

Analisis Kelayakan Tarif Bus Trans Koetaradja Berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) Koridor 2A Pusat Kota-Blang Bintang

Ricky Maulana¹, Amalia Effendy^{2*}, Mery Silviana³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil, Universitas Abulyatama

*Corresponding author, email address: amalia_sipil@abulyatama.ac.id

ARTICLE INFO

Article History:

Received 21 Juni 2024

Accepted 28 Juni 2024

Online 31 Juni 2024

ABSTRAK

Sejak diluncurkan pada Tahun 2018, angkutan Massal Perkotaan Trans Koetaradja diharapkan dapat memberikan pelayanan secara maksimal kepada masyarakat sebagai pengguna. Koridor 2A dengan rute Masjid Raya Baiturrahman-Lambaro-Blang Bintang. Untuk saat ini Pemerintah memberlakukan subsidi penuh bagi pengguna Bus, artinya Pengguna Bus dapat menumpang Bus ini tanpa perlu membayar. Namun kondisi ini tentunya tidak akan berlangsung selamanya. Perhitungan kelayakan Tarif bus berdasarkan Ability to pay dilakukan untuk melihat kemampuan Pengguna Bus ini untuk membayar tarif Bus. Penelitian ini menggunakan Metode Penelitian Deskriptif Kuantitatif melalui Teknik Survey dengan melibatkan responden sebanyak 392 kepada pengguna bus diberikan formulir survey yang berisi pertanyaan mengenai : frekuensi penggunaan Bus, rata rata penghasil dan pengeluaran Bulanan serta pengeluaran untuk membayar angkutan Responden dipilih berdasarkan aktifitas, yaitu dibedakan dalam 7 kategori berdasarkan pekerjaan , antara lain : Mahasiswa, Pelajar, Wiraswasta, Pekerja/Karyawan, PNS, Tidak bekerja dan Ibu Rumah Tangga. Hasil kuesioner kemudian ditabulasi dan dilakukan perhitungan untuk melihat sebaran tarif ATP dengan mempertimbangkan Pendapatan, persentase pengeluaran untuk transportasi dan frekuensi penggunaan. Dari hasil penelitian diperoleh persentase jenis kelamin sebesar 57% Perempuan dan 43% laki-laki. Frekuensi penggunaan Bus rata-rata dalam 1 Minggu sebanyak 4 Kali biaya transportasi yang di dapat berkisar antara Rp. 10.000 dan Rp. 200.000 Nilai ATP rata-rata sebesar Rp2.400.

Kata Kunci: Bus Transkoetaradja, Tarif, ATP, Pengguna

ABSTRACT

Since in 2018, Trans Koetaradja Urban Mass Transit is expected to provide maximum service to the community as users. Corridor 2A with the route Masjid Raya Baiturrahman-Lambaro-Blang Bintang. For now, the government applies full subsidies for bus users, meaning that bus users can ride this bus without paying. However, this condition will certainly not last forever. Calculation of the feasibility of bus fare based on Ability to pay is done to see the ability of this bus user to pay the bus fare. This study uses a Quantitative Descriptive Research Method through Survey Techniques involving 392 respondents to bus users given a survey form containing questions regarding: frequency of bus use, average monthly income and expenses and expenses to pay for transportation Respondents were selected based on activities, which were divided into 7 categories based on occupation, including: Students, Self-employed, Workers, Civil Servants, Non-workers and Housewives. The results of the questionnaire were then

tabulated and calculated to see the distribution of ATP rates by considering income, percentage of expenditure on transportation and frequency of use. From the research results, the percentage of gender is 57% female and 43% male. The average frequency of use of the bus in 1 week is 4 times the transportation costs obtained range between Rp. 10,000 and Rp. 200,000. The average ATP value is Rp. 2,400.

Keywords: Transkoetaradja Bus, Rate, ATP, User

1. PENDAHULUAN

Kondisi kinerja angkutan umum yang ada di Aceh selama ini belum optimal dilihat dari berbagai segi, baik itu kenyamanan, kecepatan, keselamatan hingga keamanan. Oleh karena itu, pemerintah Aceh menghadirkan Bus *Trans Koetaradja* untuk dapat membantu mobilitas Masyarakat. Bus *Trans Koetaradja* pertama kali beroperasi di Aceh pada tanggal 4 May 2016 [1]. Dengan kehadiran bus ini diharapkan dapat menjadi jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi umum yang aman dan nyaman bagi penumpang dan juga menjadi solusi untuk mengurangi kemacetan yang mulai terasa di beberapa titik ibukota Provinsi Aceh. Awal beroperasi, Trans Koetaradja memiliki 22 bus yang melayani tiga koridor, koridor 1 dengan rute Masjid Raya Baiturrahman-Darussalam, koridor 2A dengan rute Masjid Raya Baiturrahman-Lambaro-Blang Bintang, dan koridor 2B dengan rute Masjid Raya Baiturrahman-Ulee Lheue.

Pada tahun 2018, Pemerintah Aceh membentuk UPTD Angkutan Massal Perkotaan Trans Koetaradja sebagai pengelola Trans Koetaradja agar dapat memberikan pelayanan secara maksimal kepada masyarakat sebagai pengguna. Kementerian Perhubungan memberikan bantuan bus sebanyak sebanyak 8 unit pada Tahun 2018 dan 10 unit pada Tahun 2019, sehingga Trans Koetaradja dapat menambah pelayanan di dua koridor baru yaitu koridor 3 yang melayani rute Masjid Raya Baiturrahman-Keutapang-Mata Ie, dan koridor 5 yang melayani rute Masjid Raya Baiturrahman-Ulee Kareng-Blang Bintang. Pada tahun 2017, tercatat lebih dari 1 juta penumpang menggunakan Bus Trans Koetaradja yang melayani tiga koridor. Sejak penambahan dua koridor pada tahun 2018, jumlah penumpang meningkat tajam mencapai lebih dari 4 juta penumpang [1].

Sebagai stimulan agar masyarakat beralih ke Moda Transportasi massal, tarif Bus Trans Koetaradja masih disubsidi penuh dari pemerintah Aceh melalui dana APBA Seiring dengan meningkatnya Pengguna Bus, tentunya Pemerintah juga akan secara bertahap mengurangi Subsidi Penuh Bus. Untuk menentukan Tarif Bus yang sesuai bagi Pengguna, maka dilakukan perhitungan tarif berdasarkan *Ability to pay*. Sesuai dengan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, disebutkan bahwa ketentuan pemberian subsidi diberikan untuk angkutan penumpang umum dengan *load factor* sampai dengan 70%. [2] Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan yang tetap, lintasan tetap serta terjadwal maupun tidak terjadwal. Sedangkan *load factor* adalah rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut terhadap jumlah kapasitas tempat duduk penumpang di dalam kendaraan pada periode. Berdasarkan ketentuan tersebut, maka besar kemungkinan layanan Trans koetaradja akan berbayar ke depannya. [3]

Terdapat beberapa Penelitian yang menghitung Tarif Bus berdasarkan *Ability to Pay*. Nadia Fadilah, dkk [4] dalam penelitian Analisis Penentu Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay* Dan *Willingness To Pay* Trans BRT Koridor 1 Provinsi Gorontalo memperoleh kesimpulan Tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk Trans BRT Koridor I sebesar Rp. 9.000 untuk kelompok masyarakat umum dan mahasiswa / pelajar. Besaran tarif berdasarkan ATP sebesar

Rp. 7.000,00 untuk kategori masyarakat umum dan sebesar Rp. 2.500 untuk kategori mahasiswa / pelajar. Mutiara Firdausi, dkk [5] dalam Penelitian Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar (ATP – WTP) Penumpang Bus Kota Rute Purabaya - Bratang mendapatkan hasil perhitungan nilai ATP sebesar Rp 7.625. Sedangkan Herdiani, dkk dalam penelitian Analisis Tarif Angkutan Umum berdasarkan *Ability To Pay*, *Willingnes To Pay* dan Biaya Operasional Kendaraan (Studi Kasus : Perum Damri Trayek : Cicaheum – Leuwi Panjang), memperoleh “rata rata ATP sebesar rata-rata berdasarkan 5 kategori jenis pekerjaan yaitu sebesar Rp. 3.834” [6]. Arif Rahman, dkk, dalam penelitian Analisis *Ability To Pay* Dan *Willingness To Pay* Tarif Bus Rapid Transit Trans Jateng [7] mengungkapkan bahwa “nilai tarif kemampuan daya beli pengguna jasa transportasi, untuk kategori pelajar/buruh/veteran nilai ATP sebesar Rp. 4.626,00.”. *Ability To Pay* (ATP) adalah kemampuan seseorang atau penumpang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya [8]. ATP dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain [9] : (1) Besarnya Penghasilan; (2) Kebutuhan Transportasi; (3) Total Biaya Transportasi (Harga Tiket yang Ditawarkan); dan (4) Persentase Penghasilan yang digunakan Untuk Biaya transportasi.

Kementerian Perhubungan, mendefinisikan tarif sebagai besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan penumpang umum yang dinyatakan dalam rupiah. Penetapan biaya tarif biasanya telah diperhitungkan sedemikian rupa oleh pelayanan angkutan supaya penyedia jasa transportasi dapat terlaksana dengan lancar [3]. oleh karena itu dilakukan analisis perhitungan tarif Bus Trans Koetaradja berdasarkan Ability To Pay (ATP) di Koridor 2A Koridor 2A melayani rute Masjid Raya Baiturrahman-Lambaro-Blang Bintang. Perhitungan tarif ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam penentuan Tarif Bus Trans koetaradja khususnya pada Koridor 2A. Penelitian ini menggunakan Metode Penelitian Deskriptif Kuantitatif melalui Teknik Survey.

Ability to Pay (ATP) adalah konsep ekonomi yang mengukur kemampuan individu atau kelompok untuk membayar suatu barang atau jasa tanpa mengorbankan kebutuhan dasar mereka. ATP sering digunakan dalam berbagai konteks. Konsep ini sangat penting untuk memastikan bahwa tarif yang dikenakan tidak memberatkan pengguna, terutama mereka yang berada pada kelompok berpenghasilan rendah. Dengan menggunakan ATP sebagai dasar, tarif dapat disesuaikan agar tetap terjangkau bagi semua lapisan masyarakat.

Secara umum Perhitungan ATP menggunakan formula [10] :

$$ATP\ umum = \frac{It.Pp.Pt}{Tt} \quad (1)$$

Dimana:

- It : Total Pendapatan Keluarga per Bulan (Rp/Kel/Bulan)
- Pp : Persentase pendapatan untuk Transportasi per Bulan dan total pendapatan Keluarga
- Pt : Persentase untuk Angkutan dari pendapatan Transportasi
- Tt : Total panjang perjalanan Keluarga pe bulan per trip (trip/Kel/Bulan)

Untuk menentukan ATP Responden berdasarkan Pekerjaan maka digunakan formula

$$ATP\ responden/trip = \frac{Irs.Pps.Pts}{Trs} \quad (2)$$

Dengan:

<https://doi.org/10.37598/tameh.v13i1.142>

- Irs : Pendapatan responden per bulan (Rp/Bulan)
 Pps : Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari pendapatan responden
 Pts : Persentase untuk angkutan dari pendapatan untuk transportasi
 Trs : Total panjang perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/bulan)

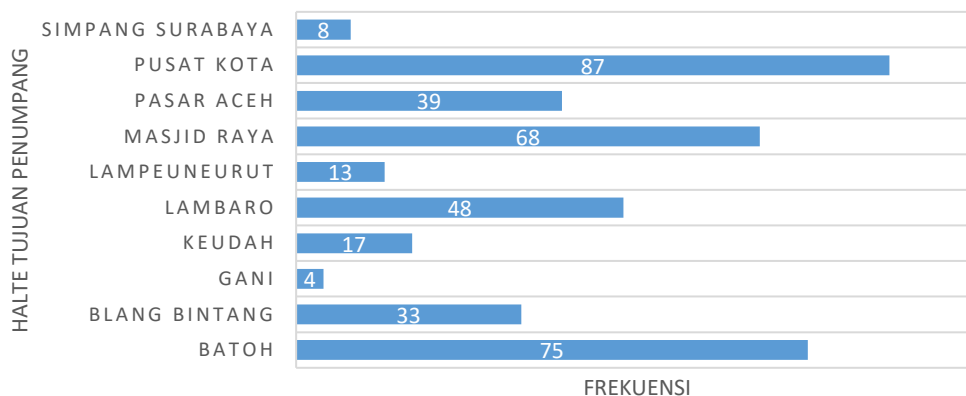
2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif analitis yaitu penelitian yang bukan bersifat eksperimen dan dimaksudkan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan (berupa data primer dan data sekunder) yang berkaitan dengan penelitian, kemudian data-data tersebut akan dilanjutkan dengan proses analisis. Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Aceh Besar dan Kota Banda Aceh, yaitu Jalur yang dilalui oleh Bus Trans Koetaradja Koridor 2A (Pusat Kota-Blang Bintang). Sebanyak 392 Responden Pengguna Bus Trans Koetaradja Koridor 2A diedarkan formulir survey yang berisi pertanyaan mengenai (a). Frekuensi penggunaan Bus Trans Koetaradja Koridor 2A; (b) Rata-rata penghasilan bulanan; (c) Rata-rata pengeluaran bulanan; dan (4) Pengeluaran untuk membayar angkutan untuk membayar angkutan Responden dipilih berdasarkan aktifitas, yaitu dibedakan dalam 7 kategori berdasarkan pekerjaan, antara lain: Mahasiswa, Pelajar, Wiraswasta, Pekerja/Karyawan, PNS, Tidak bekerja dan Ibu Rumah Tangga. Hasil kuesioner kemudiann ditabulasi dan dilakukan perhitungan untuk melihat sebaran tarif ATP Trans Koetaradja berdasarkan kelompok responden. Hasil kuesioner yang telah ditabulasi kemudian dianalisis untuk menghitung sebaran tarif ATP Trans Koetaradja menurut kategori responden yang berbeda. Analisis ini dilakukan untuk memahami pola pengeluaran dan kemampuan membayar dari berbagai kelompok pengguna bus.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

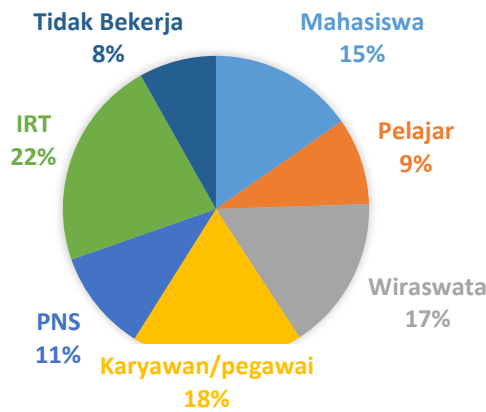
3.1. Karakteristik Responden

Dilihat dari jenis kelamin, sebaran responden terdiri dari 170 orang laki-laki, dan 222 orang perempuan. Responden lebih didominasi oleh perempuan dengan persentase sebesar 57% dan laki-laki dengan persentase sebesar 43%. Dengan frekuensi penggunaan Bus rata-rata dalam 1 Minggu sebanyak 4 Kali. Responden menggunakan Bus Trans Koetaradja ini dengan berbagai tujuan antara lain : Pusat Kota, Batoh, Masjid Raya, Lambaro, Pasar Aceh, Blang Bintang, Keudah, Lampeuneurut 13 kali dan Gani. Frekuensi tujuan Penumpang Bus dapat dilihat pada Gambar 1 berikut :



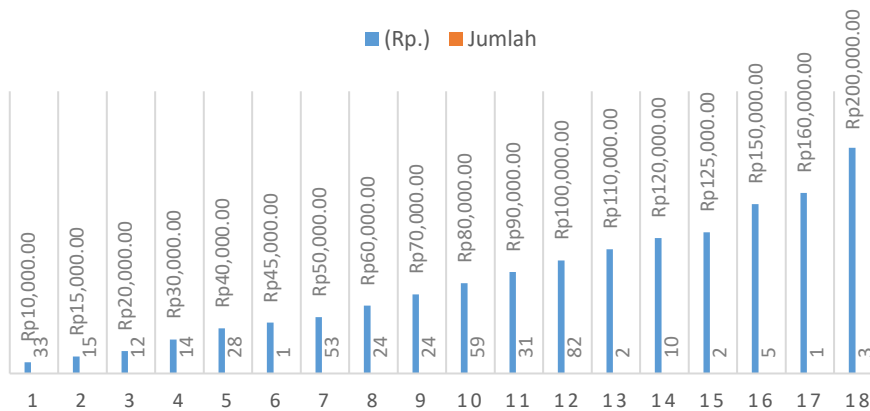
Gambar 1. Frekuensi tujuan penumpang Bus

Dari grafik di atas terlihat bahwa Tujuan Penumpang Bus Trans Koetradja didominasi ke arah Pusat Kota (87 kali) dan Batoh (75 kali). Sedangkan tujuan paling sedikit yaitu menuju Gani (4 kali). Sisanya Penumpang Bus menuju Masjid Raya (68 Kali), Lambaro (48 Kali), Pasar Aceh (39 Kali), Blang Bintang (33 Kali), Lampeunerut (13 kali) dan Simpang Lima (8 Kali). Dilihat dari sebaran Pekerjaan Responden, maka Penumpang Bus dikelompokkan menjadi : mahasiswa 60 orang, pelajar 36 orang, wiraswasta 64 orang, karyawan / pegawai 71 orang, PNS 42 orang, Ibu Rumah Tangga (IRT) 87 orang dan tidak bekerja 32 orang. Dari sisi Pekerjaan, Pengguna Bus didominasi oleh Ibu Rumah Tangga yaitu sebanyak 22%, diikuti oleh Karyawan 18%, Wiraswasta 17%, Mahasiswa 15%, PNS 11%, Pelajar 9% dan Tidak Bekerja 8%. Persentase Pengguna Bus berdasarkan Pekerjaan dapat dilihat pada Gambar 2 berikut :



Gambar 2 . Persentase pekerjaan pengguna bus

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, biaya transportasi yang di dapat berkisar antara Rp. 10.000 dan Rp. 200.000 . Dari hasil penelitian, biaya transportasi yang di dapat Rp. 10.000 sebanyak 33 orang, Rp. 15.000 sebanyak 15 orang, Rp. 20.000 sebanyak 12 orang, Rp. 30.000 sebanyak 14 orang, Rp. 40.000 sebanyak 28 orang, Rp 45.000 sebanyak 1 orang, Rp. 50.000 sebanyak 53 orang, Rp. 60.000 sebanyak 24 orang, Rp. 70.000 sebanyak 24 orang, Rp. 80.000 sebanyak 59 orang, Rp. 90.000 sebanyak 31 orang, Rp. 100.000 sebanyak 82 orang, Rp 110.000 sebanyak 2 orang, Rp 120.000 sebanyak 10 orang, Rp 125.000 sebanyak 2 orang, Rp. 150.000 sebanyak 5 orang, Rp 160.000 sebanyak 1 orang dan Rp. 200.000 sebanyak 3 orang. Grafik alokasi biaya transportasi responden per-minggu dapat dilihat pada Gambar 3 berikut :



Gambar 3. Pengeluaran untuk transportasi

3.2. Rekapitulasi Tarif Berdasarkan *Ability To Pay*

Dalam penelitian ini, setelah data dari kuesioner ditabulasi, dilakukan rekapitulasi tarif berdasarkan kemampuan membayar (*Ability To Pay*, ATP) dari para responden. Untuk perhitungan *Ability to pay* Pengguna Bus Trans Koetradja dapat dilihat pada Tabel 1 berikut :

Tabel 1 *Ability to Pay* Pengguna Bus Trans Koetardja

Pekerjaan	Pendapatan per Bulan	Persentase Pengeluaran untuk biaya Tarnsportasi per Bulan	Frekuensi Penggunaan Bus	<i>Abillity to Pay</i>
1	2	3	4	5 = (2*3/4)
Mahasiswa	Rp . 2.010.000	9%	98,29	Rp1.859
Pelajar	Rp. 1.815.000	8%	113,14	Rp1.234
Wiraswasta	Rp. 5.160.000	6%	126,86	Rp2.542
Karyawan	Rp. 6.000.000	6%	141,71	Rp2.385
PNS	Rp. 4.220.000	10%	87,43	Rp4.597
IRT	Rp. 7.260.000	5%	161,71	Rp2.064
Tidak bekerja	Rp. 450.000	13%	29,14	Rp1.930

Dari tabel diatas terlihat bahwa kemampuan untuk membayar Bus Trans Koetaradja Koridor II berkisar antara Rp1.234 dan Rp4.597, dengan nilai rata-rata ATP sebesar Rp2.373. Berdasarkan nilai rata-rata maka kelayakan tarif Bus sebesar Rp2.400.

4. KESIMPULAN

Dari penelitian analisis kelayakan tarif Bus Trans Koetaradja Koridor II yang melibatkan responden dari berbagai kelompok pekerjaan, yaitu pelajar, mahasiswa, ibu rumah tangga, PNS, wiraswasta, karyawan, serta tidak bekerja, didapatkan kesimpulan bahwa kemampuan membayar (*Ability to Pay*) rata-rata pengguna bus adalah sebesar Rp2.400. Penelitian ini fokus pada analisis kemampuan membayar penumpang tanpa mempertimbangkan tarif bus yang sesuai jika dilihat dari segi biaya operasional. Untuk melengkapi hasil penelitian ini, disarankan untuk melakukan studi lanjutan yang mempertimbangkan biaya operasional kendaraan dalam menentukan tarif bus yang tepat. Dengan menghitung tarif bus berdasarkan pertimbangan biaya operasional, diharapkan dapat diperoleh tarif yang tidak hanya terjangkau bagi pengguna, tetapi juga berkelanjutan bagi penyedia layanan transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] "https://dishub.acehprov.go.id/empat-juta-lebih-pengguna-bus-transkoetaradja/." [Online]. Available: <https://dishub.acehprov.go.id/>.
- [2] Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, "Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur," *Keputusan Direktur Jenderal Perhub. Darat*, no. SK.687/AJ.206/DRJD/2002, pp. 2–69, 2002.
- [3] K. Perhubungan, "Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Tentang Mekanisme Penetapan Tarif," vol. 2019, pp. 1–12, 2023.
- [4] N. Fadilah, F. Lintang, Y. Kadir, F. Teknik, U. N. Gorontalo, and C. Author, "Operasional Kendaraan , Ability To Pay Dan," vol. 1, no. 2, pp. 41–48, 2021.
- [5] M. Firdausi, N. El Hafizah, R. Sekartadji, and D. H. Istiono, "Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar (ATP-WTP) Penumpang Bus Kota Rute Purabaya-Bratang," *J. Teknol. dan Manaj.*, vol. 1, no. 1, pp. 62–66, 2020.
- [6] L. Herdiani, G. N. Sakinah, and I. Rohimat, "Analisis Tarif Angkutan Umum berdasarkan Ability

- To Pay, Willingnes To Pay dan Biaya Operasional Kendaraan (Studi Kasus : PERUM DAMRI trayek : Cicaheum – Leuwi Panjang),” *SAINTEK J. Ilm. Sains dan Teknol. Ind.*, vol. 5, no. 1, pp. 1–10, 2021.
- [7] A. Rahman, R. Mudiyono, and K. Wibowo, “Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Tarif Bus Rapid Transit Trans Jateng,” *Rang Tek. J.*, vol. 6, no. 1, pp. 86–99, 2023.
- [8] O. Z. Tamin, H. Rahman, A. Kusumawati, A. S. Munandar, and B. H. Setiadji, “Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) di DKI Jakarta,” *J. Transp.*, vol. 1, no. 2, pp. 121–139, 1999.
- [9] I. Nursita, B. Yulianto, and S. J. Legowo, “Analisis Potensi Demand, Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) BST Koridor 1 dengan adanya Sistem Contra Flow di Jalan Brigjen Slamet Riyadi pada Sekolah,” *e-Jurnal MATRIKS Tek. SIPIL*, pp. 75–82, 2017.
- [10] Julien and K. Mahalli, “Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Railink Service),” *J. Ekon. dan Keuang.*, vol. 2, no. 3, pp. 167–179, 2015.