

KAJIAN TARIF ANGKUTAN ANTAR JEMPUT SEKOLAH DI YOGYAKARTA: STUDI KASUS TK/SD BUDI MULIA II, TK/SD SYUHADA, SD UNGARAN, DAN SD SERAYU

Aris Sulistiyo

Mahasiswa Program Pascasarjana
Magister Sistem dan Teknik Transportasi
Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika No.2, Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 524712-13, 902245-48
Fax. (0274) 524713
E-mail:admin@mstt.ugm.ac.id

Dewanti

Dosen Teknik Sipil dan Program Magister
Sistem dan Teknik Transportasi
Fakultas Teknik, Universitas Gadjah mada
Jln. Grafika No. 2, Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 524712-13, 902245-48
Fax. (0274) 524713
E-mail:admin@mstt.ugm.ac.id

ABSTRAK

Jasa angkutan antar jemput sekolah secara khusus belum diatur oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah, termasuk dalam hal pentarifan. Padahal keberadaanya masih diperlukan oleh masyarakat yang sibuk dengan pekerjaannya sehingga tidak mempunyai cukup waktu untuk mengantar dan menjemput anaknya ke sekolah. Apalagi Yogyakarta merupakan kota pendidikan yang banyak tumbuh sekolah favorit dari tingkat TK sampai Perguruan Tinggi. Studi ini dilakukan untuk mengkaji tarif angkutan antar jemput sekolah dengan studi kasus TK/SD Budi Mulia Dua, TK/SD Syuhada, SD Ungaran, dan SD Serayu. Dengan menganalisis tarif saat ini dibandingkan dengan perhitungan *running cost* pada kendaraan yang digunakan, dan menganalisis nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna jasa. Hasil dari analisis diperoleh tarif saat ini lebih rendah perhitungan *running cost*. Dari sisi kemampuan dan kesediaan membayar pelanggan jasa angkutan menunjukkan hasil lebih tinggi dari tarif yang berlaku saat ini. Responden pada jasa angkutan yang dikelola sekolah mampu membayar tarif lebih tinggi Rp77.448,00 dari tarif saat ini, tetapi hanya mau membayar bila tarif dinaikkan sebesar Rp17.600,00. Responden pada jasa angkutan yang tidak dikelola sekolah mampu membayar tarif lebih tinggi Rp84.277,00 dari tarif saat ini, tetapi hanya mau membayar bila tarif dinaikkan sebesar Rp21.737,00.

Kata-kata kunci: angkutan antar jemput sekolah, biaya operasi kendaraan, *ability to pay*, *willingness to pay*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Untuk memenuhi kebutuhan perjalanannya, sebagian masyarakat mengandalkan jasa angkutan antar jemput sekolah bagi keluarganya, khususnya yang masih duduk dibangku TK maupun SD. Hal ini dilakukan karena orang tua tidak mempunyai cukup waktu untuk mengantar dan menjemput anaknya ke sekolah. Walaupun disadari bahwa kendaraan yang digunakan sebagai pengangkutan sebagian besar menggunakan kendaraan tua atau masa pakainya lebih dari 15 tahun dan tarif yang berlaku tidak ada aturan secara khusus, hanya kesepakatan antara penyedia jasa dengan pengguna jasa. Dari sisi penyedia jasa, apakah besarnya tarif yang telah disepakati sudah dapat memenuhi semua biaya yang dikeluarkan dalam pengoperasian kendaraanya atau justru sebaliknya. Karena dari tinjauan di lapangan ditemukan bahwa penyedia jasa tidak dapat melanjutkan lagi usahanya dikarenakan tidak sanggup untuk membiayai kendaraannya yang rusak dan digantikan orang lain demikian seterusnya. Dari sisi pengguna jasa, tarif yang telah disepakati

apakah sudah menunjukkan kesediaan dan kemampuannya atau justru karena kondisi kendaraan serta kualitas yang ada tidak seperti yang diharapkan dapat dijadikan sebagai alasan untuk menekan besarnya tarif. Dari kondisi tersebut, perlu untuk mengetahui besaran tarif berdasarkan perhitungan B.O.K, ATP, dan WTP.

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang, maka rumusan permasalahan dalam studi ini sebagai berikut. (1) Dari sisi penyedia jasa, apakah tarif yang telah disepakati sudah dapat untuk menutupi biaya operasi kendaraannya serta keuntungan yang wajar. (2) Dari sisi pengguna jasa, apakah tarif yang telah disepakati sudah mencerminkan kemampuan untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan pengguna jasa. (3) Dari sisi pengguna jasa, apakah tarif yang telah disepakati sudah mencerminkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya.

Maksud dan Tujuan

Dari studi ini diharapkan dapat (i) memberikan kepastian hukum pengangkutan bagi konsumen pengguna atau pelanggan, (ii) memberikan masukan bagi pemilik kendaraan atau pihak sekolah yang mengelola angkutan antar jemput sekolah berkenaan dengan dasar-dasar penghitungan tarif guna kelangsungan usahanya dan untuk dapat lebih meningkatkan pelayanannya dan mengembangkan usahanya, dan (iii) memberikan masukan bagi Pemerintah Daerah untuk menata dan membina kelangsungan usaha angkutan antar jemput sekolah.

Tujuan dari studi ini adalah (i) mengetahui besaran tarif berdasarkan biaya operasi kendaraan, (ii) mengetahui kemampuan membayar responden pengguna jasa angkutan antar jemput sekolah atas jasa pelayanan yang diterimanya, dan (iii) mengetahui kesediaan responden untuk mengeluarkan imbalan atas jasa pelayanan yang perolehnya berdasarkan tingkat pelayanan yang diharapkan.

Batasan Studi

Untuk menghindari agar tidak menyimpang dari tujuan studi ini dan memberikan persepsi yang berbeda, maka perlu adanya batasan studi sebagai berikut.

- (1) Studi ini hanya dilakukan terhadap penyedia dan pengguna jasa angkutan antar jemput sekolah di TK/SD Budi Mulia Dua, TK/SD Syuhada, SD Ungaran, dan SD Serayu di Yogyakarta. Pengguna jasa dalam hal ini adalah murid TK maupun SD, namun di dalam obyek studi adalah orang tua murid.
- (2) Variabel biaya operasi kendaraan hanya meliputi komponen biaya seperti biaya pembelian ban, biaya bahan bakar/minyak pelumas, pajak kendaraan, gaji sopir, penggantian spare parts, biaya pemeliharaan dan perbaikan.
- (3) Biaya penyusutan tidak dimasukkan karena semua kendaraan yang digunakan sebagai jasa angkutan masa pakai kendaraan lebih dari 10 tahun.
- (4) Harga bahan bakar dan minyak pelumas, suku cadang dan lainnya yang menyangkut biaya untuk perbaikan dan pemeliharaan, berlaku harga pada tahun studi ini.

- (5) Analisis dilakukan terhadap besaran tarif konvensional pada saat sekarang dibandingkan dengan besaran tarif berdasarkan biaya operasi kendaraan angkutan antar jemput sekolah di TK/SD Budi Mulia Dua, TK/SD Syuhada, SD Ungaran dan SD Serayu di Yogyakarta, dan analisis kemampuan serta kesediaan pengguna jasa untuk membayar jasa angkutan ini.
- (6) Analisis tarif dilakukan untuk pengguna jasa angkutan yang berlangganan 2 (dua) kali jalan atau berangkat dan pulang sekolah menggunakan jasa angkutan yang sama.

LANDASAN TEORI

Biaya Operasi Kendaraan

Biaya operasi kendaraan dalam studi ini dilakukan penghitungan untuk mengetahui seluruh biaya dari semua faktor yang terkait dengan pengoperasian atau yang dikeluarkan tiap kendaraan angkutan antar jemput sekolah. Terdapat beberapa cara untuk menganalisis dan menyatakan besarnya biaya operasi kendaraan. Dalam studi ini digunakan metode dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.35 (2003), hanya saja pada KM.35 tersebut penghitungan meliputi biaya langsung dan tidak langsung, sedangkan pada studi ini komponen biaya hanya biaya langsung.

Teknik *Stated Preference*

Pearmin (1990) menyatakan bahwa tehnik *Stated Preference* merupakan bentuk teknik kuesioner yang didasarkan pada pendekatan terhadap pendapat responden dalam menghadapi berbagai alternatif, dapat memberikan informasi yang berkualitas tentang permintaan dan karakteristik perjalanan dengan biaya yang terjangkau. Kelebihan teknik *Stated Preference* tersebut adalah (i) peneliti dapat melakukan kontrol tentang situasi yang diharapkan akan dihadapi oleh responden, (ii) dapat memunculkan variabel kuantitatif sekunder yang dapat dilakukan dengan mudah karena peneliti menggunakan teknik kuesioner untuk menyatakan variabel tersebut, (iii) dalam kebijakan yang sifatnya baru, tehnik *Stated Preference* dapat digunakan sebagai media evaluasi dan peramalan, dan (v) karena seorang responden dapat memberikan jawaban atas berbagai macam situasi perjalanan, maka jumlah sampel yang dibutuhkan tidak terlalu banyak; meskipun demikian pemilihan sampel diharapkan dapat mewakili kelompok masyarakat yang diteliti.

Bonsall (1989) dan Preston (1990) dalam Parikesit (1993) mengatakan bahwa kelemahan metode analisis dengan teknik *Stated Preference* adalah timbulnya penyimpangan respon dan penyimpangan strategis. Penyimpangan respon adalah penyimpangan yang diakibatkan tidak jujurnya jawaban responden karena apabila situasi yang dipilih tersebut benar-benar ada, maka responden tersebut tidak akan melakukannya. Penyimpangan strategis adalah penyimpangan karena dengan mengisi kuesioner *Stated Preference* tersebut, responden mengharapkan hasil tertentu. Kedua penyimpangan tersebut erat kaitannya dengan asumsi yang dianut oleh teknik *Stated Preference*, yaitu bahwa masyarakat akan benar-benar mengkonsumsi barang/jasa yang ditawarkan apabila barang/jasa tersebut mendatangkan manfaat baginya (Gwilliam, 1974) dalam (Parikesit, 1993).

Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)

Ability To Pay (ATP) didefinisikan sebagai kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya. Dengan kata lain, *Ability To Pay* adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Sedangkan *Willingness To Pay* (WTP) didefinisikan sebagai kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut (Henry Armijaya, 2003).

Nilai ATP dianalisis dengan persamaan sebagai berikut (Aspiani dan Ariani, 2003).

$$ATPr = \frac{Ix \cdot Pp \cdot Pt}{Tr} \quad (1)$$

dengan:

ATPr = ATP responden (Rp)

Ix = Tingkat penghasilan responden per bulan

Pp = Prosentase anggaran untuk transportasi responden per bulan

Pt = Prosentase alokasi biaya transport yang digunakan untuk jasa angkutan

Tr = Total panjang perjalanan responden per bulan (km/bulan)

Nilai WTP dianalisis dengan menggunakan regresi linier berganda hasil analisis data *Stated Preference* dengan model matematis sebagai berikut.

$$Y = a_0 + a_1.X_1 + a_2.X_2 + a_3.X_3 + \dots + a_n.X_n \quad (2)$$

dengan:

Y = Respon atau tanggapan dari responden terhadap kualitas pelayanan dan tarif yang ditawarkan

$a_1 \dots a_n$ = Koefisien model

$X_1 \dots X_n$ = Variabel yang mempengaruhi (waktu tempuh perjalanan, kebersihan pada kendaraan, asuransi jiwa, fasilitas kenyamanan pada kendaraan, kondisi fisik kendaraan, dan tarif)

a_0 = Konstanta

Dasar dan Pertimbangan Penentuan Tarif

Siregar (1990) menyatakan bahwa kebijaksanaan penentuan tarif angkutan didasarkan pada biaya operasi, nilai jasa angkutan dan volume angkutan. Folk (1980) dalam Prayogo (1998) menggolongkan sistem penetapan tarif menjadi dua sistem, yaitu (1) sistem flat atau rata dan (2) sistem millege basis.

Dari beberapa metode penghitungan tarif tersebut, dalam studi ini penghitungan tarif didasarkan pada biaya operasi kendaraan dengan prinsip biaya rata-rata (*Average Cost Principle*), tarif berdasar pada analisis *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* dari hasil *Stated Preference* responden pengguna jasa angkutan antar jemput sekolah.

Ukuran Sampel

Jumlah sampel minimum ditentukan berdasarkan rumus berikut (Sudjana, 1992).

$$n > p(1-p)\left(\frac{Z}{E}\right)^2 \quad (3)$$

dengan:

p = 0,5 (merupakan nilai yang paling aman untuk n)

Z = 1,96 (tingkat kepercayaan sebesar 95 %)

E = 0,1 (nilai maksimum kesalahan sebesar 10 %)

Dalam studi ini jumlah sampel yang digunakan sebanyak seratus responden.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Survei Biaya Operasi Kendaraan

Dari hasil *running cost* pada setiap jenis kendaraan yang dipergunakan sebagai angkutan antar jemput sekolah dan berdasarkan jarak tempuh rata-rata didapatkan biaya penumpang - km seperti pada Tabel 1.

Tabel 1 Biaya Per Penumpang-km Masing-masing Jenis Kendaraan

Pengelolaan	Jenis Kendaraan	Biaya Per Penumpang-km (Rp/km)
Dikelola Sekolah	Daihatsu Zebra '94	82,9
	Daihatsu Zebra '92	52,9
	Mitsubishi Colt T '78	80,7
	Mitsubishi Colt T '75	63,4
	Daihatsu Zebra '93	64,0
	Toyota Kijang '82	54,0
	Toyota Kijang '84	42,9
Tidak Dikelola	Toyota Kijang '83	62,2
	Toyota kijang '82	75,0
	Daihatsu Zebra '89	53,9
	Toyota Kijang '81	71,0
	Toyota Kijang '79	65,9
	Toyota Hi-Ace '78	68,9
	Daihatsu Zebra '88	60,9

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Dari hasil analisis didapatkan bahwa besaran tarif hasil perhitungan *running costs* lebih besar dari tarif yang berlaku saat ini. Sebagai contoh: pengguna jasa (pelanggan) yang menggunakan kendaraan angkutan antar jemput yang dikelola sekolah dengan jenis kendaraan Daihatsu Zebra 94, jarak terdekat dari rumah pelanggan ke sekolah pulang pergi hanya 8.8 km, dan saat ini membayar tarif untuk berlangganan sebesar Rp90.000,00 per bulan. Sedangkan biaya per penumpang - km pada kendaraan tersebut sebesar Rp82,900/km, maka bila dikalikan dengan jarak pulang pergi (PP) didapat Rp729,900 per hari atau Rp18.978,900 per bulan, terdapat perbedaan yang sangat tinggi atau hanya 21,09 persen dari tarif sekarang, hal ini jelas sangat tidak logis, karena tidak dapat untuk menutupi atau mengembalikan biaya pokok kendaraan per harinya. Keadaan ini lebih disebabkan karena: (1) Jumlah penumpang atau pelanggan dalam satu hari hanya sedikit, yaitu tiga belas orang. (2) Jumlah rit dalam satu hari sangat rendah, yaitu dua rit. (3) Jarak di luar rit rata-rata lebih besar dari jarak pada rit, baik pada rit pagi hari (pelanggan pagi) maupun

rit siang hari (pelanggan siang), seperti: jarak tempuh dari rumah pengemudi ke rumah pelanggan, jarak tempuh dari sekolah ke rumah pengemudi (setelah mengantar pelanggan ke sekolah biasanya pulang) dan sebaliknya, jarak tempuh dari pelanggan pagi ke pelanggan siang (setelah mengantar pelanggan pagi ke rumah masing-masing langsung menuju ke pelanggan siang), serta jarak tempuh diluar jam kerja.

Keadaan ini berbeda dengan kondisi pada angkutan umum dimana jumlah penumpang dan jumlah ritnya dalam satu hari banyak, walaupun biaya per penumpang - km rendah masih dapat untuk menutupi biaya pokoknya.

Untuk dapat menutupi biaya pokok pada kasus tersebut, maka penumpang dibebani atau harus menanggung sejumlah jarak diluar rit yang dijadikan sebagai "biaya dasar", seperti halnya pada kasus taksi yang menggunakan argometer dimana penumpang dikenakan tarif *flag fare* atau dengan istilah "buka pintu" sudah dikenakan tarif dan tarif berikutnya sesuai dengan jarak tempuhnya. Hanya saja pada kasus taksi banyak km kosong terbuang untuk mencari penumpang dengan cara berkeliling, sedangkan pada kasus jasa angkutan ini km kosong pada jam kerja sudah tetap setiap harinya.

Contoh perhitungan pada jasa angkutan ini:

- (1) Rupiah per penumpang - km (Rp/km) = Rp82,9,00.
 - (2) Jarak tempuh pulang pergi dari rumah pelanggan ke sekolah (d) = 8,8 km (pelanggan terdekat dengan sekolah pada jasa angkutan yang dikelola sekolah dengan Daihatsu Zebra '94).
 - (3) Jarak di luar rit = 126,8 km - 84,8 km (2 rit) = 42 km.
- Maka diperoleh: (Rp82,9,00 x 8,8 km) + (Rp82,9,00 x 42 km) = Rp729,9,00 + Rp3.483,9,00 (biaya dasar) = Rp4.213,8,00.

Jadi, pelanggan jasa angkutan dengan jarak tempuh 4.4 km dari rumahnya ke sekolah harus membayar Rp4.213,8,00 per hari atau Rp109.560,3,00 per bulan untuk berlangganan jasa angkutan tersebut, sedangkan saat ini harus membayar Rp90.000,00, sehingga terdapat selisih Rp19.560,3,00. Perbandingan antara tarif saat ini dengan hasil perhitungan *running cost* dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Perbandingan Tarif Saat Ini dengan Hasil *Running Cost*

Pengelolaan dan Golongan Tarif	Tarif Saat Ini (Rp/bulan)	Tarif Berdasarkan B.O.K (Rp/bulan)	Selisih (Rp)
Dikelola Sekolah:			
1	90.000	141.006,5	51.006,5
2	110.000	135.701,0	25.701,0
3	125.000	146.637,3	21.637,3
4	150.000	171.658,3	21.658,3
5	175.000	188.679,1	13.679,1
6	200.000	200.528,3	528,3
7	250.000	250.583,0	583,6
Tidak Dikelola:			
1	75.000	101.530	26.530,0
2	100.000	139.750,0	39.750,0
3	125.000	152.939,5	27.939,5
4	150.000	165.012,6	15.012,6
5	175.000	182.074,5	7.074,5
6	200.000	202.394,4	2.394,4

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Ability To Pay

Dari hasil perhitungan dengan menggunakan persamaan 2.1, didapatkan nilai rata-rata kemampuan membayar untuk masing-masing segmen responden pengguna jasa angkutan antar jemput sekolah baik yang dikelola pihak sekolah maupun yang tidak dikelola seperti pada Tabel 3.

Tabel 3 *Ability To Pay* Rata-rata pada Masing-masing Segmen Responden

No.	Segmen Responden	ATP Rata-rata (Rp)
1	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp90.000,00	189.289,88
2	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp110.000,00	178.198,41
3	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp125.000,00	212.351,72
4	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp150.000,00	248.869,65
5	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp175.000,00	248.988,24
6	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp200.000,00	270.068,17
7	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp250.000,00	294.372,29
8	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp75.000,00	158.141,51
9	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp100.000,00	160.088,42
10	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp125.000,00	204.546,13
11	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp150.000,00	245.476,29
12	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp175.000,00	278.746,66
13	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp200.000,00	283.665,22

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Dari Tabel 3 diperoleh nilai ATP rata-rata per bulan untuk masing-masing segmen responden lebih besar dari tarif jasa angkutan antar jemput sekolah. Dimana kemampuan membayar rata-rata terbesar untuk jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah yaitu pada segmen responden pengguna jasa yang membayar tarif langganan Rp250.000,00 dengan nilai ATP sebesar Rp294.000,00. Sedangkan untuk jasa angkutan yang tidak dikelola pihak sekolah, kemampuan membayar rata-rata terbesar terjadi pada segmen responden pengguna jasa yang membayar tarif langganan Rp200.000,00 dengan nilai ATP sebesar Rp283.665,2,00.

Willingness To Pay

Dari persamaan model respon yang diberikan responden terhadap kualitas pelayanan angkutan antar jemput sekolah dengan menggunakan regresi linier berganda, didapatkan nilai kemauan membayar masing-masing segmen responden pengguna jasa angkutan.

Tabel 4 WTP Maksimum Responden Pengguna Jasa Angkutan yang Dikelola Pihak Sekolah dengan Membayar Tarif Langganan Rp90.000,00

Skenario	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	Tarif (Rp)	Dibulatkan (Rp)
1	0	0	0	0	86.233,333	86.000
2	1	0	0	0	102.700	103.000
3	1	1	0	0	107.266,667	107.000
4	1	1	0	0	107.266,667	107.000
5	1	0	1	0	111.866,667	112.000
6	1	1	1	1	123.300	123.000

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Tabel 3.5 Nilai WTP Semua Segmen Responden

No.	Segmen Responden	WTP (Rp)
1	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp90.000,00	106.000
2	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp110.000,00	129.000
3	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp125.000,00	136.000
4	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp150.000,00	154.000
5	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp175.000,00	187.000
6	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp200.000,00	233.000
7	Responden pengguna jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp250.000,00	278.000
8	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp75.000,00	85.000
9	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp100.000,00	104.000
10	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp125.000,00	146.000
11	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp150.000,00	174.000
12	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp175.000,00	203.000
13	Responden pengguna jasa angkutan yg tdk dikelola pihak sekolah membayar tarif langganan Rp200.000,00	244.000

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Kemauan membayar maksimum untuk responden yang menggunakan jasa angkutan yang dikelola oleh pihak sekolah dengan membayar tarif berlangganan sebesar Rp90.000,00 adalah sebagai berikut.

$$X_6 = \frac{Y + 2,087 + 0,494 X_2 + 0,137 X_3 + 0,275 X_4 + 0,206 X_5}{0,00003} \quad (4)$$

dengan:

X_6 = Kemauan membayar maksimum (Rp)

Y = Respon pelanggan (skala distribusi 0,5)

X_2 = Kebersihan pada kendaraan (0 = kotor, 1 = bersih)

X_3 = Asuransi jiwa (0 = tidak ada, 1 = ada)

X_4 = Fasilitas kenyamanan pada kendaraan (0 = tidak ada AC, 1 = ada AC + musik)

X_5 = Kondisi fisik kendaraan (0 = tua, 1 = baru)

Dari tabel di atas diperoleh rata-rata kemauan membayar maksimum responden pengguna jasa angkutan antar jemput sekolah yang dikelola pihak sekolah dengan membayar tarif langganan Rp90.000,00 adalah sebesar Rp106.000,00, di mana WTP maksimum tersebut lebih besar dari tarif yang harus dibayar oleh pelanggan jasa angkutan. Untuk nilai WTP segmen responden yang lain seperti pada Tabel 5.

Perbandingan Tarif

Dari hasil kompilasi dan analisis terhadap Biaya Operasi Kendaraan, *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay*, maka dapat dirangkum kedalam suatu tabel perbandingan tarif berdasarkan ketiga analisis tersebut seperti pada tabel 3.6.

Tabel 6 Perbandingan Tarif Berdasarkan BOK, ATP, dan WTP dengan Tarif yang Berlaku Saat Ini

Pengelolaan Jasa	Tarif Saat Ini (Rp/bln)	BOK (Rp/bln)	ATP (Rp/bln)	WTP (Rp/bln)
Dikelola Sekolah				
1	90.000	141.006,5	189.289,9	106.438,9
2	110.000	135.701,0	178.198,4	128.972,2
3	125.000	146.637,3	212.351,7	135.623
4	150.000	171.658,3	248.869,7	154.283,3
5	175.000	188.679,1	248.988,2	187.250
6	200.000	200.528,3	270.068,2	232.533
7	250.000	250.583,0	294.372,3	278.100
Tidak Dikelola				
1	75.000	101.530	158.141,5	85.073
2	100.000	139.750	160.088,4	103.566,7
3	125.000	152.939,5	204.546,1	145.917
4	150.000	165.012,6	245.476,3	173.822,2
5	175.000	182.074,5	278.746,7	203.375
6	200.000	202.394,4	283.665,2	243.667

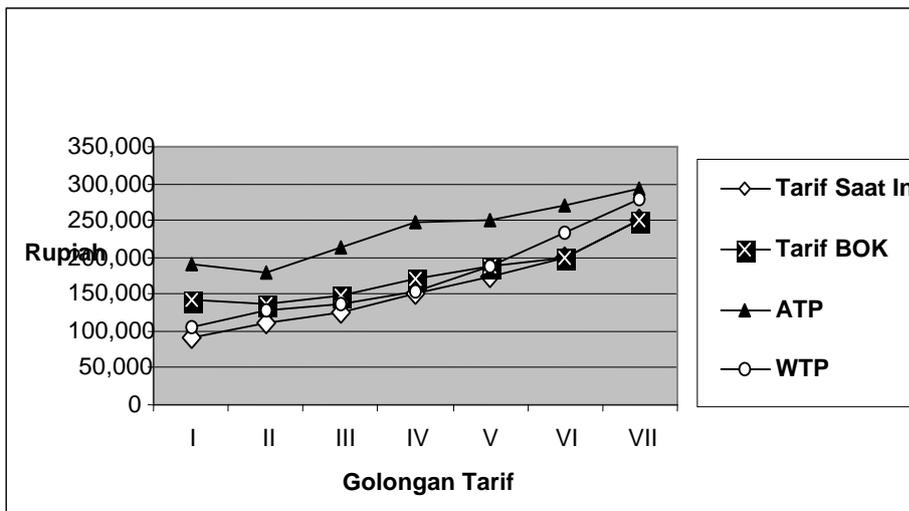
Sumber: Hasil Pengolahan Data

Dari tabel tersebut diperoleh:

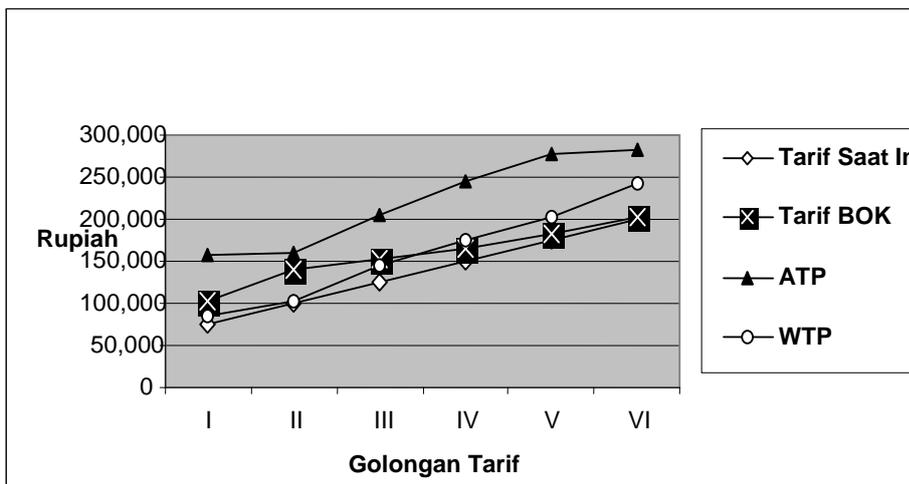
- (1) Selisih rata-rata tarif saat ini dengan hasil running cost jasa angkutan yang dikelola sekolah sebesar Rp26.736,4,00.
- (2) Selisih rata-rata tarif saat ini dengan hasil running cost jasa angkutan yang tidak dikelola sekolah sebesar Rp19.783,5,00.

- (3) Selisih rata-rata tarif saat ini dengan ATP pengguna jasa angkutan yang dikelola sekolah sebesar Rp77.448,00.
- (4) Selisih rata-rata tarif saat ini dengan ATP pengguna jasa angkutan yang tidak dikelola sekolah sebesar Rp84.277,00.
- (5) Selisih rata-rata tarif saat ini dengan WTP pengguna jasa angkutan yang dikelola sekolah sebesar Rp17.600,00.
- (6) Selisih rata-rata tarif saat ini dengan WTP pengguna jasa angkutan yang tidak dikelola sekolah sebesar Rp21.737,00.

Perbandingan tarif dapat dilihat juga pada Gambar 1 untuk jasa angkutan yang dikelola sekolah dan Gambar 2 untuk jasa angkutan yang tidak dikelola.



Gambar 1 Perbandingan Tarif Jasa Angkutan yang Dikelola Sekolah



Gambar 2 Perbandingan Tarif Jasa Angkutan yang Tidak Dikelola Sekolah

Pada Gambar 1 golongan tarif 1 atau segmen responden yang membayar tarif langganan Rp90.000,00, pengguna jasa mampu untuk membayar tarif sebesar Rp189.289,9,00 tapi hanya mau membayar sejumlah Rp106.438,9,00 sedangkan dari hasil perhitungan biaya operasi kendaraan didapatkan Rp112.819,2,00. Sehingga apabila dilihat dari kesediaan membayar pengguna jasa, penyedia jasa hanya dapat menaikkan tarif sebesar Rp16.438,9,00. Pada Gambar 2 golongan tarif 1 atau segmen responden yang membayar tarif langganan Rp90.000,00, pengguna jasa mampu untuk membayar tarif sebesar Rp158.141,5,00 tapi hanya mau membayar sejumlah Rp85.073,00 sedangkan dari hasil perhitungan biaya operasi kendaraan didapatkan Rp101.530,00. Sehingga apabila dilihat dari kesediaan membayar pengguna jasa, penyedia jasa hanya dapat menaikkan tarif sebesar Rp10.073,00.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari studi ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

- (1) Penyedia jasa angkutan yang dikelola sekolah masih leluasa untuk menaikkan tarif sampai Rp26.736,00 dimana merupakan selisih rata-rata tarif saat ini dengan hasil *running cost*. Sedangkan jasa angkutan yang tidak dikelola, penyedia jasa masih leluasa untuk menaikkan tarif sampai Rp19.783,00.
- (2) Selisih rata-rata kemampuan membayar (*Ability To Pay*) responden pengguna jasa angkutan dengan tarif saat ini untuk jasa angkutan yang dikelola pihak sekolah sebesar Rp77.448,00 dan yang tidak dikelola pihak sekolah sebesar Rp84.277,00, sehingga responden masih mampu untuk membayar tarif langganan lebih besar dari tarif saat ini.
- (3) Walaupun hasil *running cost* dan kemampuan membayar responden lebih tinggi dari tarif saat ini, namun responden hanya bersedia membayar tarif berlangganan bila tarif dinaikkan sampai Rp17.600,00 untuk jasa angkutan yang dikelola sekolah dan sebesar Rp21.737,00 untuk jasa angkutan yang tidak dikelola sekolah, sehingga keleluasaan penyedia jasa untuk menaikkan tarif hanya sebesar nilai tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Armijaya, H. 2003. *Kemampuan Finansial Penumpang Kereta Api Parahyangan*. Makalah disajikan dalam Simposium VI Forum Studi Transportasi Antar-Perguruan Tinggi (FSTPT), Makasar, 4–5 September.
- Norojono, O. 1996. *The Stated Preference, Aplikasi Penelitian di Bidang Transportasi*. Makalah disajikan dalam Seminar Program Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 11 Oktober.
- Parikesit, D. 1993. Kemungkinan Penggunaan Teknik Stated Preference dalam Perencanaan Angkutan Umum. *Forum Teknik Sipil No.11/Agustus*. Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Pearmain, D. & Kroes, E. 1990. *Stated Preference Techniques, A Guide To Practice*. Den Haag: Steer Davies & Gleave Ltd, London & Hague Consultancy Group.

