TARIF IDEAL BUS TRANS JAKARTA BERDASARKAN ANALISIS *WILLINGNESS TO PAY* DAN *ABILITY TO PAY*

Prima J. Romadhona *)
Siti Maimunah **)

Peneliti Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

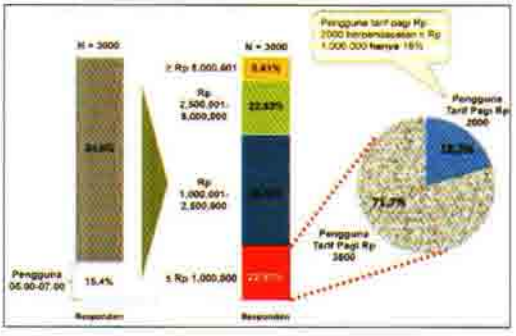
Based on a survey of YLKI (Indonesian Consumers Foundation), 2010 that less than 20% of TransJakarta's users has low income. The study is expected to get the ideal rate based on ability and willingness to pay of passengers. The result shows that the average WTP is Rp.4.760,- and the average of ATP is Rp.5.013,-. Based on that, 73% (based on WTP) and 86% (by ATP) of the passengers have the ability to pay more than current rates.

Keywords: TransJakarta, Willingness To Pay, Ability To Pay

PENDAHULUAN

Sampai dengan saat ini, keberadaan Trans Jakarta sebagai moda transportasi alternatif, tampak kian dirasakan dan dibutuhkan oleh warga Jakarta, dan sekitarnya. Hal ini terbukti dengan jumlah penumpang saat ini yang mencapai tidak kurang dari 260.000 orang per hari, yang aktivitasnya amat bergantung oleh keberadaan Trans Jakarta. Moda transportasi tersebut mendapatkan subsidi yang tidak sedikit yaitu sebesar Rp.280 miliar di tahun 2009. Namun demikian, tak bisa dipungkiri juga, akhir-akhir ini keseriusan Pemprov DKI Jakarta dan kinerja Badan Layanan Umum (BLU) layanan Trans Jakarta makin kencang dipertanyakan oleh hampir semua stakeholders.

Berdasarkan hasil survei YLKI yang dilakukan pada Maret 2010 terhadap 3.000 responden pengguna Trans Jakarta di semua koridor, dapat dijadikan sebagai tolak ukur ketepatan subsidi yang diberikan untuk para pengguna bus Trans Jakarta, khususnya para pengguna tarif ekonomi Rp2.000,-. Berdasarkan survei tersebut, pengguna tarif dengan harga Rp2.000,-. berpendapatan di atas UMP DKI Jakarta.



Sumber: YLKI, 2010

Gambar 1. Pengguna bus trans Jakarta berdasarkan waktu dan tarif

Dari survei tersebut diperlukan kajian yang intensif untuk mengetahui berapa besaran tarif yang layak sesuai dengan kemauan penumpang untuk membayar (*willingness to pay*) dan kemampuan penumpang untuk membayar (*ability to pay*) sehingga didapatkan tarif yang dapat mencukupi kebutuhan dari Trans Jakarta. Hal ini sangat dibutuhkan jika melihat sebenarnya kemampuan dari penumpang dari Trans Jakarta yang sudah melebihi dari tarif yang ada. Selain itu diharapkan dengan kajian ini diharapkan subsidi yang tepat dapat diberlakukan dan dapat pula meningkatkan kinerja Trans Jakarta.

TINJAUAN PUSTAKA

A. *Bus Rapid Transit* (BRT)

Dari karakteristik Bus Rapid Transit (BRT) dapat dilihat spesifikasi pelayanan yang diberikan sangat berbeda dengan sistem angkutan umum massal lainnya yang sekarang sudah ada. Berikut adalah karakteristik Bus Rapid Transit (BRT) dan karakteristik pelayanan bagi penumpangnya.

1. Jalur khusus bus
2. Naik dan turun penumpang yang cepat pada tempat tertentu yang telah ditentukan
3. Sistem penarikan ongkos sebelum berangkat yang efektif dan efisien
4. Halte yang nyaman
5. Bus yang nyaman
6. Adanya integritas dengan moda transportasi lainnya

Karakteristik pelayanan bagi penumpang BRT :

1. Kemudahan akses untuk angkutan umum
2. Keamanan
3. Ruang tunggu yang nyaman bagi penumpang dan terlindungi dari cuaca
4. Waktu tunggu yang relatif singkat
5. Kualitas pelayanan yang cukup tinggi selama perjalanan
6. Stasiun atau halte pemberhentian dan pemberangkatan yang aman
7. Ketersediaan informasi

B. Sistem Pentarifan Angkutan Umum

Menurut Suwardjoko Warpani (1990), tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum per satuan berat penumpang per km. Penetapan tarif dimaksud untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana perangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintas yang bersangkutan.

Dalam menentukan kebijaksanaan tarif perlu dipertimbangkan :

1. Besarnya tarif yang dikenakan mempunyai rentang dari tarif bebas atau gratis sampai pada tingkatan tarif yang dikenakan akan menghasilkan keuntungan bagi penyedia jasa;
2. Mempertimbangkan sistem tarif yang merupakan cara bagaimana tarif tersebut dibayarkan. Beberapa alternatif yang umum digunakan adalah tarif seragam (*flat fares*) dan tarif berdasarkan jarak (*distance base fares*).

Selain itu tarif angkutan umum merupakan salah satu faktor yang berpengaruh pada besarnya permintaan pelayanan jasa angkutan, tarif pelayanan ekonomi yang ditetapkan Pemerintah

Daerah berdasarkan beberapa faktor antara lain : sosial, lingkungan, ekonomi dan keuangan serta faktor operasi (LPM-ITB 1997)

Sehingga besaran tarif yang ditetapkan harus mencerminkan pemberian kesempatan perjalanan yang lebih besar kepada masyarakat yang kurang mampu, mengurangi kekacauan pada angkutan umum, meningkatkan kinerja angkutan umum dam memberikan pendapatan yang cukup kepada operator (LPM-ITB, 1997)

C. *Ability To Pay* (ATP)

Ability To Pay adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilannya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna, dimana *Ability To Pay* adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya.

Beberapa faktor yang mempengaruhi *Ablity to Pay* diantaranya adalah:

1. Penghasilan keluarga per bulan.
2. Alokasi penghasilan untuk transportasi per bulan.
3. Intensitas perjalanan.

Nilai ATP diperoleh dari rasio alokasi pendapatan keluarga untuk biaya transportasi terhadap total pendapatan. Sehingga dalam bentuk formula dapat dituliskan ke dalam persamaan berikut.

Dimana, I_t adalah total pendapatan

$$ATP = \frac{I_t x P_T}{T_t} \quad \text{.....(1)}$$

keluarga per bulan; P_p adalah persentase pengeluaran untuk biaya transportasi per bulan dari total pendapatan keluarga; dan T_t adalah total biaya transportasi per bulan.

Berdasarkan formula tersebut, maka diketahui bahwa ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, sehingga nilai tarif yang diberlakukan sedapat mungkin tidak melebihi nilai ATP kelompok masyarakat sasaran. Intervensi/ campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau silang dibutuhkan pada kondisi dimana tarif yang berlaku lebih besar dari ATP.

D. *Willingness To Pay* (WTP)

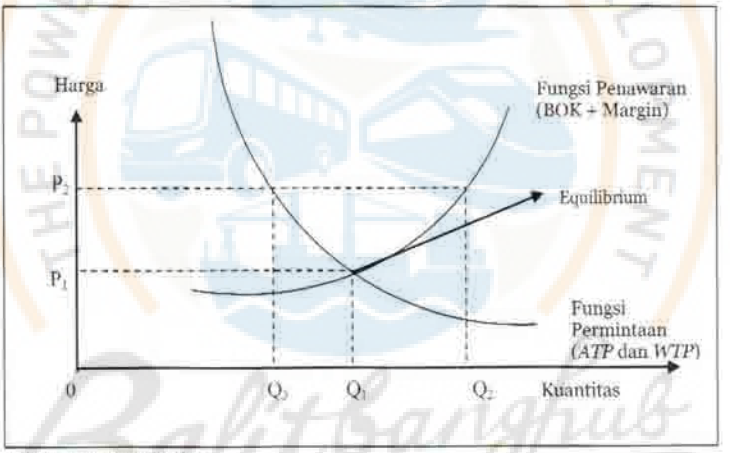
Willingness to pay adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya atau besaran rupiah rata-rata yang masyarakat mau mengeluarkan sebagai pembayaran satu unit pelayanan angkutan umum yang dinikmatinya. Unit pelayanan angkutan umum yang dimaksud dapat berupa *seat* – perjalan ataupun kilometer perjalanan. Pendekatan yang digunakan dalam analisis *WTP*. Didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Untuk permasalahan transportasi, WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya :

1. Produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha.
2. Utilitas pengguna terhadap angkutan tersebut.
3. Penghasilan pengguna.
4. Kondisi sosial budaya masyarakat

E. Teori Keseimbangan Tarif Angkutan Umum

Pada Kusumastuti (2005), teori keseim-

bangan angkutan umum adalah teori keseimbangan antara penawaran (*supply*) dan permintaan (*demand*) dalam teori keseimbangan pasar ekonomi. Teori ini berlaku juga untuk situasi ini dimana harga suatu komoditi *homogen* yang dibeli dan dijual di pasar sedemikian rupa sehingga kuantitas total yang diperoduksi atau *supply* akan sama dengan kuantitas yang dibeli atau *demand*. Dalam penelitian ini, teori keseimbangan tarif angkutan umum, maka *supply* (fungsi penawaran) dianalogkan pada tarif angkutan umum ditetapkan Pemerintah dan fungsi permintaan (*demand*) dianalogkan pada *Ablity To Pay* dan *Willingness to Pay* pengguna jasa angkutan umum.



Sumber: Kusumastuti (2005)

Gambar 2. Kurva keseimbangan tarif angkutan umum tingkat equilibrium

METODOLOGI

A. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini diperlukan dua jenis data yang meliputi data sekunder dan data primer. Data primer diperoleh langsung dari pengamatan di lokasi penelitian, yaitu wawancara terhadap pengguna jasa Bus Trans Jakarta mengenai *ability to pay* dan *willingness to pay* terhadap tarif Trans Jakarta. Sedangkan data sekunder dilakukan dengan mengambil data dari instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan Badan Layanan Usaha Bus Transjakarta.

B. Analisis Data

Tahapan analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah meliputi analisis statistik deskriptif yaitu menghitung tarif yang seharusnya diterapkan kepada pengguna Bus Trans Jakarta sesuai dengan biaya yang dikeluarkan jika dengan subsidi minimal ataupun tanpa subsidi. Adapun analisis yang dilakukan adalah sebagai berikut.

1. Analisis Kebijakan Penetapan Tarif

   Dalam penetapan tarif yang wajar harus diperhatikan kepentingan perusahaan yang menghendaki tarif yang tinggi dan kepentingan pengguna jasa yang justru sebaliknya yaitu menghendaki tarif yang rendah. Kedua kepentingan ini menjadi pembatas kewajaran besarnya tarif (*zone of reason a blessness of rate*). Daya

beli pengguna jasa angkutan dapat digunakan untuk mengetahui WTP dan ATP, sehingga dalam membuat kebijaksanaan tarif harus diperhatikan dua hal berikut :

a. Biaya Operasi Kendaraan;

b. Kemampuan daya beli masyarakat secara rasional maupun persepsi (ATP dan WTP)

2. Analisis Tarif

Tarif Trans Jakarta yang berlaku saat ini adalah berdasarkan SK. Walikota DKI Jakarta. Analisis pada studi ini dilakukan terhadap tarif resmi yang berlaku dengan menyertakan pengaruh faktor WTP dan ATP..

C. Pengolahan Data

1. Pengolahan Data ATP

Tahapan menghitung ATP adalah sebagai berikut :

a. Menghitung rata-rata jumlah perjalanan menggunakan Trans Jakarta dengan cara:

Mengalikan jumlah perjalanan perhari tiap responden dengan rata-rata jumlah hari per bulan (asumsi 4 minggu/bulan), sehingga diperoleh rata-rata jumlah per-jalanan dengan Trans Jakarta perkeluarga per bulan (asumsi dalam satu responden mewakili jumlah perjalanan keluarga dikali 2).

b. Menghitung rata-rata prosentase besarnya pengeluaran untuk ongkos transportasi per bulan (dengan asumsi satu responden membiayai 1 keluarga).

c. Menentukan kelas untuk ATP, misalnya 15 kelas, maka *range* dari ATP tersebut adalah batas atas dikurangi batas bawah dibagi jumlah kelas.

d. Mencari frekwensi kumulatif dari ATP berdasarkan masing-masing kelas.

e. ATP merupakan rasio antara perkalian pendapatan dan rasio pengeluaran transportasi terhadap pendapatan dengan frekwensi perjalanan menggunakan Trans Jakarta.

2. Pengolahan Data WTP

Penghitungan dan pengolahan data WTP adalah sebagai berikut :

a. Menghitung dan mengelompokkan variabel pertanyaan tentang tarif yang ideal/cocok menurut pengguna jasa angkutan kota dengan jumlah dan prosentase tertentu dan disajikan dalam bentuk grafik. Grafik ini menunjukkan kemauan masyarakat pengguna jasa angkutan kota membayar tarif.

b. Menghitung elastisitas kenaikan tarif dengan beberapa variabel terkait yaitu pendapatan, frekwensi penggunaan Trans Jakarta, tingkat pelayanan dan pengeluaran biaya transportasi.

Dalam perumusan tarif angkutan umum perkotaan disamping memperhatikan biaya operasi kendaraan juga harus memperhatikan daya beli atau kemampuan membayar dari pengguna jasa tersebut, dimana kemampuan tersebut merupakan kemauan berdasarkan persepsi pengguna (*willingness to pay*) maupun

kemampuan secara rasional yaitu proporsi alokasi budget untuk transportasi (*ability to pay*) sehingga sesuai dengan tujuan dari pengadaan angkutan umum yaitu memberikan kesempatan perjalanan yang lebih besar kepada masyarakat yang kurang mampu.

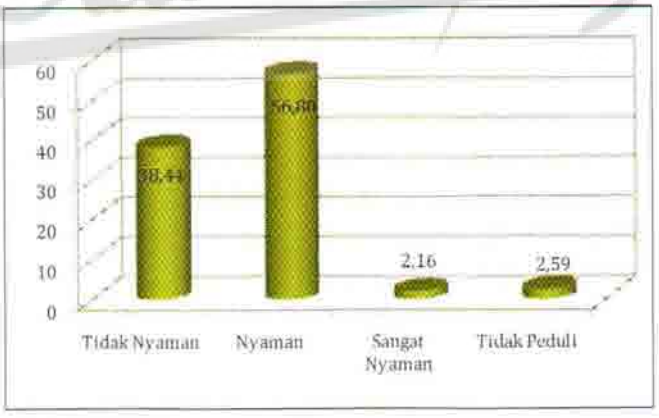
ANALISIS

A. WTP

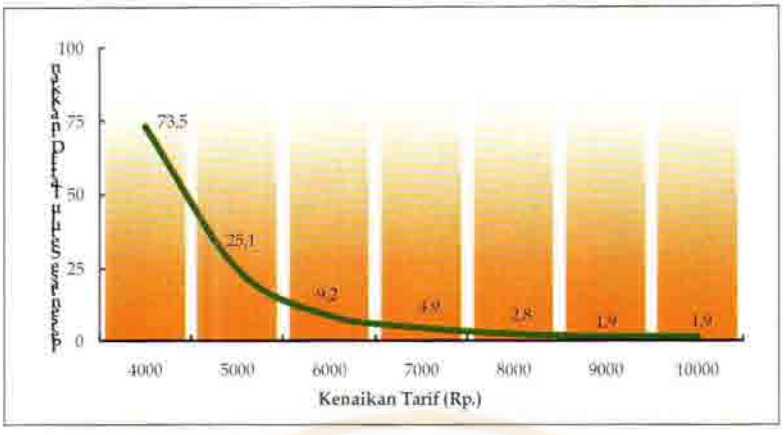
Analisis selanjutnya adalah WTP atau kemauan responden terhadap biaya yang harus dibayarkan dalam menggunakan Trans Jakarta. Namun demikian WTP sangat erat kaitannya dengan beberapa variabel seperti pelayanan yang diberikan, frekwensi penggunaan Trans Jakarta, pendapatan dan lainnya. Berikut adalah hasil analisis terhadap WTP.

Tingkat pelayanan adalah hal yang paling sering dikaitkan dengan tarif yang diberlakukan. Pengguna jasa akan merasa puas jika pelayanan yang didapatkan bagus. Berdasarkan hasil survei terkait dengan tingkat pelayanan Trans Jakarta saat ini, sebagian besar responden menyatakan nyaman yaitu sebesar 56,80%. Namun hal ini juga diimbangi dengan pendapat responden yang menyatakan bahwa pelayanan Trans Jakarta saat ini tidak nyaman yaitu sebesar 38,44%, meskipun jumlahnya tidak sebesar yang menyatakan nyaman. Gambar 3 menunjukkan pendapat responden terhadap pelayanan Trans Jakarta saat ini.

Dalam pengumpulan data, untuk melakukan analisis WTP, ditanyakan beberapa pertanyaan mengenai kesediaan pengguna jasa Trans Jakarta terhadap kenaikan tarif. Hasil analisis menunjukkan bahwa, jika tarif dinaikkan menjadi Rp.4.000,- atau sebesar 14% dari tarif saat ini, responden yang bersedia menggunakan Trans Jakarta sebanyak 73,5%. Jika tarif dinaikkan menjadi Rp.5.000,- atau sebesar 43%, responden yang bersedia menggunakan Trans Jakarta sebanyak 25,1%. Jika tarif terus dinaikkan menjadi Rp.6.000,- atau sebesar 71% dari tarif sekarang, maka responden yang bersedia menggunakan Trans Jakarta sebanyak 4,9%. Persentase responden menggunakan Trans Jakarta akan terus menurun jika tarif semakin dinaikkan. Selengkapnya dapat dilihat pada grafik 4.



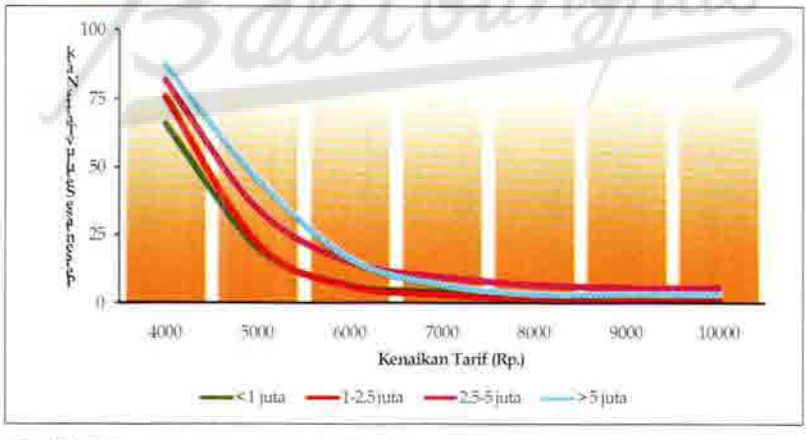
Grafik 1. Persentase responden terhadap pelayanan Trans Jakarta



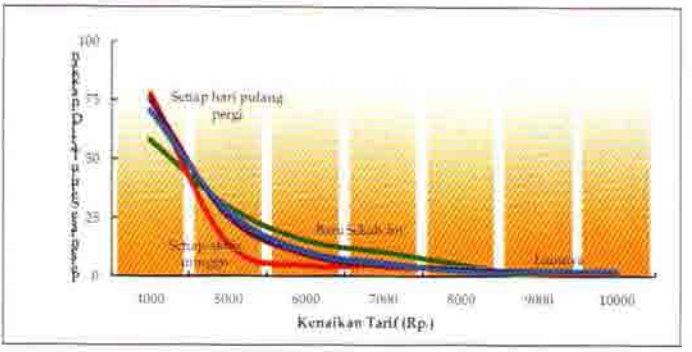
Grafik 2. Persentase setuju tarif dinaikkan

Jika dilihat berdasarkan kelompok pendapatan, menunjukkan bahwa pengguna Trans Jakarta dengan kelompok pendapatan lebih dari Rp.5 juta mempunyai tingkat elastisitas lebih rendah dibandingkan dengan kelompok yang berpendapatan kurang dari Rp. 1 juta. Gambar 5. berikut menunjukkan adanya perbedaan respon terhadap kenaikan tarif yang ditanyakan kepada pengguna Trans Jakarta. Namun demikian, jika kenaikan tarif lebih dari Rp.7.000,- maka hampir semua kempok pendapatan memberikan respon yang hampir sama atau tidak bersedia terhadap tarif Trans Jakarta yang lebih dari Rp.7.000,-.

Selanjutnya WTP atau kesediaan pengguna Trans Jakarta terhadap kenaikan tarif menurut frekwensi perjalanan yang dilakukan dapat dilihat pada gambar 6. Pada gambar tersebut dapat dilihat bahwa elastisitas kenaikan tarif untuk pengguna yang setiap hari pulang pergi menggunakan Trans Jakarta lebih elastis atau keberatan dengan kenaikan tarif lebih dari Rp.4.000,-. Pada grafik tersebut juga menunjukkan bahwa bagi penumpang yang baru sekali menggunakan Trans Jakarta, cenderung inelastis terhadap kenaikan tarif.



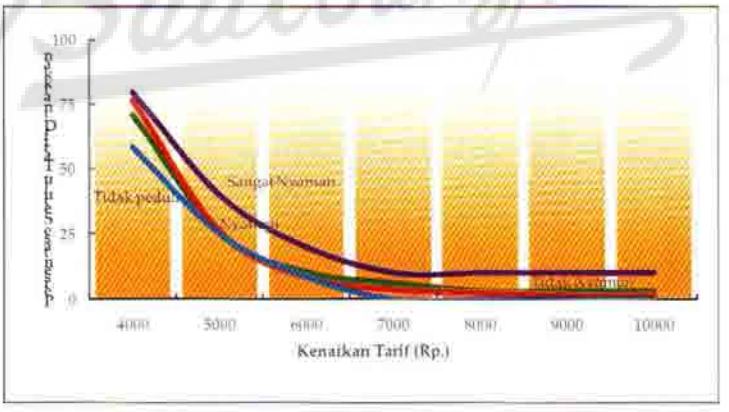
Grafik 3. Persentase setuju tarif dinaikkan berdasarkan kelompok pendapatan



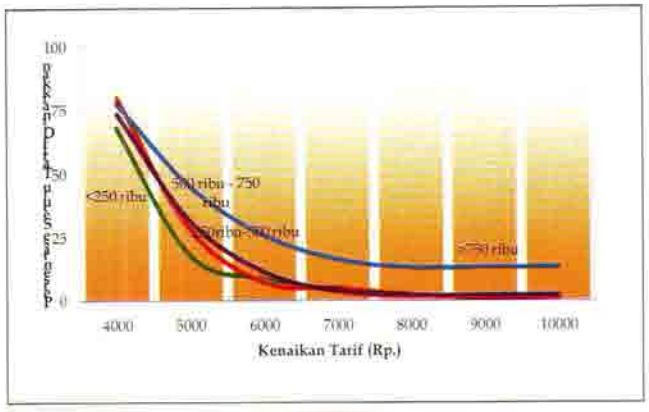
Grafik 4. Persentase setuju tarif dinaikkan berdasarkan frekwensi penggunaan Trans Jakarta

WTP pengguna Trans Jakarta dilihat dari tingkat pelayanan yang ada saat ini dapat dijelaskan pada gambar berikut. Pada gambar tersebut menunjukkan bahwa, pengguna Trans Jakarta dengan persepsi pelayanan Trans Jakarta saat ini sangat nyaman maka elastisitas kenaikan tarif lebih inelastis artinya pengguna jasa lebih bersedia tarif dinaikkan. Hal ini terbukti dengan persentase yang setuju dengan tarif dinaikkan sampai dengan Rp.5.000,- masih cukup tinggi yaitu 40% responden bersedia. Sedangkan bagi pengguna jasa Trans Jakarta dengan persepsi yang lain terhadap pelayanan Trans Jakarta saat ini, dengan tarif naik sampai dengan Rp.5.000,- hanya terdapat sekitar 25% responden yang bersedia.

Selanjutnya, analisis WTP dikaitkan dengan pengeluaran biaya transportasi dapat dilihat pada gambar 8 berikut. Bagi responden dengan pengeluaran biaya transportasi yang tinggi yaitu lebih dari Rp. 750.000,- sebulan memberikan respon inelastis terhadap kenaikan tarif Trans Jakarta dibandingkan dengan responden dengan pengeluaran biaya transportasi yang lebih rendah. Hal ini diikuti dengan responden dengan pengeluaran biaya transportasi antara Rp.500.000,- sampai dengan Rp. 750.000,-. Pada grafik ditunjukkan bahwa responden dengan pengeluaran biaya transportasi paling rendah atau kurang dari Rp.250.000,- per bulan sangat elastis terhadap kenaikan tarif. Dengan tarif naik sampai dengan Rp.5.000,- jumlah yang menyatakan setuju hanya sebanyak 17,62%.



Grafik 5. Persentase setuju tarif dinaikkan berdasarkan tingkat pelayanan



Grafik 6. Persentase setuju tarif dinaikkan berdasarkan pengeluaran biaya transportasi

B. ATP (*Ability To Pay*)

Dalam analisa ATP terhadap tarif busway ini dilakukan berdasarkan pengeluaran untuk biaya angkutan umum dari penghasilan perbulan dan besarnya frekuensi perjalanan angkutan umum perbulan.

Ability To Pay terbagi menjadi 16 kelas yang dimulai pada range 2001-3000 hingga yang tertinggi pada range 17001-18000. ATP diperoleh dengan memper-hitungkan besaran penghasilan dari responden dibagi persentase pengeluaran mereka terhadap transportasi lalu dikali-kan dengan frekuensi mereka mengguna-kan angkutan umum terutama Trans Jakarta. Berdasarkan perhitungan tersebut didapatkan hasil seperti terlihat pada tabel 1.

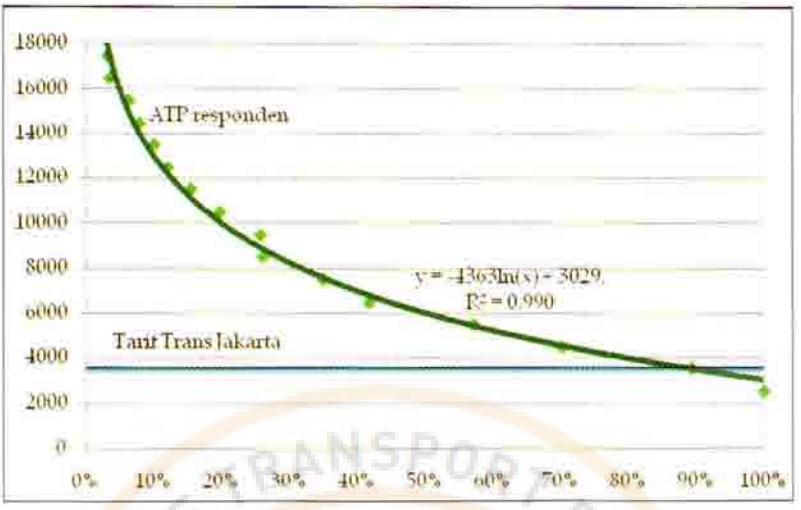
Dari tabel 1 diambil nilai tengah dari tiap kelas ATP rata-rata, maka dapat digambarkan grafik ATP penumpang bus Trans Jakarta dengan dibandingkan dengan tarif Trans Jakarta saat ini yang terlihat pada grafik 7.

Tabel 1. *Ability to pay* penumpang TransJakarta

No	ATP	Frekuensi	Frekuensi Kumulatif	Persentase	Persentase Kumulatif
1	17001-18000	14	14	3.20%	3.20%
2	16001-17000	2	16	0.46%	3.65%
3	15001-16000	12	28	2.74%	6.39%
4	14001-15000	7	35	1.60%	7.99%
5	13001-14000	9	44	2.05%	10.05%
6	12001-13000	9	53	2.05%	12.10%
7	11001-12000	15	68	3.42%	15.53%
8	10001-11000	19	87	4.34%	19.86%
9	9001-10000	26	113	5.94%	25.80%
10	8001-9000	1	114	0.23%	26.03%
11	7001-8000	40	154	9.13%	35.16%
12	6001-7000	29	183	6.62%	41.78%
13	5001-6000	67	250	15.30%	57.08%
14	4001-5000	58	308	13.24%	70.32%
15	3001-4000	84	392	19.18%	89.50%
16	2000-3000	46	438	10.50%	100.00%

Sumber: Hasil Analisis

Dari grafik 7 dapat disimpulkan sebagai berikut:



Grafik 7. *Ability to pay* penumpang Trans Jakarta

1. Pada 438 responden yang menyatakan penghasilannya, ATP yang dimiliki oleh responden yang mewakili penumpang Trans Jakarta adalah sebesar Rp.5.013,69. ATP tersebut adalah 36% lebih tinggi dibandingkan dengan Tarif Trans Jakarta saat ini yaitu sebesar Rp.3500,00;
2. Persentase responden yang mampu membayar atau lebih dari tarif Trans Jakarta sebesar 86,30% sedangkan selebihnya yaitu sejumlah 13,70% mampu membayar kurang dari tarif Trans Jakarta saat ini;
3. Dari rata-rata *Ability To Pay* (ATP) keluarga perbulan sebesar Rp. 5.013,69, maka dengan persentase responden yang memiliki ATP sama dengan atau diatas ATP rerata sejumlah 53,88%. Sedangkan responden yang memiliki ATP dibawah tarif rerata sejumlah 46,12%.

PEMBAHASAN

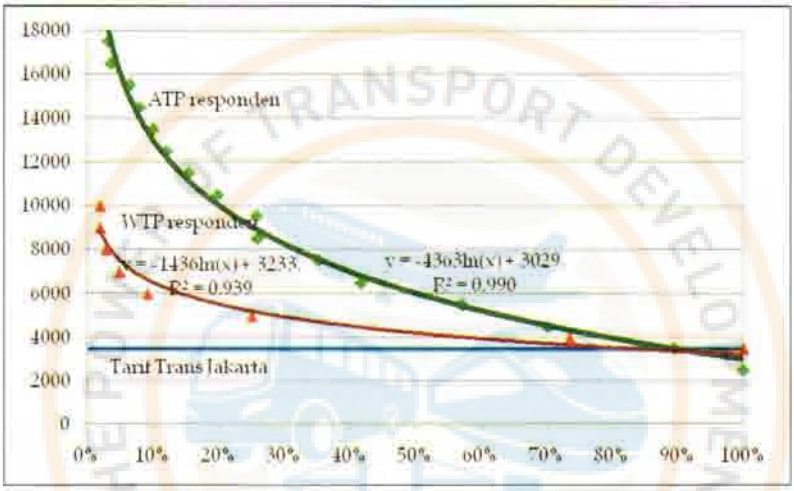
Berdasarkan pada hasil analisis di atas, maka hasil dari analisis WTP dan ATP serta tarif Trans Jakarta yang diberlakukan saat ini dapat digambarkan dalam satu grafik. Tujuan dari penggabungan ketiga variabel ini adalah untuk mengetahui apakah ATP lebih besar atau sama atau lebih kecil dari WTP serta tarif yang diberlakukan saat ini. Jika ATP lebih besar dari WTP, menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar jasa tersebut. Hal ini terjadi jika pengguna mempunyai penghasilan yang relative tinggi tetapi utilias terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*. Jika ATP lebih kecil dari WTP, menunjukkan bahwa keinginan membayar jasa tersebut lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini terjadi jika pengguna mempunyai penghasilan yang relative rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut cenderung sangat tinggi, pengguna pada kondisi ini disebut *captive riders*. Jika ATP sama dengan WTP, menunjukkan bahwa antara kemampuan dan keinginan membayar jasa yang dikonsumsi sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk jasa tersebut.

Berdasarkan grafik tersebut, maka dapat dilihat bahwa hampir pada semua titik, ATP lebih besar daripada WTP dan tarif yang berlaku saat ini. Rata-rata ATP responden sebesar Rp.5.013,- dan rata-rata WTP responden sebesar Rp. 4.760,-. Dengan demikian masih memungkinkan untuk melakukan kenaikan tarif sampai dengan mendekatai nilai ATP dan WTP tersebut dengan syarat perbaikan kinerja pelayanan.

Dari hasil tersebut diatas, dapat digambarkan sebagaimana pada tabel 2.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa WTP akan terus menurun dengan naiknya tarif. Namun jika dilihat berdasarkan kelompok pendapatan responden, maka elastisitas WTP



Grafik 8. ATP, WTP dan tarif Trans Jakarta yang berlaku saat ini

Hal ini disebabkan 40% responden menyatakan kurang dan tidak nyaman dengan pelayanan Trans Jakarta saat ini. Dengan peningkatan pelayanan dari yang ada saat ini, maka jika tarif yang diberlakukan dinaikkan, dari sisi WTP atau kemauan untuk membayar dan ATP atau kemampuan untuk membayar masih sangat memungkinkan.

masing-masing kelompok berbeda-beda. Responden dengan kelompok pendapatan lebih dari Rp.5 juta menunjukkan kurang elastis terhadap kenaikan tarif. WTP juga dipengaruhi oleh tingkat layanan yang diberikan saat ini. Jika pengguna jasa merasakan pelayanan yang diberikan nyaman maka mempunyai WTP yang lebih tinggi.

Tabel 2. Analisis ATP dan WTP

No	Kondisi Eksisting	Parameter	Analisis	Keterangan
1	ATP rerata sebesar Rp.5.013,-	Tarif Transjakarta Rp.3.500,00	Lebih tinggi 30,19%	Dari ATP terdapat 86,30% yang mampu membayar atau lebih dari tarif Trans Jakarta
2	WTP rerata sebesar Rp.4.760,-	Tarif Transjakarta Rp.3.500,00	Lebih tinggi 43%	Dari WTP terdapat 73,5% yang mampu membayar dari tarif Trans Jakarta atau lebih

Sumber: Hasil Analisis, 2011

2. Hasil analisis terhadap ATP menunjukkan bahwa, sebanyak 90% pengguna jasa Trans Jakarta mempunyai ATP lebih tinggi dari tarif yang diberlakukan saat ini, berarti hanya terdapat 10% penumpang yang mempunyai ATP di bawah tarif yang diberlakukan.
3. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa WTP rerata sebesar Rp.4.760,- dan ATP rerata sebesar Rp.5.013,-. Dengan rata-rata WTP dan ATP tersebut, maka sebanyak 73% (berdasarkan WTP) dan 86% (berdasarkan ATP) dari penumpang Trans Jakarta mempunyai kemampuan membayar lebih dari tarif yang berlaku saat ini.

SARAN

Perlunya peninjauan kembali terhadap tarif bus Trans Jakarta yang diberlakukan saat ini, mengingat kemampuan dan kemauan masyarakat untuk membayar lebih sampai dengan kenaikan 40% atau sekitar Rp.4.500,- sampai dengan 5.000,- dengan pelayanan yang terus ditingkatkan.

DAFTAR PUSTAKA

Abadi, T, 2010, Press Release, Subsidi Tarif Rp 2.000,- Trans Jakarta Tidak Tepat Sasaran, Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia

Kumarage, 2004, Bahan Paparan, *Workshop on Regulatory Impact Assest-ment*, University of Moratuwa

Kusumastuti, DR, 2005, Tesis, Analisis Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Kota (Studi Kasus Pengguna Jasa Angkutan Kota pada Empat Kecamatan di Kota Semarang), Program Transportasi ITB, Bandung.

LPM ITB bekerjasama dengan Kelompok Bidang Keahlian Rekayasa Transportasi Jurusan Teknik Sipil-ITB, 1997, Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum.

Romadhona, P, 2010, Analisis Kebutuhan Armada dan Headway Ideal Trans Jakarta, Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan, Jakarta, Indonesia

SK.687/AJ.206/DRJD/2002, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur, Kementerian Perhubungan, Indonesia.

Todd Litman, 2011, *Evaluating Public Transit Benefit and Cost*, Victoria Transport Policy Institute

http://bataviase.co.id/detailberita-10385432.html, Tahun 2010 Busway Bakal Mendapat Tambahan Subsidi, akses Januari 2011-01-28.

http://sains.kompas.com/read/2010/01/04/21591243, Tarif.Bus. Trans Jakarta.Bakal.Naik, akses Januari 2011-01-28

*) Lahir di Yogyakarta, 22 Mei 1985, S1-Teknik Sipil UGM, S2 Sandwich Program di MSTT, UGM - *Traffic Safety Science*, Lund University 2009, Calon Peneliti, saat ini sebagai staf Perencanaan Sekretariat Badan Litbang Perhubungan.

**) Lahir lahir di Malang, 23 Mei 1978, S1-Statistika IPB, S2 Ilmu Ekonomi Universitas Indonesia dan S2 *Development Policy* Hiroshima University, Peneliti Muda, saat ini sebagai Kasubag Rencana Bagian Perencanaan Sekretariat Badan Litbang Perhubungan.