



ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN, ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY UNTUK PENENTUAN TARIF BUS TRANS KOETARADJA KORIDOR III

Erlinawati Jalil^{a,*}, Renni Anggraini^b, Sugiarto Sugiarto^c

^a Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^{b,c} Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

*Corresponding author, email address: lynanadhirah@gmail.com

ARTICLE INFO

Article History:

Received 30 Juli 2018

Received in revised form 03 September 2018

Accepted 12 September 2018

Keywords:

Trans Koetaradja, Tarif, BOK, ATP, WTP, Stated Preferenc

ABSTRACT

The Government of Aceh through the Department of Transportation develop the transportation system, especially in the means of transportation one of them improve the urban transport system with the mass transit system that is *Trans Koetaradja* of 6 (six) corridors. *Trans Koetaradja* transportation is carefully planned so that it has the same direction and destination point and is bound to a predetermined schedule by using transportation cost concept which regulates fare setting so as to provide services for mutual interest, safe, fast, convenient and cheap. This research is conducted to determine the fare of *Trans Koetaradja* based on vehicle operational cost (VOC), Ability To Pay and Willingness To Pay from its passenger. Primary data were obtained from interviews and field surveys using state preference method in public and student respondents around Corridor III. Sampling was conducted in stratified random sampling to household (home interview survey) with total sample amounted to 110 samples. Data analysis was done by using 3 (three) method of *DEPHUB* method to calculate VOC, Household Budget Method to get Ability To Pay (ATP) value and perception method to get Willingness To Pay (WTP) value. The results of this study obtained the fare for corridor III based on VOC was Rp. 5,900.00, the general public ATP was Rp. 5,400.00 and student/college student was Rp. 5,200.00, public WTP was Rp. 3.000.00, and student/college student was Rp. 2,800.00

©2018 Magister Teknik Sipil Unsyiah. All rights reserved

1. PENDAHULUAN

Peningkatan perekonomian dan kesejahteraan hidup memberi pengaruh besar pada perubahan pola hidup masyarakat khususnya yang terjadi pada masyarakat perkotaan. Salah satu perubahan yang terjadi dari sektor transportasi dimana terjadinya pertumbuhan jumlah permintaan (*demand*) pergerakan orang/barang baik internal kota maupun dengan wilayah eksternal. Sebagai salah satu komponen yang penting dalam menunjang kehidupan perekonomian masyarakat khususnya di daerah perkotaan, sangat diperlukan perencanaan dan pengembangan transportasi yang dibuat dalam sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Pemerintah Aceh melakukan pengembangan sistem transportasi terutama pada sarana transportasi, salah satunya dengan cara memperbaiki sistem angkutan perkotaan dengan sistem angkutan massal yaitu Trans Koetaradja. Trans Koetaradja direncanakan pada 6 (enam) koridor yaitu koridor I (Pusat kota-Darussalam), koridor II (Bandara Sultan Iskandar Muda-Pusat kota-Pelabuhan

Ulee Lheue), koridor III (Pusat kota-Mata ie), koridor IV (Pusat kota-Ajun-Lhoknga), koridor V (Ulee Kareng-Terminal Tipe A), dan koridor VI (Terminal Tipe A-Syiah Kuala).

Trans Koetaradja bertujuan untuk memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman, murah dan direncanakan dengan cermat sehingga mempunyai arah dan titik tujuan yang sama dan terikat jadwal yang sudah ditentukan dengan menggunakan konsep biaya transportasi yang mengatur penetapan tarif. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik dari pengguna Trans Koetaradja dan nilai tarif berdasarkan BOK, ATP dan WTP dari responden.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Angkutan Umum

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar (Warpani, 2002). Angkutan umum diperuntukkan guna memenuhi kebutuhan dan pelayanan angkutan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, terikat dengan peraturan trayek/koridor yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan.

Ditinjau dari segi sosial ekonomi, masyarakat pengguna jasa angkutan umum di bagi dalam 2 (dua) kelompok yaitu:

1. Kelompok *Choice*, adalah kelompok orang-orang yang dalam pemenuhan kebutuhan pergerakannya mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi.
2. Kelompok *Captive*, adalah kelompok orang-orang yang dalam pemenuhan kebutuhan pergerakannya hanya dapat menggunakan kendaraan umum karena ketiadaan angkutan pribadi.

2.2 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan adalah semua biaya yang harus dikeluarkan oleh penyedia jasa angkutan (operator) sehubungan dengan pengoperasian kendaraan baik itu biaya langsung, biaya tidak langsung, biaya *overhead*, biaya tak terduga dan keuntungan penyedia jasa kendaraan. Menurut LPM-ITB (1997) ada beberapa metode perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK) yaitu:

1. BOK yang dihitung dengan menggunakan metode dari Departemen Perhubungan (Dephub), komponen-komponennya lengkap dan sesuai dengan pengeluaran yang dibutuhkan dalam pengoperasian kendaraan.
 2. BOK yang dihitung dengan menggunakan metode dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) pada umumnya hampir sama dengan metode Dephub namun ada komponen-komponen biaya yang dimasukkan hanya 50% dari biaya sebenarnya seperti: biaya KIR kendaraan, biaya retribusi terminal dan biaya ijin trayek.
 3. BOK yang dihitung dengan menggunakan metode dari Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT) hampir sama dengan metode Dephub namun komponen biayanya tidak lengkap seperti pada pemeliharaan kendaraan, tidak mencantumkan biaya untuk servis besar dan servis kecil.
- Departemen Perhubungan Darat (2002), merumuskan perhitungan besarnya nilai tarif berdasarkan biaya yang harus dikeluarkan oleh penyedia jasa angkutan (BOK) sebagai berikut:

$$\text{BOK (Tarif Pokok)} = \frac{\text{BOK Total/th}}{\text{Load Faktor} \times \text{JT/th}} \quad (1)$$

$$\text{Tarif BPP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak rata-rata} \quad (2)$$

$$\text{Tarif} = \text{Tarif BPP} + 10\% \quad (3)$$

2.3 Daya Beli Penumpang

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002), mengelompokkan daya beli penumpang terhadap pelayanan jasa angkutan yang diterimanya dalam 2 (dua) jenis yaitu:

1. *Ability To Pay* (ATP), yaitu kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal.
2. *Willingness To Pay* (WTP), yaitu kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa angkutan yang diperolehnya.

Metode pendekatan yang digunakan untuk menentukan nilai ATP adalah metode pendapatan keluarga (*Household Budget Method*) dan metode pendekatan yang digunakan untuk menentukan nilai WTP adalah metode persepsi pengguna (Aviasti, 2014). Beberapa faktor yang mempengaruhi nilai ATP dan WTP, yaitu :

1. Faktor yang mempengaruhi ATP antara lain :
 - Besar penghasilan
 - Persentase biaya untuk transportasi dari penghasilan
 - Persentase alokasi biaya untuk angkutan umum dari alokasi biaya untuk transportasi
 - Intensitas perjalanan
2. Faktor yang mempengaruhi WTP antara lain :
 - Kualitas dan kuantitas produksi jasa Trans Koetaradja
 - Utilitas atau nilai manfaat yang diterima pengguna atas suatu jasa angkutan

Besar nilai ATP adalah rasio anggaran untuk transportasi terhadap intensitas perjalanan, dan dapat dirumuskan sebagai berikut (Suryoputro, 2015):

$$ATP_r = I_x \cdot P_p \cdot P_t / F_r \quad (4)$$

Dimana:

ATP_r = ATP responden berdasarkan jenis pekerjaan (R_p/pnp)

I_x = Tingkat penghasilan responden per bulan

P_p = Presentase biaya untuk transportasi per bulan dari total penghasilan

P_t = Presentase alokasi biaya transportasi yang digunakan untuk angkutan umum

F_r = Jumlah perjalanan responden dengan menggunakan angkutan umum

Untuk mendapatkan nilai WTP dapat diperoleh dengan merata-ratakan persepsi tarif yang dipilih responden untuk setiap jenis pekerjaan dan dapat dirumuskan sebagai berikut (Suryoputro, 2015):

$$WTP_{\text{jenis pekerjaan}} = \frac{\sum(\text{tarif yang dipilih} \times \text{jumlah responden})}{\text{jumlah semua responden tiap jenis pekerjaan}} \quad (5)$$

$$WTP_{\text{semua kategori pekerjaan}} = \frac{\sum(WTP_{\text{jenis pekerjaan}})}{\text{jumlah kategori pekerjaan}} \quad (6)$$

2.4 Tarif

Menurut Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002, tarif adalah besarnya pengeluaran yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang dinyatakan dalam rupiah. Button (1982) membagi kebijakan tarif angkutan umum dalam 3 (tiga) kategori, yaitu:

1. *Cost of service pricing*, yaitu tarif yang didasarkan pada besarnya biaya yang harus dikeluarkan oleh penyedia jasa angkutan untuk kelangsungan dan pengembangan usaha ditambah dengan keuntungan yang wajar.
2. *Value of service pricing*, yaitu tarif yang didasarkan kepada kesanggupan/kesediaan pengguna angkutan umum untuk membayar pelayanan angkutan yang diberikan oleh operator.

3. *Charging what the traffic willbear*, yaitu tarif yang didasarkan kepada volume angkutan tertentu akan menghasilkan penerimaan bersih yang paling menguntungkan.

Hayati (2000) menyebutkan ada 2 (dua) faktor yang harus diperhatikan dalam penentuan kebijakan tarif yaitu struktur tarif dan besaran nilai tarif.

a. Struktur Tarif

Struktur tarif adalah tata cara pembayaran suatu tarif. Struktur tarif dikelompokkan dalam 4 (empat) kategori, yaitu:

1. Tarif seragam (*flat fare*), yaitu tarif yang dikenakan adalah sama tanpa memperhatikan jarak yang dilalui. Sistem tarif ini dapat memberikan keuntungan kepada operator berupa kemudahan dalam penarikan ongkos dalam kendaraan, memudahkan pengadaan dan penarikan karcis. Kelemahan dari sistem ini adalah kerugian yang akan dialami oleh pengguna angkutan yang melakukan perjalanan jarak pendek karena harus membayar tarif sama dengan pengguna angkutan yang melakukan perjalanan jarak jauh.
2. Tarif berdasarkan jarak (*distance base fare*), yaitu tarif yang dibedakan menurut jarak yang ditempuh. Kelemahan dari sistem tarif ini yaitu kesulitan pengumpulan biaya angkutan oleh operator karena sebagian pengguna angkutan melakukan perjalanan yang relatif pendek dalam menggunakan angkutan lokal.
3. Tarif berdasarkan tahapan, yaitu tarif yang didasarkan kepada jarak yang ditempuh dibagi per satuan tahapan. Penggunaan sistem tarif ini memberikan keuntungan baik kepada pihak operator yaitu kemudahan dalam mengambil biaya perjalanan dan untuk pengguna angkutan yakni besarnya biaya perjalanan yang dikeluarkan sesuai dengan jarak perjalanan.
4. Tarif berdasarkan Zona, yaitu tarif yang didasarkan pada pelayanan perangkutan yang dibagi ke dalam zona-zona.

b. Besaran Nilai Tarif

Besaran tarif adalah biaya yang dikenakan kepada pengguna angkutan. Di dalam pelaksanaannya hubungan antara besaran tarif berdasarkan BOK yaitu BPP dengan kemampuan untuk membayar (ATP) dapat terjadi dalam 2 (dua) kondisi yaitu:

1. Nilai ATP lebih besar dari BPP
Pada kondisi ini menjelaskan bahwa kemampuan membayar dari pengguna angkutan lebih besar dari biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh penyedia angkutan, sehingga besaran nilai tarif dapat diberlakukan lebih besar atau sama dengan nilai BPP.
2. Nilai ATP lebih kecil dari BPP
Pada kondisi ini menjelaskan bahwa kemampuan membayar dari pengguna angkutan berada di bawah biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh penyedia angkutan, hal ini menyebabkan penerapan besaran nilai tarif sangatlah sulit karena harus tetap memperhatikan kepentingan pengguna angkutan. Pada pelaksanaannya diperlukan campur tangan pemerintah untuk memberikan subsidi langsung atau subsidi silang kepada biaya operasional kendaraan sehingga besaran tarif yang diberlakukan akan sama besar dengan nilai ATP tetapi tidak merugikan kepentingan penyedia angkutan karena telah di subsidi.

Yuniarti (2009), menyatakan pelaksanaan dalam menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya nilai ATP dan WTP seperti:

1. ATP lebih besar dari WTP
Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari kemauan untuk membayar jasa angkutan. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa angkutan relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.

2. ATP lebih kecil dari WTP

Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi yang diuraikan sebelumnya dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa angkutan lebih besar dari kemampuan membayar. Hal ini terjadi bagi pengguna yang memiliki penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa angkutan sangat tinggi sehingga keinginan pengguna untuk membayar sangat dipengaruhi oleh utilitas, pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

3. ATP sama dengan WTP

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

Dhuyufur dkk (2018) mengestimasi tarif Trans Koetaradja koridor I berdasarkan ATP untuk pelajar Rp. 3.200,-, mahasiswa Rp. 3.300,-, masyarakat umum Rp. 3.500,- dan manula/disabilitas Rp. 3.400,-.

Rekomendasi kebijakan penentuan tarif angkutan umum berdasarkan analisis perbandingan ATP dan WTP dapat dilakukan dengan penerapan prinsip berikut ini:

1. WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, bila nilai WTP masih di bawah ATP maka masih dimungkinkan untuk menaikkan tarif dengan melakukan perbaikan pada tingkat pelayanan angkutan.
2. ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, maka besaran tarif angkutan umum yang diberlakukan tidak boleh melebihi nilai ATP kelompok sasaran. Intervensi/campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau subsidi silang dibutuhkan pada kondisi dimana besaran tarif angkutan umum yang berlaku lebih besar dari ATP sehingga didapat besaran tarif maksimum sama dengan ATP.

3. METODE PENELITIAN

3.1 Kerangka Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif analitis dengan cara mengumpulkan data-data primer dan sekunder yang selanjutnya disusun, dijelaskan dan dianalisis. Dalam mencapai tujuan dari penelitian ini dilakukan beberapa tahapan dalam proses pengumpulan data dan pengolahan data untuk mendapatkan hasil penelitian. Penelitian ini diawali dengan melakukan studi pendahuluan yang meliputi pengamatan langsung atau survey lokasi penelitian. Dari survey pendahuluan, dilakukan identifikasi masalah agar dapat disusun latar belakang masalah, rumusan masalah, manfaat penelitian, menetapkan tujuan penelitian serta membuat batasan masalah yang akan dibahas sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

3.2 Pengumpulan dan Pengolahan Data

Data primer diperoleh dari survey lapangan dengan cara penyebaran kuesioner yang dilakukan secara acak berstrata (*stratified random sampling*) ke rumah tangga (*home interview survey*) terhadap responden masyarakat umum dan mahasiswa/pelajar yang berada di sekitar koridor III untuk mendapatkan data karakteristik responden, ATP dan WTP yang pelaksanaannya dilakukan selama 2 (dua) hari dengan jumlah total responden adalah 110 responden. Penyebaran kuesioner dengan menggunakan teknik *stated preference* dan dilaksanakan oleh 4 (empat) orang surveyor yang disebar pada 4 (empat) kecamatan yaitu kecamatan Kuta Raja, kecamatan Baiturrahman, kecamatan Jaya Baru, dan kecamatan Banda Raya. Penyebaran kuesioner pada koridor III dilakukan dengan menggunakan 5 (lima) skenario tarif yang berbeda yaitu Rp. 2.000, Rp.3.000, Rp. 4.000, Rp. 5.000 dan Rp. 6.000.

Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini antara lain adalah data teknis tentang Trans Koetaradja, Peta lokasi wilayah untuk pengenalan wilayah dan lokasi pengambilan sampel, data jumlah penduduk, biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian bus Trans Koetaradja Koridor I (biaya tidak langsung,

seperti: Gaji Karyawan, biaya langsung, seperti: harga oli, harga BBM, harga ban dan harga suku cadang) yang semua data tersebut diperoleh dari penelitian-penelitian terdahulu, literatur terkait dan dari dinas-dinas terkait.

Dalam penelitian ini, ada 3 (tiga) metode yang digunakan untuk mengolah data yang diperoleh yaitu:

1. Metode DEPHUB untuk mendapatkan nilai BOK.
Perhitungan nilai tarif berdasarkan BOK untuk koridor III diperoleh dengan menggunakan persamaan 2.1 sampai dengan 2.3 terhadap data sekunder data teknis Trans Koetaradja dan hasil perhitungan BOK Trans Koetaradja trayek koridor I (Darussalam-Pusat Kota) Perhitungan BOK Trans Koetaradja trayek koridor I (Darussalam-Pusat Kota) dengan menggunakan nilai *load factor* 44,5%.
2. Metode pendapatan keluarga (*Household Budget Method*) untuk mendapatkan nilai ATP.
Perhitungan nilai tarif berdasarkan ATP untuk koridor III diperoleh dengan menggunakan persamaan 2.4 terhadap data hasil kuesioner responden meliputi data besarnya pendapatan keluarga, persentase biaya untuk transportasi, persentase biaya untuk transportasi Trans Koetardja, dan intensitas perjalanan dengan menggunakan Trans Koetardja.
3. Metode persepsi untuk mendapatkan nilai WTP.
Perhitungan nilai tarif berdasarkan WTP untuk koridor III diperoleh dengan menggunakan persamaan 2.5 dan 2.6 terhadap data hasil kuesioner responden meliputi data besaran tarif yang diinginkan oleh responden Trans Koetardja.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis Data

a. Karakteristik Responden

Karakteristik responden yang dominan pada koridor III adalah laki-laki sebesar 51,9% dengan usia responden berkisar 20-49 tahun sebesar 69,2% berasal dari kelompok masyarakat umum sebesar 74,5% dan pendidikan terakhir SMA sebesar 41,8% dan pendapatan keluarga berkisar 3-7,5 juta sebesar 63,7% serta penggunaan kendaraan pribadi sebesar 59,9%.

b. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Berdasarkan data sekunder hasil perhitungan nilai BOK Trans Koetaradja trayek koridor I (Darussalam-Pusat Kota) diperoleh total BOK per tahun per bus sebesar Rp. 185.674.324,22, besar nilai *load factor* adalah 44,5% dan produksi pelayanan per bus sebesar Rp. 272.039,63 maka didapat besarnya tarif pokok dan tarif BPP untuk masing-masing koridor adalah sebagai berikut:

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{185.674.324,22}{44,5\% \times 81.510} = \frac{185.674.324,22}{272.039,63} = \text{Rp. } 682,53/\text{pnp.km}$$

$$\text{Tarif BPP Koridor III} = \text{Rp. } 682,53/\text{pnp.km} \times 8,59 \text{ km} = \text{Rp. } 5.862,9/\text{pnp}$$

$$\text{Tarif Koridor III} = \text{Rp. } 5.862,9/\text{pnp} + 10\% = 5.863 \approx \text{Rp. } 5.900/\text{pnp}$$

c. Ability To Pay (ATP)

Dengan menggunakan data hasil kuesioner responden diperoleh nilai tarif berdasarkan ATP untuk koridor III seperti yang ditunjukkan pada tabel 1 dan tabel 2:

Tabel 1.

Perhitungan ATP untuk setiap jenis pekerjaan pada koridor III

Pekerjaan	Jumlah Responden	Jumlah Pendapatan /Bln	% Biaya Utk Transport.	% Biaya Utk TK	Frekuensi Naik TK	ATP (Rp/pnp)
PNS/POLRI/TNI	19	6.078.947,37	22,11	33,95	2,68	5.664,90
Pegawai Swasta	46	4.206.521,74	21,48	56,96	2,74	6.262,27
IRT	10	3.850.000,00	26,90	44,75	2,90	5.327,05
Lain-lain	7	3.857.142,86	19,43	46,43	2,71	4.272,82
Mahasiswa/Pelajar	28	3.875.000,00	18,67	64,58	3,00	5.192,24

Tabel 2.

Nilai ATP untuk Tiap Kelompok pada koridor III

Kelompok	Pekerjaan	ATP Tiap Profesi (Rp/pnp)	ATP Tiap Kelp. (Rp/pnp)	Dibulatkan (Rp/pnp)
Masyarakat Umum	PNS/POLRI/TNI	5.664,90		
	Pegawai Swasta	6.262,27		
	IRT	5.327,05	5.381,76	5.400,00
	Lain-lain	4.272,82		
Mahasiswa/Pelajar	Mahasiswa/Pelajar	5.192,24	5.192,24	5.200,00

d. *Willingness To Pay (WTP)*

Dengan menggunakan persepsi tarif yang dipilih responden terhadap skenario tarif yang digunakan pada lembar kuesioner maka dapat dilakukan analisis terhadap tarif Trans Koetaradja berdasarkan nilai WTP pengguna jasa untuk koridor III seperti yang ditunjukkan pada tabel 3 sampai tabel 5:

Tabel 3.

Tabulasi jumlah responden berdasarkan skenario WTP dan jenis pekerjaan pada koridor III

Jenis Pekerjaan		Skenario Tarif WTP (Rp.)					Total
		2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	
PNS/POLRI/TNI	Jml	8	6	2	3	0	19
	%	7,27	5,45	1,82	2,73	0,00	17,27
Pegawai Swasta	Jml	13	10	11	10	2	46
	%	11,82	9,09	10,00	9,09	1,82	41,82
IRT	Jml	6	0	3	1	0	10
	%	5,45	0,00	2,73	0,91	0,00	9,09
Lain-lain	Jml	4	2	1	0	0	7
	%	3,64	1,82	0,91	0,00	0,00	6,36
Mahasiswa/Pelajar	Jml	14	9	3	1	1	28
	%	12,73	8,18	2,73	0,91	0,91	25,45
Total	Jml	45	27	20	15	3	110
	%	40,91	24,55	18,18	13,64	2,73	100,00

Tabel 4.

Perhitungan WTP menurut jenis pekerjaan pada koridor III

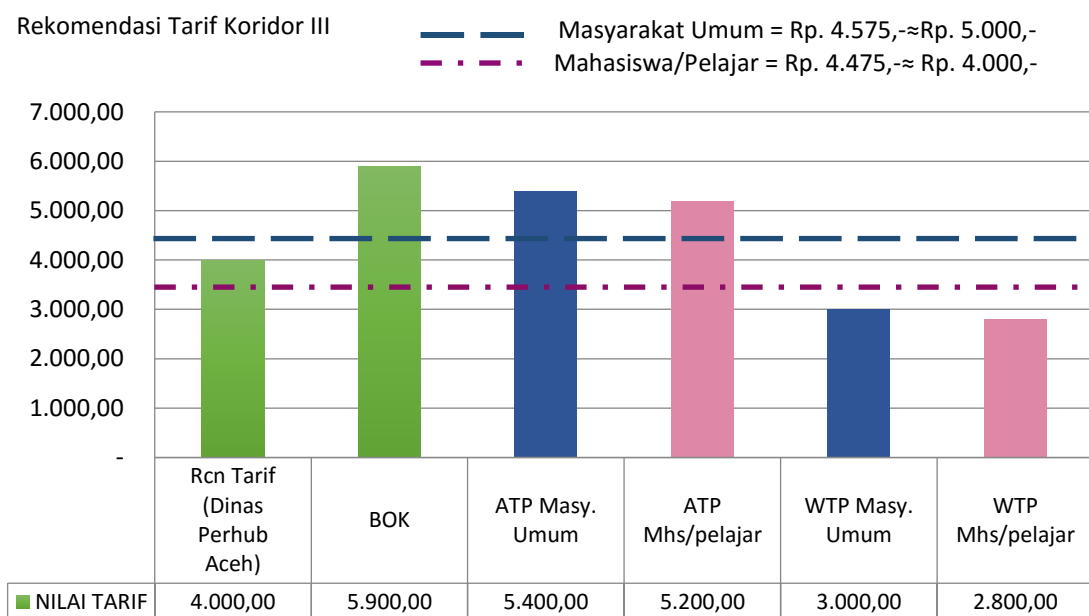
Pekerjaan	Kemauan Untuk Membayar	Jumlah Responden	WTP (Rp/pnp)
1	2	3	4 = (2/3)
PNS/POLRI/TNI	57.000,00	19	3.000,00
Pegawai Swasta	162.000,00	46	3.521,74
IRT	29.000,00	10	2.900,00
Lain-lain	18.000,00	7	2.571,43
Mahasiswa/Pelajar	78.000,00	28	2.785,71

Tabel 5.

Nilai WTP untuk Tiap Kelompok pada koridor III

Kelompok	Pekerjaan	WTP Tiap Profesi (Rp/pnp)	WTP Tiap Kelp. (Rp/pnp)	Dibulatkan (Rp/pnp)
Masyarakat Umum	PNS/POLRI/TNI	3.000,00	2.998,29	3.000,00
	Pegawai Swasta	3.521,74		
	IRT	2.900,00		
	Lain-lain	2.571,43		
Mahasiswa/Pelajar	Mahasiswa/Pelajar	2.785,71	2.785,71	2.800,00

Secara deskripsi statistik nilai tarif untuk kelompok masyarakat umum dan mahasiswa/pelajar pada Koridor III dapat dilihat pada Gambar 1



Gambar 1. Skema Tarif berdasarkan Rencana Tarif, BOK, ATP, WTP dan Rekomendasi Nilai Tarif di Koridor III

4.2 Evaluasi Hasil

Dari data karakteristik responden dan hasil skema tarif berdasarkan rencana tarif, BOK, ATP dan WTP yang diperoleh dari penelitian ini dapat dijelaskan beberapa hal terkait rencana pengoperasian Trans Koetardja koridor III sebagai berikut:

1. Dari gambaran karakteristik responden pada koridor III dapat disimpulkan bahwa calon pengguna Trans Koetardja pada Koridor III merupakan masyarakat umum dengan tingkat pendapatan keluarga menengah ke atas yang penggunaan kendaraan pribadi masih sangat dominan.
2. Nilai tarif BOK > nilai tarif ATP
Hal ini dapat dijelaskan bahwa kemampuan membayar dari pengguna Trans Koetardja berada di bawah biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh penyedia angkutan, ini menyebabkan penerapan besaran nilai tarif sangatlah sulit karena harus tetap memperhatikan kepentingan pengguna angkutan dan kemampuan membayar dari pengguna Trans Koetardja.
3. Nilai tarif WTP < nilai tarif ATP

Kondisi ini menggambarkan bahwa pengguna Trans Koetaradja merupakan kelompok *choiced riders* yang mempunyai penghasilan relatif tinggi sehingga pemilihan untuk penggunaan kendaraan pribadi masih lebih dominan dengan tingkat utilitas terhadap jasa Trans Koetaradja masih relatif rendah.

4. Dengan kebijakan rencana tarif (RT) pemerintah sebesar Rp. 4.000,- untuk koridor III dapat dijelaskan kondisi pelaksanaan pengoperasian Trans Koetaradja koridor III mengharuskan pemerintah untuk melakukan beberapa kebijakan sebagai berikut:
 - a. memberikan subsidi langsung atau subsidi silang kepada penyedia/operator Trans Koetaradja sebesar kekurangan antara RT dengan BOK
 - b. memperhatikan/menaikkan nilai utilitas dari pelaksanaan Trans Koetaradja dengan melakukan perbaikan pada tingkat pelayanan angkutan sehingga nilai tarif WTP menjadi sama atau mendekati nilai tarif ATP dan nilai RT dapat dipakai harga yang sesuai dengan nilai tarif ATP yang mengakibatkan subsidi dari pemerintah menjadi lebih kecil yaitu hanya sebesar kekurangan antara ATP dengan BOK

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Besaran nilai tarif Trans Koetaradja Koridor III dengan kelompok masyarakat umum dan mahasiswa/pelajar menunjukkan kecenderungan yang sama yaitu nilai tarif BOK berada di atas tarif ATP dan WTP, hal ini menggambarkan bahwa pengguna Trans Koetaradja merupakan kelompok *choiced riders* yang mempunyai penghasilan relatif tinggi tetapi memiliki kemampuan membayar berada di bawah biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh penyedia angkutan dengan tingkat utilitas Trans Koetaradja yang masih rendah.

5.2 Saran

1. Pemerintah dapat memberikan subsidi langsung atau subsidi silang kepada biaya operasional kendaraan sehingga besaran tarif yang diberlakukan akan sama besar dengan nilai ATP tetapi tidak merugikan kepentingan penyedia angkutan karena telah di subsidi;
2. Penyedia jasa Trans Koetaradja juga harus mengoptimalkan kinerja pelayanan sehingga dapat menaikkan nilai tarif WTP pengguna jasa sehingga dapat mendekati atau sama dengan nilai ATP.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, S., 1993, *Manajemen Transportasi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Aviasti, Asep Nana Rukmana, Djamaluddin, 2014, *Model Penentuan Tarif Angkutan Kota Berdasarkan Keterjangkauan Daya Beli Masyarakat Pengguna Di Kota Bandung*, ISSN 2089-3582, EISSN 2303-2480/ Vol.4, No.1.
- Button, KJ., 1982, *Transport Economics*, Heinemann, London, England.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2002, *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat nomor SK.687/AJ.206/DRDJ/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*. Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- Dhuyufur Rahmani, Renni Anggraini, Irin Caisarina, 2018, *Analisis Kelayakan Finansial Tarif Bus Trans Koetaradja berdasarkan Ability To Pay (ATP)*, www.jurnal.unsyiah.ac.id/JARSP, E-ISSN:2615-1340.
- Fanesha, M,N, 2017, *Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Bus Trans Koetaradja Kota Banda Aceh (Studi Kasus Trayek Keudah-Darussalam)*, Tugas Akhir, Fakultas Teknik Sipil Unsyiah, B. Aceh.
- Hanifah, 2017, *Analisis Tarif Bus Trans Koetaradja Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay (Studi Kasus Koridor I, Keudah-Darussalam)*, Tugas Akhir, Fakultas Teknik Sipil Unsyiah, B. Aceh.

- Hayati, A., 2000, *Analisis Penentuan Tarif Berdasarkan BOK, ATP dan WTP (Studi Kasus Perum Damri Bandung)*, Thesis, Program Transportasi ITB, Bandung.
- LPM-ITB, 1997, *Studi Sistem Pengelolaan Angkutan Umum*.
- Munawar, A., 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Beta Offset, Yogyakarta Program Pasca Sarjana Universitas Gajah Mada.
- Permata, M, R, 2012, *Analisa Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-Manggarai*, Thesis, Fakultas Teknik, Program Studi Teknik Sipil, Depok.
- Suhartono, Sumarsono, Mudjiastuti Handajani, 2003, *Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Angkutan Umum dalam Membayar Tarif*, PILAR Volume 12, Nomor 2, September 2003 : halaman 73 – 88.
- Suryoputro, J., 2015, *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP) dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)* e-Jurnal Matriks Teknik Sipil/Juni 2015/585.
- Tamin O. Z., 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, edisi kedua, ITB, Bandung.
- Tamin O. Z, dkk, 1999, *Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta*, Jurnal Transportasi FSTPT, Volume 1, No. 2, hal 121-139, ISSN : 1411-2442.
- Warpani, S., 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung, Penerbit ITB.
- Yuniarti, T., 2009, *Analisa Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Oprasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay*, diterbitkan : Fakultas Teknik Jurusan Sipil Universitas Sebelas Maret, Surakarta