

## ANALISA TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN ABILITY TO PAY DI KOTA JAYAPURA

**Dewi Anggraeni**

Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil- Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Universitas Sains dan Teknologi Jayapura  
email: [dewi\\_anggraeni44@yahoo.com](mailto:dewi_anggraeni44@yahoo.com)

### ABSTRAK

Tarif angkutan umum merupakan biaya yang harus dibayar oleh pengguna jasa angkutan umum atas fasilitas yang diterima sesuai dengan harga yang dikeluarkan oleh operator yang menyediakan jasa angkutan umum tersebut Sehingga besaran tarif harus merupakan kompromi antara dua kepentingan yang berbeda yaitu antara pengguna jasa (masyarakat) dengan penyedia jasa (operator). Kebijakan dalam penetapan tarif oleh Pemerintah sebaiknya tidak hanya berpihak kepada operator, harus juga memerlukan pertimbangan-pertimbangan tentang kemampuan daya beli masyarakat pengguna jasa angkutan umum itu sendiri.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kemampuan daya beli masyarakat terhadap tarif angkutan kota trayek T.Entrop – P.Bulan di kota Jayapura dengan menggunakan metode analisis kemampuan membayar atau ATP (Ability To Pay).

Berdasarkan analisis ATP diketahui bahwa rata-rata pengeluaran sebesar 17,25% dari pendapatan keluarga perbulan dipergunakan untuk biaya angkutan kota. Jika dilihat dari standar prosentase yang dikeluarkan oleh Bank Dunia lebih dari 10%, dalam hal ini walaupun biaya transportasinya lebih tinggi dari standar Bank Dunia kemampuan dari daya beli masyarakat di Papua khususnya Jayapura masih relative mampu. Sedangkan ATP rata-rata masyarakat pengguna jasa angkutan kota trayek T.Entrop-P.Bulan sebesar Rp.162,75,- per kilometer rata-rata ATP ini lebih tinggi 0,59% dari rata-rata tarif angkutan kota sebesar Rp.162,16,- . Masyarakat yang mampu membayar sama atau lebih tarif angkutan kota trayek T.Entrop-P.Bulan sebesar 52%. Dari hasil analisa ATP terhadap tarif angkutan kota trayek T.Entrop-P.Bulan dapat dinyatakan bahwa sebagian besar masih dapat terjangkau oleh masyarakat pengguna jasa angkutan kota trayek T.Entrop-P.Bulan

**Kata kunci : Kemampuan membayar, BOK dan Faktor muat**

### 1. PENDAHULUAN

Kebijakan dalam penetapan tarif oleh Pemerintah sebaiknya tidak hanya berpihak kepada operator, harus juga memerlukan pertimbangan-pertimbangan tentang kemampuan daya beli masyarakat pengguna jasa angkutan umum itu sendiri.

Penetapan tariff angkutan kota di Kota Jayapura saat ini dipandang masyarakat pengguna angkutan kota cenderung berpihak kepada operator dan sebaliknya bagi operator penetapan tarif tersebut belum layak mengingat kenaikan harga suku cadang dan lain-lain

Agar tarif angkutan kota di Kota Jayapura tidak menjadi beban yang berat bagi masyarakat pengguna jasa angkutan kota, maka perlu diketahui kemampuan daya beli masyarakat khususnya pengguna jasa angkutan kota Trayek T.Entrop-P.Bulan dalam membayar biaya angkutan kota tersebut melalui suatu penelitian.

Tujuan penelitian adalah:

- 1 Mendapatkan kemampuan membayar masyarakat terhadap tarif resmi angkutan kota trayek T.Entrop-P.Bulan.
  - 2 Mendapatkan Biaya Operasi Kendaraan terhadap tarif trayek yang berlaku
- Metode yang digunakan dalam analisa yaitu analisa kemampuan membayar (*Ability To Pay*)

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### Transportasi

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, nyaman, cepat, lancar, tertib, teratur dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Khusus mengenai biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat dimaksudkan agar tarif atau biaya jasa transportasi yang harus dibayar oleh masyarakat pengguna jasa angkutan umum harus disesuaikan dengan kemampuan dan kemauan membayar masyarakat pengguna jasa angkutan umum.

Agar tarif terjangkau oleh daya beli masyarakat khususnya pengguna jasa angkutan kota maka struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum ditetapkan oleh pemerintah. Dimana dalam penetapan tarif tersebut pemerintah harus dengan benar-benar dan sungguh-sungguh memperhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan perusahaan angkutan umum (operator). Pemerintah dalam menentukan tarif angkutan umum harus berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat.

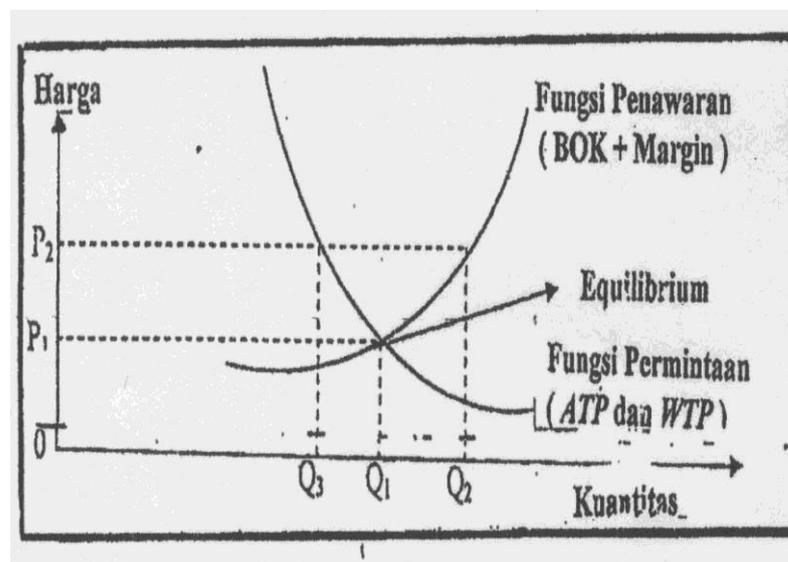
Dengan berpedoman kepada struktur dan golongan tarif tersebut maka perusahaan angkutan umum dapat berkelanjutan hidup dan mampu mengembangkan usahanya dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan pelayanan angkutan umum di jalan.

### Keseimbangan Tarif Angkutan Umum

Secara umum teori keseimbangan tarif angkutan umum serupa atau sama dengan teori keseimbangan antara penawaran (*supply*) dan permintaan (*demand*) dalam teori keseimbangan dalam pasar ekonomi. Teori keseimbangan pasar ekonomi berlaku untuk situasi dimana harga suatu komoditi sejenis yang dibeli dan dijual di pasar sedemikian rupa sehingga kuantitas total yang diproduksi atau *supply* akan sama dengan kuantitas yang akan dibeli atau *demand* (Morlok, 1978).

Kurva keseimbangan tarif angkutan umum yang menghubungkan fungsi penawaran (*supply*) yaitu tarif angkutan umum dan permintaan (*demand*) yaitu ATP dan WTP masyarakat terhadap tarif dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

**Gambar 1. Grafik kurva keseimbangan tarif angkutan umum tingkat equilibrium**



Pada kurva penawaran dan permintaan diatas, keseimbangan tarif hanya tercapai jika tarif yang ditetapkan pemerintah (P1) memotong kurva permintaan (*ATP dan WTP*) dengan kuantitas masyarakat sebesar (Q1). Keadaan dimana tarif pada P1 yang ditawarkan sama dengan kuantitas pada Q1 yang diminta disebut keseimbangan harga (*Equilibrium price*). Dalam keadaan demikian terjadi keseimbangan dalam suatu tarif yang memberikan keuntungan normal (wajar) bagi operator.

### **Karakteristik Pengguna Jasa Angkutan Kota**

Sistim angkutan kota secara umum dapat dikelompokkan menurut sistim angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan pribadi hanya dapat dilakukan oleh pelaku perjalanan yang memiliki aksesibilitas kuat terhadap kendaraan pribadi (baik akses secara finansial, legal, maupun fisik), yaitu pemilik kendaraan pribadi (*car owners*) itu sendiri. Sementara perjalanan menggunakan sarana angkutan umum dapat dilakukan oleh siapa saja, baik pemilik kendaraan pribadi maupun tidak (*non cars owners*). Dengan demikian kelompok pemilik kendaraan lebih bebas melakukan pilihan yang diklasifikasikan sebagai kelompok *choice*, sementara kelompok yang disebut *captive* merupakan kelompok yang tidak memiliki kendaraan pribadi dan tidak punya pilihan lain kecuali menggunakan angkutan umum. Peningkatan mobilitas masyarakat perkotaan dalam kelompok *captive* sangat dipengaruhi oleh kemampuannya dan kemauannya membayar (*ability dan willignes to pay*) atau keterjangkauan *ATP dan WTP* terhadap biaya angkutan umum dan selain itu juga berkorelasi dengan peningkatan pendapatan perkapita penduduk serta seberapa besar alokasi pendapatannya untuk biaya angkutan umum.

### **Angkutan Umum Kota Jayapura**

Penetapan tarif angkutan kota oleh pemerintah Kota Jayapura menggunakan prinsip perhitungan tarif berdasarkan biaya operasi kendaraan (*cost of service pricing*) yang dinyatakan dalam biaya pokok perpenumpang kilometer. Dari satuan harga tarif tersebut kemudian dipergunakan untuk menyusun tarif masing-masing trayek angkutan kota dengan kebijakan tarif jauh dan dekat sama besar atau sistim seragam (*flatfare*). Tarif untuk pelajar dan mahasiswa terdapat pengecualian, tarifnya lebih rendah dari tarif penumpang umum. Tarif tersebut ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan WaliKota Jayapura Nomor 6 Tahun 2009 Tanggal 19 Januari 2009.

### **Angkutan Kota Trayek yang dipilih**

#### **Karakteristik Trayek Angkot**

Dari hasil pengamatan dan wawancara kepada pihak-pihak terkait diperoleh data-data tentang Trayek T.Entrop – Padang Bulan dapat dilihat pada Tabel 1.

**Tabel 1. Karakteristik Angkutan Umum**

No	Karakteristik Pelayanan	Trayek T.Entrop – Padang Bulan
1.	Jenis Moda	Angkot
2.	Jumlah Armada	140 unit
3.	Kapasitas Angkot	12 pnp
4.	Jarak (Km)	18,5 km
5.	Rit	5 rit
6.	Tarf di Lapangan	Pelajar : 2000 Umum : 3000
7.	Tarif Resmi berdasarkan SK Walikota	Pelajar : 1500 Umum : 3000

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Jayapura 2012

### **Potensi Daerah Pelayanan**

Zona-zona yang dilalui oleh trayek-trayek terpilih memiliki potensi yang cukup baik, karena terdapat titik-titik pusat keramaian kota (pusat kecamatan) dan pusat-pusat aktivitas keseharian masyarakat. Gambaran potensi daerah pelayanan yang dilalui oleh trayek IA dapat dilihat pada Tabel 2

Tabel 2. Potensi Daerah Pelayanan Trayek T.Entrop - P.Bulan

No	Wilayah Kelurahan	Pusat Zona	Potensi Kegiatan
1	Entrop	T.Entrop	Terminal dan Perdagangan
2	Entrop	SMP 5	Pendidikan,Pemukiman
3	Entrop	SMU 4	Pendidikan,Perkantoran
4	Entrop	Pemda I	Pemukiman
5	Entrop	Skyland	Pemukiman,Jasa
6	Wahno	Otonom	Perumahan,Perkantoran
7	Wahno	SMK 3	Pendidikan
8	Vim	Halte Melati	Pemukiman
9	Vim	Ramayana	Pertokoan, Perkantoran
10	Abepura	Abe	Pertokoan, Perkantoran,jasa
11	Hedam	Uncen	Pendidikan
12	Hedam	USTJ	Pendidikan
13	Hedam	P.Bulan	Perumahan,Pertokoan,jasa

Sumber : Hasil Survey

### **Ability To Pay**

*Ability To Pay* adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilannya. Pendekatan yang dilakukan 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 *ability to pay* diantaranya adalah :

- a. Penghasilan keluarga perbulan
- b. Alokasi penghasilan untuk transportasi perbulan
- c. Intensitas perjalanan

Analisa ATP untuk pelayanan angkutan kota ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kemampuan masyarakat untuk membayar tariff angkutan kota. Sebelum melakukan analisa lebih lanjut, diperlukan data yang diperoleh melalui beberapa survey diantaranya survei wawancara rumah tangga (*home interview survey*). Survei wawancara ini merupakan metode dan teknik pengumpulan data secara langsung dengan mengajukan beberapa pertanyaan dan jawaban kepada responden keluarga berdasarkan sampel yang ditetapkan. Setelah diperoleh data dan dilakukan analisa akan diperoleh beberapa prosentase kemampuan masyarakat. Menurut Hasan S. Basri (1998) didalam menghitung besarnya biaya perjalanan dipengaruhi oleh tingkat pendapatan masyarakat dan tarif angkutan serta rata-rata perjalanan per keluarga.

Adapun rumus umum yang digunakan untuk menghitung besarnya prosentase pengeluaran alokasi biaya perjalanan yang dipergunakan untuk transportasi :

$$P = ( P_j \times Tr \times Hr ) / Ph$$

Keterangan :

- P = Prosentase biaya perjalanan terhadap penghasilan  
 P<sub>j</sub> = Rata-rata perjalanan penduduk perhari  
 Tr = Tarif yang berlaku  
 Hr = Jumlah hari kerja dalam sebulan  
 Ph = Penghasilan penduduk perbulan

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

Pengambilan data dengan survei langsung yang dilakukan secara individu atau kelompok, dengan tujuan untuk mendapatkan data-data secara akurat yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Lokasi yang penelitian pada trayek IA (T.Entrop – Padang Bulan )di kota Jayapura secara Geografis terletak pada Distrik Jayapura Selatan (Kel.Entrop), Distrik Abepura (Kel.Wahno,Vim),Distrik Heram (Kel.Hedam).

Faktor yang digunakan dalam survey untuk menentukan ATP angkutan kota adalah sebagai terlihat pada tabel 3. berikut

**Tabel 3. Faktor \_Faktor Penentuan ATP**

No	Faktor penentu	Variable
1.	Penghasilan keluarga	Rata-rata penghasilan yang diterima keluarga per bulan
2.	Kebutuhan transportasi	Jumlah perjalanan yang dilakukan setiap anggota keluarga per hari
3.	Total biaya transportasi	Rata-rata prosentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi
4.	Panjang perjalanan	Rata-rata panjang perjalanan harian
5.	Rumah tangga (keluarga)	Sampel jumlah keluarga

### 4. ANALISA DAN PEMBAHASAN

#### Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan

##### Biaya Tetap (BOK tetap)

Komponen biaya operasional kendaraan (BOK) tetap adalah meliputi biaya Administrasi dan Biaya Penyusutan.

- a. **Biaya perizinan (Administrasi) STNK, Ijin Trayek, Ijin Usaha, KIR**
- b. **Biaya Penyusutan**

##### Biaya Variabel

Komponen-komponen biaya variabel meliputi biaya operasional/hari, biaya pelumas, biaya perawatan, dan biaya pemakaian suku cadang.

- a. Biaya Operasional/hari
- b. Biaya Pemakaian Pelumas
- c. Biaya Perawatan
- d. Biaya Pemakaian Suku Cadang

#### Total BOK Per Tahun Sampel Operator

Total BOK variabel per tahun untuk sampel operator yang meliputi : biaya operasional, biaya pelumas, biaya pemeliharaan dan biaya suku cadang adalah sebagai berikut :

1. Biaya Suku Cadang = Rp 7.879.000/thn
  2. Biaya Pelumas = Rp 2.987.514/thn
  3. Biaya Pemeliharaan = Rp 3.776.400/thn
  4. Biaya Operasional = Rp 86.112.000/thn
- Total BOK Variabel = Rp 100.754.914/thn

#### Total Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan (BOK) terdiri dari BOK variabel dan BOK tetap. BOK total per-tahun menggambarkan pengeluaran operator per-tahun untuk mengoperasikan angkutan umum yang dimiikinya. Hasil perhitungan BOK total untuk masing-masing operator dapat dilihat pada Tabel 4 dibawah ini :

**Tabel 4. Total Biaya Operasional Kendaraan (BOK) per tahun Sampel Trayek T.Entrop - Padang Bulan**

No	Nopol Kendaraan	BOK Tetap/th	BOK Variabel/th	BOK/th
		(Rp/th)	(Rp/th)	(Rp/th)
1	2	3	4	5
1	7908 AE	30.626.106,71	115.296.000	145.922.106,7
2	7386 AC	38.150.850,64	112.748.571	150.899.421,6
3	7567 AC	17.715.914,47	79.896.000	97.611.914,47
4	7973 AB	11.337.436,5	115.098.000	126.435.436,5
5	7929 AE	49.625.318,48	80.736.000	130.361.318,5
	<b>Rata-rata</b>	<b>29.491.125,36</b>	<b>88.256.499</b>	<b>130.246.039,6</b>

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari hasil perhitungan diperoleh rekapitulasi besaran BOK/km dan BOK/jam untuk sampel operator masing-masing trayek seperti ditunjukkan pada Tabel 5. berikut :

**Tabel 5. Rekapitulasi perhitungan BOK/km, BOK/jam dan BOK/hri**

Trayek	BOK/th (Rp/th)	BOK/km (Rp/jam)	BOK/jam (Rp/jam)	BOK/hri (Rp/hr)
T. Entrop -Padang Bulan	130.246.039,6	3.981,23	43.571,70	452.243,20

Sumber : Hasil Perhitungan

#### Analisa Tarif Yang Berlaku Terhadap Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Profit diperoleh dari persamaan, dimana ada dua parameter yang dibutuhkan yaitu, BOK/hari dan Revenue (total pendapatan) per hari. Nilai BOK per hari telah diperoleh dari perhitungan sebelumnya. Sedangkan untuk mencari total Revenue per/hari, dihitung sebagai fungsi dari jumlah penumpang yang naik dikalikan dengan tarif yang berlaku. Tarif yang berlaku di kota jayapura adalah sistim flate (sama rata), namun ada pengecualian terhadap tarif pelajar dengan tarif penumpang umum, maka dalam perhitungan yang digunakan adalah tarif formal. Dari hasil survey penumpang telah diperoleh jumlah penumpang umum dan pelajar yang naik perhari, sebagai contoh trayek T.Entrop-P.bulan adalah 96 pnp umum dan 91 pnp pelajar. Tarif yang berlaku sesuai SK Walikota adalah Rp.3.000 untuk penumpang umum dan 1.500 untuk pelajar.

Selanjutnya menghitung nilai Biaya Pemulihan Minimum (BPM) dimana biaya ini merupakan tarif minimum per penumpang untuk mencapai Break Even Point. Nilai BPM dihitung sebagai berikut :  $BOK/hari$  dibagi dengan jumlah penumpang perhari =  $Rp.452.243/187$  pnp =  $Rp.2.418/pnp$ . Dari hasil perhitungan dibandingkan dengan dengan tarif resmi yang berlaku dengan besaran nilai BPM apakah  $BPM >$  tarif resmi atau  $BPM <$  tarif resmi. Dalam menetapkan tarif sebaiknya lebih besar dari nilai BPM, agar pihak operator dapat memperoleh keuntungan (*Profit*), namun tetap memperhatikan kepentingan user apakah mampu dan mau membayar besaran tarif yang akan ditetapkan.

Dalam perhitungan pada trayek T.Entrop-P.bulan diperoleh nilai Positif, hal ini disebabkan tarif yang berlaku Rp.3000,- lebih besar dari nilai (BPM) Rp.2.418,-

**Tabel 6. Perhitungan Profit**

Trayek	Hari Operasi	Total BOK/hr (Rp/hr)	Jumlah Pnp (Pnp/hr)	BPM (Rp/Pnp)	Tarif Resmi (Rp/Pnp)	Revenue (Rp)	Profit (Rp)
1	2	3	4	5 = 3/4	6	7 = 4*6	8 = 7-3
T.Entrop- P.Bulan	Hari Kerja	452.243,20	187	2.418	3.000	561.000	108.757

Sumber : Hasil Perhitungan

**Tabel 7. Rata-rata Perjalanan dengan Angkutan kota / Kk/ Bulan**

NO	Zona	Jumlah Sampel	Jumlah Perjalanan dgn Angkot/hari	Rata-rata Perjalanan dgn Angkot/hari	Rata-rata perjalanan dgn Angkot/bln
1	2	3	4	5 = 4/3	6=5*24
1	Entrop	24	98	4.083333333	98
2	Wahno	23	90	3.913043478	93.91304348
3	Vim	23	86	3.739130435	89.73913043
4	Hedam	25	92	3.68	88.32
Total Rata-rata Perjalanan				15.41550725	369.9721739

Menghitung rata-rata prosentase besarnya pengeluaran untuk ongkos angkutan kota/keluarga/bulan :

Sampel 1 : Pj = 4 kali perjalanan/hari  
 Tr = Tarif yang berlaku Rp.3.000  
 Hr = Hari kerja dalam sebulan (24 hari)  
 Ph = Rp.1.250.000/bulan

$$P = \frac{4 \times 3.000 \times 24}{1.250.000}$$

$$P = 23\%$$

Contoh perhitungan ATP di zona 1 :

Sampel 1 :

Ph = Rp.1.250.000/bulan  
 P = 23%  
 Trs = 1776 Km/bulan/Kk

Didapat dari total jumlah perjalanan anggota keluarga/hari = 4 kali perjalanan dikalikan panjang trayek 18,5 Km = 74 km, kemudian dikalikan 24 hari (1 Bulan) = 1776 Km

$$ATP = \frac{1.250.000 \times 23\%}{1776}$$

$$ATP = 161.88 \text{ Rp/Km}$$

Dari hasil perhitungan diperoleh rekapitulasi besaran ATP/Km dan rata-rata prosentase alokasi biaya untuk transportasi/bln pada masing-masing zona seperti ditunjukkan pada .Tabel 8. berikut :

**Tabel 8. Rekapitulasi Perhitungan ATP/km**

Zona	Rata-rata Penghasilan/bln Rp	Rata-rata Alokasi biaya untuk transportasi/bln %	Rata-rata ATP/Km Rp	ATP/Trayek Rp
Entrop	1.510.416,67	20%	163	3.015
Wahno	1.673.913,04	18%	163	3.015
Vim	1.913.043,48	16%	162	2.997
Hedam	2.000.000,00	15%	163	3.015
Rata-rata			162,75	

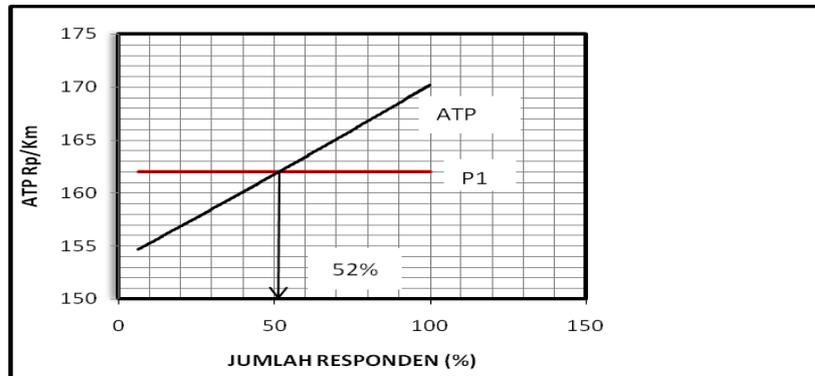
Sumber : Hasil Perhitungan

**Analisa ATP (Ability To Pay) Terhadap Tarif Angkutan Kota Trayek T.Entrop-P.Bulan**

Dalam analisa ATP tarif angkutan kota trayek ini, tarif angkutan kota dibuat berdasarkan pengeluaran untuk biaya angkutan kota dari penghasilan perkeluarga perbulan dan besarnya tingkat perjalanan perkeluarga perbulan.

- Besarnya rata-rata ATP tarif angkutan kota trayek T.Entrop-P.Bulan adalah 162.75 Rp/Km dimana ATP terbesar di Zona I sebesar 162.94 Rp/Km sedangkan ATP terkecil di zona III sebesar 162.39 Rp/Km
- Berikut ini adalah Grafik ATP tarif angkutan kota trayek T.Entrop-P.Bulan

**Gambar 2. Grafik ATP Tarif Angkutan Kota Trayek T.Entrop-P.Bulan**



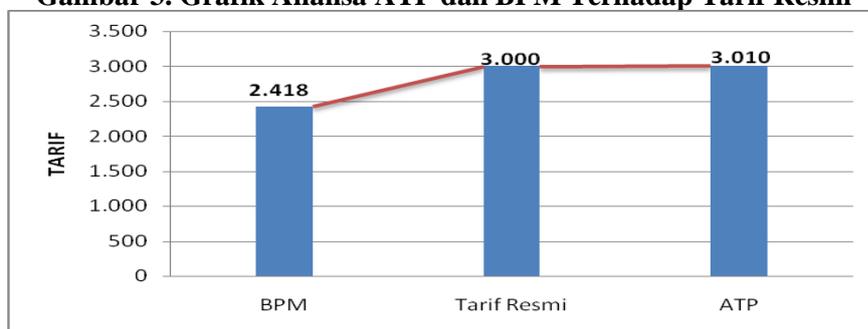
Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil perhitungan-perhitungan dalam analisa data serta ditampilkan dalam grafik diatas, maka dapat diketahui :

1. Rata-rata ATP dari ke empat zona Rp.162,75/Km. Rata-rata ATP ini lebih tinggi 0.59% dari Tarif angkutan kota Trayek T.Entrop-P.Bulan (P1) sebesar Rp.162,16/Km
2. Prosentase jumlah yang mampu membayar sama atau lebih dari tarif angkutan kota adalah 52%
3. Sedangkan prosentase jumlah yang mampu membayar kurang dari tarif angkutan kota Trayek T.Entrop-P.Bulan adalah 48%.

**Analisa ATP dan BOK Terhadap Tarif Resmi**

**Gambar 3. Grafik Analisa ATP dan BPM Terhadap Tarif Resmi**



Kurangnya minat masyarakat ini bisa saja akibat dari fasilitas yang tidak memadai sehingga membuat user tidak merasa aman dan nyaman sehingga user lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi/moda yang lain. Jika dilihat dari hasil survey persepsi responden jika fasilitas angkutan kota dibuat aman,nyaman dan bersih apakah responden mau membayar lebih tarif angkot tersebut, didapat 65% responden menjawab Ya/Mau. Hal ini bisa menjadi salah satu cara

atau masukan buat pemerintah dalam membangkitkan kembali keinginan masyarakat untuk menggunakan moda transportasi angkutan umum.

## 5. PENUTUP

### Kesimpulan

Berdasarkan perhitungan dan analisa yang telah dilakukan terhadap data-data hasil survey yang telah dikumpulkan dan data pendukung lainnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Rata-rata *ATP* masyarakat pengguna jasa angkutan kota trayek T.Entrop-P.Bulan rata-rata sebesar Rp.162,75 per kilometer atau sama dengan Rp.3010.
2. Hasil perhitungan *profit* didapat nilai BPM (Biaya Pemulihan Minimum) dimana nilai BPM yang didapat sebesar Rp.2.418 didalam perhitungan pada trayek T.Entrop-P.Bulan diperoleh nilai positif, hal ini disebabkan tarif yang berlaku sebesar Rp.3000 lebih besar dari nilai BPM Rp.2.418 dimana pemelik kendaraan angkutan umum masih mendapatkan keuntungan sebesar Rp.108.757.

### Saran

Oleh karena keterbatasan waktu, biaya dan kemampuan penulis, penelitian ini masih terdapat beberapa kekurangan, untuk melengkapi penelitian ini menjadi lebih baik, ada beberapa saran yang dapat dikemukakan :

1. Perlu penelitian lebih lanjut tentang variabel kebijaksanaan tarif yang berkaitan dengan kemauan membayar (*Willingness To Pay*) untuk daerah kajian
2. Dari hasil perhitungan Biaya Operasi Kendaraan biaya suku cadang menempati urutan pertama .Hal ini kiranya bisa menjadi masukan atau bahan pertimbangan buat Pemerintah dalam penentuan tariff mengingat kondisi daerah di Papua.
3. Pemerintah sebagai pengelola sarana dan prasarana angkutan umum agar dapat memperhatikan fasilitas-fasilitas yang ada seperti memperbaiki kelayakan fasilitas terminal dan peremajaan angkutan kota agar dapat lebih menarik minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi

## DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim (1998), *Manajemen Transportasi*, Penerbit PT Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Abubakar, dkk, *Menuju Lulu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1995
- Anonim, *Kota Jayapura Dalam angka 2010*, Badan Pusat Statistik Kota Jayapura (2010),
- Anonim, *Surat Keputusan Wali Kota Jayapura No 6 Tahun 2009, Tentang Pemberlakuan Tarif Angkutan Umum Dan Barang Serta Angkutan Air*, Di Wilayah Kota Jayapura 2009
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2009), *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*
- Edward K. Morlok (1991), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta
- Dewi Anggraeni, *Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Di Kota Jayapura (Studi Kasus Trayek T.Youtefa-Uncen Baru dan T.Youtefa-Kotaraja)*, Tesis Pasca Sarjana Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung, 2006
- Keputusan Menteri Perhubungan, (2003), *Nomor 35 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan*
- Nasution, M.Nur, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, 2004
- Tamin. Ofyar. Z, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, 2000