATP pada penelitian ini:

$$ATP = \frac{Irs \times Pp \times Pt}{Tts} \quad (1)$$

Dimana :

It = Total pendapatan responden per bulan (Rp/bulan)

Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari total penghasilan responden (%)

Pt = Persentase biaya transportasi yang digunakan untuk angkutan laut (%)

Tt = Total panjang perjalanan angkutan laut perbulan (Roundtrip/bulan)

2. *Willingness To Pay* (WTP)

WTP merupakan pengeluaran biaya oleh pengguna jasa atas pelayanan jasa yang diterimanya sesuai dengan keinginan atau kemauannya. Tarif pelayanan jasa berdasarkan persepsi pengguna jasa digunakan sebagai pendekatan dalam menganalisis WTP (Tamin dkk, 1999). Faktor yang mempengaruhi WTP diantaranya produk yang disediakan operator pelayanan jasa transportasi, disediakannya pelayanan yang berkualitas dan berkuantitas, utilitas pengguna terhadap transportasi, serta pendapatan pengguna jasa. Berikut formula dalam perhitungan WTP:

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i \quad (2)$$

Dimana :

MWTP = Rata-rata WTP

n = Ukuran sampel

WTP_i = Nilai WTP maksimum responden ke i

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif. Dalam penelitian ini dilakukan analisa tentang pelayanan kapal, kemampuan dan kemauan/keinginian pengguna jasa dalam membayar tarif

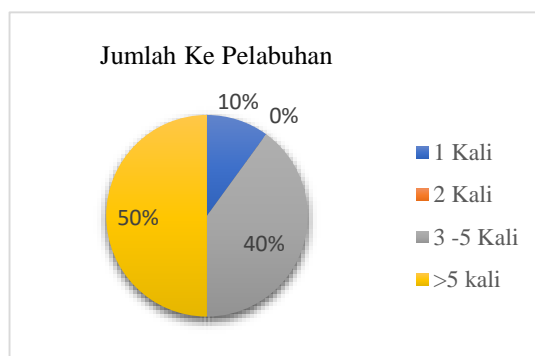
pelayanan penundaan kapal yang berlaku saat ini di Pelabuhan ParePare. Data primer dan sekunder dibutuhkan dalam penelitian ini. Data primer berupa wawancara dan menyebar kuisioner ke pengguna jasa. Wawancara dilakukan untuk memperoleh informasi tentang kepuasan pengguna jasa terhadap pelayanan tunda di Pelabuhan. Penyebaran kuisioner dilakukan untuk mengetahui aspek pelayanan kapal, persepsi pengguna jasa terhadap tarif pelayanan tunda yang berlaku saat ini, pendapatan responden serta prioritas tertinggi pelayanan yang diharap pengguna jasa. Data sekunder dilakukan melalui studi dokumen ke pihak PT Pelindo IV (Persero) Cabang ParePare untuk mendapatkan informasi tentang data kapal yang masuk ke Pelabuhan ParePare dan tarif pelayanan kapal yang berlaku saat ini.

Pada penelitian ini digunakan metode ATP dan WTP untuk menganalisis data. Metode ATP dan WTP digunakan untuk menganalisis tarif yang sesuai dengan kemampuan dan keinginan/kemauan pengguna jasa dalam membayar tarif pelayanan tunda yang berlaku saat ini dengan pertimbangan penghasilan, jumlah biaya untuk pelayanan kapal secara keseluruhan di Pelabuhan, jumlah biaya pelayanan tunda baik biaya tetap dan biaya variable di Pelabuhan, frekuensi, tarif yang ideal menurut pengguna jasa serta tambahan biaya dari pengguna jasa untuk peningkatan pelayanan di Pelabuhan ParePare.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Pelayanan Kapal

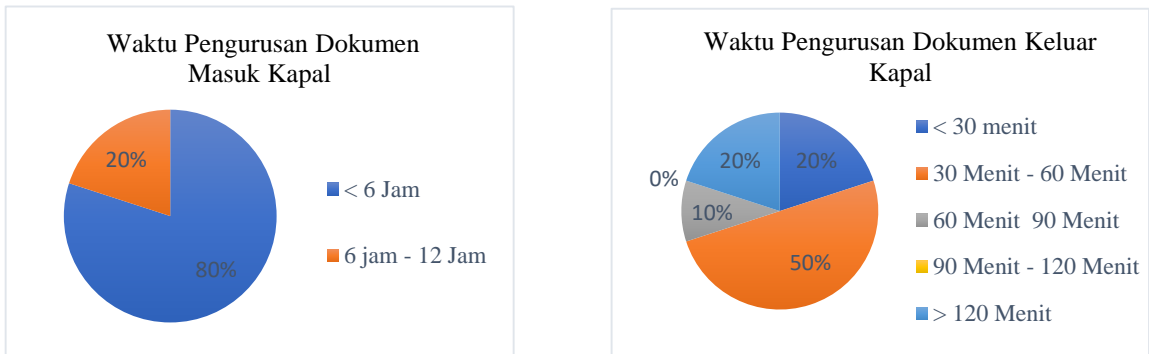
Analisis pelayanan kapal terhadap responden terdiri dari jumlah kapal ke Pelabuhan, waktu mengurus dokumen masuk dan keluar, waktu menunggu pelayanan pandu dan tunda, waktu pemakaian dermaga, persepsi pengguna jasa terhadap tarif pelayanan kapal yang berlaku, kesesuaian antara tarif dan pelayanan kapal menurut responden. Data pelayanan kapal ditampilkan pada Gambar 1 – 4 berikut:



Sumber: Hasil analisis

Gambar 1. Diagram frekuensi kapal responden ke Pelabuhan

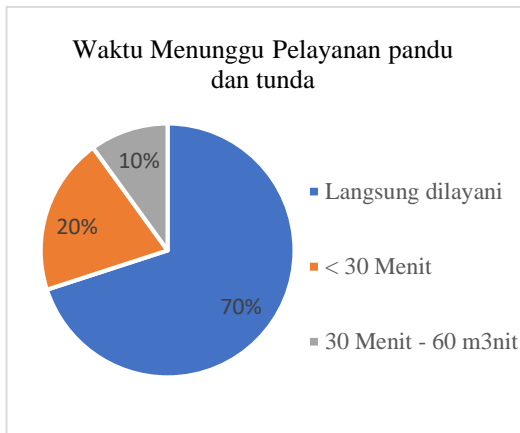
Gambar 1 di atas memperlihatkan bahwa jumlah frekuensi kapal responden yang masuk ke Pelabuhan ParePare yang tertinggi sebanyak >5 kali (50%) dan terendah yaitu 1 kali (10%).



Sumber : Hasil analisis

Gambar 2. Diagram waktu pengurusan dokumen kapal

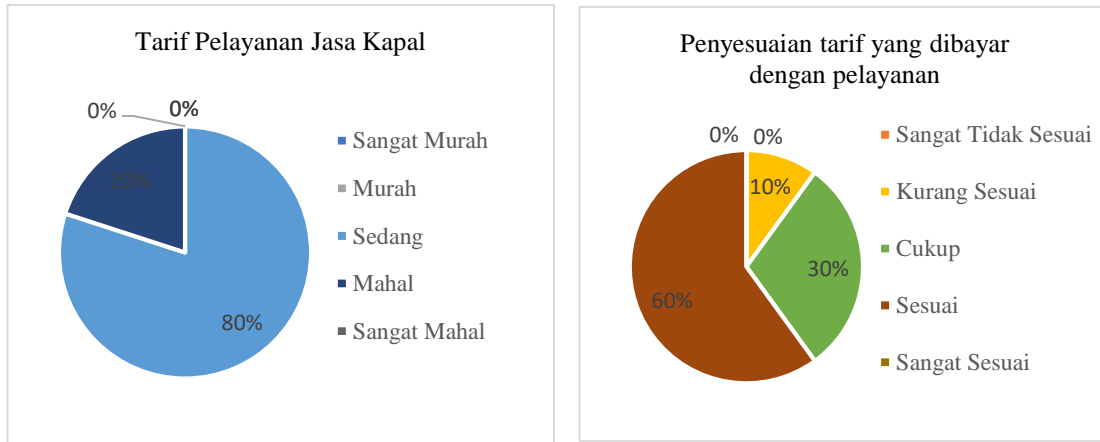
Pada Gambar 2 diperlihatkan bahwa waktu yang dipergunakan untuk pengurusan dokumen kapal pada saat akan masuk kepelabuhan adalah < 6 jam sebanyak 80%. Untuk pengurusan dokumen pada saat kapal akan keluar Pelabuhan berdasarkan responden yaitu 50 % memilih 30 menit – 60 menit. Ini berarti bahwa pengurusan dokumen kapal di Pelabuhan ParePare tergolong cepat.



Sumber : Hasil anlisis

Gambar 3. Diagram waktu tunggu pelayanan pandu dan tunda

Dari Gambar 3 terlihat jika waktu yang dibutuhkan oleh kapal untuk menunggu pelayanan pandu dan tunda berdasarkan pengguna jasa yaitu sebanyak 70% memilih langsung dilayani dan sedikitnya 10% memilih antara 30 menit – 60 menit. Sehingga dapat di simpulkan bahwa pelayanan pemanduan dan penundaan kapal di Pelabuhan ParePare tergolong sangat cepat krn tidk perlu menunggu terlalu lama untuk dilayani,



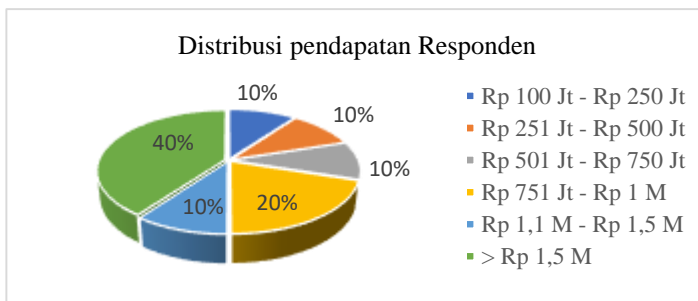
Sumber : Hasil analisis

Gambar 4. Diagram tarif pelayanan kapal

Menurut Gambar 4 bahwa untuk tarif pelayanan jasa kapal yang berlaku saat ini di Pelabuhan ParePare berdasarkan responden yaitu sebanyak 80% memilih sedang dan sedikitnya 20% responden memilih mahal. Untuk kesesuaian antara tarif yang dibayarkan dengan tingkat pelayanan yang diterima oleh pengguna jasa adalah 60% memilih sesuai dan 10% dengan pilihan kurang sesuai.

1.1 Analisis *Ability To Pay* (ATP)

Besarnya nilai ATP dibuat berdasar pada pendapatan kapal responden perbulan, alokasi pendapatan kapal untuk pelayanan jasa kapal setiap bulannya serta alokasi pendapatan kapal untuk biaya pelayanan kapal secara keseluruhan selama di Pelabuhan. Distribusi pendapatan kapal responden secara jelas terlihat pada Gambar 5.



Sumber : Hasil analisis

Gambar 5. Diagram distribusi pendapatan kapal responden.

Nilai ATP pelayanan tunda merupakan hasil perkalian dari total pendapatan kapal responden per bulan dengan rata-rata alokasi biaya kapal di Pelabuhan per bulan (%) serta rata-rata alokasi biaya pelayanan tunda kapal di Pelabuhan per bulan (%) dibagi dengan total jarak perjalanan kapal per bulan (persamaan 1). Berikut hasil perhitungan lebih lengkap pada Table 1 dan 2.

Table 1. ATP tarif pelayanan tunda di Pelabuhan ParePare

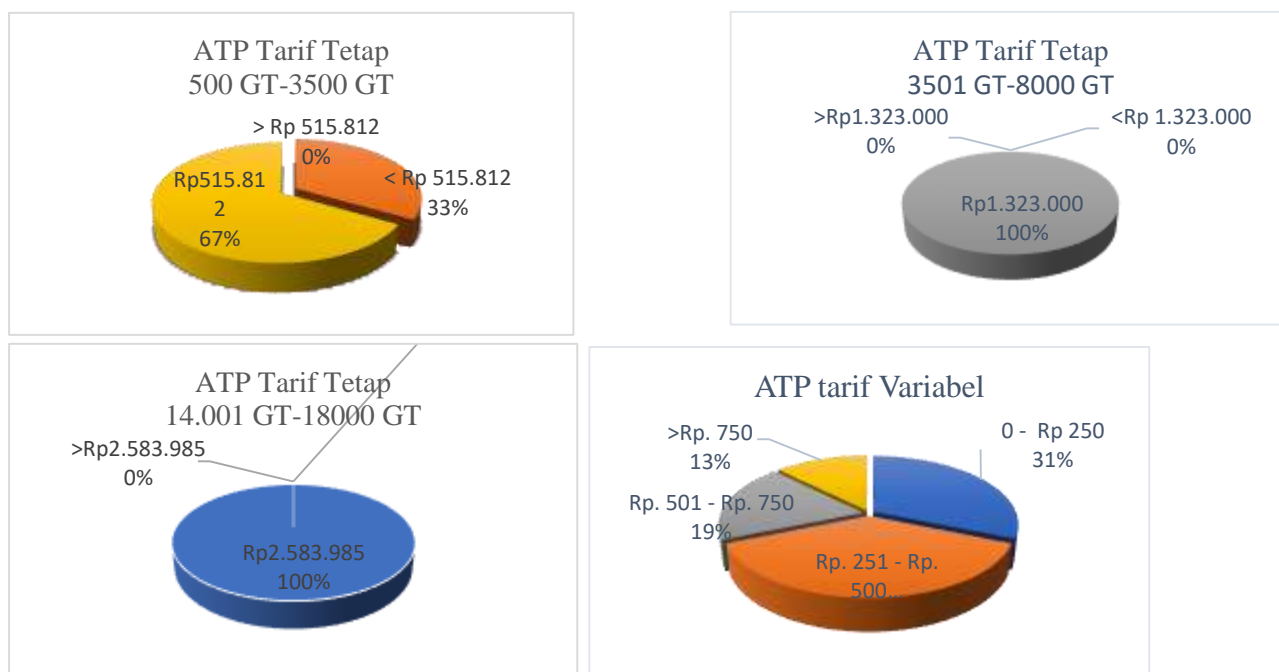
Responden	Rata-rata pendapatan per bulan (Rp)	Rata-rata alokasi biaya kapal di pelabuhan (%)	Rata-rata alokasi biaya tetap Pelayan Tunda Perbulan (%)	Rata-rata alokasi biaya variabel Pelayan Tunda Perbulan (%)	Frekuensi ke Pelabuhan	Jarak		ATP Responden	
						Mil laut	Total Mill laut	Tarif Tetap (Rp)	Tarif Variabel (Rp)
1	1.500.000.000	2,190	32,221	5,257	8	310	2484	1.323.000	695
2	2.000.000.000	1,070	19,282	6,594	8	741	5931	515.812	238
3	800.000.000	6,930	38,181	7,735	16	251	4017	1.323.000	1.067
4	800.000.000	2,913	34,067	6,539	6	452	2715	1.323.000	561
5	2.000.000.000	1,294	15,939	5,444	8	373	2985	515.812	472
6	1.800.000.000	4,292	17,125	3,621	10	310	3105	1.323.000	901
7	260.000.000	9,938	7,985	2,759	4	741	2965	515.812	240
8	1.000.000.000	5,425	24,389	4,113	10	310	3105	1.323.000	719
9	2.000.000.000	6,308	36,868	12,344	18	210	3779	2.583.985	412

10	2.000.000. 000	6,961	33,409	11,186	18	242 1	4357 0	2.583.9 85	357
11	500.000.00 0	2,220	9,296	2,369	2	373	746	515.812	352
12	350.000.00 0	5,946	0,000	0,000	8	310	2484	0	0
13	300.000.00 0	6,018	0,000	0,000	8	310	2484	0	0
14	300.000.00 0	5,593	0,000	0,000	8	310	2484	0	0
15	1.500.000. 000	0,216	31,772	9,648	2	519	1039	515.812	302
16	2.800.000. 000	4,247	1,735	0,543	4	519	2078	515.812	311

Sumber : Hasil analisis data

Pada Table 1 dapat dilihat bahwa nilai ATP atau kemampuan membayar pengguna jasa untuk tarif tetap pelayanan penundaan berdasarkan responden nilai tertinggi sebesar Rp 2. 583.985 dan nilai terendah sebesar Rp 0. Untuk 500 GT – 3500 GT yaitu sebanyak 67% responden yang mampu membayar tarif tetap yang berlaku saat ini yaitu dengan nilai Rp 515.812 per gerakan dan sedikitnya 33% dengan nilai < Rp 515.812. Untuk 3501 GT – 8000 GT sebesar 100% responden yang mampu membayar tarif yang berlaku saat ini yaitu dengan nilai Rp 1.323.000 per gerakan. Sedangkan untuk 14.001 GT – 18.000 GT yaitu 100% responden yang mampu membayar tarif yang berlaku saat ini yaitu dengan nilai Rp 2.583.985 per gerakan (dapat dilihat pada gambar 6). Dengan demikian dapat diartikan bahwa rata-rata kemampuan pengguna jasa untuk membayar tarif pelayanan penundaan di Pelabuhan ParePare yaitu sebesar Rp 929.865. Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa pengguna jasa yang berkunjung ke Pelabuhan ParePare masih mampu membayar tarif tetap pelayanan tunda yang berlaku sekarang ini.

Untuk tarif variable pelayanan penundaan di Pelabuhan ParePare yaitu ATP minimum sebesar Rp 0 dan maksimumnya sebesar Rp 1.067. Range ATP tertinggi responden sebesar 37% dengan nilai antara Rp 251 – Rp 500, dan range terendah sebanyak 13% dengan nilai >Rp 750 (lebih jelasnya pada Gambar 6). Sehingga rata-rata nilai ATP tarif variable di Pelabuhan ParePare sebesar Rp 414. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengguna jasa yang masuk ke Pelabuhan ParePare masih mampu membayar tarif variable pelayanan tunda yang berlaku saat ini.



Sumber : Hasil analisis

Gambar 6. Diagram ATP tarif pelayanan tunda berdasarkan responden

1.2 Analisis *Willingness To Pay* (WTP)

Analisis WTP merupakan kemauan membayar lebih untuk peningkatan pelayanan kapal, rata-rata tarif dan prioritas pelayanan yang diharapkan.

Adapun nilai WTP diperoleh dari penjumlahan antara tarif pelayanan tunda menurut pendapat responden dengan biaya yang mau ditambahkan oleh responden untuk peningkatan pelayanan kapal (persamaan 2). Untuk perhitungan WTP pelayanan tunda di Pelabuhan ParePare dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. WTP tarif pelayanan tunda di Pelabuhan ParePare

Responden	Tarif Pelayanan Tunda menurut pendapat responden	Prioritas paling tinggi dalam pelayanan Kapal	Mau membayar lebih untuk peningkatan Pelayanan	Biaya tambahan untuk peningkatan Pelayanan	WTP
-----------	--	---	--	--	-----

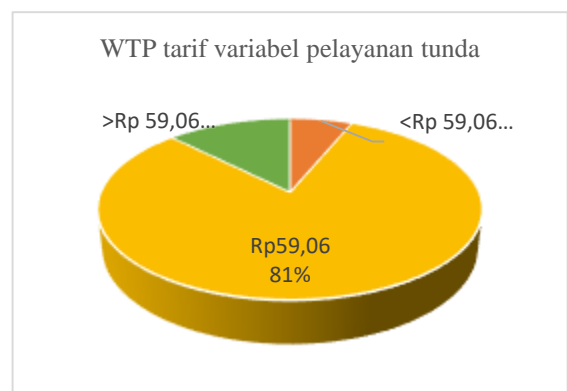
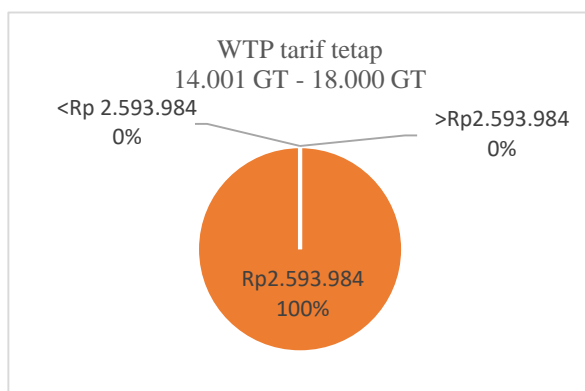
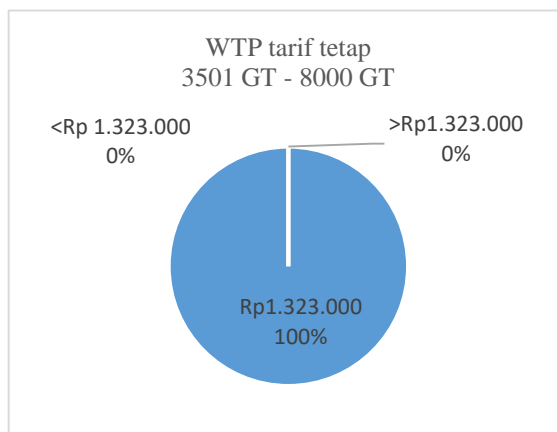
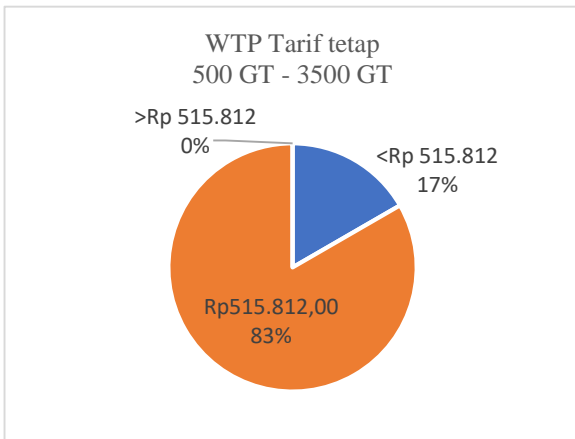
	Tarif Tetap (Rp)	Tarif Variabel (Rp)			Tarif Tetap (Rp)	Tarif Variabel (Rp)	Tarif Tetap (Rp)	Tarif Variabel (Rp)
1	1.323.00	59,06	Penampilan Fisik (Tangible)	Tidak	0	0	1.323.00	59,06
2	515.812	59,06	Tanggapan (Responsives)	Tidak	0	0	515.812	59,06
3	1.323.00	59,06	Kehandalan (Realibility)	Tidak	0	0	1.323.00	59,06
4	1.323.00	59,06	Kehandalan (Realibility)	Tidak	0	0	1.323.00	59,06
5	515.812	59,06	Kehandalan (Realibility)	Tidak	0	0	515.812	59,06
6	1.323.00	59,06	Kehandalan (Realibility)	Tidak	0	0	1.323.00	59,06
7	515.812	59,06	Kehandalan (Realibility)	Tidak	0	0	515.812	59,06
8	1.323.00	59,06	Responsive (Tanggapan)	Tidak	0	0	1.323.00	59,06
9	2.583.984	59,06	Kepastian (Assurance)	Ya	10000	5	2.593.984	64,06
10	2.583.984	59,06	Kepastian (Assurance)	Ya	10000	5	2.593.984	64,06
11	450.000	40	Kehandalan (Realibility)	Tidak	0	0	450.000	40,00
12	0	59,06	Tanggapan (Responsives)	Tidak	0	0	0	59,06
13	0	59,06	Tanggapan (Responsives)	Tidak	0	0	0	59,06
14	0	59,06	Penampilan Fisik (Tangible)	Tidak	0	0	0	59,06
15	515.812	59,06	Kehandalan (Realibility)	Tidak	0	0	515.812	59,06

1	515.81		Kehandalan				515.81	
6	2	59,06	(Realibility)	Tidak	0	0	2	59,06

Sumber : Hasil analisis

Dari Tabel 2 terlihat jika tarif tetap pelayanan tunda yang diharapkan oleh responden untuk 500 GT – 3500 GT antara Rp 450.000 – Rp 515.812, sebanyak 17 % responden mau membayar tarif tetap Rp 450.00 atau dibawah tarif yang berlaku sekarang dan 83% responden mau membayar sesuai dengan tarif yang berlaku sekarang yaitu Rp 515. 812 per gerakan. Untuk 3501 GT – 8000 GT nilai tarif yang diinginkan oleh pengguna jasa/responden yaitu Rp 1.323.000 atau 100% responden mau membayar tarif tetap pelayanan tunda yang berlaku sekarang yaitu sebesar Rp 1.323.000 per gerakan. Dan untuk 14.001 GT – 18.000 GT responden mengharapkan tarif pelayanan tunda sebesar Rp 2.593.984 atau sebanyak 100% responden mau membayar tarif tetap pelayanan tunda diatas tarif yang berlaku sekarang yaitu sebesar Rp 2.593.984 per gerakan.

Untuk tarif variable pelayanan tunda di Pelabuhan ParePare responden mengharapkan tarif minumun sebesar Rp 40 dan maksimum sebesar Rp 64,06. Sebanyak 81% responden mau membayar tarif variable sesuai dengan tarif yang berlaku sekarang yaitu sebesar Rp 59,06 per GT, 13% responden mau membayar tarif variabel diatas tarif yang berlaku sekarang yaitu sebesar Rp 64, 06 per GT dan 6% responden mau membayar tarif variable dibawah tarif yang berlaku sekarang ini yaitu sebesar Rp 40 per GT. Distribusi WTP tarif pelayanan tunda ditampilkan di Gambar 7.



Sumber : Hasil analisis

Gambar 7. Diagram WTP tarif pelayanan tunda berdasarkan responden

Secara keseluruhan hasil perhitungan dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Perbandingan ATP, WTP dengan tarif pelayanan tunda yang berlaku sekarang

Uraian	Satuan	ATP (Rp)	WTP (Rp)	Tarif yang	Keterangan	
				berlaku sekarang (Rp)	ATP	WTP
Tarif Variabel	Rp/GT	414	58,49	59,06	Sesuai	Tidak sesuai
Tarif Tetap						
500 GT - 3500 GT	Rp/Gerakan	515.813	504.843	515.813	Sesuai	Tidak sesuai
3501 GT - 8000 GT	Rp/Gerakan	1.323.000	1.323.000	1.323.000	Sesuai	Sesuai
14.001 GT - 18.000 GT	Rp/Gerakan	2.583.985	2.593.984	2.583.985	Sesuai	Sesuai

Sumber : Hasil analisis

Dengan melihat Tabel 3 di atas untuk tarif variable pelayanan tunda, ATP responden lebih besar dari tarif yang berlaku sekarang, sedang nilai WTP lebih kecil dari tarif yang berlaku sekarang. Hal ini berarti bahwa tarif variable pelayanan tunda di Pelabuhan ParePare sudah sesuai dengan kemampuan bayar pengguna jasa tetapi belum sesuai dengan kemauan bayar pengguna jasa atas pelayanan yang diterima.

Selanjutnya tarif tetap pelayanan tunda, untuk kapal 500 GT – 3500 GT, tarif yang berlaku sekarang sudah sesuai dengan kemampuan membayar responden, karena ATP responden lebih besar dari tarif yang berlaku sekarang. Sedang WTP tidak sesuai dengan kemauan membayar responden karena nilai WTP responden lebih kecil dari tarif yang berlaku sekarang. Untuk kapal 3501 GT – 8000 GT, tarif yang berlaku sekarang sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan membayar responden karena ATP dan WTP responden sama dengan tarif yang berlaku sekarang ini. Untuk kapal 14.001 GT –

18.000 GT, tarif yang berlaku sekarang ini sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan membayar responden karena nilai ATP responden sama dengan tarif yang berlaku sekarang sedang WTP responden lebih besar dari tarif yang berlaku sekarang ini.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan dari penelitian ini yaitu untuk tarif variable pelayanan tunda di Pelabuhan ParePare yang berlaku saat ini sudah sesuai dengan kemampuan bayar pengguna jasa karena ATP responden yaitu Rp 414 per GT lebih besar dari tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp 59,06 per GT, tetapi belum sesuai dengan kemauan bayar pengguna jasa karena WTP responden lebih kecil yaitu Rp 58,49 per GT dari tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp 59,06 per GT.

Tarif tetap pelayanan tunda untuk kapal 500 GT – 3500 GT sudah sesuai dengan kemampuan bayar pengguna jasa karena ATP responden sama dengan nilai tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp515.813 per Gerakan, akan tetapi belum sesuai dengan kemauan bayar pengguna jasa karena WTP responden yaitu Rp 504.843 per Gerakan lebih kecil dari tarif yang berlaku sekarang sebesar Rp 515.813 per Gerakan. Kapal dengan 3501 GT – 8000 GT, untuk tarif yang berlaku saat ini sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan bayar pengguna jasa karena ATP dan WTP responden sama dengan nilai tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp 1.323.000 per Gerakan. Serta untuk kapal dengan 14.001 GT – 18.000 GT, tarif yang berlaku saat ini sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan bayar pengguna jasa terhadap pelayanan tunda yang diterima karena ATP responden sama dengan nilai tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp 2. 583.985 per Gerakan, dan WTP responden lebih besar yaitu Rp 2.593.984 per Gerakan dari nilai tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp 2. 583.985 per Gerakan. Pihak Pelabuhan ParePare dapat menaikkan tarif variabel pelayanan penundaan kapal dengan lebih meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa. Disarankan untuk melakukan kajian tentang pengadaan kapal tunda di Pelabuhan ParePare.

DAFTAR REFERENSI

- Adisasmita, Sakti Adji. (2011). Perencanaan Pembangunan Transportasi. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Andriyanto, Y. Wicaksono, A. Anwar, R.M. 2016. Analisis Kinerja Pelayanan Pemanduan Kapal Terhadap Waktu Tunggu (Waiting Time) Di Pelabuhan Tanjung Perak. Simposium I Jaringan Perguruan Tinggi Untuk Pembangunan Infrastruktur Indonesia.
- Melmambessy, E. Sutanto, A. 2021. Analisis Kinerja Pelayanan Pemanduan Kapal Berdasarkan Waiting Time dan Approach Time Di PT Pelindo IV (Persero) Saumlaki. SNTM. Vol. 1. Hal. 1428 – 1437.

- Paramita, R. Octavia, E. 2021. Permasalahan Pemanduan dan Penundaan Kapal dalam Sislognas. Buletin APBN. Vol VI. Ed. 5
- Triatmodjo, B. 2010. Perencanaan Pelabuhan. Beta Offset. Yogyakarta.
- Abbas, S. 1993. Manajemen Transportasi,” Rajawali Pers, Jakarta.
- Sudjasta, Bambang. 2016. Pelayanan Kapal dan Barang Di Pelabuhan Cilacap. Bina Teknik. Volume 12. Nomor 2. Edisi Desember 2016, 195 – 202.
- Pujianto, B. 2002. *Sistem Angkutan Umum dan Barang*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Tamin, O. Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A. S., & Setiadji, B. H. 1999. *Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisa Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta*. Transportasi Vol. 1 No.2, 122-135.