

**STUDI PENDAPATAN USAHA PENYEBERANGAN 'BOAT' ANTARA
NUSA PENIDA-SANUR UNTUK MENUNJANG KAWASAN
WISATA NUSA PENIDA**

I Nengah Wijaya
Ni Made Rai Sukmawati
I Nyoman Kanca
Staf Pengajar Jurusan Pariwisata Politeknik Nenegi Bali
E-mail: nengahwijaya@pnb.ac.id

Abstrak: Pulau Nusa Penida merupakan salah satu kawan wisata yang memerlukan sarana dan prasarana transportasi sebagai pendukung. Jalur penyeberangan antara Nusa Penida-Sanur menjadi sangat penting pada saat hari raya umat Hindu, mengingat kebutuhan angkutan penyeberangan terutama untuk mengangkut wisatawan nusantara, wisatawan mancanegara, dan barang sangat dibutuhkan untuk menunjang kawasan wisata Nusa Penida.

Kebutuhan akan transportasi yang aman dan nyaman untuk menunjang kawasan wisata Nusa Penida menjadi sangat diperlukan, karena kunjungan wisatawan cenderung mengalami peningkatan. Perkembangan transportasi dapat meningkatkan pendapatan masyarakat, untuk memacu pertumbuhan ekonomi perlu ditunjang oleh sektor ekonomi yang produktif, diantaranya adalah sektor pariwisata. Perkembangan sektor perhubungan merupakan salah satu indikator kemajuan suatu negara dan tingkat kehidupan masyarakatnya. Terkait transportasi laut, terdapat 3 aspek yang saling berhubungan satu sama lain, yaitu lalu lintas dan sarana angkutan laut, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran.

Hasil statistik uji (hitung) yang digunakan jatuh pada daerah penolakan dimana $t = 2,46 > t$ tabel 1,94, maka H_0 ditolak dan menerima H_1 , ini berarti perbedaan antara nilai observasi (nilai sampel) $\bar{X} = 49$ juta dengan nilai hipotesis $\mu = 47,617$ juta adalah signifikan. Jadi dengan demikian pengahasilan 'boat' sebesar Rp 49,0 juta lebih memang benar adanya, karena dipengaruhi adanya potensi wisatawan lokal, dan mancanegara cenderung semakin meningkat.

Kata kunci : Pendapatan, usaha, penyeberangan, kawasan, dan wisata

Abstract: *Nusa Penida is one of the tourist destination that needs transportation and the infra structure. The direction of Nusa Penida-Sanur sea transportation is very important at the Hindu holiday, it is useful for the transport to carry the local as well foreign tourist and goods to support Nusa Penida tourist destination.*

The need of the safe and comfortable transportation in Nusa Penida is very urgent because the tourist visitation to this object is growing up rapidly. To develop the economic growth, Nua Penida must be supported by the productive economic sectors, one of them is tourism. It is so important to develop the gross domestic regional product of the communication sector is one of the indicators of the progress for the country and the level of the society life. There are 3 aspects in relation to the sea transportation and all of those aspects cannot be separated, namely, traffic, sea transportation, harbor and the safety of the voyage.

The result of the statistic calculation falls to the refusal area where $t = 2.46 > t$ table 1. 94, so H_0 is refused and it accepts H_1 , it means that the difference between the observation value (sample value) $\bar{X} = 49$ million by the hypothesis $\mu = 47.617$ is significant. So the boat production is over than 49,0 million is really correct, because it is influenced by the increase of the local and the foreign tourist that are very tendentious..

Keywords: revenue, business, transportation, destination, and tourist.

PENDAHULUAN

Sasaran jangka panjang dari pembangunan nasional adalah terwujudnya perekonomian yang tumbuh secara seimbang, dimana terdapat kekuatan dan kemampuan sumber alam dan manusia sebagai pendukung pembangunan secara keseluruhan. Pembangunan nasional tidak hanya diarahkan untuk peningkatan di bidang ekonomi yaitu laju pertumbuhan ekonomi yang tinggi, tetapi juga memperhatikan aspek pemerataan hasil pembangunan, yang sangat berpengaruh terhadap terciptanya pembangunan ekonomi dalam ruang lingkup daerah secara keseluruhan, dimana perekonomian secara makro seperti memiliki tujuan untuk mencapai dan mempertahankan kesempatan kerja penuh (*full employment*), mempertahankan stabilitas harga, meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dan mencapai kesimbangan neraca pembayaran internasional.

Perkembangan sektor perhubungan merupakan salah satu indikator kemajuan suatu negara dan tingkat kehidupan masyarakatnya. Oleh sebab itu pemerintah memandang perlu untuk mengembangkan sektor perhubungan. Dalam pembangunan disebutkan sektor perhubungan adalah memegang peranan yang sangat penting yaitu memperluas jaringan arus barang dan jasa, serta mobilitas manusia keseluruh daerah di tanah air. Dan perlu diketahui bahwa negara kita terdiri pulau-pulau dan juga banyak dikunjungi oleh wisatawan mancanegara yang sudah tentu memerlukan jasa pengangkutan, yang akan dapat membawa mereka ke tempat-tempat tujuan yang diinginkan dengan selamat dan nyaman.

Pentingnya pengangkutan bagi wisatawan terutama yang datang ke Bali dan senang bepergian mengunjungi daerah tujuan wisata yang ada di daratan pulau Bali maupun senang melakukan wisata bahari, maka akan terlihat betapa pentingnya jasa pengangkutan terutama jasa angkutan penyeberangan, karena jasa angkutan umumnya dapat mengangkut wisatawan ke tempat-tempat wisata yang ingin mereka kunjungi. Dan kalau kita kaitkan dengan kegiatan-kegiatan lainnya seperti pendidikan, dan perdagangan, maka sarana pengangkutan menjadi pendorong dan memperlancar untuk melakukan aktivitas. Dalam dunia perdagangan jasa angkutan dapat membantu memindahkan barang-barang dari produsen yang letaknya jauh dari konsumen, juga jasa pengangkutan membantu pelajar dan mahasiswa mencari daerah lain yang letaknya jauh atau menyeberang untuk memperoleh pendidikan yang lebih maju

Jasa angkutan pada umumnya merupakan sarana untuk membuka isolasi daerah yang terpencil terlebih daerah tersebut dipisahkan oleh laut dan selat yang relatif jauh dan luas.

Perpindahan penduduk disebabkan oleh keinginan untuk mendapatkan pekerjaan, mengejar kemajuan, dan juga yang berkeinginan untuk mengunjungi suatu daerah sebagai Daerah Tujuan Wisata (DTW), lebih-lebih daerah Nusa Penida telah menjadi kawasan wisata sehingga diperlukan langkah-langkah kongkrit untuk bisa meningkatkan pendapatan usaha angkutan penyeberangan Nusa Penida-Sanur. Dengan menerapkan teknologi tepat guna yaitu dulunya dari usaha angkutan penyeberangan yang memakai “Jukung” dan kemudian ditingkatkan menggunakan ‘boat’ yang mempunyai kapasitas yang lebih besar juga mempunyai kecepatan yang tinggi, sehingga faktor keselamatan dan kenyamanan akan lebih terjamin. Jasa angkutan ‘boat’ ini sudah lama melayani jasa penyeberangan antara Nusa Penida-Sanur dengan jumlah penumpang terus bertambah, lebih-lebih pada waktu hari tertentu yaitu rangkaian hari raya Galungan, dan hari raya Hindu lainnya. Dari hasil pengamatan yang dilakukan dikatakan oleh pemilik 'Boat' bahwa penghasilan mereka dapat mencapai Rp 49.000.000 per bulan.

Penentuan tarif merupakan suatu hal yang sangat penting setidaknya harus memperhatikan nilai-nilai ekonomis, maka dipandang perlu untuk mengetahui apakah dengan tarif yang berlaku sekarang dapat memberikan penghasilan yang layak bagi pihak pengusaha, mengingat sering kali terjadi perubahan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) dimana sampai saat ini harga BBM sebesar Rp7.500; per liter kalau dikaitkan dengan penumpang ‘Boat’, di mana jumlah penumpang semakin meningkat.

Dari latar belakang masalah yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat dikemukakan pokok permasalahan yaitu : Bahwa Pendapatan Usaha Angkutan Penyeberangan ‘Boat’ Nusa Penida – Sanur untuk menunjang kawasan wisata Nusa Penida adalah Rp 49.000.000; per bulan

Rancak (2015) Valuasi Tatanan Ekonomi Moda Transportasi Laut berpendapat bahwa kelayakan operasional angkutan umum dari sisi finansial dapat diketahui berdasarkan Pendapatan dan Biaya Operasi atau dengan perbandingan Benefit (B) dan Cost (C). Jika digunakan asumsi bahwa benefit netto pengelola angkutan 10%, maka Benefit (B) berbanding Cost (C) minimal (Institut Teknologi Sepuluh November/Teknik Manajemen Panta, jumat,9 oktober 2015 , jam 16 wita, google). Faturahman (2014) dalam penelitiannya Analisis keselamatan dan keamanan transportasi penyeberangan laut di Indonesia studi kasus penyeberangan antar negara di pulau Sumatra (Batam-Singapura), transportasi Laut memegang peranan yang sangat penting di negara maritim seperti halnya Indonesia yang wilayahnya merupakan kepulauan. Terkait transportasi laut, terdapat 3 aspek yang saling terkait satu sama lain, yaitu lalu lintas dan sarana angkutan laut,

kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran. UU Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, dalam ketentuan umum dinyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim. Oleh karena itu semua pihak yang berkaitan dengan kegiatan pelayaran harus memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan. Melalui langkah kongkrit, pemenuhan atas peraturan keselamatan dan keamanan pelayaran akan mewujudkan tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi. Oleh karena itu diharapkan jaminan keselamatan dan keamanan di bidang transportasi laut dapat mensinergikan pola pengawasan secara berkala terhadap pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan yang telah ditetapkan (Fakultas Teknologi Kelautan, Universitas Darma Persada, jumat,9 oktober 2015 , jam 16 wita, gogel).

Teori pertumbuhan Neo Klasik (Sadono Sukirno, 1996:436) melihat pertumbuhan dari segi penawaran. Menurut teori ini, yang dikembangkan oleh Abramovits dan Solow, melihat pertumbuhan ekonomi bergantung dari perkembangan faktor-faktor produksi, dan dinyatakan dengan persamaan yaitu dimana pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh tingkat penambahan barang modal, dan tingkat kemajuan dari teknologi.

Undang-undang No. 5 tahun 1984 tentang perindustrian memberikan pengertian industri sebagai kegiatan ekonomi yang mengolah bahan mentah, bahan baku, bahan setengah jadi, dan barang jadi menjadi barang dengan nilai yang lebih tinggi untuk penggunaannya, termasuk kegiatan rancang bangun untuk perekayasaan industri. Istilah industri pariwisata atau sektor pariwisata, bukan merupakan suatu sektor ekonomi tertentu, dan bukan merupakan cabang produksi tertentu. Barang dan jasa yang diperhitungkan dalam pariwisata berasal dari beberapa sektor, dan ini memenuhi permintaan wisatawan asing maupun dalam negeri (*United Nations Conference on Trade and Development* dalam Erawan, 1994 : 4).

Berdasarkan penjelasan tersebut maka industri-industri yang dianggap termasuk industri pariwisata adalah : akomodasi; agen perjalanan; restoran dan cafetaria; perusahaan angkutan, dan lain-lainnya. Kata industri mengandung pengertian suatu rangkaian perusahaan-perusahaan yang menghasilkan barang (*product*) tertentu. Produk wisata sebenarnya bukan merupakan suatu produk nyata , melainkan rangkaian jasa yang tidak hanya mempunyai segi-segi yang bersifat ekonomis, tetapi juga segi-segi yang bersifat sosial dan psikologis serta alam. Jasa-jasa yang diusahakan oleh berbagai perusahaan itu terkait menjadi satu produk wisata (Direktorat Jenderal Pariwisata, 1976 :40).

Menurut Medlik dan Middleton (Yoeti, 1996:12) dalam tulisannya *The Formulation in Tourism*, yang diterbitkan oleh *Association of International Expert &Scientific inTourism* (AIEST) dalam tahun 1973, yang dimaksud dengan *product* dalam industri pariwisata ialah semua jenis jasa-jasa (*services*) yang dibutuhkan wisatawan semenjak ia berangkat meninggalkan tempat kediamannya sampai ia kembali ke rumah ia tinggal. Pada dasarnya ada tiga golongan pokok industri pariwisata tersebut yaitu : a) *Tourist objects* atau objek pariwisata yang terdapat pada daerah-daerah tujuan wisata, yang menjadi daya tarik orang-orang untuk datang berkunjung ke daerah tersebut. b) Fasilitas yang diperlukan ditempat tujuan tersebut, seperti akomodasi, bar dan restoran, entertainment dan rekreasi. c) Transportasi yang menghubungkan negara asal wisatawan (*tourist generating countries*) dengan daerah tujuan wisatawan (*tourist destination area*) serta transportasi ditempat tujuan ke objek-objek pariwisata.

Menurut Muhtarsin Siregar, pengangkutan adalah merupakan perpindahan barang dari tempat asal ke tempat tujuan (1989:24), dalam hubungan ini terlibat hal-hal sebagai berikut: ada muatan; tersedianya kendaraan sebagai alat angkut; dan jalannya tempat yang dilalui oleh alat angkut tersebut. Sedangkan menurut MD. Sutrisna, pengangkutan adalah merupakan hasil produksi dalam bentuk jasa yang merupakan kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat tujuan (1985:34).

Pengangkutan dalam arti sempit angkutan hanya merupakan kegiatan dalam usaha perdagangan saja, sedangkan dalam arti luas pengertian angkutan termasuk pula di dalamnya segala kegiatan di bidang industri yang memerlukan jasa tersebut seperti pengangkutan pipa, darat, laut, dan udara. Dalam bentuk waktu dan tempat atau *time utility*, dimana barang yang dibutuhkan konsumen senantiasa harus tersedia pada waktu dan tempat yang dimaksudkan oleh konsumen

Pariwisata pada hakekatnya adalah merupakan perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain, bersifat sementara dilakukan perseorangan maupun kelompok, sebagai usaha mencari keseimbangan atau keserasian dan kebahagiaan dalam lingkungan hidup di dalam dimensi sosial, budaya, alam dan ilmu (Spillane, 1989). Yoeti, (1996) pariwisata adalah suatu perjalanan yang dilakukan untuk sementara waktu, yang diselenggarakan dari suatu tempat lain, dengan maksud bukan untuk mencari nafkah di tempat yang dikunjungi, tetapi semata-mata untuk menikmati perjalanan hidup guna bertamasya dan berkreasi untuk memenuhi keinginan yang beraneka ragam. Marpaung (2002:13) menyatakan bahwa pariwisata adalah perpindahan sementara yang

dilakukan manusia dengan tujuan keluar dari pekerjaan-pekerjaan rutin, keluar dari tempat kediamannya.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan di wilayah Kabupaten Klungkung yaitu di Kecamatan Nusa Penida dan Sanur yang merupakan bagian wilayah kota Denpasar. Dalam penelitian ini mengambil objek Penelitian adalah Studi Pendapatan Usaha Penyeberangan 'Boat' Nusa Penida-Sanur. Teknik sampling digunakan adalah Teknik Sampling Jenuh. Menurut Sugiono (2013: 122) Sampling Jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai anggota sampel. Hal ini sering dilakukan bila jumlah populasi relatif kecil, yaitu kurang dari 30 orang

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif, dan data kualitatif. Data kuantitatif seperti jumlah penumpang per bulan, harga karcis penyeberangan, biaya pemeliharaan, biaya penyusutan, biaya tenaga kerja, biaya operasional, dan kapasitas angkut, sedangkan data kualitatif adalah data yang tidak dalam bentuk bilangan atau dalam bentuk angka-angka yaitu hanya berbentuk keterangan saja antara lain berupa kepuasan penumpang, dan kenyamanan. Sumber datanya adalah data primer dan data sekunder, yang berupa penghasilan usaha 'boat', biaya operasional, dan biaya pemeliharaan. Dan metode pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi

Berdasarkan pokok masalah di atas, maka dapat dirumuskan hipotesis yang akan diuji dalam penelitian ini, yaitu : Diduga bahwa Pendapatan Usaha Angkutan Penyeberangan 'Boat' Nusa Penida – Sanur untuk menunjang kawasan wisata Nusa Penida sebesar Rp 49.000.000; per bulan

Menurut Sugiono (2012: 107) di dalam menganalisis Pendapatan usaha penyeberangan Angkutan 'Boat' Nusa Penida – Sanur untuk menunjang kawasan wisata Nusa Penida-Sanur digunakan analisis satu rata-rata, teknik statistik yang digunakan untuk menguji hipotesis dan dengan sampel kecil yaitu dengan :

t test, dengan Rumus :

$$t = \frac{\bar{X} - \mu}{\sigma / \sqrt{n}}$$

dimana :

- t = statistik uji sampel kecil
- \bar{X} = statistik sampel
- μ = parameter populasi
- σ = simpangan baku sampel
- n = sampel

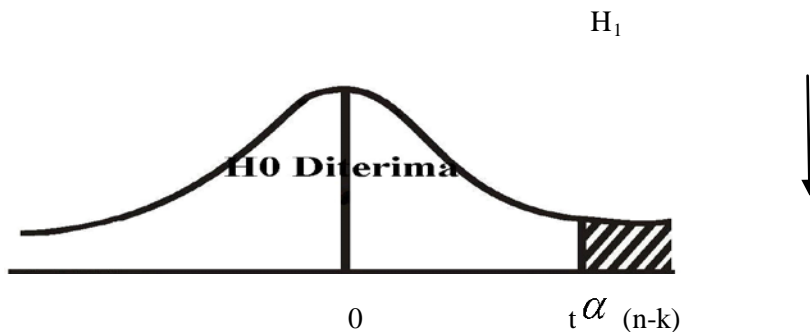
Menurut Nata wirawan (1998:306) pengujian secara individu (uji t) dapat dilakukan dengan tahap pengujian sebagai berikut :Rumusan hipotesis

H_0 : berarti Pendapatan usaha penyeberangan Angkutan ‘Boat’ Nusa Penida-Sanur. adalah Rp 49.000.000

H_1 : berarti Pendapatan usaha penyeberangan Angkutan ‘Boat’ Nusa Penida-Sanur. Lebih besar Rp 49.000.000

Penelitian ini menggunakan uji satu sisi yaitu sisi kanan dengan taraf nyata (α) sebesar 5% atau tingkat keyakinan kepercayaan adalah 95% sedangkan $df = k-1$, dengan n adalah ukuran Sampel. Untuk dapat membuat keputusan tentang hipotesis diterima atau ditolak, maka nilai t tabel dengan dk dan taraf kesalahan tertentu. Dalam hal ini berlaku ketentuan bila t hitung lebih kecil dari tabel, maka H_0 diterima, dan sebaliknya apabila lebih besar atau sama dengan (\geq) nilai tabel maka H_0 ditolak

Adapun daerah kritisnya dapat dilihat seperti pada gambar :



- Apabila t hitung $>$ t tabel maka H_0 ditolak dan H_1 diterima.
- Apabila t hitung $<$ t tabel maka H_0 diterima dan H_1 ditolak.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perhitungan Biaya Operasional ‘Boat’

Perhitungan biaya operasional 'boat' selama satu bulan dari usaha jasa penyeberangan 'boat' antara Nusa Penida menuju Sanur digunakan pendekatan biaya variabel dan biaya tetap. Dimana biaya variabel merupakan biaya yang dikeluarkan oleh pengusaha dalam jumlah tidak tetap pada setiap tahunnya atau dalam suatu periode, dan biaya tetap merupakan biaya yang dikeluarkan tetap setiap tahunnya atau setiap bulannya. Secara lebih rinci mengenai perkiraan jumlah biaya opsionalnya yang dikeluarkan oleh pengusaha angkutan penyeberangan seperti tabel 1. berikut ini

Tabel 1 Perhitungan Biaya Operasi 'Boat' per hari tahun 2014

N0.	Jenis Biaya	Jumlah (Rp)
1	Biaya Variabel	
	• Bahan Bakar	1.200.000
	• Jasa Raharja	80.000
	• Kebersihan	60.000
	• Ganti Oli	62.000
	• Upah Tenaga Kerja	40.000
	• Pas Jalan	50.000
	Jumah	1.492.000 (x30)
		44.760.000
2.	Biaya Tetap	
	• Pengadaan Boat	795.000.000
	• Mesin (250 PK)	405.000.000
	Jumlah	1.200.000.000

Sumber: Hasil Survey tahun 2014

Biaya dihitung setiap hari pada setiap boat yang berangkat. Biaya tersebut antara lain bahan bakar, jasa raharja, kebersihan, ganti oli, upah tenaga kerja, pas jalan. Jumlah biaya yang dikeluarkan per hari adalah sebesar Rp 1.492.000, kemudian dapat dihitung untuk biaya per bulannya dengan cara mengalikan biaya per hari yaitu Rp 1.492.000 x 30 hari, sehingga besarnya biaya variabel menjadi Rp 44.760.000;

Sedangkan biaya tetap tidak dimasukkan ke dalam perhtungan biaya operasional, karena sudah dimasukkan dalam modal kerja, yaitu terdiri dari pengadaan 'boat' dan mesin. Masa pakai biaya tetap biasanya digunakan empat sampai lima tahun, sehingga setelah habis masa pakainya harus diganti dengan 'boat' yang baru lagi.

Perhitungan hasil usaha 'Boat'.

'Boat' yang akan berangkat terlebih dahulu ditentukan nama 'boat' dan dipersiapkan, kemudian 'boat' yang akan berangkat juga harus mempunyai trayek dan kondisinya yang siap dan baik. Bagi calon penumpang yang akan berangkat diwajibkan terlebih dahulu mendaftar dan membayar karcis termasuk membayar iuran jasa raharja. Harga karcis bagi setiap penumpang dikenakan ongkos sebesar Rp 75.000; termasuk jasa raharja. Banyaknya penumpang per hari atau sekali berangkat tidak ditentukan secara pasti, namun bisa diperkirakan pengamatan dari jumlah penumpang tidak lebih dari 45 orang tergantung kapasitas masing-masing 'boat'. Jadwal 'boat' diberangkatkan yaitu jam 8.⁰⁰, 9.⁰⁰, 13.⁰⁰. dan yang terakhir 15.⁰⁰. walaupun jumlah penumpang yang akan diangkut jumlahnya hanya sedikit atau belum penuh sesuai dengan kapasitasnya. Dan biasanya penumpang hanya membawa barang dalam jumlah tertentu tidak dikenakan biaya.

Besarnya penghasilan yang diperoleh dalam sekali keberangkatan tergantung banyaknya jumlah penumpang yang akan diangkut. Berdasarkan pengamatan jumlah penumpang kemudian dikalikan dengan harga karcis yang harus dibayar yaitu Rp 75.000; x 21 orang menjadi Rp 1.575.000; kemudian kembalinya lagi 'boat' juga membawa penumpang dalam jumlah yang sama, sehingga penghasilannya harus dikalikan dua lagi. Jadi besarnya penghasilan per hari adalah Rp 3.150.000;

Perhitungan pendapatan di peroleh dengan menjumlahkan penghasilan per hari dalam satu bulan dan dikurangkan dengan biaya (lihat tabel 2), sehingga diperoleh pendapatan per bulan sebesar Rp 48.890.000; seperti tabel 2 berikut ini

Tabel 2 Perhitungan Penghasilan 'Boat' per hari tahun 2015

No	Nama 'Boat'	Penghasilan per hari (jutaan Rp)
1	Dwi Manunggal I	45,3
2	Dwi Manunggal II	46,7
3	See Hose	47,8
4	Prasi Sentana	48,6
5	Maruti	48,6
6	Maruti Duta	48,9
	Jumlah	280,7

Sumber: Hasil Survey tahun 2015

Pendekatan Statistik dengan menggunakan analisis beda satu rata-rata. Rata-rata pendapatan usaha penyeberangan 'boat' tahun 2015 diperoleh sebesar Rp 47,617, standar deviasi sebesar 1,376, dan banyaknya 'boat' 6 buah. Jika dibandingkan dengan hasil pengamatan tahun 2014 sebesar Rp 49.0 juta; kemudian dihitung dengan rumus statistik dengan beda satu rata-rata yaitu :

$$t = \frac{\bar{X} - \mu}{\sigma / \sqrt{n}} = \frac{49,0 - 47,617}{1,376 / \sqrt{6}} = \frac{1,383}{0,562} = 2,46$$

Setelah diadakan pengujian dengan *level of significant* 5% hasil t hitungnya adalah 2,46 kemudian dibandingkan t tabel 1,94, berarti H_0 ditolak atau H_1 diterima, karena t hitung lebih besar dari t tabel, berarti perbedaan antara nilai observasi (nilai sampel) $\bar{X} = 49,0$ juta dengan nilai hipotesis $\mu = 47,617$ juta adalah signifikan. Dengan demikian hipotesis yang menyebutkan bahwa pendapatan usaha penyeberangan Angkutan 'Boat' Nusa Penida-Sanur. Lebih besar Rp 49,0 juta memang benar adanya.

SIMPULAN DAN SARAN

Penerimaan usaha penyeberangan 'Boat' lebih besar dari Rp.49.0 juta, ini berarti bahwa usaha penyeberangan dengan menggunakan 'boat' masih memberikan penghasilan yang lebih baik karena adanya kecenderungan jumlah penumpang akan semakin meningkat, terutama pada hari-hari tertentu, antara lain pada hari raya umat Hindu yaitu hari raya Galungan dan Kuningan, hari raya Nyepi, pada hari "purnama tilem", dan adanya penumpang wisatawan mancanegara semakin ramai. Faktor-faktor pendorong adalah semua kekuatan ekonomi, sosial, demografi, dan kekuatan politik yang merangsang akan munculnya kebutuhan untuk melakukan aktivitas pariwisata yang mendorong konsumen pergi dari suatu tempat tinggalnya ke suatu destinasi kebutuhan ini merupakan faktor dominan yang mempengaruhi konsumen ketika mereka memutuskan kemana mereka ingin pergi. Dan adanya faktor penarik merupakan faktor-faktor yang mendorong konsumen pergi ke suatu destinasi seperti citra positif, keamanan, atraksi budaya, dan adanya pariwisata sepiritual. Hal ini perlu dijaga dengan cara meningkatkan kuantitas dan kualitas dari pada pelayanan, terutama pelayanan penyeberangan Nusa Penida-Sanur pulang pergi.

Mengantisipasi jumlah penumpang semakin meningkat baik wisatawan nusantara dan mancanegara, terutama pada hari raya, mejajemen 'boat' perlu selalu waspada terhadap 'boat' dan mengantisipasi jumlah penumpang, agar penumpang selalu merasa aman, dan nyaman dalam menggunakan jasa penyeberangan. Dengan demikian penumpang wisatawan nusantara dan mancanegara akan selalu merasa aman dan nyaman menggunakan jasa penyeberangan 'bout' ini.

Pada bulan-bulan tertentu, keadaan cuaca kurang mendukung, sehingga akan berpengaruh terhadap penerimaan penghasilan 'boat', yaitu perlu diusahakan diversifikasi atau penganekaragaman jasa pelayanan seperti penitipan barang, pesanan jenis barang, dan jasa-jasa yang lainnya, sehingga penghasilan dari pada 'boat' lebih stabil.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardika, I Wayan, 2007. Pusaka dan Budaya Pariwisata. Cetakan Pertama, Penerbit Pustaka Larasan, Denpasar.
- Ardika, I Wayan, 2003. Pariwisata Budaya Berkelanjutan. Cetakan Pertama, Penerbit Program Studi (2) Kajian Pariwisata Program Paska Sarjana Universitas Udayana, Denpasar.
- Clive Graay, Payaman Simanjuntak, Lien K, Sabur, P.F.L. Maspaila, dan R.C.G.Varley, 1992, Edisi Kedua, Pengantar Evaluasi Proyek, Penerbit PT.Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Faturahman, Danny, 2014, Analisis Keselamatan dan Keamanan Transportasi Penyeberangan laut di Indonesia Studi Kasus Penyeberangan antar negara di pulau Sumatra (Batam-Singapura), Universitas Darma Persada
- Haming, H. Murdifin, 2011. Manajemen Produksi Modern, Cetakan ke Dua, Penerbit Bumi Aksara, Jakarta.
- M.D. Sutisno, 1985, Manajemen Pengangkutan, Bandung, Alumni Bandung.
- Muchtarsin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Kadariah, Lien Karlina, Clive Gray, 1986, Pengantar Evaluasi Proyek, Lembaga Penerbit, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Paturisi, Samsul A, DR., 2008 Perencanaan Kawasan Pariwisata, Penerbit Udayana University Press.
- Rancak, Gendewa Tunas, 2014, Valuasi Tatanan Ekonomi Moda Transportasi Laut, Institut Teknologi Sepuluh November/Teknik Manajemen Panta (Jumat, 9 oktober 2015, jam 16 wita, gogel)
- Sugiono, 2012. Statistik untuk Penelitian, Alfabeta Bandung
- Suharjoko Puji, Selasa, at 10:14 28 Januari 2014, Pembangunan dan Pertumbuhan Ekonomi, Google

- Suryawan, Wiranatha, Agung, Dkk. 2008 Analisis Kebutuhan Akomodasi, dan Transportasi Pariwisata di Bali Cetakan pertama, Penerbit Pusat Penelitian Kebudayaan dan Kepariwisata Universitas Udayana.
- Suryawan, Wiranatha, Agung, Dkk. 2009 Karakteristik Wisatawan Nusantara ke Bali Cetakan pertama, Percetakan Swata Nulus. Penerbit Pusat Penelitian Kebudayaan dan Kepariwisata Universitas Udayana.
- Suparmoko, 1991, Pengantar Ekonomi Makro, Penerbit BPFE- Yogyakarta
- Spillane, James J. 1990. Ekonomi Pariwisata, Cetakan ketiga, Penerbit Kanisius Jogjakarta.
- Tjatera, Wayan, Dr., MSc., Aspek Ekonomi, Efek Multiplier Kegiatan Ekonomi dalam Menyusun Rencana Kawasan Pariwisata
- Wirawan, Nata I.G.P. 2001. Statistik 1, untuk Ekonomi dan Bisnis Edisi Kedua, Penerbit Keraras Emas, Denpasar.
- Wirawan, Nata I.G.P. 2001. Statistik 2, untuk Ekonomi dan Bisnis Edisi Kedua, Penerbit Keraras Emas, Denpasar.
- Yamit, Zulian, 2007. Manajemen Produksi dan Operasi Edisi Kedua, Penerbit Ekonesia Fakultas Ekonomi UII Yogyakarta.
- Yoeti, Oka A. 1996 Pemasaran Pariwisata. Bandung Angkasa