

ANALISA *ABILITY TO PAY* DAN *WILLINGNESS TO PAY* PENGGUNA JASA ANGKUTAN UMUM (Studi Kasus :Perum Damri)

Nuraida Wahyuni¹⁾, Hadi Setiawan²⁾, Tama Putra Tua³⁾

^{1,2,3}Jurusan Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Jln. Jendral Sudirman KM. 3 Kota Cilegon Banten
nrdwahyuni@gmail.com¹, hadi@untirta.ac.id², tama.taputu@gmail.com³

ABSTRAK

Banten merupakan provinsi di Pulau Jawa yang memiliki pertumbuhan yang pesat. Kota Cilegon merupakan kota yang memiliki kawasan industri terbesar di Banten. Terlebih lagi Banten memiliki Bandara Soekarno Hatta sebagai bandar udara internasional yang menjadikan provinsi ini seakan tidak pernah tidur dengan berbagai aktifitas. Sebagai titik yang memiliki kepadatan aktifitas yang cukup tinggi, sistem transportasi darat khususnya angkutan umum sangat penting dan diperlukan oleh masyarakat Banten. Bus kota merupakan salah satu angkutan umum yang banyak digunakan oleh masyarakat Banten. Sebagai penyedia jasa angkutan umum, Perum Damri merupakan satu-satunya penyedia bus yang memiliki trayek langsung menuju kedua tempat tersebut. Saat ini, tarif yang berlaku adalah Rp 45.000,00 pada trayek Cilegon – Bandara Soekarno-Hatta dan Perum Damri merencanakan untuk menaikkan tarif pada trayek tersebut. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui *ability to pay* dan *willingness to pay* pengguna jasa angkutan umum bus Damri pada trayek Cilegon – Bandara Soekarno-Hatta yang nantinya dapat menjadi bahan pertimbangan Perum Damri dalam menaikkan tarif. Metode yang dipakai pada penelitian ini adalah *ability to pay* dan *willingness to pay*. Dari data yang telah diolah, diperoleh *ability to pay* sebesar Rp 77.042,00 dan nilai *willingness to pay* sebesar Rp 45.981,00. Jika ingin menaikkan tarif tanpa adanya perbaikan pelayanan, Perum Damri disarankan untuk menaikkan tarif sampai batas nilai *willingness to pay*. Sedangkan jika ada perbaikan tingkat pelayanan, Perum Damri memiliki keleluasaan dalam menaikkan tarif sampai batas nilai *ability to pay* pengguna jasa bus Damri.

Kata kunci : Tarif, Ability To Pay, Willingness To Pay

ABSTRACT

Banten is a province on the island of Java which has a rapid growth. Cilegon is a city that has the largest industrial area in Banten. Moreover Banten has Soekarno-Hatta international airport which makes this province seemingly never slept with a variety of activities. As a point which has a fairly high density of activity, land transportation system especially public transportation is very important and needed by the people of Banten. The city bus is one of the public transportation that is widely used by the people of Banten. As a provider of public transportation services, Perum Damri is the sole provider of buses that has a direct route toward both places. Currently, the fares of Cilegon – Bandara Soekarno-Hatta is Rp 45.000,00 and Perum Damri plans to raise the fares on this route. This study was conducted to determine *ability to pay* and *willingness to pay* the service user of public transportation at bus of Damri on the route Cilegon – Bandara Soekarno-Hatta which will be consideration of Perum Damri in raising fares. The methods that used in this study is *ability to pay* and *willingness to pay*. From the data that has been processed, gained *ability to pay* is Rp 77.042,00 and *willingness to pay* is Rp 45.981,00. If it is to raise the fares without improving services, Perum Damri may to raise the fares until the limit value of *willingness to pay*. Meanwhile if there is improving services, Perum Damri has flexibility in raising the fares until the limit value of *ability to pay* service users bus of Damri.

Keywords : Fares, Ability To Pay, Willingness To Pay

1. PENDAHULUAN

Transportasi darat khususnya angkutan umum perkotaan sangatlah penting bagi masyarakat dalam menjalankan aktifitas sehari-hari. Dengan hal tersebut tentu saja fungsi keberadaan transportasi darat dapat

membantu mempercepat pertumbuhan suatu kota.

Banten merupakan provinsi di Pulau Jawa yang memiliki pertumbuhan yang pesat. Perkembangan di provinsi ini semakin lama semakin meningkat. Kota Cilegon merupakan kota yang memiliki kawasan

industri terbesar di Banten. Terlebih lagi Banten memiliki Bandara Soekarno Hatta sebagai bandar udara internasional yang menjadikan provinsi ini seakan tidak pernah tidur dengan berbagai aktifitas

Bus kota merupakan salah satu angkutan umum yang banyak digunakan oleh masyarakat Banten. Bus ini menetapkan tarif tertulis sesuai dengan trayeknya. Pada dasarnya penetapan tarif oleh pemerintah dan atau pihak pengelola angkutan umum bertujuan untuk kelangsungan penyelenggaraan angkutan umum perkotaan dan juga mempertimbangkan daya beli pengguna jasa transportasi ini.

Seperti yang telah dijelaskan, Kota Cilegon dan Bandara Soekarno Hatta memiliki kepadatan aktifitas yang cukup tinggi. Sebagai titik yang memiliki kepadatan aktifitas yang cukup tinggi, sistem transportasi darat khususnya angkutan umum sebagai sarana transportasi tentu sangat penting dan diperlukan bagi masyarakat Banten demi menunjang aktifitas mereka.

Perum Damri sebagai salah satu BUMN penyedia jasa angkutan umum berupa bus untuk melayani masyarakat dalam kota maupun antar kota. Perum Damri merupakan satu-satunya penyedia bus yang memiliki trayek langsung menuju kedua tempat tersebut. Saat ini, Perum Damri merencanakan untuk menaikkan tarif pada trayek Cilegon – Bandara Soekarno-Hatta. Penetapan tarif bus Damri pada trayek ini tentunya membutuhkan kebijakan yang sangat arif sehingga tidak memberatkan penumpang serta tidak merugikan pihak pengelola.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui *ability to pay* dan *willingness to pay* pengguna jasa angkutan umum bus Damri pada trayek Cilegon – Bandara Soekarno-Hatta yang nantinya dapat menjadi bahan pertimbangan Perum Damri dalam menaikkan tarif.

3. METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini dilakukan observasi lapangan untuk mengidentifikasi permasalahan yang ada, pada tahap ini dilakukan wawancara langsung kepada pihak Perum Damri. Selanjutnya melakukan studi literature guna memberikan kerangka berpikir sehingga diperoleh kajian yang

diperlukan selama penelitian. Dan membuat perumusan masalah sehingga didapatkan tujuan penelitian juga batasan masalah. Lalu pengumpulan data berupa data primer dan data sekunder. Pada data primer, data yang dikumpulkan adalah karakteristik responden, kuesioner *ability to pay* dan kuesioner *willingness to pay*. Karakteristik responden terdiri dari umur, jenis kelamin, jumlah keluarga yang ditanggung, jumlah ke bandara, frekuensi ke bandara, jam keberangkatan menuju bandara, alternatif transportasi selain bus Damri, lama perjalanan, tempat asal sebelum menuju bandara, dan tujuan perjalanan. Kuesioner *ability to pay* terdiri dari rata-rata pendapatan perbulan, persentase rata-rata alokasi biaya transportasi perbulan, dan persentase rata-rata alokasi biaya transportasi ke bandara. Kuesioner *willingness to pay* terdiri dari tarif ideal bus Damri menurut responden, prioritas utama dan pendukung dalam pelayanan bus Damri, kesediaan membayar lebih demi peningkatan keselamatan dan pelayanan, serta besaran persentase penambahan biaya dari tarif ideal. Sedangkan data sekunder berupa data penunjang mengenai instansi terkait, contohnya tarif eksisting bus Damri trayek Cilegon – Bandara Soekarno-Hatta. Selanjutnya adalah melakukan pengolahan data. Untuk perhitungan *ability to pay* dapat dilihat rumus sebagai berikut :

$$ATP = \frac{It \times Pp \times Pt}{Tt} \dots\dots\dots(1)$$

- It* : Rata-rata pendapatan perbulan
- Pp* : Persentase rata-rata alokasi biaya transportasi perbulan
- Pt* : Persentase rata-rata alokasi biaya transportasi ke bandara
- Tt* : Frekuensi perjalanan

Dan untuk perhitungan *willingness to pay* adalah persepsi tarif ideal menurut responden ditambahkan persentasi penambahan biaya dari tarif ideal.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sebelum data diolah, dilakukan uji kecukupan data sebagai berikut :

$$n = \frac{(z^{\alpha}/2)^2 \cdot p \cdot q}{g^2} \dots\dots\dots(3)$$

α : Taraf signifikan (0,05)

p : Persentase kuisioner yang benar
 q : Persentase kuisioner yang salah
 g^2 : Galat

Dari 40 kuisioner yang telah disebar, 39 kuisioner yang benar dan 1 kuisioner yang *reject*, maka didapatkan :

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.975) (0.025)}{0.05^2} = 37.4556 \approx 38$$

Dapat dilihat bahwa dengan 38 kuisioner saja data sudah dikatakan cukup. Hal ini berarti tidak diperlukan lagi penyebaran kuisioner.

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan usia :

Tabel 1 Usia Responden

Umur	Frekuensi
22-28	5
29-35	12
36-42	8
43-49	9
50-57	6
Jumlah	40

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin :

Tabel 2 Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi
Pria	27
Wanita	13
Jumlah	40

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan jumlah tanggungan :

Tabel 3 Jumlah Tanggungan

Jumlah Tanggungan	Frekuensi
Tidak Ada	4
1	4
2	14
3	10
>3	8
Jumlah	40

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan jumlah ke bandara :

Tabel 4 Jumlah Ke Bandara

Jumlah Ke Bandara	Frekuensi
Satu Kali	9
Dua Kali	9
Tiga Kali	2
> Tiga Kali	20
Jumlah	40

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan frekuensi ke bandara perbulan :

Tabel 5 Frekuensi Ke Bandara Perbulan

Frekuensi ke Bandara	Frekuensi
1 Kali/Bulan	24
2 Kali/Bulan	13
3 Kali/Bulan	3
Lainnya	0
Jumlah	40

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan jam keberangkatan :

Tabel 6 Jam Keberangkatan

Jam Keberangkatan	Frekuensi
06.00-09.00	7
09.00-12.00	19
12.00-15.00	10
Lainnya	4
Jumlah	40

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan alternatif transportasi:

Tabel 7 alternatif transportasi

Alternatif Transportasi	Frekuensi
Kendaraan Pribadi	16
Taxi	9
Bus AKAP	11
Lainnya	4
Jumlah	40

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan lama perjalanan :

Tabel 8 Lama Perjalanan

Lama Perjalanan	Frekuensi
60-90 menit	1
90-120 menit	18
120-150 menit	21
> 150 menit	0
Jumlah	40

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan tempat asal :

Tabel 9 Tempat Asal

Tempat Asal	Frekuensi
Dishub Cilegon	15
Seruni	1
Terminal Pakupatan	13
Halte KSB	11
Jumlah	40

Berikut adalah karakteristik responden berdasarkan tujuan perjalanan :

Tabel 10 Tujuan Perjalanan

Tujuan Perjalanan	Frekuensi
Kerja/Dinas	22
Bisnis	2
Keluarga / Liburan	16
Lainnya	0
Jumlah	40

Berikut adalah rekapitulasi *ability to pay* responden secara keseluruhan :

Untuk menyederhanakan keseluruhan data *ability to pay*, maka dibuat distribusi sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Range (R)} &= \text{Data terbesar} - \text{data terkecil} \\ &= 220 - 20 = 200 \end{aligned}$$

No	It	Pp	a	Pt	b	Tt	ATP
1	Rp 2.000.000,00	10%	Rp 200.000,00	10%	Rp 20.000,00	1	Rp 20.000,00
2	Rp 11.000.000,00	20%	Rp 2.200.000,00	10%	Rp 220.000,00	2	Rp110.000,00
3	Rp 2.000.000,00	10%	Rp 200.000,00	10%	Rp 20.000,00	1	Rp 20.000,00
4	Rp 2.000.000,00	10%	Rp 200.000,00	10%	Rp 20.000,00	1	Rp 20.000,00
5	Rp 2.000.000,00	10%	Rp 200.000,00	10%	Rp 20.000,00	1	Rp 20.000,00
6	Rp 5.000.000,00	20%	Rp 1.000.000,00	10%	Rp 100.000,00	2	Rp 50.000,00
7	Rp 11.000.000,00	20%	Rp 2.200.000,00	10%	Rp 220.000,00	2	Rp110.000,00
8	Rp 11.000.000,00	20%	Rp 2.200.000,00	10%	Rp 220.000,00	1	Rp220.000,00
9	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
10	Rp 11.000.000,00	20%	Rp 2.200.000,00	20%	Rp 440.000,00	3	Rp146.667,00
11	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
12	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
13	Rp 8.000.000,00	20%	Rp 1.600.000,00	10%	Rp 160.000,00	2	Rp 80.000,00

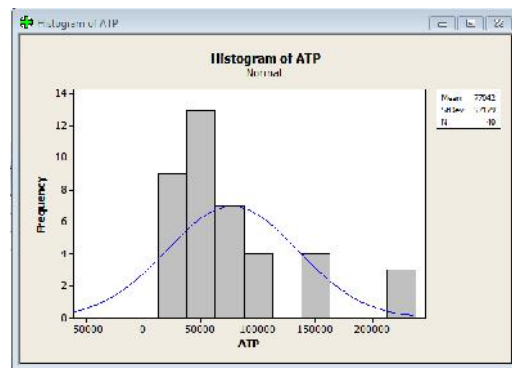
$$\begin{aligned} \text{Kelas (K)} &= 1 + 3.3 \log N \\ &= 1 + 3.3 \log 40 \\ &= 6.287 \approx 7 \end{aligned}$$

$$\text{Interval kelas (I)} = R/K = 200/7 = 28.57 \approx 29$$

Tabel 12 Distribusi Ability To Pay

ATP Responden (x1000)	Frekuensi	% Frekuensi
Rp 20 – Rp 48	10	25%
Rp 49 – Rp 77	13	32.5%
Rp 78 – Rp 106	7	17.5%
Rp 107– Rp 135	3	7.5%
Rp 136 – Rp 164	4	10%
Rp 165 – Rp 193	0	0%
Rp 194 – Rp 222	3	7.5%
Total	40	100%

Dapat dilihat nilai *ability to pay* paling banyak terdapat pada *range* Rp 49.000,00 sampai Rp 77.000,00 dan rata-rata *ability to pay* responden adalah sebesar Rp 77.042,00



Gambar 1 Histogram ATP Responden

Berikut adalah rekapitulasi *willingness to pay* responden secara keseluruhan :

14	Rp 11.000.000,00	20%	Rp 2.200.000,00	10%	Rp 220.000,00	3	Rp 73.333,00
15	Rp 8.000.000,00	20%	Rp 1.600.000,00	10%	Rp 160.000,00	2	Rp 80.000,00
16	Rp 8.000.000,00	20%	Rp 1.600.000,00	10%	Rp 160.000,00	2	Rp 80.000,00
17	Rp 11.000.000,00	20%	Rp 2.200.000,00	10%	Rp 220.000,00	1	Rp220.000,00
18	Rp 2.000.000,00	10%	Rp 200.000,00	10%	Rp 20.000,00	1	Rp 20.000,00
19	Rp 5.000.000,00	20%	Rp 1.000.000,00	10%	Rp 100.000,00	1	Rp100.000,00
20	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
21	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
22	Rp 2.000.000,00	10%	Rp 200.000,00	10%	Rp 20.000,00	1	Rp 20.000,00
23	Rp 8.000.000,00	20%	Rp 1.600.000,00	10%	Rp 160.000,00	2	Rp 80.000,00
24	Rp 2.000.000,00	10%	Rp 200.000,00	10%	Rp 20.000,00	1	Rp 20.000,00
25	Rp 11.000.000,00	20%	Rp 2.200.000,00	20%	Rp 440.000,00	2	Rp220.000,00
26	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
27	Rp 8.000.000,00	20%	Rp 1.600.000,00	10%	Rp 160.000,00	1	Rp160.000,00
28	Rp 2.000.000,00	10%	Rp 200.000,00	10%	Rp 20.000,00	1	Rp 20.000,00
29	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
30	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
31	Rp 8.000.000,00	20%	Rp 1.600.000,00	10%	Rp 160.000,00	2	Rp 80.000,00
32	Rp 8.000.000,00	10%	Rp 800.000,00	10%	Rp 80.000,00	2	Rp 40.000,00
33	Rp 11.000.000,00	20%	Rp 2.200.000,00	10%	Rp 220.000,00	2	Rp110.000,00
34	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	2	Rp 25.000,00
35	Rp 11.000.000,00	20%	Rp 2.200.000,00	20%	Rp 440.000,00	3	Rp146.667,00
36	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
37	Rp 8.000.000,00	20%	Rp 1.600.000,00	10%	Rp 160.000,00	1	Rp160.000,00
38	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
39	Rp 5.000.000,00	10%	Rp 500.000,00	10%	Rp 50.000,00	1	Rp 50.000,00
40	Rp 8.000.000,00	10%	Rp 800.000,00	20%	Rp 160.000,00	2	Rp 80.000,00

Tabel 13 Rekapitulasi *Willingness To Pay*

No	A	Prioritas Utama	Prioritas Pendukung	B	C	WTP
1	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Kemudahan mendapat pelayanan	Ya	10%	Rp 49.500,00
2	Rp 40.000,00	Kenyamanan pelayanan	Ketepatan waktu pelayanan	Tidak	0%	Rp 40.000,00
3	Rp 35.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	5%	Rp 36.750,00
4	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Tidak	0%	Rp 45.000,00
5	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kemudahan mendapat pelayanan	Ya	10%	Rp 49.500,00
6	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Ketepatan waktu pelayanan	Tidak	0%	Rp 45.000,00
7	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Ya	10%	Rp 49.500,00
8	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Kemudahan mendapat pelayanan	Ya	10%	Rp 49.500,00
9	Rp 40.000,00	Kenyamanan pelayanan	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	10%	Rp 44.000,00
10	Rp 50.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	10%	Rp 55.000,00
11	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Tidak	0%	Rp 45.000,00
12	Rp 35.000,00	Tanggung jawab	Kemudahan mendapat pelayanan	Ya	10%	Rp 38.500,00
13	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Tidak	0%	Rp 45.000,00
14	Rp 50.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	15%	Rp 57.500,00
15	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Ya	5%	Rp 47.250,00
16	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Pelayanan Pribadi	Ya	10%	Rp 49.500,00
17	Rp 40.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Ya	5%	Rp 42.000,00
18	Rp 40.000,00	Kelengkapan	Ketepatan waktu pelayanan	Tidak	0%	Rp 40.000,00
19	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Kemudahan mendapat pelayanan	Ya	5%	Rp 47.250,00
20	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Kemudahan mendapat pelayanan	Ya	10%	Rp 49.500,00
21	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Ya	10%	Rp 49.500,00
22	Rp 35.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Tidak	0%	Rp 35.000,00
23	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	10%	Rp 49.500,00
24	Rp 40.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Tidak	0%	Rp 40.000,00
25	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	10%	Rp 49.500,00
26	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Pelayanan Pribadi	Ya	10%	Rp 49.500,00
27	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	10%	Rp 49.500,00
28	Rp 40.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Ya	10%	Rp 44.000,00
29	Rp 40.000,00	Kenyamanan pelayanan	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	5%	Rp 42.000,00
30	Rp 35.000,00	Tanggung jawab	Kemudahan mendapat pelayanan	Ya	10%	Rp 38.500,00
31	Rp 45.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	15%	Rp 51.750,00
32	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Ketepatan waktu pelayanan	Tidak	0%	Rp 45.000,00

33	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	15%	Rp 51.750,00
34	Rp 40.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Ya	10%	Rp 44.000,00
35	Rp 50.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	15%	Rp 57.500,00
36	Rp 40.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Ya	10%	Rp 44.000,00
37	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Ketepatan waktu pelayanan	Tidak	0%	Rp 45.000,00
38	Rp 45.000,00	Kenyamanan pelayanan	Kemudahan mendapat pelayanan	Ya	5%	Rp 47.250,00
39	Rp 35.000,00	Tanggung jawab	Ketepatan waktu pelayanan	Ya	5%	Rp 36.750,00
40	Rp 40.000,00	Tanggung jawab	Kesopanan dan keramahan pelayanan	Tidak	10%	Rp 44.000,00

- A : Tarif ideal menurut responden
- B : Membayar lebih demi peningkatan keselamatan dan pelayanan
- C : Persentase penambahan biaya Dari tarif ideal

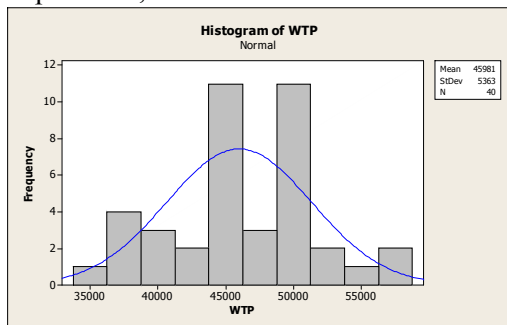
Untuk menyederhanakan keseluruhan data *willingness to pay*, maka dibuat :

$$\begin{aligned}
 \text{Range (R)} &= \text{Data terbesar} - \text{data terkecil} \\
 &= 57.5 - 35 = 22.5 \\
 \text{Kelas (K)} &= 1 + 3.3 \log N \\
 &= 1 + 3.3 \log 40 \\
 &= 6.287 \approx 7 \\
 \text{Interval kelas (I)} &= R/K = 22.5/7 = 3.21 \approx 4
 \end{aligned}$$

Tabel 14 Distribusi *Willingness To Pay*

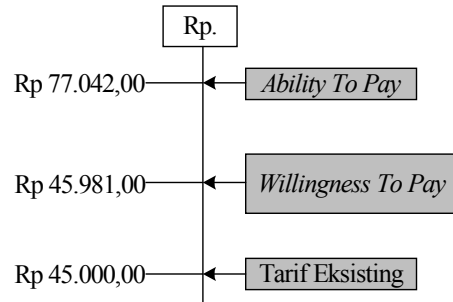
WTP Responden (x1000)	Frekuensi	% Frekuensi
Rp 35 – Rp 38	5	12.5%
Rp 39 – Rp 42	5	12.5%
Rp 43 – Rp 46	11	27.5%
Rp 47 – Rp 50	14	35%
Rp 51 – Rp 54	2	5%
Rp 55 – Rp 58	3	7.5%
Rp 59 – Rp 62	0	0%
Jumlah	40	100%

Dapat dilihat nilai *willingness to pay* paling banyak terdapat pada range Rp 47.000,00 sampai Rp 50.000,00 dan rata-rata *willingness to pay* responden adalah sebesar Rp 45.981,00



Gambar 2 Histogram WTP Responden

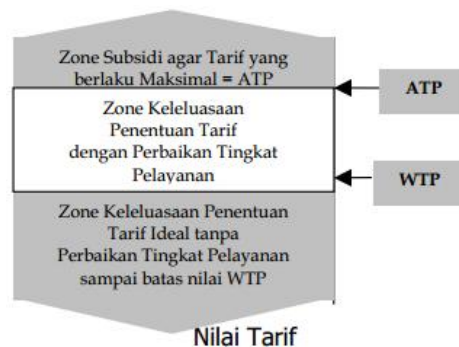
Berikut adalah perbandingan antara *ability to pay*, *willingness to pay* dan tarif eksisting.



Gambar 3 Perbandingan ATP, WTP, dan Tarif Eksisting

Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa nilai *ability to pay* berada diatas nilai *willingness to pay* ($ATP > WTP$). Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa tersebut. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*. *Choiced riders* merupakan golongan masyarakat menengah ke atas, yang mempunyai kemudahan memilih menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum.

Berikut adalah ilustrasi mengenai keleluasaan penentuan tarif baru berdasarkan *ability to pay* dan *willingness to pay*



Gambar 4 Zona ATP dan WTP Terhadap Tarif

Pada penelitian ini, tarif eksisting berada dibawah nilai *ability to pay* dan *willingness to pay*. Hal ini berarti Perum Damri dapat menetapkan tarif baru sampai batas maksimum nilai *ability to pay* penumpang dengan memperhatikan perbaikan tingkat pelayanan.

Setelah didapatkan nilai *ability to pay* dan *willingness to pay*, selanjutnya dilakukan uji *chi-square*. Uji ini dilakukan untuk menguji hubungan atau pengaruh dua buah variabel nominal. Variabel disini adalah pendapatan dengan *ability to pay* responden dan pendapatan dengan *willingness to pay* responden. Uji *chi-square* pada penelitian ini menggunakan *software* minitab 16.

Uji *chi-square* pendapatan dengan *ability to pay* memiliki hipotesa H_0 berupa pendapatan dengan nilai *ability to pay* merupakan variabel saling bebas dan H_1 merupakan pendapatan dengan nilai *ability to pay* merupakan variabel tidak saling bebas. Dan uji *chi-square willingness to pay* memiliki hipotesa H_0 berupa pendapatan dengan nilai *willingness to pay* merupakan variabel saling bebas dan H_1 merupakan pendapatan dengan nilai *willingness to pay* merupakan variabel tidak saling bebas.

Nilai χ^2 *ability to pay* dan *willingness to pay* tabel sebesar 28.87 dengan α 0.05 dan derajat kebebasan sebesar 18. H_0 diterima jika χ^2 hitung $\leq \chi^2$ tabel, dan sebaliknya.

Dari hasil perhitungan menggunakan bantuan *software* minitab 16, didapatkan nilai χ^2 hitung untuk pendapatan dengan *ability to pay* adalah 83.54. Hal ini menunjukkan tolak H_0 karena χ^2 hitung $\geq \chi^2$ tabel dimana $83.54 \geq 28.87$. Dengan kata lain besar pendapatan dan *ability to pay* tidak saling bebas atau juga besar pendapatan memiliki pengaruh terhadap *ability to pay*.

Nilai χ^2 hitung untuk pendapatan dengan *willingness to pay* adalah 24.29. Hal ini menunjukkan terima H_0 karena χ^2 hitung $\leq \chi^2$ tabel dimana $24.29 \leq 28.87$. Dengan kata lain pendapatan dan *willingness to pay* saling bebas.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Nilai *ability to pay* pengguna Bus Damri trayek Cilegon - Bandara Soekarno-Hatta adalah Rp 77.042,00. Sedangkan nilai *willingness to pay* pengguna Bus Damri

trayek Cilegon - Bandara Soekarno-Hatta adalah Rp 45.981,00. Kondisi ini menunjukkan bahwa responden dalam penelitian ini termasuk dalam golongan *choiced riders*. Nilai tarif eksisting Rp 45.000,00 berada dibawah nilai *ability to pay* Rp 77.042,00 dan nilai *willingness to pay* Rp 45.981,00. Hal ini menunjukkan zona keleluasaan penentuan tarif baru tanpa perbaikan tingkat pelayanan sampai batas nilai *willingness to pay*, dan zona keleluasaan penentuan tarif baru dengan perbaikan tingkat pelayanan sampai batas nilai *ability to pay*. Hubungan antara besar pendapatan dengan *ability to pay* adalah tidak saling bebas atau tolak H_0 , karena χ^2 hitung $\geq \chi^2$ tabel dimana $83.54 \geq 28.87$. Sedangkan hubungan antara besar pendapatan dengan *willingness to pay* adalah saling bebas atau terima H_0 , karena χ^2 hitung $\leq \chi^2$ tabel dimana $24.29 \leq 28.87$

6. DAFTAR PUSTAKA

- Angraeni, R.D. 2009. Preferensi Pilihan Moda Dengan Kajian Intermodality Pada Pergerakan Penumpang Angkutan Umum Jurusan Bandung-Jakarta. Tesis Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Bandung. Bandung (Tidak Publikasi)
- Budiman, D. 2009. Penentuan Struktur dan Besar Tarif Trans Metro Bandung Koridor Jalan Soekarno-Hatta Berdasarkan Pola Pergerakan dan Kemampuan Membayar Masyarakat. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Vol. 20 No. 3, Desember 2009, Hal 151-166.
- Faiz, A. 2006. Studi Kemampuan-Kemauan Membayar Konsumen Jasa Angkutan Umum Bus Damri-Ekonomi di Kota Surabaya. *Jurnal Aplikasi ISSN. 1907-753X*. Volume 1, Nomor 1, Agustus 2006. Surabaya.
- Fricilia, M. 2013. Evaluasi Penerapan Tarif Angkutan Umum Kereta Api. *E-Jurnal MATRIKS TEKNIK SIPIL*/Juni 2013/46. Surakarta.
- Lakawa, I. 2009. Kajian Tarif Angkutan Ojek pada Kompleks Perumahan di Kota Kendari. *Jurnal Ilmiah MULTEK* Vol. 7 Edisi 2, ISSN: 1907-6924. Kendari
- Permata, R. 2012. Analisa Ability To Pay dan Willingness to Pay Pengguna Jasa

- Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta – Manggarai. *Tesis* Program Studi Teknik Sipil, Universitas Indonesia. Jakarta (Tidak Publikasi)
- Situmeang, P. 2008. Analisa Kinerja Pelayanan Angkutan Mobil Penumpang Umum Antar Kota. *Tugas Akhir* Program Studi Transportasi, Universitas Sumatera Utara. Medan (Tidak Publikasi)
- Subiakto.2009. Preferensi Pengguna dan Penyedia Jasa Terhadap Sistem Jaringan Transportasi di Jalan Yang Mendukung Pelabuhan di Kabupaten Belitung. *Tesis* Program Studi Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponeg Semarang (Tidak Publikasi)
- Yoessa, G. 2014. Kepuasan Anggota Terhadap Credit Union Sapulidi *Skripsi* Program Studi Manajemen, Universitas Sanata Dharma. Yogyakarta (Tidak Publikasi)