

ANALISIS ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) PENUMPANG ANGKUTAN UMUM MINI BUS RUTE KOTA LANGSA – KOTA MEDAN

Mangiring Tua Silaban¹, Meilandy Purwandito²

¹²Jurusan Teknik Sipil, Universitas Samudra, email: msilaban120200@gmail.com

Abstrak

Kota Langsa merupakan kota yang sedang berkembang dan bertumbuh dengan jumlah penduduk 176.811 jiwa. Mobilitas penduduk yang semakin banyak harus didukung dengan sistem transportasi. Penetapan tarif resmi angkutan mini bus AC dan non AC oleh pemerintah merupakan sesuatu yang berpengaruh langsung terhadap daya guna masyarakat. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui besar tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, mendapatkan besar tarif berdasarkan dari kemampuan (Ability To Pay) dan kemauan (Willingness To Pay) membayar penumpang angkutan mini bus antar kota rute Kota Langsa – Kota Medan. Dengan menggunakan Standar Departemen Perhubungan menghitung BOK, Metode household budget untuk mengukur kemampuan membayar dan metode stated preference untuk mengukur keinginan membayar. Hasil penelitian BOK mini bus AC sebesar Rp. 39.418 dan mini bus L300 non AC sebesar Rp. 19.803, nilai ability to pay (ATP) mini bus AC senilai Rp.83.782, untuk mini bus L300 non AC Rp.56.717. Besarnya nilai willingness to pay (WTP) minibus AC senilai Rp.70.742, untuk mini bus L300 non AC Rp.34.317.

Kata Kunci: biaya operasional kendaraan; kemampuan membayar; kemauan membayar.

Abstract

Langsa City is a growing and growing city with a population of 176, 811. The Mobility of an increasing population must be supported by transportation System. The determination of official tariffs for AC and Non-AC mini bath Transportation by the government is something that directly affects the usability of the community. The purpose of this study is to determine the amount of tariffs Based on Vehicle Operating Costs, get a large fare based on the ability (Ability To Pay) and willingness (Willingness To Pay) to pay passengers for intercity mini Bus transportation on the Langsa City Medan City route. Using Department of Standard Transportation for calculating BOK, the household budget method for measuring the ability to pay and the stated preference method for measuring the desire to pay. The results of the research on the BOK mini bus AC amounted to Rp.39.418 and mini bus L300 non AC amounted to Rp.19.803, the ability to pay (A large quantity of AC mini buses worth Rp.83, 782, for L300 Non AC mini buses Rp.56, 717. The amount of willingness to pay (WTP) values of AC mini buses worth Rp.70, 742, for L300 non AC mini buses Rp.34, 317.

Keywords : Vehicle Operating Costs, Ability To Pay, Willingness To Pay

PENDAHULUAN

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan antar kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Anggunani, 2016). Angkutan minibus salah satu angkutan umum yang digunakan oleh masyarakat sebagai moda transportasi. Begitu juga bagi

masyarakat yang akan melakukan perjalanan dari Kota Langsa – Kota Medan. Angkutan umum minibus Hi-Ace dan minibus L300 sebagai salah satu moda transportasi yang sering terjadi permasalahan bagi pengguna yaitu tentang penetapan tarif angkutan umum. Dimana tarif mini bus L300 Ac Rp.80.000 dan tarif minibus L300 Non Ac Rp.35.000.

Kota Langsa merupakan kota berkembang dengan jumlah penduduk 176.811 jiwa (Badan Pusat Statistik, 2019). Seiring berjalannya waktu, kota Langsa terus mengalami pertumbuhan penduduk. Ketika populasi menjadi lebih tinggi, kebutuhan mereka untuk melakukan pergerakan menjadi meningkat dan perlu didukung oleh sistem transportasi yang baik. Pergerakan penduduk untuk memenuhi kebutuhan terjadi dari Langsa ke Medan meliputi liburan, pekerjaan, bisnis, perawatan kesehatan, belanja dan pendidikan.

Tarif angkutan umum merupakan biaya yang dikeluarkan oleh setiap penumpang kendaraan angkutan umum. Penetapan tarif resmi angkutan mini bus AC dan non AC oleh pemerintah merupakan sesuatu yang berpengaruh langsung terhadap daya guna masyarakat. Jika penetapan tarif terlalu tinggi dibandingkan kemampuan masyarakat, otomatis konsumen tidak akan mau menggunakan angkutan minibus AC maupun non AC sebagai moda transportasi. Agar penetapan tarif angkutan tidak menjadi beban yang berat bagi pengguna. Maka perlu mengetahui tingkat kemampuan membayar konsumen dilihat dari pendapatan dan fasilitas yang disediakan operator yang menyediakan jasa angkutan.

Analisis keterjangkauan daya beli pengguna jasa angkutan kota dilakukan untuk mengetahui kemampuan dan kemauan membayar tersebut dapat dalam membayar tarif yang meliputi Analisis Ability To Pay (Kemampuan membayar konsumen) dan Willingness To Pay (Kemauan membayar konsumen) terhadap tarif yang diberlakukan (Suharsono. & Handajani, 2003). Selanjutnya hal ini disingkat dengan ATP dan WTP.

Adapun tujuan dari pembahasan ini adalah;

- Mengetahui besar tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan yang dikeluarkan oleh operator angkutan umum dalam melakukan pelayanan rute Kota Langsa – Kota Medan.
- Mendapatkan esar tarif berdasarkan dari kemampuan (Ability To Pay) dan kemauan (Willingness To Pay) membayar penumpang angkutan umum khususnya angkutan mini bus antar kota rute Kota Langsa – Kota Medan.

Adapun Batasan masalah dari pembahasan ini adalah;

- Angkutan umum yang diamati adalah angkutan umum mini bus L300 AC dan L300 non AC rute Kota Langsa – Kota Medan
- Pengambilan data dilakukan selama waktu operasi angkutan umum mini bus L300 AC dan L300 non AC pada rentang waktu April sampai Juli 2022
- Menghitung nilai biaya operasional kendaraan, *ability to pay* dan *willingness to pay*

STUDI LITERATUR

Studi literatur adalah mencari referensi teori yang relevan dengan kasus atau permasalahan yang ditemukan, tujuannya adalah untuk memperkuat permasalahan serta sebagai dasar teori. Berikut ini referensi untuk penelitian ini adalah sebagai berikut :

Tabel 2.2 Studi Peneliti Terdahulu

No	Deskripsi Penelitian	Hasil
1	Judul :	Kemampuan membayar Ability To

	<p>Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar (ATP – WTP) Penumpang Bus Kota Surabaya Rute P1 Purabaya – Darmo – Perak</p> <p>Nama : Farid Susanto,dkk Tahun :2015 Jurnal :Jurnal Tata Kota dan Daerah</p>	<p>Pay (ATP) penumpang bus Kota Surabaya P1 rata – rata adalah Rp.5.000 itu berarti kemampuan penumpang sebenarnya sama dengan tarif yang berlaku sekarang, responden yang mampu membayar lebih dari rata – rata tarif bus Kota Surabaya rute P1 yang berlaku sekarang adalah 59,18 % jauh lebih tinggi dibanding dengan jumlah responden yang mampu membayar kurang dari rata – rata tarif bus Kota Surabaya rute P1 yaitu hanya sebesar 7 %.</p> <p>Kemauan membayar Willingness To Pay (WTP) Penumpang bus Kota Surabaya rute P1 rata – rata adalah Rp.4.551,- hanya 6 % responden yang membayar lebih dari tarif yang berlaku saat ini dan 87 % responden yang membayar lebih rendah dari</p>
		<p>tarif yang berlaku. Ini berarti kemauan penumpang bus Kota rute P1 yang berkenan membayar diatas rata – rata lebih rendah. Hal ini diakibatkan kurang maksimalnya pelayanan dan kenyamanan yang diberikan oleh operator angkutan umum, dimana pelayanan dan kenyamanan ini merupakan parameter seseorang pengguna jasa angkutan mau membayar lebih dari nilai tarif rata – rata</p>
<p>2</p>	<p>Judul : Analisis Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Layanan Kereta Api Kaligung dan Kereta Api Kamandaka Nama :Amrisa Anggunani Tahun :2016 Jurnal :The 19 th International Symposium Of FSTPT, Islamic</p>	<p>Nilai Ability to Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) untuk responden pelajar KA Kaligung masing - masing adalah Rp. 57.005,00 dan Rp. 52.276,00, sedangkan non – pelajar masing – masing adalah Rp. 89.960,00 dan Rp.58,884,00. Sementara itu, nilai ATP dan WTP untuk responden pelajar KA Kamandaka masing – masing adalah Rp 68.593,00 dan Rp 61.475,00,</p>

	University Of Indonesia, October 11-13, 2016	sedangkan untuk responden non pelajar masing – masing adalah Rp103.092,00 dan Rp 65.816,00. Pada tarif ekisting KA Kaligung terdapat 57,24 %
No	Deskripsi Penelitian	Hasil
		penumpang pelajar yang mampu membayar dan 86,18% yang mau membayar, sedangkan penumpang non – pelajar terdapat 79,84% yang mampu membayar dan 88,96% yang mau membayar. Kondisi ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku saat ini dianggap oleh sebagian penumpang masih lebih mahal jika dibandingkan dengan pelayanan yang diterima.
3	<p>Judul :</p> <p>Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Angkutan Bus Antar Kota CV.Sempati Star (Studi Kasus)</p> <p>Nama :Febriadhy Avisha Tahun :2019</p> <p>Tugas Akhir :Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara</p>	<p>Besarnya biaya operasional yang dikeluarkan oleh operator dalam hal ini CV.Sempati Star sebesar Rp.95.515,24,-</p> <p>Besarnya Ability To Pay (ATP) pada hari kerja (weekday) sebesar Rp.133.652,60,- dan untuk hari libur (week end) sebesar Rp.276.429,94. Besarnya nilai Willingness To Pay (WTP) pada hari kerja (weekday) sebesar Rp.106.666,67 dan hari libur (weekend) sebesar Rp.133.333,33.</p> <p>Kedudukan tarif ekisting terhadap biaya operasional kendaraan (BOK,ATP,WTP)</p>

METODOLOGI

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif analitis . Survei dilakukan dengan melakukan wawancara dan menyebarkan kuesioner yang mengumpulkan informasi dari penumpang tentang kemampuan dan kemauan membayar mereka. Struktur kuesioner dibagi menjadi tiga bagian yaitu karakteristik responden, ATP dan WTP. Analisis masalah didasarkan pada hasil pengolahan data yang terdiri dari analisis karakteristik responden, analisis BOK, analisis ATP dan analisis WTP. Karakteristik mata pelajaran, BOK, ATP dan WTP diolah dengan menggunakan aplikasi Microsoft Excel.

Penelitian ini dilakukan di terminal Terpadu Minibus L300 AC dan loket Hotman Travel City Mini bus L300 AC Langsa, dengan memperhatikan keterbatasan permasalahan yang terkait dengan kajian ini. Sampel adalah bagian dari populasi yang diharapkan dapat mewakili populasi penelitian. Pengambilan sampel penelitian digunakan metode Purposive Sampling yaitu sampel penelitian yang dipilih berdasarkan beberapa karakteristik yang disesuaikan.

Jumlah sampel pada penelitian ini adalah 35 responden dengan total responden 70 responden di kedua loket mini bus L300, jumlah ini dipilih agar memenuhi syarat perhitungan yang baik, dengan penyebaran yang mendekati kurva normal. Penelitian ini dilakukan sesuai dengan bagan alir di bawah ini.

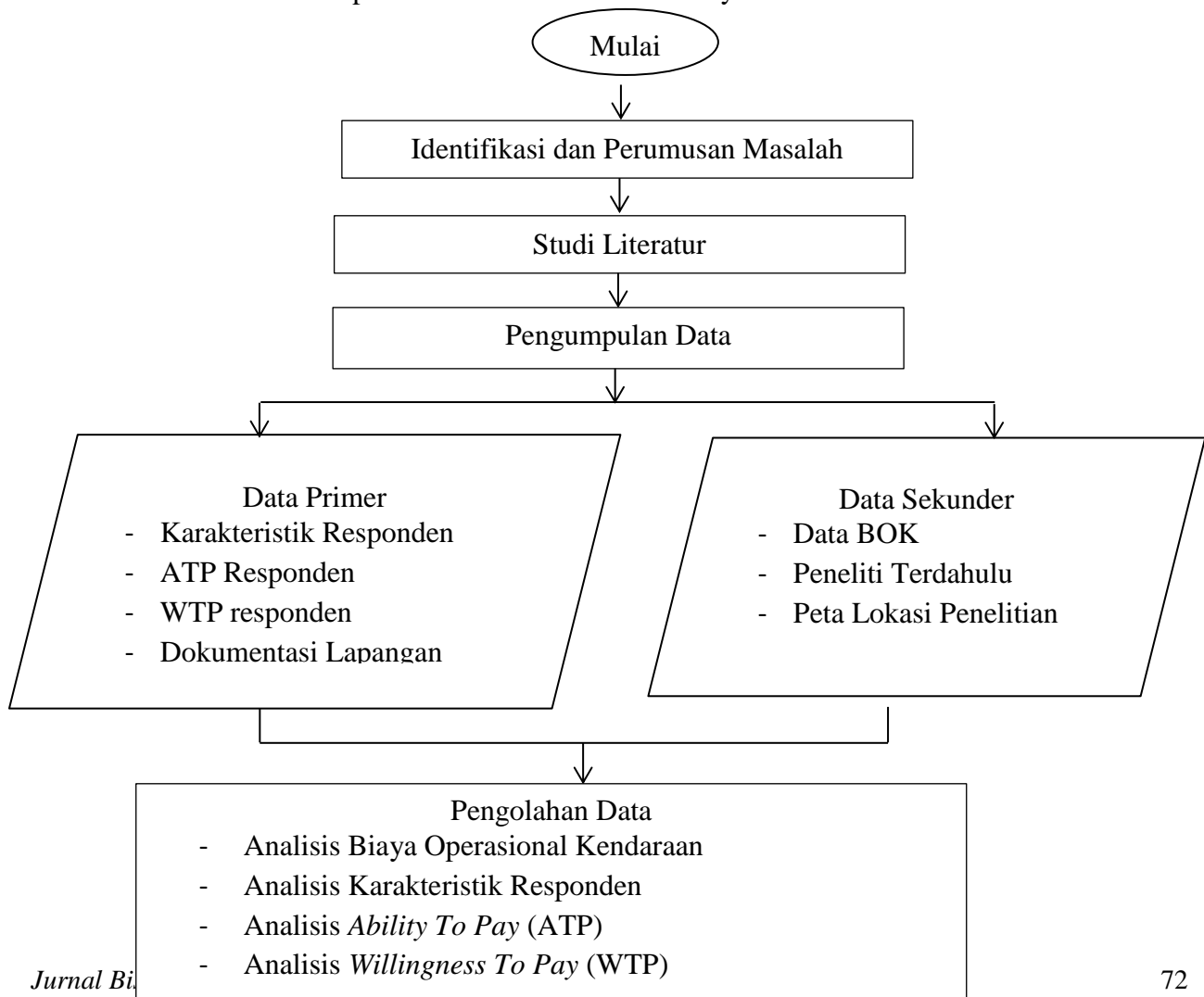
Data Primer

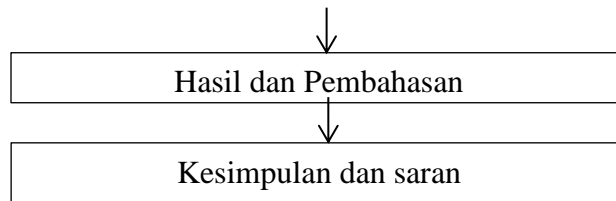
Data primer adalah data yang diperoleh dari survei langsung di lapangan,. Data primer yang dimaksud data primer yaitu data yang diperoleh dari survey langsung di lapangan, adapun data yang diperlukan adalah :

Karakteristik responden, Kuesioner ability to pay dan, Kuesioner willingness to pay

Data Sekunder

Menurut Ropika (2018). Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi terkait. Data sekunder diambil melalui wawancara langsung pihak terminal Terpadu Langsa loket Oriza Sativa Tour mini bus L300 AC dan pihak loket Hotman Travel City mini bus L300 non AC





Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1 Hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Minibus AC Dengan Load factor 70%

No	Komponen Biaya	Rp/Bus-Km	Rp/Pnp-Km	%
	A. Biaya Langsung			
1	Penyusutan	397	3,333	14,093
2	Bunga Modal	48,21	405	1,712
3	Gaji & tunjangan awak bus	892,85	7.500	30,331
4	BBM	766,369	6.438	26,034
5	Ban	112	941	3,804
6	Service Kecil	64,00	538	2,1739
7	Service besar	31,916	268	1,0842
8	Pemeriksaan umum (upah,suku cadang dan body)	53,73	451	1,825
9	Penambahan oli mesin	238,095	2.000	8,088
10	Cuci bus	168,65	1.417	5,989
11	Retribusi terminal	14,880	125	0,5055
12	STNK pajak kendaraan	23,1481	194	0,786
13	Kir	1,240	10	0,0421
14	Asuransi	0	0	-

	B.Biaya Tidak Langsung	3,63	30	0,123
	Jumlah	2.816	23.651	100

Tabel 2 Hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Minibus AC

Jumlah biaya per penumpang (Rp/km)	Jarak tempuh/rit (km)	Tarif ekisting (Rp)	Hasil perhitungan berdasarkan BOK
Rp. 243,63	168	Rp.80.000	Rp.39.417

Tabel 3 Hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Minibus L300 non AC Dengan Load factor 70%

No	Komponen Biaya	Rp/Bus-Km	Rp/Pnp-Km	%
	A. Biaya Langsung			
1	Penyusutan	175	1,470	11,78
2	Bunga Modal	45,56	383	2,67
3	Gaji & tunjangan awak bus	450	3.780	26,39
4	BBM	643,75	5.408	37,76
5	Ban	72	605	4,84
6	Service Kecil	55,53	467	3,25
7	Service besar	17,77	149	1,04
8	Pemeriksaan umum (upah,suku cadang dan body)	21,70	182	1,27
9	Penambahan oli mesin	0	0	0
10	Cuci bus	0	0	0
11	Retribusi terminal	15,625	131	0,916534129
12	STNK pajak kendaraan	8,68	73	0,50
13	Kir	1,30	11	0,07
14	Asuransi	0	0	-

	B.Biaya Tidak Langsung	2,66	22	0,15
	Jumlah	1.485	12.476	100

Tabel 4 Hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Minibus L300 non AC

Jumlah Biaya Per Penumpang (Rp/Km)	Jarak Tempuh/Rit (Km)	Tarif Ekisting (Rp)	Hasil Perhitungan Berdasarkan BOK
123,77	160	35.000	Rp.19.803

Analisis Tarif Berdasarkan Ability To Pay Mini Bus AC dan Non AC

Tabel 5 Hasil perhitungan Ability To Pay Mini Bus AC

Responden	Rata – rata pendapatan per bulan	% Rata - rata alokasi biaya transportasi per bulan	Rata – rata alokasi biaya transportasi per bulan	% Rata – rata alokasi biaya transportasi menuju medan	Rata – rata alokasi biaya transportasi menuju medan	Frekuensi perjalanan	ATP responden
	A	B	C = A x B	D	E= C x D	F	G=E/F
1	5000000	18	900000	9	81000	1	81000
2	3500000	15	525000	3	15750	0,25	63000

Dalam penentuan nilai *ability to pay* minibus AC pada tabel diatas didapat berdasarkan perhitungan sebagai berikut :

$$ATP = \frac{I_t \times P_p \times P_t}{T_t}$$

$$ATP = \frac{5.000.000 \times 18 \% \times 9\%}{1}$$

ATP= 81.000

Tabel 6 Hasil perhitungan Ability To Pay Mini Bus L300 non AC

Responden	Rata – rata pendapatan per bulan	% Rata - rata alokasi biaya transportasi per bulan	Rata – rata alokasi biaya transportasi per bulan	% Rata – rata alokasi biaya transportasi menuju medan	Rata – rata alokasi biaya transportasi menuju medan	Frekuensi perjalanan	ATP responden
	A	B	C = A x B	D	E= C x D	F	G=E/F
1	7.000.000	10	700.000	3	21000	0,58	36.206
2	4.000.000	20	800.000	4	32000	0,42	76.190

Dalam penentuan nilai *ability to pay* minibus non AC pada tabel diatas didapat berdasarkan perhitungan sebagai berikut :

$$ATP = It \times Pp \times Pt / Tt$$

$$ATP = 7.000.000 \times 10 \% \times 3 \% / 0,58$$

$$ATP = 36.206$$

Analisis Tarif Berdasarkan *Willingness To Pay* Mini Bus AC dan Non AC

Tabel 7 Hasil perhitungan *Willingness To Pay* Mini Bus AC

Responden	Tarif minibus menurut persepsi penumpang	Prioritas paling tinggi dalam pelayanan mini bus	Mau membayar lebih untuk peningkatan keselamatan	Biaya yang ditambahkan untuk program tersebut	WTP responden
	A	B	C	D	E = A + D
1	65000	Bagasi disusun dengan rapi dan penuh kehati - hatian, sistem keamanan yang baik	ya	5000	70000

2	65000	Ketepatan waktu keberangkatan dan waktu kedatangan	Tidak	-	65000
---	-------	--	-------	---	-------

Dalam penentuan nilai willingness to pay pada tabel diatas didapat berdasarkan perhitungan sebagai berikut :

$$WTP = T + B$$

Keterangan :

T = Tarif yang layak saat ini menurut penumpang

B = Biaya yang perlu ditambahkan untuk peningkatan pelayanan

$$WTP = Rp.65.000 + Rp.5.000$$

$$WTP = Rp.70.000$$

Tabel 8 Hasil perhitungan *Willingness To Pay* Mini Bus L300 non AC

Responden	Tarif mini bus menurut persepsi penumpang	Prioritas paling tinggi dalam pelayanan minibus	Mau membayar lebih untuk peningkatan keselamatan	Biaya yang ditambahkan untuk program tersebut	WTP responden
	A	B	C	D	E = A + D
1	30000	Ketepatan waktu keberangkatan dan waktu kedatangan	ya	2000	32000
2	25000	Ketepatan waktu keberangkatan dan waktu kedatangan	Tidak	-	25000

Dalam penentuan nilai willingness to pay pada tabel diatas didapat berdasarkan perhitungan sebagai berikut :

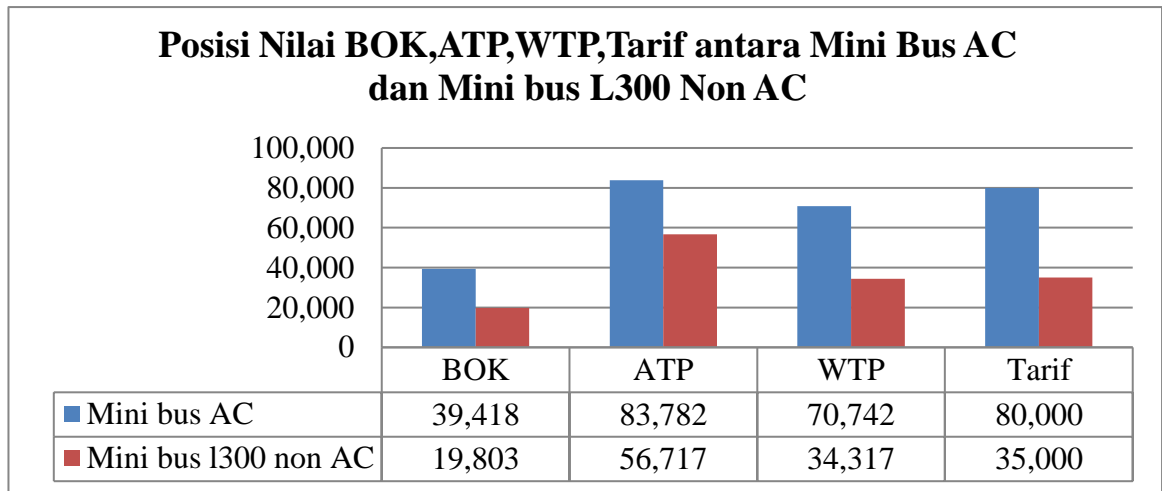
$$WTP = T + B$$

Keterangan :

T = Tarif yang layak saat ini menurut penumpang

B = Biaya yang perlu ditambahkan untuk peningkatan pelayanan

WTP = Rp.32.000



Analisis BOK, kemampuan membayar (ATP) dan kemauan membayar (WTP) pada angkutan minibus umum trayek Kota Langsa – Kota Medan. Untuk hasil tarif berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) diperoleh dari data sekunder minibus AC (PT. Oriza Sativa), tarifnya adalah Rp. 41.217 yang saat ini tarif yang berlaku Rp 80.000, keuntungan yang direalisasikan adalah Rp 38.785. Sedangkan BOK Minibus L300 non AC (PT. Hotman Travel City) adalah Rp. 22.730. dan harga yang berlaku adalah 35.000.Keuntungan yang dihasilkan adalah Rp. 12.270.

Dari hasil penelitian rute Kota Langsa - Kota Medan Kemampuan Membayar (ATP) hasil kajian minibus AC yang dilakukan mengenai besaran pendapatan, terdapat alokasi pendapatan yang besar untuk biaya transportasi. Rute Kota Langsa - Kota Medan dan intensitas perjalanan didapat nilai rata-rata terjangkau penumpang sebesar Rp.83.742, sedangkan minibus non AC L300 memiliki nilai rata-rata terjangkau sebesar Rp. 56.717, dengan 35 responden pada masing masing minibus.

Responden yang mampu membayar pada tarif yang ditetapkan untuk mini bus AC sebesar 68 %, dan responden yang tidak sanggup membayar berdasarkan perhitungan ability to pay (ATP) sebesar 32 % .Untuk mini bus L300 non AC diketahui bahwa semua responden mampu membayar diatas tarif yang telah ditentukan atau dapat dipersentasekan sebesar 100%.

Hasil dari *willingness to pay* dengan mempertimbangkan produk yang ditawarkan, kualitas dan kuantitas pelayanan, utilitas dan maksud pengguna, penghasilan keluarga perbulan didapat nilai rata – rata kemauan membayar penumpang mini bus AC sebesar Rp.70.742 dan mini bus L300 non Ac sebesar Rp.34.317, dalam hal ini rata – rata kemauan membayar penumpang mini bus AC berada dibawah nilai ability to pay dan biaya operasional kendaraan, sedangkan mini bus L300 non AC nilai rata – rata kemauan membayar berada dibawah kemampuan membayar tetapi berada diatas biaya operasional kendaraan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil perhitungan yang sudah dilakukan pada mini bus AC dan mini bus L300 non AC maka diperoleh :

Besar hasil biaya operasional yang dikeluarkan operator mini bus AC sebesar Rp.39.418 dengan tarif yang berlaku saat ini RP.80.000, keuntungan yang diperoleh pihak minibus AC sebesar Rp.40.582, untuk mini bus L300 non AC sebesar Rp. 19.803 dengan tarif yang berlaku sebesar Rp.35.000, keuntungan yang diperoleh sebesar Rp.15.197

Besarnya nilai ability to pay (ATP) mini bus AC senilai Rp.82.782, untuk mini bus L300 non AC Rp. 56.717.

Besarnya nilai willingness to pay (WTP) mini bus AC senilai Rp.70.742, untuk mini bus L300 non AC Rp.34.317.

Berdasarkan pengamatan di lapangan terdapat beberapa saran dalam penelitian ini :

Menetapkan tarif yang sesuai dengan keseimbangan antara kemampuan membayar dan kemauan membayar pengguna jasa mini bus antar kota dengan mempertimbangkan juga keuntungan dari operator atau pemilik usaha mini bus Ac dan mini bus L300 non Ac.

Perlu peningkatan dalam hal kenyamanan dan kebersihan

DAFTAR PUSTAKA

- Anggunani, A. 2016. *Analisis Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Layanan Kereta Api Kaligung dan Kereta Api Kamandaka (Studi Kasus: Kereta Api Kaligung dan Kereta Api Kamandaka Lintas Layanan Semarang-Tegal)*. The 19th International Symposium of FSTPT, Islamic University of Indonesia 11–13.
- Avisha, Febriadhy. 2019. *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Kemampuan Membayar (ATP), Dan Kesiediaan Membayar (WTP) Angkutan Bus Antar Kota CV. Bintang Sempati . Dis .Skripsi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*
- Suharsono., S., dan Handajani, M. 2003. *Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Jasa Angkutan Umum Dalam Membayar Tarif (Studi Kasus : Pengguna Jasa Angkutan Kota di Kabupaten Kudus)*. Jurnal Pilar, 12(2), 73–88.
- Susanto, Farid, M. Ruslin Anwar, dan Achmad Wicaksono. 2015 "*Analisis Kemampuan Dan Kemauan Membayar (ATP-WTP) Penumpang Bus Kota Surabaya Rute P1 Purabaya "Darmo"Perak.*" Jurnal Tata Kota dan Daerah 7.2, 89-98.