

RESEARCH ARTICLE

Open Access

# Analisis Tarif Transportasi Publik: Studi Kasus Bus Trans Metro Dewata Bali Dengan Memperhitungkan Biaya Operasi Kendaraan, *Ability To Pay*, dan *Willingness To Pay*

Made Irma Dwiputranti<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universitas Primakara (Bisnis Digital, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Primakara, Indonesia).

\*Correspondence email:  
madeirma@primakara.ac.id

Received: 12 December 2023  
Accepted: 14 December 2023  
Published: 30 December 2023

Daftar lengkap informasi penulis tersedia di akhir artikel.

## Abstract

One of the transportation tools used in Bali is a bus fleet called Trans Metro Dewata (TMD) Bali. TMD Bali bus is one of the public transportation that has various destinations, where one of the majors is in Corridor 1, Central Parking Kuta-Terminal Pesiapan. Operational activities of the Bali Trans Metro Dewata Bus public transport company began to develop well because previously the TMD Bali bus fare was free, but since October 31, 2022 began to be charged. The tariff is in return for the services received by users to cover all vehicle operating costs and a decent profit for the operator. Formulation of Bus public transport tariffs in addition to paying attention to the operating costs of the vehicle but also must pay attention to the purchasing power or ability to pay of service users (*Ability To Pay*) as well as the perception of users of public transport services Bus Corridor 1 Central Parking Kuta-Terminal Pesiapan (*Willingness To Pay*). The results showed that the current tariff of public transportation bus Sentral Parking Kuta-Terminal Pesiapan which is Rp 4,400.00 is not in accordance with the *Ability to Pay* and *Willingness to Pay* passengers of public transportation bus Sentral Parking Kuta-Terminal Pesiapan. The tariff that is in accordance with the *Ability to Pay* and *Willingness to Pay* passengers of public transportation bus Sentral Parking Kuta-Terminal Pesiapan based on the results of the calculation is Rp 4,000.00.

**Keywords:** BOK, *Ability To Pay*, *Willingness to pay*, Bus Trans Metro Dewata Bali

## Abstrak

Salah satu alat transportasi yang digunakan di Bali adalah armada bus yang bernama Trans Metro Dewata (TMD) Bali. Bus TMD Bali merupakan salah satu angkutan umum yang memiliki berbagai tujuan, dimana salah satu jurusannya berada di Koridor 1 Central Parkir Kuta-Terminal Pesiapan. Kegiatan operasional perusahaan angkutan umum Bus Bali Trans Metro Dewata mulai berkembang dengan baik karena sebelumnya tarif bus TMD Bali gratis, namun sejak 31 Oktober 2022 mulai dikenakan biaya. Tarif tersebut merupakan imbalan atas layanan yang diterima pengguna untuk menutupi seluruh biaya pengoperasian kendaraan dan keuntungan yang layak bagi operator. Perumusan tarif angkutan umum Bus selain memperhatikan biaya operasional kendaraan namun juga harus memperhatikan daya beli atau kemampuan membayar pengguna jasa (*Ability To Pay*) serta persepsi pengguna jasa angkutan umum. Bus Koridor 1 Pusat Parkir Kuta-Terminal Pesiapan (*Bersedia Membayar*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan saat ini yaitu sebesar Rp 4.400,00 belum sesuai dengan Kemampuan Membayar dan Kemauan Membayar penumpang angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan. Tarif yang sesuai dengan Kemampuan Membayar dan Kesediaan Membayar penumpang angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan berdasarkan hasil perhitungan adalah Rp 4.000,00.

**Kata Kunci:** BOK, *Ability To Pay*, *Willingness to pay*, Bus Trans Metro Dewata Bali



## 1. Pendahuluan

Ada berbagai cara untuk memenuhi kebutuhan orang untuk bepergian darat, laut, dan udara. Moda darat termasuk bus antar kota, bus kota, taksi, kereta api, dan lainnya. Penyediaan pelayanan angkutan umum yang baik dan layak bagi masyarakat adalah tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang. Angkutan Umum Bus jurusan Sentral Parkir Kuta -Terminal Pesiapan merupakan salah satu angkutan umum bus yang memiliki trayek perjalanan dari Sentral Parkir kuta-Terminal Tegal- Terminal Mengwi- Terminal Pesiapan. Angkutan Umum Bus TMD Bali jurusan Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan adalah penghubung daerah Kuta yang merupakan daerah pusat pariwisata, bisnis, dan perdagangan, maupun sebaliknya dengan kota Tabanan. Jumlah penduduk Tabanan 465.000 jiwa kebanyakan bekerja di Denpasar karena jaraknya tidak terlalu jauh dengan waktu tempuh sekitar 1 jam. Saat ini, jumlah armada yang beroperasi adalah total 105 armada sebanyak 95 armada digunakan untuk kepentingan operasional sedangkan sisanya untuk cadangan, dengan tarif Rp 4400 untuk tarif standar dari Sentral Pakir Kuta-Terminal Pesiapan. Untuk kelangsungan operasional perusahaan angkutan Umum Bus TMD Bali dan kemungkinan berkembang dengan baik, tarif sebagai imbalan atas jasa yang diterima pengguna harus menutup seluruh biaya operasi kendaraan dan keuntungan yang layak bagi operator. Perumusan biaya tarif angkutan umum bus disamping memperhatikan biaya operasi kendaraan tetapi juga harus memperhatikan daya beli atau kemampuan membayar dari pengguna jasa (*Ability To Pay*) serta persepsi pengguna jasa angkutan umum bus jurusan Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan (*Willingnes To Pay*).

Berdasarkan penelitian sebelumnya indikator penilaian tertinggi yang dinilai konsumen adalah kualitas pelayanan berupa empati yang terdiri dari adanya informasi fasilitas Kesehatan, informasi pelayanan, dan keselamatan penumpang. Indikator terendah yang dinilai konsumen ada pada indikator jadwal kedatangan Bus, jadwal kendaraan Bus secara tertulis karena minimnya informasi mengenai kedatangan dan keberangkatan bus selain itu sering terjadi keterlambatan kedatangan dan keberangkatan membuat konsumen menjadi kurang puas terhadap pelayanan Bus TMD Bali (Kusumayana, 2022). Oleh karena itu penulis tertarik untuk mengetahui tarif angkutan yang sesuai dengan kemampuan dan persepsi pengguna angkutan kota Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan karena sebelumnya rute ini adalah gratis dan mendapatkan subsidi dari pemerintah untuk masyarakat Bali khususnya agar mereka mau dan terbiasa menggunakan *public transportation*, sehingga secara spesifik permasalahan yang ingin dikaji adalah Bagaimana seharusnya penentuan tarif angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan yang didasarkan pada kemampuan (*Ability to Pay*) dan kemauan / persepsi penumpang (*Willingness to pay*) ?

## 2. Metode

Transportasi merupakan suatu hal terpenting dalam kehidupan atau kegiatan manusia dan merupakan bagian terpenting dari mobilitas manusia dan barang sehari-hari. Transportasi sangat penting untuk kemajuan dan perkembangan manusia. Transportasi yang baik harus memiliki sistem yang dapat memberikan pelayanan yang cukup kepada masyarakat umum dan individu dengan cara yang aman, nyaman, cepat, dan dapat diandalkan (Nasution, 2015). Angkutan umum dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan/atau barang dengan kendaraan dari satu tempat ke tempat lain. Sementara kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang tersedia untuk digunakan oleh publik secara gratis. Mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar adalah contoh kendaraan umum (Munawar, A. 2005).

### 2.1 Harga atau Tarif

Harga atau tarif transportasi dipengaruhi oleh permintaan dan penawaran (Sriastuti, 2017) yaitu : Permintaan transportasi adalah besarnya jumlah jasa transportasi yang dibutuhkan untuk mengangkut manusia atau barang dari dan ke suatu lokasi atau wilayah. Dalam menentukan kuantitas kebutuhan jasa transportasi (*Quantity Services demanded*) perlu diperhatikan konsep berikut:

2.1.1 umlah jasa angkutan yang diminta merupakan kuantitas yang diinginkan.

2.1.2 Jumlah yang diinginkan konsumen dipengaruhi oleh daya beli, jenis jasa angkutan, dan selera konsumen.

2.1.3 Kuantitas yang diminta menunjukkan pembelian yang diinginkan.

2.1.4 Kuantitas yang diminta berbeda dengan kuantitas nyata.

2.1.5 Pembelian yang diinginkan berbeda dengan pembelian riil atau sebenarnya.

Dengan demikian, jumlah yang diminta bukan merupakan harapan kosong, tetapi merupakan permintaan efektif. Permintaan efektif ini merupakan jumlah jasa angkutan yang bersedia dibayar oleh konsumen dengan tingkat tarif tertentu. Faktor yang menentukan kuantitas jasa angkutan yang diminta dapat berupa :

1. Tarif jasa angkutan
2. Daya Beli masyarakat

3. Selera atau aktivitas masyarakat konsumen
4. Besarnya Populasi
5. Prediksi masa yang akan datang

## 2.2 Pembentukan Harga atau Tarif

Tarif jasa transportasi diatur oleh departemen teknis (perhubungan) setelah mendapat persetujuan dari legislatif. Misalnya untuk tarif angkutan darat (bus umum) diatur melalui [Surat Keputusan Menhub No. PM. 3 Tahun 2023](#). Formula perhitungan didasarkan pada Tarif pokok.

## 2.3 Tarif Yang Wajar

Menetapkan kewajaran tingkat tarif angkutan harus diperhatikan kepentingan perusahaan angkutan yang menghendaki tarif tinggi dan pemakai jasa angkutan sebaliknya menginginkan tarif yang rendah. Kedua kepentingan ini menentukan batas-batas kewajaran tingkat tarif. Batas tarif maksimum ditentukan oleh kemampuan pemakai jasa untuk membayar dan batas tarif minimum akan mengikuti tingkat biaya operasi minimum (*longrun marginal cost*) perusahaan angkutan (Simbolon, 2003).

## 2.4 Biaya Operasi Kendaraan

BOK merupakan parameter yang sangat penting dalam pengevaluasian tarif angkutan. Dalam penghitungan biaya operasi kendaraan terdapat perbedaan yang mendasar yaitu untuk keperluan evaluasi ekonomi dan finansial, yakni penggunaan *shadow prices* dan perlakuan terhadap biaya-biaya *transfer*. Terdapat tiga bagian yang menjadi dasar penghitungan BOK yaitu :

### 2.4.1 Biaya Tergantung Jarak

Biaya yang naik atau turun langsung dipengaruhi oleh perubahan jarak tempuh, misalnya kendaraan memerlukan bensin yang lebih banyak untuk jarak tempuh yang lebih jauh. Biaya tergantung jarak naik apabila jarak tempuh bertambah, sedangkan biaya kendaraan per kilomernya relatif konstan.

### 2.4.2 Biaya Tergantung Kecepatan

Biaya tidak hanya tergantung pada jarak akan tetapi dipengaruhi juga oleh kecepatan. Misalnya, pemakaian bensin pada kecepatan rendah menjadi tinggi, rendah pada kecepatan sedang dan tinggi pada kecepatan tinggi.

### 2.4.3 Biaya Investasi

Biaya investasi di dalam konteks penghitungan BOK ini ialah biaya pembelian kendaraan tanpa ban.

## 2.5 Ability To Pay

ATP adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna. Besar ATP adalah rasio transportasi dan intensitas perjalanan, dengan kata lain ATP adalah kemampuan masyarakat dalam membangun ongkos perjalanan yang dilakukannya . Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP diantaranya adalah :

### 2.5.1 Penghasilan keluarga per bulan

### 2.5.2 Alokasi penghasilan untuk transportasi per bulan

### 2.5.3 Intensitas perjalanan

### 2.5.4 Jumlah anggota keluarga

## 2.6 Willingnes To Pay

*Willingness to pay (WTP)* adalah nilai ekonomi yang menunjukkan seberapa besar seseorang ingin mengorbankan barang dan jasa untuk mendapatkan barang dan jasa lainnya. Keinginan untuk membayar terhadap barang atau jasa yang dihasilkan oleh sumber daya alam dan lingkungan ini secara resmi disebut *willingness to pay*. (Skuras, 2008). Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah :

### 2.6.1 Produksi jasa angkutan yang diadakan oleh pengusaha.

### 2.6.2 Kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan pengusaha angkutan.

### 2.6.3 Utilitas pengguna terhadap angkutan itu.

### 2.6.4 Penghasilan pengguna.

Metode yang akan digunakan dalam analisis tarif angkutan umum bus Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan

**2.7 Perhitungan Penentuan Tarif**

Dalam penentuan tarif angkutan umum bus Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan didasarkan pada tarif pokok. Dengan perhitungan tarif sebagai berikut :

$$\text{Tarif Pokok} = (\text{Biaya Operasi Kendaraan}) / (\text{Load Factor} \times \text{Kapasitas (seat)}) \dots\dots 1$$

$$\text{Tarif} = (\text{ Tarif Pokok} \times \text{ jarak rata-rata} ) + 10\% \dots\dots\dots 2$$

**ATP profesi**

Besarnya ATP profesi adalah rasio alokasi *budget* untuk angkutan umum bus Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan terhadap total perjalanan pengguna. Untuk menghitung nilai ATP profesi dapat dihitung pada persamaan sebagai berikut :

$$ATP r = \frac{Ix.Pp.Pt}{Tr} \dots\dots\dots$$

Keterangan

- ATP r = ATP responden berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/kilometer)
- Ix = Tingkat penghasilan responden per bulan (Rp/bulan)
- Pp = Prosentase *budget* untuk transportasi per bulan dari total penghasilan
- Pt = Prosentase alokasi biaya transportasi yang digunakan untuk angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan
- Tt = Total panjang perjalanan responden per bulan (km/bulan)

Faktor-faktor yang digunakan untuk menentukan ATP dan WTP

Faktor-faktor yang mempengaruhi *Ability to Pay dan Willingness to Pay* adalah :

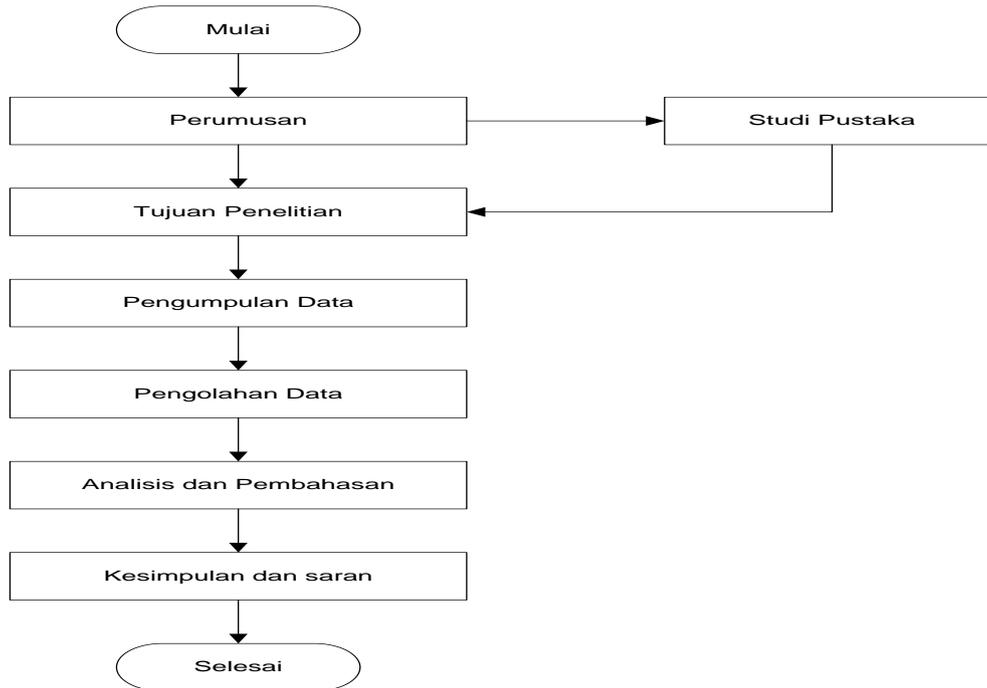
1. Penghasilan Penumpang per bulan
2. Alokasi penghasilan untuk Transportasi per bulan
3. Intensitas Perjalanan
4. Kualitas dan kuantitas pelayanan

Hubungan antara Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)

(Julien, 2014) menyebutkan Pelaksanaan dalam menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya ATP dan WTP, kondisi tersebut dapat berupa: ATP lebih besar WTP, ATP lebih kecil WTP, ATP sama Dengan WTP.

**2.8 Langkah-langkah Penyelesain Masalah**

Penelitian deskriptif dilakukan untuk menjelaskan kemampuan dan keinginan masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum Bus TMD Bali. Metode Pengumpulan Data melalui Survei Investigasi yaitu wawancara langsung dengan informan. Langkah kedua adalah melakukan Survei statis dilakukan berdasarkan pengamatan untuk memperjelas penelitian yang dilakukan. Ini digunakan untuk menentukan kemampuan dan keinginan masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum Bus TMD Bali. Wawancara dilakukan dengan sopir untuk mengumpulkan data Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan dengan penumpang untuk menghitung ATP dan WTP. Adapun langkah-langkah penyelesaian masalah adalah sebagai berikut :



**Gambar 3. Langkah-langkah Penyelesaian Masalah**

## 2.9 Penelitian Terdahulu mengatakan

- 2.9.1 Kase, N (2015), melakukan studi kasus tentang "Analisa Kelayakan Tarif Angkutan Umum di Kota Kupang". Hasil penelitian menunjukkan bahwa biaya operasional rata-rata untuk trayek terpanjang sebesar Rp.2.165,42 per penumpang dan tarif yang layak untuk trayek terpanjang sebesar Rp.2.381,96 per penumpang; trayek terpendek sebesar Rp.1.956,31 per penumpang dan tarif yang layak untuk trayek terpendek sebesar Rp. 2.151,94 per penumpang.
- 2.9.2 (Yuniarti, 2009) melakukan studi kasus terkait dengan "Analisis tarif angkutan umum berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, kemampuan untuk membayar, dan kemampuan untuk membayar (contoh kasus PO.ATMO Trayek Palur-Kartasura di Surakarta). Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai ATP dan WTP berada di bawah tarif saat penelitian. Harga berlaku adalah Rp. 2.500,00. Pemerintah harus membuat kebijakan untuk meningkatkan load factor angkutan umum dan memberikan subsidi untuk penumpang agar mereka mampu membayar sesuai kemampuan mereka, sehingga operator angkutan umum dapat meningkatkan layanan mereka, yang dapat mempengaruhi keinginan penumpang untuk membayar..
- 2.9.3 (Permata, 2012) melakukan "Analisis Kemampuan Untuk Membayar (*Ability to pay*) dan Keengganan untuk membayar (*Willingness to pay*) pengguna jasa kereta api dari Bandara Soekarno Hatta ke Manggarai". Hasil penelitian menunjukkan bahwa 80% responden bersedia membayar lebih untuk peningkatan keselamatan, dengan estimasi nilai rata-rata ATP sebesar Rp. 128.986, dan estimasi nilai rata-rata WTP sebesar Rp.23.195.

## 3. Hasil Penelitian

### 3.1 Pengolahan Data

Adapun pengolahan data yang dilakukan adalah mencari nilai tarif pokok sebagai berikut:

Mencari Nilai Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

BOK satu tahun = Rp 170.591.000,-

BOK per hari =  $(Rp. 170.591.000)/(360 \text{ hari}) = Rp. 473.863.889$

BOK dalam sekali Jalan =  $473.863.889/(2 \times 6 \text{ rit}) = Rp. 34.488.657$

Dari perhitungan di atas, di peroleh perhitungan sebagai berikut :

Tarif Pokok =  $(Rp. 34.488.657)/(85\% \times 16) = 2.903.577$

Dalam hal ini, keuntungan diasumsikan sebesar 50 % dari tarif murni perhitungan BOK. Sehingga perhitungannya:

Tarif yang akan diberlakukan = tarif pokok + asumsi keuntungan  
 = Rp. 2.903.577 + (50% x Rp. 2.903.577)  
 = Rp. 2.903.577 + Rp. 1.451.788 = Rp. 4.355,365

Dari perhitungan diatas, tarif yang sesuai dengan Biaya Operasi kendaraan adalah sebesar Rp. 4.355,365,551 atau jika diambil pembulatan adalah sebesar Rp. 4400,00 untuk sekali perjalanan dari Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan atau pun sebaliknya.

### 3.2 Pengolahan Data Terhadap Metode *Ability to Pay*

*Ability* atau kemampuan pengguna terhadap besarnya tariff yang diberlakukan dapat dihitung dengan konsep teori ATP umum. Artinya, perhitungan ini didasarkan pada rata-rata budget untuk tarif ini bagi masyarakat. Perhitungan ini dilakukan dalam menganalisis besaran tarif angkutan kota yang berlaku saat ini, yaitu sekitar Rp. 4400,00. Apakah tarif ini telah sesuai dengan kemampuan dan budget pengguna. Besarnya ATP profesi adalah rasio alokasi *budget* untuk angkutan umum bus jurusan Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan terhadap total perjalanan pengguna. Untuk menghitung nilai ATP profesi dapat dihitung pada persamaan sebagai berikut :

Dari teori diatas, diperoleh perhitungan riil, yaitu

Ix = pendapatan rata-rata dari masyarakat yang di *survey* adalah Rp. 2.500.000

Pp = dari pengeluaran untuk transportasi sebulannya rata-rata Rp. 500.00

$$PP = (Rp. 500.000) / (Rp. 2.500.000) = 20.00\%$$

Pt = Merupakan kebutuhan transportasi untuk jasa angkutan angkutan umum bus Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan yaitu tarif yang berlaku x frekuensi per bulan adalah Rp. 212.000.

$$Pt = (Rp. 212.000) / (Rp. 500.000) \times 100\% = 42.40\%$$

Tt = Total Frekuensi perjalanan per bulan = 24 kali, tapi jumlah ini tidaklah mutlak, karena ditambah dengan perjalanan non rutin, rata-rata 3 kali. Jadi total perjalanan selama sebulan = 2(24 + 3) = 54 kali perjalanan.

Dari perhitungan terhadap data di atas, maka :

$$ATP \text{ profesi} = (20\% \times 42.40\% \times Rp. 2.500.000) / 54 = Rp. 3.925,924$$

Jadi, tarif yang menurut masyarakat mampu adalah sekitar Rp. 3.925,925, jumlah ini lebih kecil dari tarif yang berlaku pada angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan sebesar Rp. 4400,00.

### 3.3 Analisis Tarif Umum Bus

Tarif angkutan umum Bus jurusan Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp 4.400 merupakan hasil kesepakatan antara Dinas Perhubungan dengan pihak Organda serta pihak pengusaha jasa transportasi angkutan umum Bus jurusan Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan. Evaluasi tarif angkutan umum Bus Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan sangatlah penting karena dengan diberlakukannya tarif angkutan yang sekarang akan menimbulkan perbedaan persepsi karena hal ini didukung dengan perbedaan penghasilan atau pendapatan dari penumpang angkutan umum Bus Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan itu sendiri.

Besaran tarif yang dihasilkan dari perhitungan tarif BOK, adalah lebih besar dari *ability to pay* (kemampuan membayar konsumen). Sehingga tarif saat ini dinilai belum mewakili perhitungan tarif yang sesuai. Selisih perhitungan BOK dengan tarif *ability to pay* sekitar Rp. 500,00 merupakan besaran yang seharusnya dipertanggungjawabkan kepada penumpang.

### 3.4 Analisis Tarif angkutan angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan berdasarkan metode *Ability to Pay*:

Faktor yang mempengaruhi kemampuan masyarakat untuk membayar angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan adalah sebagai berikut :

1. Penghasilan atau pendapatan perbulan penumpang angkutan umum bus Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan.
2. Kebutuhan perjalanan atau panjang perjalanan yang seharusnya ditempuh oleh penumpang untuk memenuhi kebutuhannya.
3. Budget atau alokasi dana dari penghasilan yang diperoleh penumpang untuk transportasi secara umum serta biaya untuk angkutan umum bus Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan.

Dari penghitungan yang berdasarkan metode ATP, dapat diketahui bahwa kemampuan penumpang dalam membayar tarif lebih kecil dari pada tarif yang berlaku saat ini. Adapun hasil perhitungan yang berdasarkan metode ATP adalah sebagai berikut :

$$ATP \text{ profesi} = (20\% \times 42.40\% \times Rp. 2.500.000) / 54 = Rp. 3.925,924$$

Jadi, tarif yang menurut masyarakat mampu adalah sekitar Rp. 3.925.924 atau apabila dibulatkan menjadi Rp 3.900,00. Tentunya jumlah ini lebih kecil dari pada tarif yang berlaku pada angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan yaitu sebesar Rp. 4400,00. Selisih tarif antara tarif yang berlaku dengan hasil perhitungan ATP adalah sebesar Rp 500,00.

### 3.5 Analisis tarif berdasarkan metode *Willingness to Pay*

Tarif angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan sebesar Rp. 4.400,00 apabila dianalisis menurut metode *Willingness to Pay* dalam membayarkan sejumlah uang belum menjadikan penumpang puas dengan tarif yang ada.

### 3.6 Analisis Pengajuan Tarif Baru.

#### 2.6.1 Tarif baru Berdasarkan metode *Ability to Pay*

Besar ATP profesi untuk penumpang angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan adalah sebesar Rp. 3.900,00 sedangkan besar tarif baru yang berdasarkan BOK adalah Rp 4.400,00 untuk jarak tempuh perjalanan dari Sentra Parkir Kuta-Terminal Pesiapan. Kondisi ini memungkinkan dua macam hal yang terkait dengan pelayanan terhadap, kepuasan pelanggan, serta minimalisasi pengeluaran pelanggan. Pemberlakuan Tarif Berdasarkan perhitungan BOK yaitu Rp 4.400,00 kemungkinan dengan tarif sebesar itu pelayanan yang diberikan kepada penumpang oleh operator pastinya akan seminimal mungkin.

#### 2.6.2 Tarif Baru berdasarkan *Willingness to Pay*

Dari hasil pengumpulan data melalui angket bahwa persepsi penumpang lebih dominan pada pelayanan angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan. Persepsi penumpang dalam hal ini menginginkan adanya pelayanan yang diberikan oleh operator lebih baik daripada sebelumnya. Pelayanan yang diinginkan adalah kenyamanan dalam perjalanan, kondisi kendaraan yang nyaman, waktu yang tepat.

### 3.7. Pembahasan

Transportasi berasal dari kata Latin "transportare", yang berarti "mengangkat" atau "membawa", Oleh karena itu, transportasi adalah mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Transportasi adalah proses mengangkut barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain secara fisik. Dua komponen utama transportasi adalah pemindahan dan pergerakan (Abbas, 2000). Kota Denpasar sebagai ibukota Propinsi Bali saat ini membutuhkan layanan transportasi umum yang nyaman, aman, dan berkualitas tinggi. Ini disebabkan oleh fakta bahwa transportasi umum lainnya, seperti angkutan perkotaan, terus mengalami ketidaknyamanan dan menimbulkan ketakutan bagi masyarakat. Bidang jasa pelayanan publik dan swasta telah berkembang karena perubahan yang terjadi di masyarakat saat ini (Arjana, 2015).

Pada Umumnya Masyarakat Bali selain selain kendaraan pribadi memiliki kendaraan roda dua, sehingga diharapkan bus umum merupakan salah satu pilihan bagi masyarakat. Bus TMD Bali memiliki fasilitas yang sangat nyaman. Saat ini terdapat 5 trayek yang dilayani oleh Bus TMD Bali dan pelayanan trayek tersebut telah menjangkau hampir seluruh pusat-pusat kegiatan seperti daerah pariwisata, pendidikan, bisnis dan perkantoran. Masyarakat di Bali kurang suka memakai sarana Transportasi Umum sehingga hal ini menjadi tantangan untuk mengurangi gas emisi dari setiap kendaraan sehingga ini menjadi tantangan yang berat bagi pemerintah dan pemangku kepentingan. Pelayanan yang baik termasuk pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman. Karena biaya transportasi dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang, angkutan umum penumpang biasanya massal. Ini disebabkan oleh fakta bahwa biaya setiap penumpang harus ditekan serendah mungkin. Pada angkutan massal, semua penumpang harus memiliki kesamaan, termasuk kesamaan asal dan tujuan.

## 4. Kesimpulan

Berdasarkan perhitungan dan analisis yang dilakukan terhadap data hasil survey dan data pendukung lainnya maka dapat disimpulkan bahwa tarif angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp 4.400,00 tidak sesuai dengan *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* penumpang angkutan umum bus Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan. Maka tarif yang sesuai dengan *Ability*

*to Pay* dan *Willingness to Pay* penumpang angkutan umum bus Sentral Parkir kuta-Terminal Pesiapan adalah sebesar Rp 4.000,00. Jika memang tarif diterapkana maka pelayanan harus ditingkatkan yaitu termasuk kenyamanan penumpang saat duduk atau berdiri, keterjangkauan halte, keteraturan operasional, seperti waktu tunggu yang cukup lama, informasi tentang kedatangan bus, ketepatan dan kepastian waktu kedatangan dan keberangkatan bus, dan serta adanya informasi tentang gangguan perjalanan bus.

## Referensi

- Abbas, S. (2000). *Manajemen Transportasi* (Vol. Edisi ke dua). Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Arjana, I. G. (2015). *Geografi Pariwisata dan Ekonomi Kreatif*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Nasution, M. (2015). *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Simbolon, M. M. (2003). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Skuras, D. T. (2008). *The effects of regional capital subsidies on productivity growth: a case study of the Greek food and beverage manufacturing industry*. *Journal of Regional Science* 46 (2), 353-379.
- Kusumayana, I. M. (2022). *Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Bus Trans Metro Dewata Koridor 1*. Repository Politeknik Negeri Bali.
- Kase, N. (2015). Analisa Kelayakan Angkutan Umum Dalam Kota Kupang (Studi Kasus Trayek Kupang – Penfui, Trayek Kupang – Perumnas,. *Universitas Nusa Cendana Kupang*.
- Yendri, O., Samudra, A., & Mulyati, E. (2021). Analisis Biaya Operasional Kendaraan Untuk Tarif Angkutan Umum (Studi Kasus Rute Kota Lubuk Linggau–Kecamatan Singkut Kabupaten Sarolangun). *Jurnal Civronlit Unbari*, 6(1), 22-29.
- Yuniarti, T. (2009). Studi Kasus PO. ATMO Trayek Palur-Kartasura di Surakarta. . *Universitas 11 Maret Surakarta*.
- Munawar, A. (2005). *Dasar-dasar Teknik transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Julien. (2014). *Analisis Ability to pay pengguna jasa kereta api bandara kuala namu (airport railink service)*,. *Jurnal Ekonomi dan Keuangan Universitas Sumatera Utara*, Vol 2 No 3.
- Permata, M. R. (2012). *Analisa Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-Manggarai*. Universitas Indonesia, Depok, URI: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20315245&lokasi=lokal>.
- Rahma, S., Wijayanti, D. A., Ismiyati, I., & Purwanto, D. (2014). Penyediaan Transportasi Umum Masa Depan di Kota Semarang. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 3(1), 154-166.
- Sriastuti, D. A. (2017). *Analisis Potensi Permintaan (Demand) Angkutan Umum Pada Koridor Jalan Raya Sesetan Denpasar*. Paduraksa, Vol 6 No 1, Juni.
- Zohra, E., Suyono, R. S., & Kadarini, S. N. (2019). Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) untuk Penentuan Tarif Pada Perencana Angkutan Umum BRT di Kota Pontianak. *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, 5(3).

## How Cites

Dwiputranti, M. I. (2023). Analisis Tarif Transportasi Publik: Studi Kasus Bus Trans Metro Dewata Bali Dengan Memperhitungkan Biaya Operasi Kendaraan, Ability To Pay, dan Willingness To Pay. *Jurnal Ekonomi Bisnis, Manajemen Dan Akuntansi*, 2(2), 17–25. <https://doi.org/10.58477/ebima.v2i2.140>

**Publisher's Note**

Yayasan Pendidikan Mitra Mandiri Aceh (YPPMA) remains neutral with regard to jurisdictional claims in published maps and institutional affiliations. Submit your manuscript to YPMMA Journal and benefit from: <https://journal.ypmma.org/index.php/ebima>.