

ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN, *WILLINGNESS TO PAY* DAN *ABILITY TO PAY* PADA LAYANAN BUS AKAP JURUSAN PALANGKA RAYA - BANJARMASIN

Muhammad Yoggie Indrawan

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
Jln. Hendrik Timang, Palangka Raya
e-mail: myoggieindrawan@gmail.com

Robby

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
Jln. Hendrik Timang, Palangka Raya
e-mail: robby@eng.upr.ac.id

Supiyan

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
Jln. Hendrik Timang, Palangka Raya
e-mail: supiyan@eng.upr.ac.id

Abstract: *Transportation is one of the essential means of human needs. In this modern era and with the increasing population density in urban areas, transportation is highly necessary to meet an individual's needs in carrying out activities or moving from one place to another, whether it be short distances or long distances. Transportation is the lifeline of national development in facilitating the flow of people, goods, and information as a support for the optimal allocation of economic resources. Therefore, transportation services must be adequately available, evenly distributed, and affordable to the purchasing power of the society. Data on the components of vehicle operational costs were obtained through an interview with the manager of PO. Logos buses, and then the data were analyzed using the Pacific Consultants International (PCI) method, and the amount of vehicle operating costs incurred by PO. Logos. To determine the Ability To Pay (ATP) and Willingness To Pay (WTP) values, the required data is obtained through the distribution of a questionnaire via Google Form, which is filled out by passengers of the PO. Logos bus company. The data analysis results indicate that the operational cost of the vehicle is 15,065.6753/km and the fare based on the Cost of Service (COS) is Rp. 106,811.133, based on the Ability To Pay (ATP) is Rp. 145,054.33, and the Willingness To Pay (WTP) value is Rp. 101,903.00. A primary survey needs to be conducted to obtain the existing load factor value for tariff calculations.*

Keywords: *Vehicle Operating Costs, Pacific Consultant International, ATP, WTP, Tariff*

Abstrak: Transportasi salah satu sarana kebutuhan manusia yang sangat penting. Pada zaman yang sudah modern ini dan dengan meningkatnya kepadatan penduduk perkotaan, transportasi sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan seseorang dalam menjalankan aktifitas atau berpindah tempat dari tempat yang dekat ke tempat yang jauh. Transportasi merupakan urat nadi pembangunan nasional untuk melancarkan arus manusia, barang maupun informasi sebagai penunjang tercapainya pengalokasian sumber-sumber perekonomian secara optimal untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau daya beli masyarakat. Data mengenai komponen biaya operasional kendaraan didapatkan dengan melakukan wawancara dengan pengelola bus PO. Logos, kemudian data dianalisis menggunakan metode *Pacific Consultants International* (PCI) dan didapatkan besaran biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan oleh PO. Logos. Untuk mengetahui nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP), data yang diperlukan, didapat dengan penyebaran kuesioner melalui google form yang diisi oleh penumpang bus PO. Logos. Hasil analisis data menunjukkan biaya operasional kendaraan sebesar 15.065,6753/km dan tarif berdasarkan BOK sebesar Rp. 106.811,133, berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) sebesar Rp. 145.054,33, dan nilai *Willingness To Pay* (WTP) adalah sebesar Rp. 101.903.00. Perlu dilakukan survei primer untuk memperoleh nilai *load factor* eksisting dalam perhitungan tarif.

Kata kunci: *Biaya Operasional Kendaraan, Pacific Consultant International, ATP, WTP, Tarif*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana yang berperan dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Aktivitas kehidupan sosial merupakan ciri keberadaan manusia sebagai masyarakat yang berkelompok, adanya kegiatan masyarakat tersebut memerlukan alat atau sarana penunjang yang memadai. Sarana penunjang tersebut antara lain layanan transportasi atau jaringan transportasi. Salah satu angkutan umum yang akan di bahas yaitu bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi). Sebagai alat transportasi, bus AKAP ini dapat membantu masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau enggan menggunakan kendaraan pribadi mereka untuk perjalanan jauh seperti antar provinsi. Transportasi jurusan Palangka Raya-Banjarmasin merupakan salah satu alternatif yang banyak diminati oleh pemakai jasa angkutan darat. Dari permasalahan di atas tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Menganalisis besar Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* angkutan bus AKAP jurusan Palangka Raya-Banjarmasin
2. Menganalisis tarif penumpang jasa bus AKAP jurusan Palangka Raya-Banjarmasin berdasarkan Biaya Operasional bus yang dikeluarkan.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*)

bagi perkembangan ekonomi.

Angkutan umum adalah kendaraan atau angkutan yang memang disediakan dan dapat dipergunakan oleh masyarakat umum dengan dikenakan tarif tertentu. Kendaraan atau angkutan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar (Ahmad Munawar, 2005).

Menurut Warpani (dalam Wibowo 2020) Tarif angkutan umum adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah. Di dalam menanggapi kebijaksanaan tarif, tujuan apapun yang dibuat pada akhirnya akan diambil keputusan yang mempertimbangkan dua hal yang sama.

Karakteristik-karakteristik perjalanan sangat dipengaruhi oleh beberapa hal, yaitu:

1. Berkaitan dengan jumlah penduduk
2. Berkaitan dengan kepemilikan kendaraan
3. Siklus perjalanan
4. Tujuan perjalanan dan tempat tinggal
5. Kondisi pelaku
6. Waktu penggunaan kendaraan
7. Jumlah dan panjang trip

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dimulai dari bulan April 2022 - September 2022 di Kota Palangka Raya. Penelitian ini dilakukan pada terminal PO Logos di Kota Palangka Raya. Rute yang di tempuh adalah Palangkaraya-Banjarmasin yang berjarak 194 Km.

Data yang diperoleh dengan cara melakukan survei lapangan. Data primer yang dibutuhkan meliputi data sebagai berikut :

1. Frekuensi penggunaan bus.
2. Jumlah penumpang bus Logos trayek Palangka Raya – Banjarmasin.
3. Biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh operator selama perjalanan.
4. Data perhitungan ATP dan WTP (besarnya pengeluaran untuk transportasi, besar penghasilan penumpang angkutan umum per bulan dan lain-lain).

Data tersebut diperoleh melalui :

1. Observasi adalah pengamatan dan pencatatan secara langsung terhadap objek penelitian.
2. Dari form kuesioner yang telah dibagikan
3. Interview adalah melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang menjadi objek penelitian. Adapun pihak-pihak tersebut, antara lain :
 - a. Bengkel adalah sebagai pihak tempat perbaikan dan perawatan kendaraan.
 - b. Pengusaha adalah sebagai pemilik kendaraan dan operator lapangan sebagai pelaksana pengoperasian kendaraan angkutan.
 - c. Penumpang pengguna jasa bus AKAP
4. Penyelidikan kepustakaan adalah penulis membaca, mempelajari, dan mengutip bahan-bahan dari buku yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti, karena kepustakaan merupakan sumber pokok dari penulisan ilmiah.

Data sekunder diambil melalui wawancara langsung dengan pihak bus Logos. Data yang diambil adalah :

1. Harga komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK), yaitu :
 - a. Harga oli
 - b. Harga BBM
 - c. Harga ban
 - d. Upah pemeliharaan
2. Harga bus
3. Pengoperasian bus
 - a. Jumlah bus
 - b. Jumlah karyawan (supir, kondektur, kenek dan mekanik)
 - c. Jam kerja karyawan (supir, kondektur, kenek dan mekanik)
 - d. Waktu singgah di terminal
 - e. Kapasitas tempat duduk
4. Biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian bus/biaya tak langsung.
 - a. Gaji karyawan (supir, kondektur, kenek dan mekanik).

Metode PCI merupakan penjumlahan dari biaya tidak tetap (*variable cost*) dan biaya tetap (*Standing cost*), yang di pengaruhi oleh kecepatan kendaraan dan jenis kendaraan yang di gunakan. Biaya tetap dalam metode PCI terdiri dari biaya depresiasi, biaya bunga modal, biaya asuransi dan biaya overhead. Sedangkan untuk biaya tidak tetapnya meliputi biaya konsumsi bahan bakar, biaya konsumsi oli,

biaya konsumsi ban, biaya pemeliharaan dan biaya awak kendaraan. Metode PCI dihitung dengan menggunakan persamaan-persamaan.

Sebelum dilakukan perhitungan dengan persamaan – persamaan yang ada, perlu diketahui dulu berapa *running speed* kendaraan untuk bus damri trayek Palangka Raya – Banjarmasin. Perjalanan bus logos trayek Palangka Raya – Banjarmasin dengan jarak kurang lebih 194 km biasa ditempuh dengan waktu kurang lebih 4 jam. Sehingga perhitungan *running speed* nya adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Running speed (S)} &= \text{jarak tempuh} / \text{waktu tempuh} \\ &= 194 \text{ km} / 4 \text{ jam} = 49 \text{ km/jam} \end{aligned}$$

Tabel 1 Daftar Harga Komponen Biaya Operasional

No	Komponen	Harga
1	Bahan bakar minyak	Rp. 8.600/liter
2	Oli mesin	Rp. 27.000/liter
3	Ban	Rp. 1.500.000/ban
4	Upah mekanik	Rp. 450.000
5	Nilai kendaraan	Rp. 1.400.000.000

1. Biaya Konsumsi Bahan Bakar (lt/1000 km)
 Persamaan konsumsi bahan bakar di analisa menggunakan persamaan Gol IIA (bus) : $Y = 0,21692 \times S^2 - 24,1549 \times S + 954,78824$
 Pemakaian BBM per 1000 km
 $= 0,21692 \times 49^2 - 24,1549 \times 49 + 954,78824$
 $= 293,52566 \text{ lt}$
 Biaya konsumsi BBM per km
 $=$
 $\left(\frac{\text{Pemakaian BBM per 1000 km}}{1000} \right) \times \text{Harga BBM}$
 $= (293,52566 / 1000) \times \text{Rp. } 8.600,-$
 $= \text{Rp. } 2.524,3207/\text{km}$
2. Biaya Konsumsi Oli (lt/1000 km)
 Persamaan untuk konsumsi oli di analisa menggunakan persamaan Gol IIA (bus) : $Y = 0,00209 \times S^2 - 0,24413 \times S + 13,29445$
 Pemakaian oli per 1000 km
 $= 0,00209 \times 49^2 - 0,24413 \times 49 + 13,29445$
 $= 6,3703475 \text{ lt}$
 Biaya konsumsi oli per km =
 $\left(\frac{\text{Pemakaian oli per 1000 km}}{1000} \right) \times \text{Harga oli}$
 $= (6,3703475 / 1000) \times \text{Rp. } 27.000,-$

- = Rp. 171,9994/km
3. Biaya Konsumsi Pemakaian Ban
 Persamaan untuk konsumsi ban di analisa menggunakan persamaan (2.8)
 Gol IIA (bus) : $Y = 0,0012356 * S - 0,0064667$
 Pemakaian ban per 1000 km
 $= 0,0012356 \times 49 - 0,0064667$
 $= 0,0534599$
 Biaya pemakaian ban per 1000 km = $Y \times$
 Jumlah ban x Harga ban
 $= 0,0534599 \times 6 \times \text{Rp } 1.500.000,-$
 $= \text{Rp. } 481.139,1$
 Biaya pemakaian ban per km
 $= \frac{\text{Biaya pemakaian ban per 1000 km}}{1000}$
 $= \text{Rp. } 481,1391/\text{km}$
4. Biaya Pemeliharaan dan Perbaikan
 a) Biaya pemeliharaan untuk onderdil/suku cadang dari kendaraan di analisa dengan menggunakan persamaan
 Gol IIA (bus) : $Y = 0,0000332 * S + 0,0020891$
 Pemeliharaan onderdil per 1000 km
 $= 0,0000332 \times 49 + 0,0020891$
 $= 0,0037$
 Biaya pemeliharaan onderdil per 1000 km = $Y \times$ Nilai kendaraan
 $= 0,0037 \times \text{Rp. } 1.400.000.000$
 $= \text{Rp. } 5.179.020$
 b) Biaya pemeliharaan untuk pekerja di analisa menggunakan persamaan
 Gol IIA (bus) : $Y = 0,02311 * S + 1,97733$
 Jam pemeliharaan untuk pekerja
 $= 0,02311 \times 49 + 1,97733 = 3,0982$
 Biaya jam pemeliharaan pekerja per 1000 km = $Y \times$ Upah mekanik
 $= 3,0982 \times \text{Rp. } 450.000$
 $= \text{Rp } 1.394.174$
 Biaya jam pemeliharaan pekerja per km
 $= \frac{\text{pemeliharaan pekerja}/1000\text{km}}{1000}$
 $= \text{Rp. } 1.394,174/\text{km}$
 c) Total biaya keseluruhan per km
 $= \text{Rp. } 5.179,020 + \text{Rp. } 1.394,174$
 $= \text{Rp. } 6.573,194/\text{km}$
5. Biaya Penyusutan
 Untuk penyusutan kendaraan di analisa menggunakan persamaan
 Gol IIA (bus) : $Y = 1 / (9 * S + 315)$
 $= 1 / (9 \times 49 + 315)$
 $= 0,0013$
 Biaya penyusutan kendaraan per 1000 km dihitung dengan menggunakan persamaan berikut:
 Biaya penyusutan kendaraan per 1000 km
 $= Y \times$ Harga kendaraan
 $= 0,0013 \times \text{Rp. } 1.400.000.000$
 $= \text{Rp. } 1.862.941$
 Biaya penyusutan kendaraan per km
 $= \frac{\text{penyusutan kendaraan per 1000km}}{1000}$
 $= \text{Rp. } 1.862,941/\text{km}$
6. Biaya Awak Kendaraan
 Untuk biaya awak kendaraan di analisa menggunakan persamaan
 Bus : $Y = \frac{1000}{S}$
 Dimana :
 $Y =$ Waktu perjalanan per 1000 km (dikalikan dengan factor pengali crew)
 Untuk bus kecil/średang factor pengali nya adalah supir : 1 , kondektur : 2
 awak kendaraan per 1000 km
 $= \frac{1000}{49}$
 $= 20,6186$
 Biaya awak kendaraan per km = $Y \times$ factor pengali crew per kendaraan
 $= 20,6186 \times (1+2)$
 $= \text{Rp. } 61,8557/\text{km}$
7. Bunga Modal
 Persamaan untuk bunga modal di analisa menggunakan persamaan
 Gol IIA (bus) : $Y = 150 / (2571,42857 \times S)$
 Dimana :
 $Y =$ Suku bunga per 1000 km, dikalikan $\frac{1}{2}$ dari nilai kendaraan
 Bunga modal per 1000 km
 $= 150 / (2571,42857 \times 49)$
 $= 0,0012$
 Biaya bunga modal per km =
 $Y \times \frac{1}{2}$ Nilai kendaraan
 $= \frac{0,0012 \times \frac{1}{2} \times \text{Rp. } 1.400.000.000}{1000}$
 $= \text{Rp. } 1.683,8488/\text{km}$
8. Biaya Asuransi

Untuk biaya asuransi di analisa menggunakan persamaan Gol IIA (bus) : $Y = 60 / (2571,42857 \times S)$
 Dimana :
 $Y =$ Biaya asuransi per 1000 km, dikalikan dengan nilai kendaraan Asuransi per 1000 km
 $= 60 / (2571,42857 \times 49)$
 $= 0,0005$
 Biaya asuransi per km
 $= \frac{Y \times \frac{1}{2} \text{Harga baru kendaraan}}{1000}$
 $= \frac{0,0005 \times \frac{1}{2} \text{Rp.1.400.000.000}}{1000}$
 $= \text{Rp. 336,7698/km}$

9. Biaya Over Head
 Biaya Over head untuk bus adalah 10% dari sub total biaya operasi kendaraan.

Tabel 2 Sub Total Biaya Operasional Kendaraan

Uraian	Total (Rp./Km)
Biaya Konsumsi BBM	2.524,3207
Biaya Konsumsi Oli	171,9994
Biaya Perbaikan Ban	481,1391
Biaya Pemeliharaan dan Perbaikan	6.573,194
Biaya Penyusutan	1.862,941
Biaya awak kendaraan	61,8557
Biaya Modal	1.683,8488
Biaya Asuransi	336,7698
Total Keseluruhan	13.696,0685

Sumber : Hasil Analisis (2023)

Biaya over head per km = 10% x Rp. 13.696,0685 = Rp. 1.369,6066/km

10. Total Biaya Operasional Kendaraan Metode PCI
 Total biaya operasional kendaraan Bus Logos Trayek Palangka Raya – Banjarmasin dengan menggunakan Metode PCI dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3 Rekapitulasi Perhitungan Metode PCI

Uraian	Total (Rp./Km)
Biaya Konsumsi BBM	2.524,3207
Biaya Konsumsi Oli	171,9994
Biaya Perbaikan Ban	481,1391

Biaya Pemeliharaan dan Perbaikan	6.573,194
Biaya Penyusutan	1.862,941
Biaya awak kendaraan	61,8557
Biaya Modal	1.683,8488
Biaya Asuransi	336,7698
Biaya Over Head	1.369,6066
Total Keseluruhan	15.065,6753

Sumber : Hasil Perhitungan (2023)

Dengan menggunakan metode PCI, didapatkan hasil Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada Bus Logos Trayek Palangka Raya – Banjarmasin sebesar Rp. 15.065,6753/km

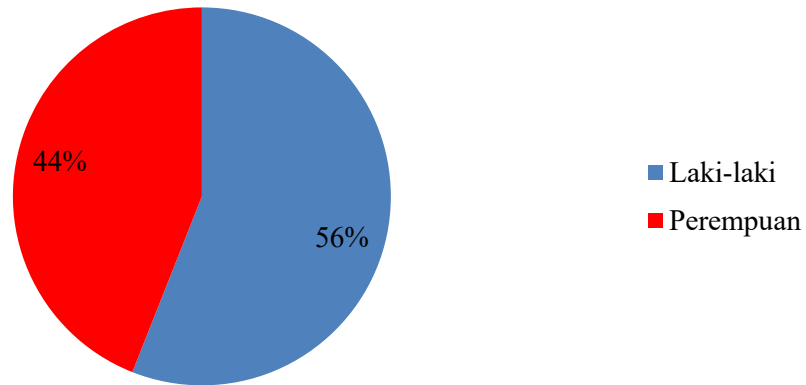
Dengan menggunakan metode PCI, didapatkan hasil Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada Bus Logos Trayek Palangka Raya – Banjarmasin Jurusan sebesar Rp. 15.065,6753/km. Perhitungan tarif nya sebagai berikut :

1. Tarif Pokok
 Tarif Pokok
 $= \frac{\text{Biaya Oprasional Kendaraan}}{\text{Faktor Pengisian} \times \text{Kapasitas Kendaraan}}$
 $= \frac{\text{Rp. 15.065,6753}}{70\% \times 43}$
 $= \text{Rp. 500,5208 / km}$

2. Tarif BEP
 Tarif BEP = tarif pokok x jarak rata-rata
 $= \text{Rp. 500,5208} \times 194 \text{ km}$
 $= \text{Rp. 97.101,0299}$

3. Tarif
 Tarif dihitung menggunakan rumus
 Tarif = (tarif pokok x jarak rata-rata) + 10%
 $= (\text{Rp. 500,5208} \times 194 \text{ km}) + 10\%$
 $= \text{Rp. 106.811,133}$

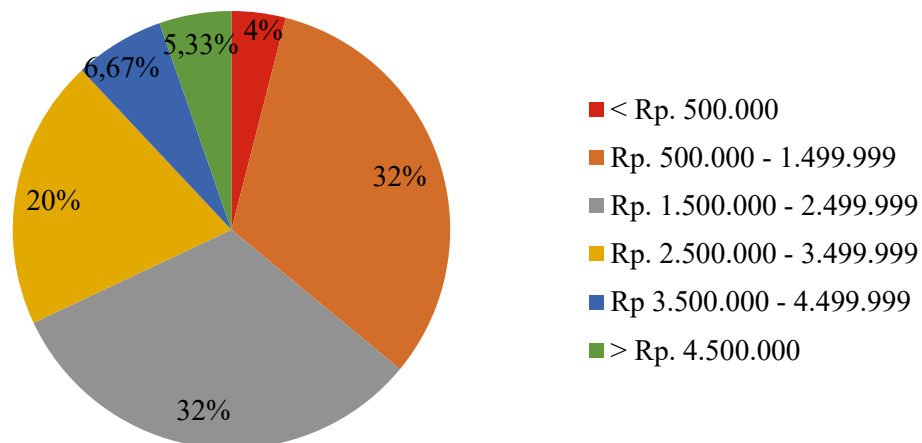
Hasil pengumpulan data responden penelitian yang dikumpulkan memperlihatkan bahwa dari 75 orang dengan jumlah responden laki-laki sebanyak 42 orang atau sebesar 56% dan responden perempuan sebanyak 33 orang atau sebesar 44%. Gambaran mengenai persentase jenis kelamin pada pengisian kuesioner oleh responden dapat dilihat pada gambar 1



Gambar 1 Persentase Jenis Kelamin Responden

Pendapatan penumpang sangat berpengaruh pada kemampuan dan kemauan penumpang dalam membayar jasa angkutan umum. Dari kuesioner yang telah diisi oleh penumpang, didapatkan data pendapatan terbanyak adalah

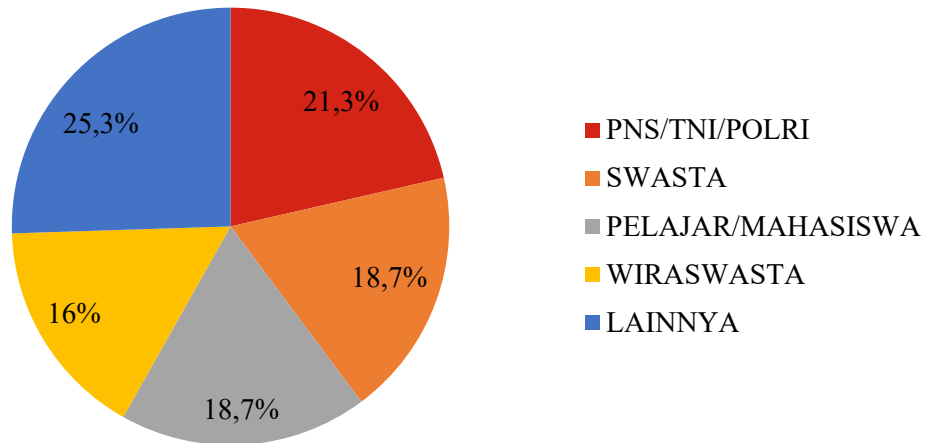
Rp. 500.000 – 1.499.999 dan Rp. 1.500.000 – 2.499.999 yang sama-sama sebesar 32%. Gambaran persentase pendapatan penumpang dapat dilihat pada gambar 2.



Gambar 2 Persentase Pendapatan Responden

Jenis pekerjaan responden dapat mempengaruhi ATP dan WTP, jenis pekerjaan berkaitan dengan pendapatan yang diterima oleh responden, yang nantinya akan mempengaruhi kemampuan dan keinginan dalam membayar

tarif. Jenis pekerjaan lainnya memiliki persentase paling tinggi yaitu sebesar 25,3%. Gambaran persentase pekerjaan responden dapat dilihat pada gambar 3 dan perhitungan pendapatan rata-rata, biaya transportasi dan frekuensi dapat dilihat pada tabel 4.



Gambar 3 Persentase Pekerjaan Responden

Tabel 4 Pendapatan Rata-rata, Biaya Transportasi, dan Frekuensi

Pekerjaan	Jumlah Responden	Pendapatan Rata-rata/Bulan	Biaya Transportasi Rata-rata/Bulan	Frekuensi /Bulan
PNS/TNI/POLRI	16	Rp. 3.163.481	Rp. 199.688	1,34
Swasta	14	Rp. 2.192.508	Rp. 212.857	1,64
Pelajar/Mahasiswa	14	Rp. 1.089.286	Rp. 131.786	0,91
Wiraswasta	12	Rp. 2.017.942	Rp. 175.000	1,46
Lainnya	19	Rp. 1.549.651	Rp. 143.684	0,79

Nilai ATP didapatkan dari perhitungan data pada tabel 5. Contoh perhitungan nilai ATP untuk pengguna bus antar kota antar propinsi:

$$\begin{aligned}
 \text{ATP} &= \frac{\text{Biaya transportasi rata-rata/bulan}}{\text{Frekuensi/bulan}} \\
 &= \frac{\text{Rp.199.688}}{1,34} \\
 &= \text{Rp. 148.604,65}
 \end{aligned}$$

Perhitungan ATP untuk jenis pekerjaan PNS/TNI/POLRI

Hasil dari perhitungan ATP tiap jenis pekerjaan dapat dilihat pada tabel 5

Tabel 5 Nilai ATP Tiap Jenis Pekerjaan

Pekerjaan	Biaya Transportasi Rata-rata/Bulan	Frekuensi/Bulan	Nilai ATP
PNS/TNI/POLRI	Rp. 199.688	1,34	Rp. 148.604,65
Swasta	Rp. 212.857	1,64	Rp. 129.847,50
Pelajar/Mahasiswa	Rp. 131.786	0,91	Rp. 144.819,47
Wiraswasta	Rp. 175.000	1,46	Rp. 120.000,03
Lainnya	Rp. 143.684	0,79	Rp. 182.000,00
Nilai ATP Rata-rata			Rp. 145.054,33

Dari pengisian kuesioner didapatkan tarif menurut penumpang yang beragam mulai dari Rp. 100.000/pnp-rit sampai Rp. 110.000/pnp-rit. Data-data tersebut menunjukkan kemauan penumpang dalam membayar tarif angkutan umum. Tarif Rp. 100.000 adalah tarif yang paling realistis menurut hasil pengisian kuesioner oleh penumpang, tetapi 18 dari 75 responden juga menilai bahwa tarif yang sedia

mereka bayar adalah sebesar Rp 102.000 yang mana tarif tersebut berada diatas tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp. 100.000. Data besaran tarif ini akan diolah untuk mendapatkan nilai WTP dari 75 responden yang telah mengisi kuesioner. Besaran tarif menurut penumpang dari pengisian kuesioner dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6 Tabulasi jumlah responden berdasarkan WTP dan pekerjaan

Pekerjaan	PNS/ TNI/POLRI Swasta Pelajar/Mahasiswa Wiraswasta Lainnya						Jumlah
100000	Jumlah	5	8	7	11	12	43
	%	6,67%	10,67%	9,33%	14,67%	16,00%	57%
102000	Jumlah	3	4	5	1	5	18
	%	4,00%	5,33%	6,67%	1,33%	6,67%	24%
104000	Jumlah	-	2	-	-	-	2
	%	-	2,67%	-	-	-	3%
106000	Jumlah	2	-	2	-	-	4
	%	2,67%	-	2,67%	-	-	5%
108000	Jumlah	-	-	-	-	1	1
	%	-	-	-	-	1,33%	1%
110000	Jumlah	6	-	-	-	1	7
	%	8,00%	-	-	-	1,33%	9%
Jumlah		16	14	14	12	19	75
							100%

Nilai WTP didapatkan dari perhitungan data pada tabel 6. Perhitungan nilai WTP adalah sebagai berikut :

WTP rata-rata untuk kategori PNS/TNI/POLRI

$$= \frac{(5 \times \text{Rp.}100.000) + (3 \times \text{Rp.}102.000) + (2 \times \text{Rp.}106.000) + (6 \times \text{Rp.}110.000)}{16}$$

$$= \text{Rp. } 104.875$$

Hasil dari perhitungan WTP tiap jenis pekerjaan dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7 Nilai WTP Tiap Jenis Pekerjaan

Pekerjaan	Nilai WTP
PNS/TNI/POLRI	Rp. 104.875
Swasta	Rp. 101.429
Pelajar/Mahasiswa	Rp. 101.571
Wiraswasta	Rp. 100.167
Lainnya	Rp. 101.474
Nilai WTP Rata-rata	Rp. 101.903

Tabel 8 Rekapitulasi Tarif

Jenis Tarif	Nilai Tarif
Berdasarkan nilai BOK	Rp. 106.811,133
Berdasarkan ATP	Rp. 145.054,33
Berdasarkan WTP	Rp. 101.903
Tarif yang berlaku	Rp. 100.000

Tabel 8 menunjukkan bahwa besaran tarif berdasarkan BOK sebesar Rp. 106.811,133, berdasarkan ATP sebesar Rp. 145.054,33, dan berdasarkan WTP sebesar Rp. 101.903. Hal ini berarti kemampuan dan kemauan membayar penumpang di atas tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp. 100.000. Kondisi ini menunjukkan bahwa tarif resmi yang berlaku saat penelitian dilaksanakan masih berada di bawah nilai ATP dan WTP.

Pembahasan

Tarif yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp. 100.000 dan hasil analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) saat ini adalah sebesar Rp. 15.065,6753/km yang didapatkan dari biaya langsung (tetap dan tidak tetap) dan biaya tidak langsung yang dikeluarkan oleh pengusaha jasa angkutan umum. Perhitungan BOK berdasarkan data dan keadaan di lapangan. Dengan diketahui jumlah BOK yang dikeluarkan oleh pengusaha jasa angkutan umum, maka didapatkan tarif yang dihitung berdasarkan jumlah penumpang 70% maka, besarnya tarif adalah Rp. 106.811,133.

Hubungan tarif berdasarkan hasil analisis dan tarif yg berlaku yaitu pihak pengusaha jasa angkutan umum bisa melakukan kenaikan tarif menjadi sebesar Rp. 106.811,133 dengan kenaikan tarif sebesar Rp. 6.811,113 berdasarkan dari perhitungan tarif dengan jumlah penumpang 70% untuk memastikan mendapatkan keuntungan.

Nilai *Ability To Pay* (ATP) tiap pekerjaan untuk pekerjaan Lainnya adalah yang tertinggi yaitu sebesar Rp. 182.000,00. Faktor yang menyebabkan tingginya nilai ATP dipengaruhi oleh biaya transportasi dan frekuensi perjalanan dalam sebulan. Dengan tingginya biaya yang dialokasikan untuk transportasi dan rendahnya frekuensi perjalanan yang dilakukan sehingga dari pembagian biaya transportasi dan frekuensi perjalanan menghasilkan kemampuan membayar yang tinggi juga. Sedangkan nilai ATP tiap pekerjaan yang paling rendah adalah untuk Wiraswasta yaitu sebesar Rp. 120.000,03, hal ini disebabkan karena frekuensi perjalanannya yang tinggi tetapi biaya transportasi yang rendah. Tarif berdasarkan nilai ATP seluruh kategori pekerjaan adalah sebesar Rp. 145.054,33. Bila dibandingkan dengan tarif yang berlaku dan hasil analisis, nilai ATP berada jauh di atas dengan perbedaan nilai tarif sebesar Rp. 45.054,33 untuk hasil perhitungan berdasarkan tarif yang berlaku, dan Rp. 38.243,197 untuk hasil perhitungan berdasarkan hasil analisis BOK, karena rata-rata penumpang menyiapkan biaya transportasi yang cukup banyak tetapi hanya melakukan sedikit perjalanan dalam sebulan.

Nilai *Willingness To Pay* (WTP) tiap pekerjaan untuk pekerjaan PNS/TNI/POLRI adalah yang tertinggi yaitu sebesar Rp. 104.875. Nilai WTP dipengaruhi oleh pelayanan yang diberikan oleh pengusaha jasa angkutan umum. Sedangkan nilai WTP untuk kategori pekerjaan Wiraswasta adalah yang terendah dengan nilai WTP sebesar Rp. 100.167. Tarif berdasarkan WTP adalah sebesar Rp. 101.903 berada di bawah tarif berdasarkan perhitungan BOK dan ATP. Bisa disimpulkan bahwa penumpang mau membayar berdasarkan tarif yang berlaku namun penumpang tidak mau membayar tarif berdasarkan hasil penelitian karena hasil WTP lebih rendah dari hasil analisis BOK.

Apabila nilai ATP lebih besar dari nilai WTP itu menunjukkan bahwa kebanyakan penumpang adalah kelompok *choiced riders*, dimana kemampuan untuk membayar jasa angkutan umum relatif tinggi tetapi penggunaan angkutan umum dan kemauan dalam membayar relatif rendah. Kelompok *choiced riders* adalah orang-orang yang dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya mempunyai pilihan dikarenakan, kemungkinan mereka telah memiliki kendaraan pribadi dan telah mendapatkan surat izin mengemudi sehingga legal dimata hukum apabila ingin menggunakan kendaraan pribadi, atau dapat memilih menggunakan kendaraan umum untuk menghemat biaya pengeluaran, atau menghindari kelelahan dalam berkendara.

KESIMPULAN

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, maka didapatkan hasil sebagai berikut:

1. Besarnya biaya operasional kendaraan oleh PO. Logos pada trayek Palangka Raya – Banjarmasin adalah sebesar Rp. 15.065,6753/km. Besarnya biaya *Ability To Pay* (ATP) adalah sebesar Rp. 145.054,33 dan nilai *Willingness To Pay* (WTP) adalah sebesar Rp. 101.903,00.
2. Besarnya tarif bus PO. Logos pada trayek Palangka Raya – Banjarmasin yang sesuai dengan biaya operasional dan keadaan saat ini adalah sebesar Rp. 106.811,133. Dengan tarif yang berlaku saat ini adalah sebesar Rp. 100.000,00.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, 1993, *Manajemen Transportasi*, Rajagrafindo Persada. Jakarta
- Abubakar dkk., (1995) *Sistem Transportasi Perkotaan*. Direktorat Jenderal Perhubungan. Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Adisasmita, Rahardjo. (2011). *Manajemen Pemerintah Daerah*. Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu
- Amirin, T., 2011, *Populasi Dan Sampel Penelitian 4: Ukuran Sampel Rumus Slovin*, Erlangga, Jakarta.
- Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002) No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002
“Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Kota Dalam Trayek Tetap dan Teratur”
- Khisty, Jotin C dan Lall, Kent B. 2003. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Edisi Ketiga. Jilid I. Penerbit Erlangga: Bandung
- Miro F. 2005 “*Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*” Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Morlok, E. K., (1985), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- Munawar Ahmad, 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*, Penerbit Beta Offset, Yogyakarta.
- Nasution, 1996, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Pudjiyanto, Bambang. 2002, *Bahan Kuliah Sistem Angkutan Umum dan Barang*. Semarang : UNDIP.
- Soesilo, Nining I. 1999. *Ekonomi, Perencanaan dan Manajemen Kota*, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik. Universitas Indonesia, Jakarta.
- Tamin, O. Z. dkk. 1999, *Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisa Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta*. Jurnal Transportasi. Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT). Vol 1, No 2, hal 121-135, ISSN: 1411-2442. Bandung.
- Tamin, O.Z. (1997). “*Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*”, Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- Warpani, S.Ir., (1990), *Rekayasa Lalu Lintas*, Penerbit Bharata Karya Aksara, Jakarta.
- Warpani, Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu – Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung : Penerbit ITB, 2002.