

STUDI EVALUASI KINERJA DAN TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN *ABILITY TO PAY* DAN *WILLINGNESS TO PAY* (Studi Kasus PO. Bagong Trayek Malang - Kediri)

Febrianto Nugroho¹, Ita Suhermin Ingsih², Ruli Saefudin³

¹Mahasiswa Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Malang
e-mail: fantonugroho194@gmail.com

²Dosen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Malang
e-mail: ita.suhermin@unisma.ac.id

³Dosen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Malang
e-mail: rulisaefudin83@unisma.ac.id

ABSTRACT

With its strong potential in tourism, agriculture, and education, Malang City has developed into an important destination for visitors and migrants. The growth of population and economic activities in the city has also increased the demand for transportation, as transportation plays a vital role in supporting daily mobility. The analysis in this study includes the calculation of Vehicle Operating Cost (VOC) to estimate the expenses required for operating a vehicle under normal conditions. In addition, passenger affordability is examined using the Ability To Pay (ATP) method to measure the financial capacity of passengers to pay for the services they receive, and the Willingness To Pay (WTP) method to assess the level of passengers' willingness to pay for those services. The results show that the bus fare calculated based on the VOC is Rp24.557,4, which is rounded to Rp25.000,00. Meanwhile, the analysis of passenger affordability indicates that the average ATP value is Rp45.009,57, whereas the average WTP value obtained from respondents is Rp19.088,15.

Keywords : *Vehicle Operating Cost (VOC); Ability to Pay (ATP); Willingness to Pay (WTP); Transportation Fare*

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya. Bersama Kabupaten Malang dan Kota Batu, wilayah ini membentuk kawasan Malang Raya yang dikenal sebagai tujuan wisata sekaligus pusat pendidikan. Selain memiliki daya tarik pariwisata, Kota Malang juga menjadi tujuan banyak mahasiswa dari berbagai daerah di Indonesia untuk melanjutkan pendidikan tinggi. Kondisi tersebut menjadikan Kota Malang sebagai tempat tinggal sementara bagi mahasiswa dengan latar belakang daerah yang beragam.

Dengan banyaknya potensi yang dimiliki oleh Kota Malang baik dari segi pariwisata, pertanian, dan pendidikan, menjadikan kota ini menjadi magnet untuk dikunjungi. Selain itu, pertumbuhan penduduk dan aktivitas ekonomi yang semakin meningkat

turut mendukung peningkatan jumlah transportasi saat ini, setiap aktivitas manusia membutuhkan transportasi untuk kelangsungan hidupnya.

Setelah memahami pola perjalanan yang memengaruhi pemilihan moda transportasi, langkah selanjutnya adalah merumuskan upaya peningkatan kualitas layanan bagi para pengguna. Perbaikan layanan ini penting agar moda transportasi yang tersedia dapat lebih sesuai dengan kebutuhan perjalanan masyarakat.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal didefinisikan sebagai pangkalan kendaraan bermotor umum yang berfungsi untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan, menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang, serta menjadi tempat perpindahan antar moda transportasi [1].

Berdasarkan fungsi tersebut, terminal penumpang merupakan fasilitas pelayanan publik yang memiliki peran penting dalam mengatur sirkulasi kendaraan umum pada jalur trayek tertentu. Keberadaan terminal menjadi kebutuhan yang luas bagi masyarakat karena mendukung kelancaran mobilitas serta keteraturan sistem transportasi umum [2] .

Sebelumnya, bus rute Malang–Kediri pulang-pergi dapat ditemukan di Terminal Landungsari dengan dua operator yang melayani trayek tersebut, yaitu PO Puspa Indah dan PO Bagong. Namun, sejak tahun 2017 PO Puspa Indah tidak lagi beroperasi setelah diakuisisi oleh PO Bagong, sehingga layanan pada trayek Malang–Kediri saat ini hanya dilayani oleh PO Bagong.

Tarif bus Bagong untuk trayek Malang–Kediri menggunakan tarif terbaru yang mulai berlaku sejak tahun 2023. Penetapan tarif tersebut mengacu pada Surat Edaran Keputusan Sekretariat Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor KP 188/1363/013.1/2023 tentang tarif dasar, tarif batas atas, dan tarif batas bawah angkutan penumpang AKDP kelas ekonomi dengan bus umum di Provinsi Jawa Timur.

Penelitian ini menggunakan analisis BOK yang mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 untuk menghitung besarnya biaya yang diperlukan dalam pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal. Selain itu, kondisi ekonomi penumpang dianalisis melalui pendekatan *ATP* untuk mengukur kemampuan penumpang dalam membayar layanan yang diterima, serta *WTP* untuk mengetahui tingkat kesediaan penumpang dalam membayar jasa transportasi tersebut [3].

Berdasarkan analisis sebelumnya, penelitian ini difokuskan pada pengaruh fluktuasi harga bahan bakar minyak (BBM) terhadap tarif angkutan umum. Mengingat BBM merupakan komponen utama dalam biaya operasional angkutan umum, kenaikan harga BBM cenderung diikuti oleh peningkatan biaya operasional lainnya yang pada akhirnya berdampak pada kenaikan tarif bus. Kondisi ini berpotensi memberatkan masyarakat, terutama kelompok berpendapatan rendah

yang sangat bergantung pada transportasi umum.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menentukan besaran tarif angkutan yang sesuai berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dari sisi operator, serta berdasarkan analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) dari sisi pengguna. Hasil dari ketiga pendekatan tersebut kemudian dikombinasikan untuk menghasilkan rekomendasi tarif angkutan umum yang layak diterapkan serta untuk menilai kesesuaiannya dengan ketentuan peraturan yang berlaku [4] .

1.2. Rumusan Masalah

1. Berapa besar Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bus Bagong trayek Malang–Kediri?
2. Berapa besaran tarif bus Bagong trayek Malang–Kediri yang sesuai dengan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada tahun 2025 berdasarkan Pedoman Teknis Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002?
3. Apakah tarif bus yang berlaku saat ini telah sesuai jika ditinjau dari kemampuan penumpang (*Ability To Pay*) dan kesediaan penumpang untuk membayar (*Willingness To Pay*)?

1.3. Tujuan

1. Menentukan besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada angkutan umum trayek Kota Malang–Kota Kediri.
2. Menentukan besaran tarif angkutan penumpang trayek Kota Malang–Kota Kediri berdasarkan perhitungan BOK.
3. Menganalisis tingkat kemampuan penumpang dalam membayar jasa angkutan umum (*Ability To Pay/ATP*) serta tingkat kesediaan penumpang dalam membayar tarif atas layanan yang diberikan (*Willingness To Pay/WTP*) terhadap tarif yang berlaku saat ini.

1.4. Ruang Lingkup

1. Lokasi penelitian berada di Terminal Landungsari Kota Malang sampai Terminal Tamanan Kota Kediri.
2. Analisis data jumlah biaya operasional kendaraan

3. Kinerja angkutan umum meliputi :
 - a. Jarak perjalanan
 - b. Waktu perjalanan
 - c. *Load factor*.
 - d. Data tarif resmi
 - e. Jumlah armada
 - f. Jumlah penumpang
4. Analisis biaya atau tarif angkutan umum, meliputi :
 - a. Jumlah penumpang
 - b. Harga bus
 - c. ATP
 - d. WTP
 - e. BOK

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transportasi

Transportasi adalah kegiatan memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana tertentu agar perpindahan dapat berlangsung lebih cepat, aman, dan efisien.

Sistem transportasi merupakan suatu kesatuan yang saling terkait antara pengguna jasa (penumpang atau barang), sarana transportasi, serta prasarana pendukung yang berinteraksi dalam proses perpindahan. Keterpaduan unsur-unsur tersebut membentuk suatu tatanan transportasi yang dapat berkembang secara alami maupun melalui perencanaan dan rekayasa.

2.2. Ability to Pay (ATP)

ATP adalah ukuran yang menunjukkan sejauh mana seseorang mampu membayar biaya layanan berdasarkan kondisi keuangannya. Nilai ATP menggambarkan batas kemampuan ekonomi pengguna dalam menanggung tarif suatu layanan, termasuk transportasi.

Rumus perhitungan ATP adalah sebagai berikut:

$$ATP = \frac{Lc \times \%TC}{D} (2a)$$

Keterangan:

ATP = Nilai Ability To Pay responden sebagai individu

Lc = Total penghasilan responden per bulan

$\%TC$ = Persentase alokasi penghasilan untuk kebutuhan transportasi

D = Frekuensi perjalanan responden

2.3. Willingness to Pay (WTP)

WTP adalah besarnya biaya yang bersedia dibayarkan seseorang untuk memperoleh suatu layanan sesuai dengan nilai manfaat yang dirasakannya. Nilai WTP menunjukkan tarif yang dianggap pantas oleh pengguna berdasarkan pengalaman dan persepsi mereka terhadap layanan tersebut.

Rumus perhitungan WTP adalah sebagai berikut:

$$WTP = \frac{\sum WTP_i}{n} (2b)$$

Keterangan:

WTP = Nilai rata-rata Willingness To Pay responden

WTP_i = Nilai maksimum yang bersedia dibayar oleh responden ke-i

n = Jumlah responden

2.4. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Besaran BOK ditentukan melalui penghitungan berbagai komponen biaya operasional yang diperoleh dari data penelitian. Perhitungan BOK dalam penelitian ini mengacu pada Metode Standar Pedoman Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002. Hasil perhitungan tersebut digunakan untuk memperkirakan biaya yang diperlukan dalam pengoperasian kendaraan pada kondisi normal serta menjadi dasar dalam penentuan tarif angkutan sesuai ketentuan yang berlaku.

Setelah nilai BOK yang dikeluarkan oleh pihak pengelola bus diketahui, tahap selanjutnya adalah menentukan besaran tarif angkutan berdasarkan nilai BOK tersebut. Perhitungan tarif dilakukan dengan menggunakan rumus berikut [5] :

Tarif Pokok = Total biaya pokok / (faktor pengisian $\times$ kapasitas kendaraan)

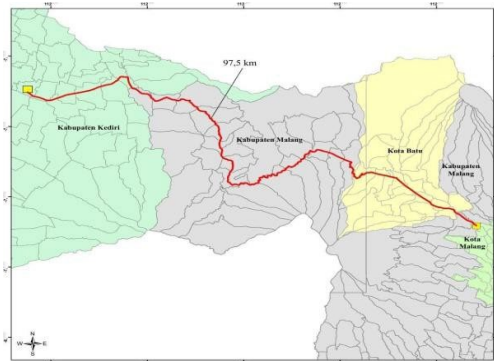
Tarif BEP = Tarif pokok $\times$ jarak rata-rata perjalanan

Tarif = (Tarif pokok $\times$ jarak rata-rata) + 10%

3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan pada wilayah yang dilalui oleh bus PO Bagong dengan trayek Malang–Kediri, dengan jarak tempuh sekitar 97,5 km melalui rute Batu–Pujon–Ngantang–Kasembon–Kandangan–Pare–Kediri. Jalur tersebut merupakan rute utama yang menghubungkan Kota Malang dan Kota Kediri melalui beberapa wilayah perantara.

Lokasi penelitian dipilih karena wilayah tersebut merupakan jalur utama operasional angkutan umum PO Bagong pada trayek Malang–Kediri, sehingga dianggap representatif untuk mendukung pelaksanaan penelitian.



Gambar 3.1. Lokasi Penelitian

Sumber : Digitasi *Software Arcgis 10.8.2*, 2025

3.1. Data Yang Digunakan

1. Data Primer, meliputi :

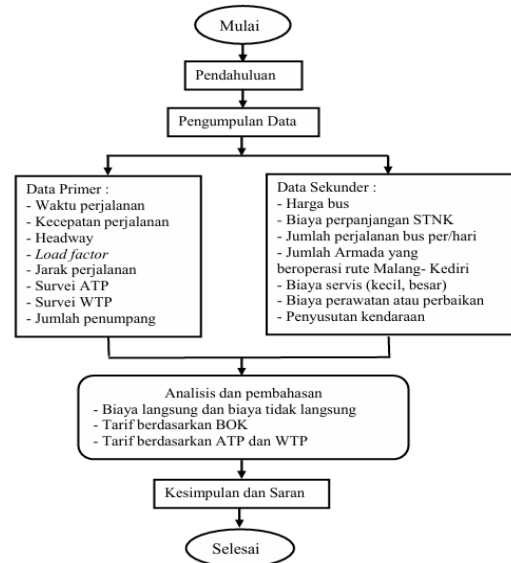
- Jarak perjalanan
- Waktu perjalanan
- *Load factor*
- Jumlah penumpang
- Survey ATP
- Survey WTP

2. Data Sekunder, meliputi :

- Jumlah armada
- Harga bus
- Data BOK
- Data Tarif Resmi

3.2. Tahapan Penyelesaian

1. Menentukan lokasi penelitian dengan mengidentifikasi kondisi di lapangan
2. Menganalisis kinerja angkutan umum
3. Perhitungan nilai tarif berdasarkan BOK, ATP dan WTP



Gambar 3.2. Bagan Alir Penelitian

Sumber: Dokumentasi Pribadi,2025

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

4.1.1. Tinjauan Tarif Berdasarkan Okupansi (*Load Factor*)

a. Tarif Biaya Pokok

Biaya pokok merupakan total biaya yang dikeluarkan oleh PO Bagong sebagai penyedia jasa angkutan umum berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Berdasarkan hasil analisis, total biaya pokok yang diperoleh adalah sebesar Rp3.984,37 per kendaraan-kilometer (kend-km).

b. Tarif Pokok

Perhitungan tarif pokok didasarkan pada rata-rata tingkat keterisian penumpang (*load factor*). Nilai *load factor* rata-rata dihitung sebagai berikut:

$$\text{LF rata-rata} = (63,3071 + 59,36571) / 2 \\ = 61,45428 \approx 60\%$$

Kapasitas kendaraan = 29 penumpang

Faktor pengisian = 60%

Dengan demikian, tarif pokok diperoleh dari perhitungan berikut:

$$\text{Tarif pokok} = \text{Total biaya pokok} / (\text{Kapasitas kendaraan} \times \text{Faktor pengisian})$$

$$= \text{Rp}3.984,37 / (29 \times 0,6)$$

$$= \text{Rp}228,98 \text{ per km-penumpang}$$

c. Tarif BEP (*Break Even Point*)

Tarif BEP dihitung berdasarkan tarif pokok dikalikan dengan jarak rata-rata

perjalanan. Jarak tempuh trayek Malang–Kediri adalah sekitar 97,5 km per rit.

Tarif BEP = Tarif pokok × Jarak

= Rp228,98 × 97,5 km

= Rp22.325 per penumpang per rit

Nilai biaya per penumpang tersebut kemudian digunakan sebagai dasar dalam menentukan tarif angkutan umum untuk satu kali perjalanan.

d. Tarif Angkutan

Besaran tarif akhir diperoleh dengan menambahkan margin keuntungan sebesar 10% dari tarif BEP, dengan perhitungan sebagai berikut:

Tarif = Tarif BEP + (10% × Tarif BEP)

= Rp22.325 + (10% × Rp22.325)

= Rp24.557,4 per penumpang per rit

Untuk memudahkan penerapan di lapangan, tarif tersebut kemudian dibulatkan menjadi Rp25.000 per penumpang per rit.

Untuk mengetahui besarnya BOK yang dikeluarkan oleh pihak PO bus secara lebih rinci, rekapitulasi perhitungan Biaya Operasional Kendaraan disajikan pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1. Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan

No	Komponen Biaya	Rp/ buskm	Rp/pnpgkm	%
1	Penyusutan	468.304	29.734	18.806
2	Gaji dan Tunjangan awak	205.128	8.140	5.148
3	BBM	1743.590	69.190	43.761
4	Ban	761.905	30.234	19.122
5	Service kecil	59.726	2.370	1.499
6	Service besar	224.949	8.927	5.646
7	Pemeriksaan umu	17.806	0.707	0.447
8	Penambahan Oli Mesin	25.641	1.018	0.644
9	Retribusi Bus	97.436	3.867	2.445
10	STNK	9.259	0.367	0.232
11	KIR	6.054	0.240	0.152
12	Asuransi	10.684	0.424	0.268
a	Biaya Langsung	3911.466	155.217	98.170
b	Biaya Tidak Langsung	72.917	2.894	1.830
JUMLAH A+B		3984.383	158.110	100.000

Sumber: Hasil Perhitungan, 2025

4.2. Analisis Tarif Berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)

Perhitungan menggunakan metode biaya perjalanan / *Travel Cost* (TC) tiap pengguna jasa yang dapat diterima.

ATP = (pendapatan perbulan x persentase dari penghasilan untuk TC) / frekuensi perjalanan

Setelah dilakukan penyebaran kuesioner kepada responden, diperoleh data tabulasi pendapatan yang dikelompokkan berdasarkan jenis pekerjaan. Rincian distribusi pendapatan responden menurut jenis pekerjaan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.2. Rata-rata Penghasilan Tiap Pekerjaan

Pekerjaan	Penghasilan	total sampel	Rata rata
PNS	Rp78,000,000.00	22	Rp3,545,454.55
Wiraswasra	Rp70,000,000.00	26	Rp2,692,307.69
Wirausaha	Rp98,000,000.00	32	Rp3,062,500.00
Mahasiswa	Rp36,500,000.00	45	Rp811,111.11
Lainnya	Rp49,000,000.00	40	Rp1,225,000.00
JUMLAH	Rp331,500,000.00	165	Rp11,336,373.2

Sumber: Hasil Perhitungan, 2025

Tabel 4.3. Perhitungan Persentase Per Bulan Penggunaan TC dari Penghasilan

Pekerjaan	Total penghasilan	%/TC
PNS	Rp78,000,000.00	1.27%
Wiraswasta	Rp70,000,000.00	1.67%
Wirausaha	Rp98,000,000.00	1.46%
Mahasiswa	Rp36,500,000.00	5.54%
Lainnya	Rp49,000,000.00	3.67%

Sumber: Hasil Perhitungan, 2025

Tabel 4.4. Perhitungan ATP Untuk Setiap Pekerjaan Pada Hari Kerja

Pekerjaan	Penghasilan	%/TC	Frekuensi	NILAI ATP
PNS	Rp78,000,000.00	1.27%	22	Rp45.502.72
Wiraswasta	Rp70,000,000.00	1.67%	26	Rp44.961.53
Wirausaha	Rp98,000,000.00	1.46%	32	Rp44.712.50
Mahasiswa	Rp36,500,000.00	5.54%	45	Rp44.935.55
Lainnya	Rp49,000,000.00	3.67%	40	Rp44.957.50

Sumber: Hasil Perhitungan, 2025

Contoh perhitungan ATP untuk tiap jenis pekerjaan :

$$\begin{aligned}
 ATP_{PNS} &= \frac{\text{Penghasilan} \times TC}{\text{Frekuensi}} \\
 &= \frac{Rp78.000.000 \times 1.27\%}{22} \\
 &= Rp45.502.72 \\
 ATP_{wiraswasta} &= \frac{\text{Penghasilan} \times TC}{\text{frekuensi}} \\
 &= \frac{Rp70.000.000 \times 1.67\%}{26} \\
 &= Rp44.961.53 \\
 ATP_{wirausaha} &= \frac{\text{Penghasilan} \times TC}{\text{Frekuensi}} \\
 &= \frac{Rp98.000.000 \times 1.46\%}{32} \\
 &= Rp44.712.50 \\
 ATP_{mahasiswa} &= \frac{\text{Penghasilan} \times TC}{\text{Frekuensi}} \\
 &= \frac{Rp36.500.000 \times 5.54\%}{45} \\
 &= Rp44.935.55 \\
 ATP_{lainya} &= \frac{\text{Penghasilan} \times TC}{\text{frekuensi}} \\
 &= \frac{Rp49.000.000 \times 3.67\%}{40} \\
 &= Rp44.957.50
 \end{aligned}$$

Dari tabel ini terlihat bahwa nilai ATP seluruh kelompok pekerjaan relatif mendekati Rp.45.000, meskipun persentase pengeluaran transportasi berbeda-beda.

4.3. Willingness To Pay (WTP)

WTP dilakukan untuk mengetahui tingkat kesediaan penumpang dalam membayar tarif berdasarkan penilaian mereka terhadap tarif dan kualitas layanan yang diterima. Persepsi pengguna terhadap tarif dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain kualitas pelayanan, kelengkapan fasilitas, serta frekuensi penggunaan angkutan umum tersebut.

Fasilitas yang disediakan oleh Perusahaan Otobus (PO) meliputi tempat duduk dengan konfigurasi 2 kursi di sisi kiri dan 3 kursi di sisi kanan, pendingin udara (AC), tirai jendela, serta ruang bagasi yang terletak di bagian bawah bus. Fasilitas tersebut menjadi salah satu pertimbangan penumpang dalam menentukan besarnya tarif yang bersedia mereka bayarkan.

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner dan perhitungan yang dilakukan, diperoleh tabulasi tingkat kesediaan membayar responden berdasarkan jenis pekerjaan. Rincian data tersebut dapat dilihat sebagai berikut.

1. Pegawai Negeri Sipil (PNS)

Sebanyak 2 responden memilih tarif Rp15.000,00 dan 20 responden memilih tarif Rp20.000,00, sehingga diperoleh perhitungan:

$$\begin{aligned}
 WTP &= \frac{(15.000 \times 2) + (20.000 \times 20)}{22} \\
 &= \frac{30.000 + 400.000}{22} \\
 &= \frac{430.000}{22} \\
 &= Rp19.545,00
 \end{aligned}$$

2. Pegawai Swasta

Sebanyak 1 responden memilih tarif Rp10.000,00, 3 responden memilih tarif Rp15.000,00, 20 responden memilih tarif Rp20.000,00, dan 2 responden memilih tarif Rp25.000,00.

Perhitungan WTP dapat dituliskan secara sistematis sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 WTP &= \frac{(10.000 \times 1) + (15.000 \times 3) + (20.000 \times 20) + (25.000 \times 2)}{26} \\
 &= \frac{10.000 + 45.000 + 400.000 + 50.000}{26} \\
 &= \frac{505.000}{26} \\
 &= Rp19.423,00
 \end{aligned}$$

3. Pelajar/ Mahasiswa

Sebanyak 1 responden memilih tarif Rp10.000,00, 18 responden memilih tarif Rp15.000,00, 22 responden memilih tarif Rp20.000,00, dan 4 responden memilih tarif Rp25.000,00. Hasil perhitungannya adalah:

$$\begin{aligned}
 WTP &= \frac{(10.000 \times 1) + (15.000 \times 18) + (20.000 \times 22) + (25.000 \times 4)}{45} \\
 &= \frac{10.000 + 270.000 + 440.000 + 100.000}{45} \\
 &= \frac{820.000}{45} \\
 &= Rp18.222,20
 \end{aligned}$$

4. Wirausaha

Sebanyak 1 responden memilih tarif Rp15.000,00, 26 responden memilih tarif Rp20.000,00, dan 5 responden memilih tarif Rp25.000,00. Nilai WTP dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 WTP &= \frac{(15.000 \times 1) + (20.000 \times 26) + (25.000 \times 5)}{32} \\
 &= \frac{660.000}{32} \\
 &= Rp20.625,00
 \end{aligned}$$

5. Lainnya

Sebanyak 1 responden memilih tarif Rp10.000,00, 17 responden memilih tarif Rp15.000,00, dan 22 responden memilih tarif Rp20.000,00. Perhitungan WTP adalah sebagai berikut:

$$WTP = \frac{(10.000 \times 1) + (15.000 \times 17) + (20.000 \times 22)}{40}$$

$$= \frac{705.000}{40}$$

$$= Rp17.625,00$$

Berdasarkan hasil perhitungan, diperoleh nilai rata-rata WTP dari seluruh kelompok pekerjaan sebesar Rp19.088,15. Hasil perbandingan antara nilai ATP dan WTP menunjukkan bahwa nilai ATP lebih besar daripada nilai WTP ($ATP > WTP$). Kondisi ini menunjukkan bahwa pengguna termasuk dalam kategori *choice riders*, yaitu penumpang yang secara ekonomi mampu membayar tarif yang lebih tinggi, namun memilih menggunakan angkutan umum berdasarkan pertimbangan kenyamanan, kemudahan, atau faktor lainnya.

4.4. Evaluasi Tarif

Setelah dilakukan perhitungan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability To Pay* (ATP), dan *Willingness To Pay* (WTP), diperoleh beberapa nilai tarif yang kemudian dirangkum dalam Tabel 4.5. Tabel tersebut menyajikan perbandingan besaran tarif berdasarkan masing-masing metode analisis sehingga dapat digunakan sebagai dasar dalam menentukan tarif angkutan yang paling sesuai.

Tabel 4.5. Rekapitulasi Tarif

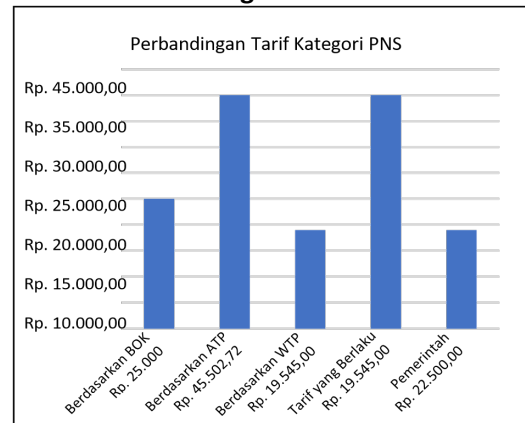
Jenis Tarif	Pekerjaan	Nilai Tarif
Berdasarkan BOK		Rp.25.000.00
Berdasarkan ATP	PNS	Rp45.502.72
	Wirausaha	Rp44.712.50
Berdasarkan WTP	Wirausaha	RP.20.625,00
	Lainnya	RP.17.625,00
Tarif yang berlaku		Rp.45.000.00
Ketentuan pemerintah		Rp.22.500.00

Sumber: Hasil Perhitungan, 2025

Berdasarkan hasil perhitungan diperoleh :

- Nilai tarif menurut perhitungan BOK sebesar Rp24.557,4 dapat dibulatkan menjadi Rp25.000,00.
- Berdasarkan perhitungan ATP untuk angka yang paling besar adalah Rp45.502.72 kategori PNS dan untuk angka yang paling kecil Rp.44.712.50 kategori wirausaha.
- Berdasarkan perhitungan WTP untuk angka yang paling besar adalah Rp20.625.00 untuk kategori wirausaha dan untuk angka yang paling kecil Rp.17.625.00 kategori pelajar.
- Tarif yang ditentukan pemerintah berdasarkan Peraturan Gubernur Jawa Timur No. 21 Tahun 2023 yaitu nilai batas atas sebesar Rp22.500,00 dan batas bawah sebesar Rp14.000,00.

4.5 Grafik Perbandingan Tarif



Gambar 4.1. Perbandingan Tarif Kategori PNS Berdasarkan BOK, ATP, Dan WTP
Sumber: Hasil Perhitungan, 2025

Gambar 4.1 menunjukkan perbandingan besaran tarif berdasarkan tiga pendekatan analisis. Tarif yang diperoleh berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah sebesar Rp25.000,00, sedangkan berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) sebesar Rp45.502,72, dan berdasarkan *Willingness To Pay* (WTP) sebesar Rp19.545,00. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa nilai ATP lebih tinggi dibandingkan nilai WTP. Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar pengguna memiliki tingkat pendapatan yang relatif cukup tinggi, namun frekuensi penggunaan bus tergolong rendah, sehingga kesediaan mereka untuk membayar tarif cenderung lebih kecil dibandingkan kemampuan ekonominya.

5. PENUTUP

5.1. KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, diperoleh nilai BOK yang dikeluarkan oleh PO Bagong sebesar Rp3.984,37 per bus-km dengan load factor eksisting sebesar 60%. Berdasarkan perhitungan tersebut, tarif angkutan yang sesuai dengan BOK adalah sebesar Rp24.557,4 per penumpang per rit, dibulatkan menjadi Rp25.000,00.
2. Hasil penelitian di lapangan menunjukkan bahwa tarif bus yang berlaku saat ini adalah sebesar Rp45.000,00, sedangkan tarif yang ditetapkan berdasarkan ketentuan peraturan pemerintah adalah sebesar Rp22.500,00. Hal ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku di lapangan lebih tinggi dibandingkan tarif berdasarkan perhitungan BOK maupun tarif yang ditetapkan dalam peraturan pemerintah.
3. Berdasarkan hasil analisis diperoleh nilai rata-rata ATP penumpang sebesar Rp45.009,57, sedangkan nilai rata-rata WTP responden sebesar Rp19.088,15. Hasil tersebut menunjukkan bahwa nilai ATP lebih besar daripada nilai WTP ($ATP > WTP$). Tarif yang berlaku saat ini masih berada dalam batas kemampuan bayar penumpang (ATP), namun belum sesuai dengan tingkat kesediaan membayar penumpang (WTP). Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan ekonomi pengguna relatif tinggi, tetapi intensitas penggunaan angkutan umum cenderung rendah sehingga kesediaan membayar tarif menjadi lebih kecil. Karakteristik pengguna seperti ini termasuk dalam kategori *choice riders*.

5.2. SARAN

1. Untuk besarnya tarif di lapangan sebaiknya disesuaikan kembali karena tidak sesuai nilai ATP atau kemampuan membayar penumpang. Tarif tersebut belum sesuai dengan nilai BOK yang seharusnya maka dari itu diperlukan adanya evaluasi kepada pihak PO untuk memaksimalkan kenyamanan penumpang terhadap sarana dan prasarana guna memenuhi tarif yang sesuai bagi kedua belah pihak.

2. Tarif yang berlaku di lapangan telah sesuai dengan nilai ATP, namun masih belum sesuai dengan nilai WTP. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan kualitas pelayanan dan fasilitas agar tarif yang diterapkan dapat lebih seimbang dengan tingkat kesediaan penumpang untuk membayar serta meningkatkan kepuasan pengguna angkutan umum.
3. Nilai *load factor* eksisting sebesar 60%, maka hal tersebut dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk pemerintah memaksimalkan fungsi dan fasilitas kendaraan/bus agar nilai *load factor* dapat ditingkatkan.
4. Evaluasi secara kontinu terhadap harga satuan komponen seiring dengan perubahan harga baik komponen biaya langsung maupun komponen biaya tak langsung dari tahun ke tahun.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] A. Karim, B. Suprpto, and Warsito, "STUDI PERENCANAAN KAPASITAS AREAL PARKIR TERMINAL NDAO ENDE PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR," vol. 11, Feb. 2022.
- [2] A. Bakhtiar and I. S. Ingsih, "PINTU GERBANG BANGSRI-STRATEGI PERENCANAAN PENGEMBANGAN TERMINAL PENUMPANG KABUPATEN JEPARA," vol. 12, Agustus 2022.
- [3] M. R. Nuraga and S. J. Legowo, "EVALUASI TARIF BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK), ABILITY TO PAY(ATP), WILLINGNESS TO PAY (WTP), DAN BREAK EVEN POINT (BEP) BUS BATIK SOLO TRANS (STUDI KASUS KORIDOR 7)," p. 187, Mar. 2015.
- [4] M. Jannah, Warsito, and A. Bakhtiar, "EVALUASI PENETAPAN TARIF BUS BERDASARKAN BOK PASCA PANDEMI COVID – 19 DAN KENAIKAN HARGA," vol. 13, Feb. 2023.
- [5] I. Abubakar, *PEDOMAN TEKNI S PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DI WILAYAH PERKOTAAN DALAM TRAYEK TETAP DAN TERATUR*. Jakarta: DEPARTEMEN PERHUBUNGAN RI, 2002.