

KEMAMPUAN DAN KESEDIAAN MEMBAYAR PENGGUNA BUS TRANS SIDOARJO

Albfrets David Imanuel Rumtily

Program Studi Teknik Sipil
Universitas Kristen Petra
Jln. Siwalankerto 121-131
Surabaya
Tlp. 031-2983360
adirumtily@gmail.com

Rudy Setiawan

Program Studi Teknik Sipil
Universitas Kristen Petra
Jln. Siwalankerto 121-131
Surabaya
Tlp. 031-2983360
rudy@petra.ac.id

Abstract

The operation of the Trans Sidoarjo Bus is an effort to reduce traffic congestion in Sidoarjo Regency. The determination of the bus fare should be proportional to the service quality received by its users. This study aims to determine the average current values of the ability to pay and willingness to pay and the average value of willingness to pay if there is an increase in the quality of Trans Sidoarjo Bus services. Data collection is done by distributing questionnaires on weekdays and on holidays, during peak hours in the morning and in the evening. Based on the results of the analysis, the average value of ability to pay for nonstudents and students is Rp5,437 and Rp3,355 for a single ride, respectively. While the average value of willingness to pay for nonstudents and students is Rp5,162,00 and Rp1,622,00 for a single ride, respectively. If the quality of bus services can be improved, as expected by users, the average value of willingness to pay is increasing to Rp7,889,00 and Rp2,951,00 for a single ride for nonstudent and student, respectively.

Keywords: ability to pay, willingness to pay, bus service, traffic congestion

Abstrak

Pengoperasian Bus Trans Sidoarjo merupakan suatu upaya untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Kabupaten Sidoarjo. Penentuan besarnya tarif bus ini sebaiknya sebanding dengan kualitas pelayanan yang diterima oleh penggunanya. Penelitian ini bertujuan mencari nilai rata-rata kemampuan membayar dan nilai rata-rata kemauan membayar pada saat ini dan nilai rata-rata kemauan membayar jika ada peningkatan kualitas pelayanan Bus Trans Sidoarjo. Pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner pada hari kerja dan pada hari libur, pada saat jam-jam sibuk pagi dan sore hari. Berdasarkan hasil analisis, diperoleh nilai rata-rata kemampuan membayar untuk mahasiswa atau umum dan pelajar masing-masing sebesar Rp5.437,00 untuk sekali naik dan Rp3.355,00 untuk sekali naik. Sedangkan nilai rata-rata kemauan membayar mahasiswa atau umum dan pelajar masing-masing sebesar Rp5.162 untuk sekali naik dan Rp1.622 untuk sekali naik. Seandainya kualitas pelayanan bus dapat ditingkatkan, sebagaimana yang diharapkan oleh pengguna, nilai rata-rata kemauan membayar mahasiswa atau umum dan pelajar masing-masing meningkat menjadi Rp7.889,00 dan Rp2.951,00 untuk sekali naik.

Kata-kata kunci: kemampuan membayar, kemauan membayar, pelayanan bus, kemacetan lalu lintas

PENDAHULUAN

Meningkatnya jumlah kendaraan di Kabupaten Sidoarjo mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Sebagai upaya untuk mengatasi permasalahan tersebut dan sekaligus membangun kembali jaringan angkutan umum, Pemerintah Kabupaten Sidoarjo pada tanggal 21 September 2015 menyediakan 30 armada Bus Trans Sidoarjo atau BTS (Koloway, 2017). setiap bus ini mempunyai kapasitas sekitar 80 penumpang (Sinaga dan Niswah, 2017).

Pada saat ini jumlah armada BTS yang dioperasikan adalah 12 unit, dengan jam operasional antara pukul 05.30 WIB hingga pukul 19.30 WIB. Terdapat 16 halte dan di setiap halte bus berhenti maksimal selama 4 menit dengan waktu antarkedatangan bus adalah 10 menit. Tarif sekali naik ditetapkan sebesar Rp2.000,00 untuk pelajar dan Rp6.000,00 untuk mahasiswa atau umum. Terdapat dua rute yang dilalui oleh BTS, yaitu rute keberangkatan (Terminal Porong–Jln. Raya Porong–Jln. Raya Tanggulangin–Jln. Raya Candi–Jln. Sunandar PS–Jln. Diponegoro–Jln. Pahlawan–Tol Sidoarjo–Tol Waru–Terminal Purabaya), dengan jarak sekitar 24 km, dan rute kembali (Terminal Purabaya–Tol Waru–Tol Sidoarjo–Jln. Pahlawan–Jln. Thamrin–Jln. Gajah Mada–Jln. Mojopahit–Jln. Raya Candi–Jln. Raya Tanggulangin–Jln. Arteri Baru Porong–Terminal Porong), dengan jarak sekitar 25 km (Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, 2017).

Penentuan besarnya tarif BTS seharusnya sebanding dengan kualitas pelayanan yang diterima oleh pengguna serta kemampuan dan kesediaan pengguna untuk membayar. Penelitian ini bertujuan menentukan nilai rata-rata kemampuan membayar (*ability to pay*, ATP), nilai rata-rata kemauan membayar (*willingness to pay*, WTP) saat ini, dan nilai rata-rata WTP jika ada peningkatan kualitas pelayanan BTS.

Kemampuan membayar (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (Tamin et al., 1999). Analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna, yang dapat menunjukkan kemampuan seseorang dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Nilai ATP dihitung dengan persamaan:

$$ATP = \frac{Ix \times Pp \times Pt}{Tr} \quad (1)$$

dengan:

ATP = Kemampuan membayar responden (Rp);

Ix = Tingkat penghasilan responden perbulan (Rp);

Pp = Persentase penghasilan untuk transportasi per bulan;

Pt = Persentase biaya transportasi yang digunakan untuk jasa angkutan; dan

Tr = Frekuensi perjalanan responden per bulan.

Kemauan membayar (WTP) adalah kesediaan seseorang untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Analisis WTP angkutan umum didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif jasa pelayanan angkutan umum tersebut (Tamin et al., 1999). Nilai WTP yang diperoleh dari seorang responden adalah nilai maksimum (dalam rupiah) yang bersedia dibayarkan oleh responden tersebut untuk tarif jasa BTS. Nilai ini kemudian diolah untuk mendapatkan nilai rata-rata WTP, dengan menggunakan rumus:

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=0}^n WTP_i \quad (2)$$

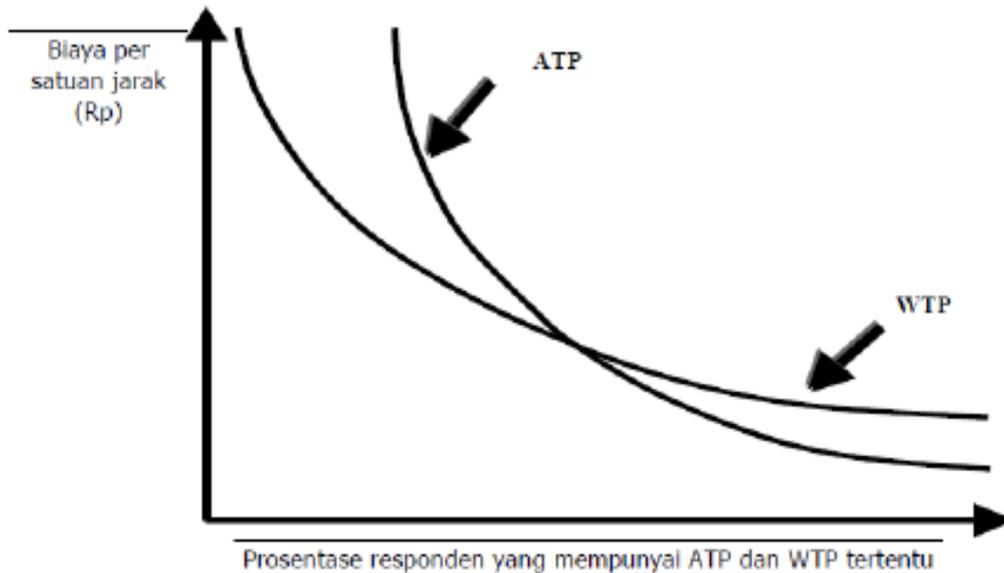
dengan:

MWTP = Rata-rata WTP (Rp);

n = Ukuran sampel; dan

WTP_i = Nilai WTP maksimum responden ke i (Rp).

Dalam menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya WTP dan ATP (Tamin et al., 1999). Kondisi ini dinyatakan dalam ilustrasi yang terdapat pada Gambar 1.



Gambar 1 Hubungan ATP dan WTP

Pada Gambar 1 dapat dilihat bahwa terdapat 3 kondisi, yaitu:

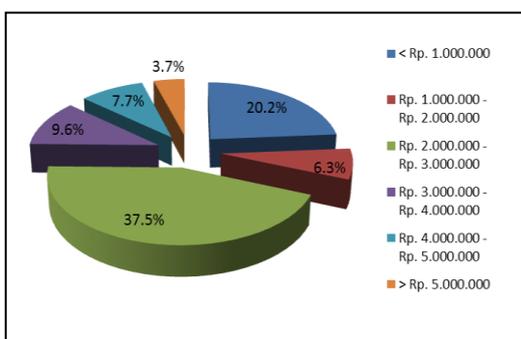
- 1) Nilai ATP lebih besar daripada nilai WTP; adalah kondisi yang terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap suatu pelayanan relatif rendah, dan pengguna pada kondisi ini disebut *choice riders*.
- 2) Nilai ATP lebih kecil daripada nilai WTP; adalah kondisi yang terjadi pada pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap suatu pelayanan sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar pelayanan tersebut cenderung dipengaruhi oleh utilitas, dan pengguna pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.
- 3) Nilai ATP sama dengan Nilai WTP; adalah kondisi ketika terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar pelayanan tersebut.

Pengumpulan data pada studi ini dilakukan dengan menyebarkan kuesioner pada pengguna BTS pada hari kerja dan hari libur saat jam puncak. Untuk mengetahui ATP dan WTP, responden dibedakan menjadi 2 bagian, yaitu: (1) pelajar, dan (2) mahasiswa atau umum, karena tarif yang ditetapkan juga dibagi menjadi 2 kategori.

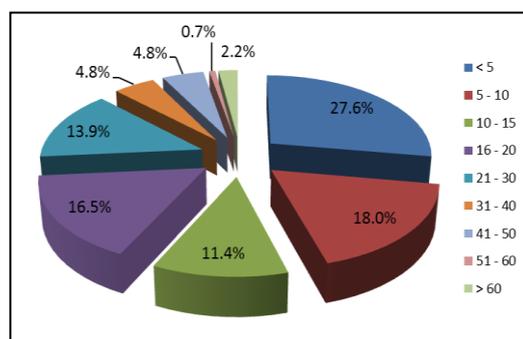
ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

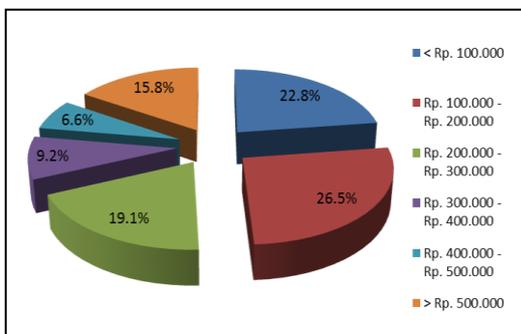
Pada studi ini terdapat 272 responden pengguna BTS, dengan 50,4% responden adalah laki-laki. Sebagian besar pendapatan pengguna BTS terletak pada rentang Rp2.000.000,00 hingga Rp3.000.000,00 (37,5%). Frekuensi penggunaan BTS sebanyak 27,6% pada rentang kurang dari 5 kali/bulan. Alokasi biaya transportasi responden paling banyak pada rentang Rp100.000,00 hingga Rp200.000,00 (26,47%), sedangkan alokasi biaya khusus unuk BTS paling banyak pada rentang Rp10.000,00 hingga Rp50.000,00 (39,7%). Sebanyak 44,9% pengguna BTS memilih kenyamanan sebagai faktor utama dalam peningkatan kualitas pelayanan, seperti terlihat pada Gambar 2 sampai Gambar 10.



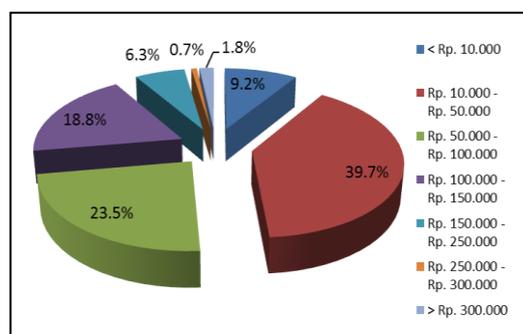
Gambar 2 Pendapatan Per Bulan



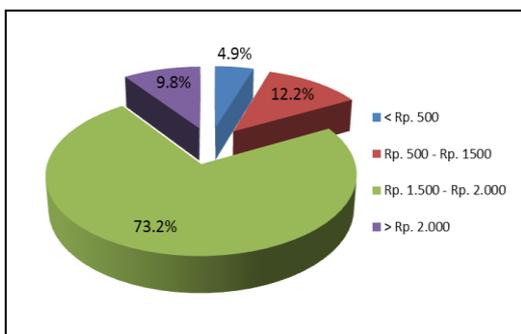
Gambar 3 Frekuensi Menggunakan BTS



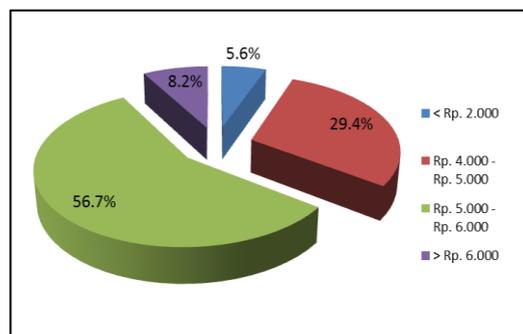
Gambar 4 Alokasi Biaya Transportasi



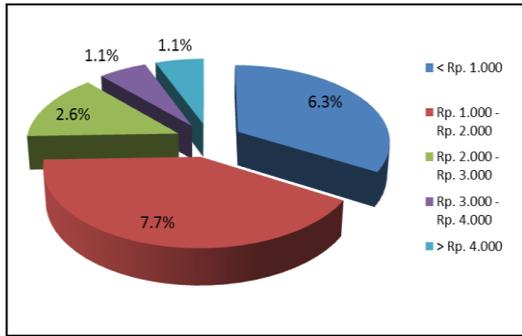
Gambar 5 Alokasi Biaya Transportasi



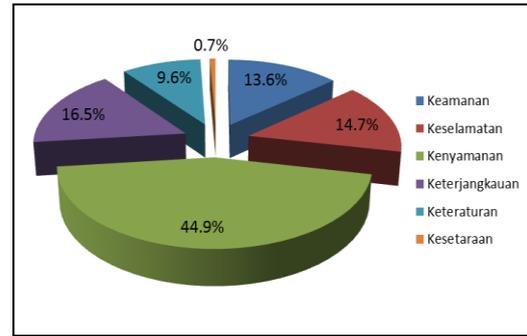
Gambar 6 Tarif BTS Menurut Pelajar



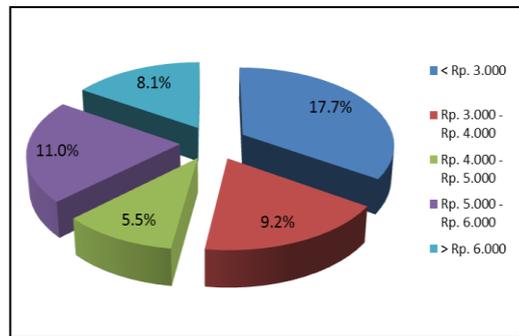
Gambar 7 Tarif BTS Menurut Mahasiswa



Gambar 8 Prioritas Peningkatan Kualitas



Gambar 9 Kesiediaan Membayar



Gambar 10 Kesiediaan Membayar Lebih (Mahasiswa atau Umum)

Perhitungan ATP menggunakan variabel pendapatan per bulan, alokasi biaya untuk transportasi secara umum, alokasi biaya khusus BTS, dan frekuensi penggunaan BTS. Dari hasil analisis ATP diketahui bahwa: (1) nilai rata-rata ATP mahasiswa atau umum sebesar Rp5.437,00/sekali naik, atau lebih rendah 9,38% dari tarif yang berlaku saat ini, yaitu sebesar Rp6.000,00/sekali naik; dan (2) nilai rata-rata ATP pelajar sebesar Rp3.355,00/sekali naik, atau lebih besar 67,75% dari tarif yang berlaku saat ini, yaitu sebesar Rp2.000,00/sekali naik.

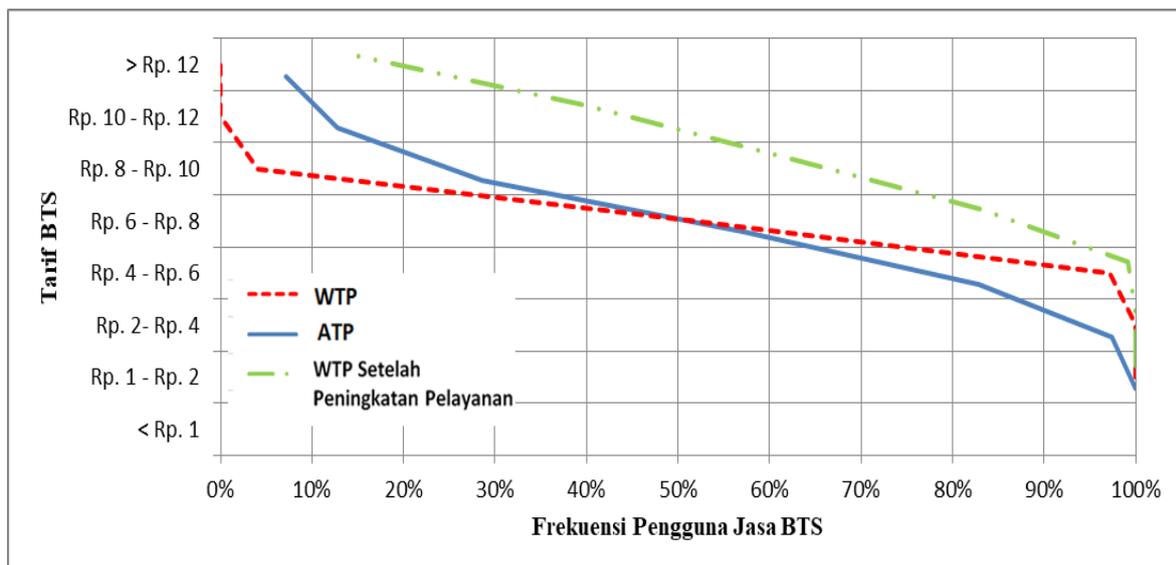
Nilai WTP pengguna BTS ditentukan berdasarkan kesiediaan pengguna untuk membayar tarif berdasarkan kualitas pelayanan saat ini. Dari hasil analisis WTP diketahui bahwa: (1) nilai rata-rata WTP pengguna BTS kategori mahasiswa atau umum saat ini adalah Rp5.162,00/sekali naik, atau lebih rendah 13,96% dari tarif yang berlaku saat ini; dan (2) nilai rata-rata WTP pengguna BTS kategori pelajar adalah Rp1.622,00/sekali naik, atau lebih rendah 18,9% dari tarif yang berlaku saat ini.

Selanjutnya responden diminta menyatakan faktor pelayanan BTS yang perlu ditingkatkan, dan kesiediaan mereka untuk membayar lebih untuk peningkatan kualitas pelayanan tersebut. Dari hasil analisis WTP setelah peningkatan kualitas pelayanan dapat diketahui bahwa: (1) nilai rata-rata WTP pengguna BTS kategori mahasiswa atau umum menjadi Rp7.889,00/sekali naik, atau meningkat 52,83% dari rata-rata nilai WTP sebelumnya; dan (2) nilai rata-rata WTP pengguna BTS kategori pelajar menjadi Rp2.951,00/sekali naik, atau meningkat 81,94% dari nilai WTP sebelumnya.

Untuk kategori mahasiswa atau umum pada tarif kurang dari Rp6.000,00, proporsi WTP masih di atas proporsi ATP, yang berarti keinginan pengguna untuk membayar pelayanan tersebut lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini mungkin terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi menilai utilitas pelayanan BTS relatif tinggi. Sedangkan untuk tarif lebih besar dari Rp6.000,00, proporsi WTP di bawah proporsi ATP, yang berarti kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar pelayanan tersebut.

Setelah adanya peningkatan kualitas pelayanan BTS, proporsi ATP jika dibandingkan proporsi WTP masih terbilang sangat rendah, yang artinya bahwa keinginan pengguna untuk membayar pelayanan tersebut lebih besar daripada kemampuan membayarnya.

Secara umum sebelum adanya peningkatan kualitas pelayanan BTS terjadi kondisi Tarif lebih besar dari ATP dan lebih besar dari WTP pada nilai rata-rata ATP dan WTP. Seandainya terjadi peningkatan kualitas pelayanan BTS, kondisinya menjadi WTP lebih besar dari tarif dan lebih besar dari ATP. Hubungan antara ATP dan WTP kategori mahasiswa atau umum dapat dilihat pada Gambar 11.

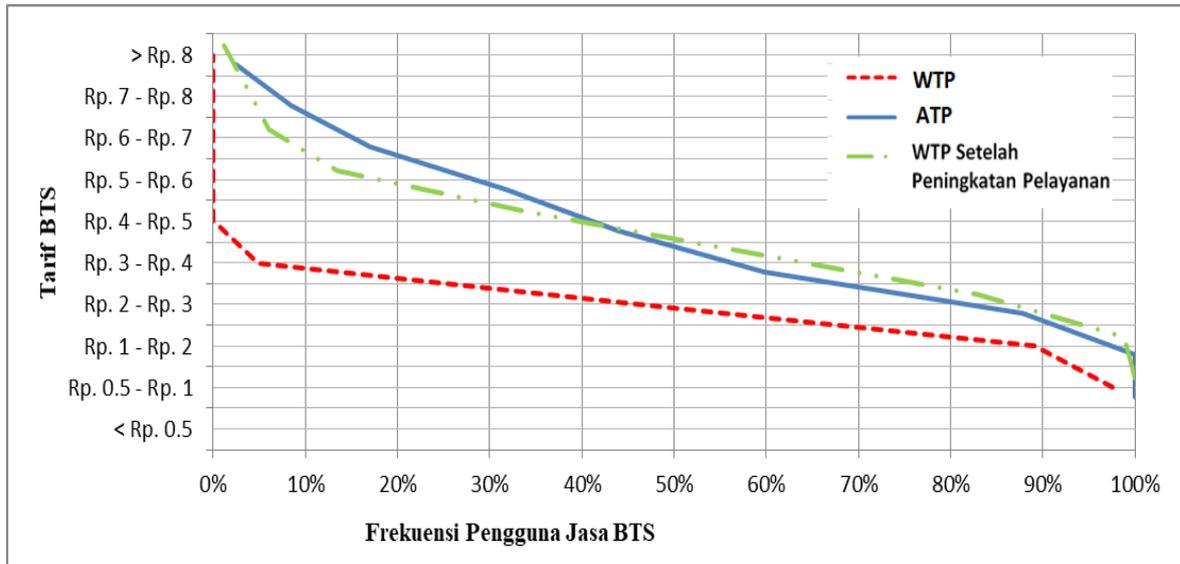


Gambar 11 Frekuensi Kumulatif ATP dan WTP Pengguna BTS Kategori Mahasiswa atau Umum (dalam Ribuan Rupiah/Sekali Naik)

Untuk kategori pelajar, ATP lebih besar daripada WTP saat ini. Sedangkan untuk WTP, setelah peningkatan kualitas pelayanan pada tarif kurang dari Rp3.000,00, proporsi WTP masih di atas proporsi ATP, yang berarti keinginan pengguna untuk membayar lebih besar daripada kemampuan membayarnya.

Selanjutnya, untuk tarif lebih besar dari Rp3.000,00, proporsi WTP di bawah proporsi ATP, yang berarti kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar pelayanan tersebut. Sebelum adanya peningkatan kualitas pelayanan BTS terjadi kondisi ATP lebih besar dari Tarif dan lebih besar dari WTP pada nilai rata-rata

ATP dan WTP. Setelahnya terjadi kondisi WTP lebih besar dari ATP dan lebih besar dari Tarif. Hubungan antara ATP dan WTP kategori pelajar dapat dilihat pada Gambar 12.



Gambar 12 Frekuensi Kumulatif ATP dan WTP pengguna BTS Kategori Pelajar (dalam Ribu Rupiah/Sekali Naik)

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa:

- 1) Nilai rata-rata ATP mahasiswa atau umum adalah Rp5.437,00 untuk sekali naik, dan nilai rata-rata ATP pelajar sebesar Rp3.355,00 untuk sekali naik. Berdasarkan nilai ATP, tarif Bus Trans Sidoarjo yang telah ditetapkan jika untuk kategori mahasiswa atau umum belum terjangkau penggunaannya, sedangkan tarif untuk kategori pelajar sudah terjangkau.
- 2) Nilai rata-rata WTP mahasiswa atau umum saat ini adalah Rp5.162,00 untuk sekali naik dan nilai rata-rata WTP kategori pelajar adalah Rp1.622,00 untuk sekali naik. Dengan demikian nilai WTP untuk semua kategori pengguna lebih rendah dibandingkan dengan tarif BTS yang ada.
- 3) Nilai rata-rata WTP kategori mahasiswa atau umum setelah peningkatan kualitas pelayanan BTS menjadi Rp7.889,00 untuk sekali naik dan untuk kategori pelajar menjadi Rp2.951,00 untuk sekali naik. Hal ini berarti bahwa setelah adanya peningkatan kualitas pelayanan, nilai rata-rata WTP mahasiswa atau umum dan pelajar lebih tinggi dibandingkan dengan tarif BTS yang sekarang berlaku.
- 4) Pengelola BTS sebaiknya menetapkan tarif yang sesuai dengan kemampuan membayar dan kesediaan membayar pengguna jasa BTS dan meningkatkan kualitas pelayanan BTS demi meningkatkan minat masyarakat luas untuk menggunakan jasa BTS sebagai transportasi umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. 2017. *Bus Trans Sidoarjo*. (Online), (<http://dishub.sidoarjokab.go.id/halstatis-25-bustranssidoarjo.html>, diakses 3 Maret 2018).
- Koloway, B.C. 2017. *Duapuluh Armada Bus Trans Sidoarjo Nganggur, Rugi Rp3–4 Juta Per Hari*. (Online), (<http://surabaya.tribunnews.com/2017/01/03/20-armada-bus-trans-sidoarjo-nganggur-rugi-rp-3-4-juta-per-hari?page=all>, diakses 3 Maret 2018).
- Sinaga, R.A. dan Niswah, F. 2017. *Strategi Peningkatan Pelayanan Transportasi Melalui Bus Trans Sidoarjo: Studi pada Perum Damri Cabang Surabaya*. *Jurnal Kajian Manajemen Pelayanan Publik*, 1 (1): 1–8.
- Tamin, O.Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar A.S., dan Setiadji B.H. 1999. *Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) di DKI Jakarta*. *Jurnal Transportasi*, 1 (2): 121-139.