

ANALISA TINGKAT PELAYANAN ANGKUTAN MOBIL PENUMPANG UMUM PADA TRAYEK SORONG – KLAMONO

ANALYSIS OF THE SERVICE LEVEL OF PUBLIC PASSENGER CAR TRANSPORTATION ON THE SORONG – KLAMONO ROUTE

Valens Elisa Ruhukail^{1*}, Faried Desembardi², Muhammad Rusmin³, Iqbal⁴, dan Asrul Saputra⁵

(1,2,3,4,5) Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sorong.

Abstrak

Seiring dengan mobilitas penduduk yang cukup signifikan maka perlu adanya analisa tingkat pelayanan yang nantinya akan memenuhi syarat dalam penggunaan jasa angkutan umum. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisa kinerja atau tingkat pelayanan angkutan umum penumpang dari segi kenyamanan, keamanan dan ketepatan waktu serta menganalisa penentuan tarif angkutan umum penumpang yang melayani trayek Sorong - Klamono dengan menggunakan metode Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP). Metode yang di gunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang didalamnya berisikan survey dan kuisioner atau angket sebagai instrumen penelitian serta dokumentasi. Data yang dihasilkan kemudian akan diolah dan dianalisis sesuai tujuan penelitian. Adapun hasil dari penelitian ini menyimpulkan bahwa tingkat pelayanan pada angkutan umum trayek Sorong – Klamono berdasarkan indikator penilaian prestasi kerja dari parameter kenyamanan, keamanan dan ketepatan waktu dikatakan masih dalam kondisi baik serta keinginan pengguna untuk membayar jasa angkutan lebih besar daripada kemampuan membayarnya dikarenakan pengguna mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas atau manfaat yang dirasakan pengguna terhadap jasa tersebut sangat tinggi

Kata Kunci: Tingkat Pelayanan, Ability To Pay, Willingness To Pay

Abstract

Along with significant population mobility, it is necessary to analyze the level of service that will later meet the requirements for the use of public transportation services. The purpose of this study is to analyze the performance or level of passenger public transportation services in terms of comfort, safety and punctuality and analyze the determination of passenger public transportation rates serving the Sorong - Klamono route using the Ability To Pay (ATP) and Willingness To Pay (WTP) methods. The method used in this study uses a quantitative approach which contains surveys and questionnaires or questionnaires as research instruments and documentation. The resulting data will then be processed and analyzed according to the research objectives. The results of this study conclude that the level of service on public transportation on the Sorong - Klamono route based on work performance assessment indicators from the parameters of comfort, safety and punctuality is said to be still in good condition and the user's desire to pay for transportation services is greater than the ability to pay because users have relatively low income but the utility or benefits felt by users for these services are very tall

Keywords: Service Level, Ability To Pay, Willingness To Pay

PENDAHULUAN

Dalam sejarah perkembangan manusia terhadap perkembangan kota dapat kita lihat bahwa manusia selalu berhasrat untuk berpergian dari satu tempat ketempat lain guna mendapatkan keperluan yang dibutuhkan. Dalam hal ini manusia sangat membutuhkan suatu sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan. Kebutuhan akan sarana transportasi dari waktu ke waktu terus mengalami peningkatan akibat semakin banyaknya kegiatan-kegiatan yang membutuhkan jasa transportasi sehingga bertambah pula intensitas pergerakan lalu lintas antar kota. Seperti yang kita ketahui bahwa transportasi angkutan umum adalah salah satu sarana transportasi darat yang ada pada setiap daerah-daerah berkembang. Ketersediaan sarana angkutan umum pada suatu daerah sangatlah diperlukan agar dapat memenuhi kebutuhan sarana transportasi masyarakat, serta dapat menyeimbangkan kepadatan pada ruas-ruas jalan yang ditimbulkan oleh tingginya volume kendaraan di jalan.

Kota Sorong sendiri merupakan kota berkembang, hal itu dapat dilihat dari banyaknya pembangunan sektor yang dilakukan beberapa tahun belakangan ini, khususnya sektor transportasi. Dalam kehidupan sehari-hari dirasakan betapa pentingnya peranan transportasi dalam menunjang manusia melakukan sesuatu kegiatan baik untuk ke sekolah, bekerja, maupun kegiatan sosialisasi ekonomi lainnya. Peningkatan kegiatan sistim transportasi khususnya transportasi darat di picu oleh peningkatan kepemilikan dan pengguna jasa transportasi yang otomatis memberikan dampak pada kondisi lalu lintas pada suatu jalan. Demi terbentuknya

(*)Corresponding author

Telp :

E-mail :

<http://doi.org/xxx>

Received xx Bulan Tahun; Accepted xx Bulan Tahun; Available online xx Bulan Tahun

E-ISSN:

suatu sistem transportasi yang berkelanjutan, perlu persiapan yang baik dalam penataan sistem, pengaturan dan persiapan jaringan trayek angkutan penumpang yang beroperasi di wilayah Sorong.

Ada beberapa angkutan umum yang beroperasi pada wilayah Kota dan Kabupaten Sorong, namun pada kasus ini penulis hanya meneliti angkutan umum yang beroperasi pada wilayah kabupaten sorong saja. Angkutan umum penumpang ini sering disebut taksi oleh masyarakat dan dibagi menjadi beberapa rute trayek antara lain trayek A, trayek B dan Trayek F. Trayek A dan B melayani penumpang Aimas, SP dan sekitarnya sedangkan trayek F dikhususkan melayani penumpang Sorong - Klamono dikarenakan jumlah armada yang tersedia sangatlah minim dengan rute yang dilaluipun cukuplah panjang. Alasan lain karena wilayah kabupaten Sorong yang sangat luas dibandingkan Kota Sorong. Adapun dalam pelaksanaannya, tarif angkutan umum belum selalu diperhatikan begitupun juga dengan kenyamanan, keamanan dalam berkendara serta kemauan dan kemampuan masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum dalam menggunakan angkutan mobil penumpang tersebut. Meningkatnya pembangunan transportasi dan aksesibilitas perdesaan maka akan dapat juga memperbaiki perekonomian di daerah dimaksud. Seiring dengan mobilitas penduduk yang cukup signifikan maka perlu adanya analisa tingkat pelayanan yang nantinya akan memenuhi syarat dalam penggunaan jasa angkutan umum

TINJAUAN PUSTAKA

Sistem Transportasi

Sistem Transportasi adalah suatu bentuk keterkaitan dan keterikatan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami atau buatan. Sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud untuk mengkoordinasikan proses pergerakan penumpang dan barang dengan mengatur komponen-komponennya dimana prasarana merupakan media untuk proses transportasi, sedangkan sarana merupakan alat yang digunakan dalam proses transportasi. Selain itu sistem transportasi memiliki tujuan agar proses transportasi penumpang dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu dengan pertimbangan faktor keamanan, kelancaran, dan efisiensi atas waktu dan biaya

Angkutan Umum Penumpang (AUP)

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar seperti angkutan kota (bus, mini bus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara (Warpani, 1990). Tujuan utama keberadaan Angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat.

Kualitas Pelayanan Angkutan Umum

Menurut (Tamin, 2000) secara garis besar, kriteria-kriteria yang dapat dijadikan unsur penilaian dalam Standar Pelayanan Minimum (SPM) angkutan umum sebagai hasil survey adalah :

- Kenyamanan
- Aksesibilitas
- Keandalan
- Ketersediaan Informasi

Kapasitas Angkutan

Kapasitas angkutan adalah kemampuan sesuatu alat angkutan untuk memindahkan muatan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam waktu tertentu. Unsur-unsur angkutan terdiri dari :

- Berat muatan
- Jarak yang ditempuh
- Waktu yang dibutuhkan untuk mengantar angkutan ke tujuan

Trayek Angkutan Umum Penumpang

Trayek merupakan lintasan jalan umum untuk pelayanan jasa angkut orang dengan menggunakan mobil atau angkutan umum penumpang, yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap, jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Trayek/rute angkutan juga dapat didefinisikan sebagai tempat-tempat dimana angkutan umum secara tetap melayani penumpang yaitu dengan menaikannya dan menurunkannya. Suatu rute biasanya merupakan suatu lintasan angkutan yang melewati beberapa daerah, dimana angkutan umum secara rutin melayani penumpang dan dilain pihak calon penumpang menggunakan angkutan pada rute tersebut.

ATP (Ability To Pay)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar suatu jasa pelayanan transportasi berdasarkan penghasilan yang didapat atau diterimanya (Rumiati Fahmi, 2013). Besar ATP adalah rasio anggaran untuk transportasi dengan intensitas perjalanan untuk kebutuhan akan aktivitas perpindahan (mobilitas), baik yang menggunakan kendaraan pribadi maupun yang menggunakan angkutan umum (Permata, 2012). Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dengan intensitas perjalanan. Besaran ini menunjukkan kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Untuk faktor-faktor yang mempengaruhi ATP dapat di lihat pada gambar 1 :



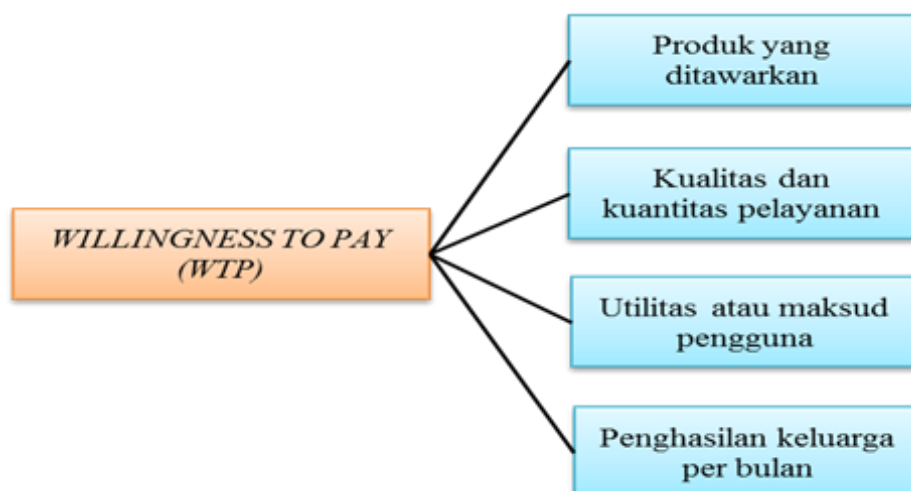
Gambar 1. Faktor-faktor ATP
Sumber: Hadidinata, dalam Lestari (2016)

Menurut Gatot dan Widyastuti, (2017) Rumus ATP dapat dijabarkan sebagai berikut :

$$ATP = \frac{\text{Rata-rata pendapatan perbulan} \times \text{standar ideal biaya}}{\text{Frekwensi menggunakan angkutan/bulan}}$$

WTP (Willingness To Pay)

Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan atau kemauan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diperoleh/diterimanya, pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan atas persepsi pengguna terhadap tarif dan jasa pelayanan angkutan umum tersebut (Edison, 2011). Dalam permasalahan transportasi. Menurut Saweda dan Wikarma (2012) faktor-faktor yang mempengaruhi WTP adalah :



Gambar 2. Faktor-faktor WTP
Sumber: Hadidinata, dalam Lestari (2016)

nilai WTP tersebut (Gatot dan Widyastuti, 2017) dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$WTP \text{ Jenis Pekerjaan} = \frac{\sum(\text{Tarif yang dipilih} \times \text{jumlah responden})}{\text{Jumlah seluruh responden tiap jenis profesi}}$$

$$WTP \text{ Seluruh Kategori Pekerjaan} = \frac{\sum(\text{WTP jenis profesi})}{\text{Jumlah Kategori profesi}}$$

METODE

Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini penulis mengambil lokasi pada jalur trayek angkutan umum penumpang Sorong – Klamono sebagai berikut :

- Rute angkutan umum Kota Sorong – Klamono.

Lintasan yang di lalui angkutan umum trayek Sorong – Klamono meliputi: Terminal Kota Sorong, Alun – alun Aimas, Tugu merah, Terminal Klamono.

- Rute angkutan umum Klamono – Sorong.

Lintasan yang di lalui angkutan umum Klamono - Sorong meliputi : Terminal Klamono, Tugu merah, Alun – alun Aimas, Terminal Kota Sorong.

Untuk peta lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar 3 :



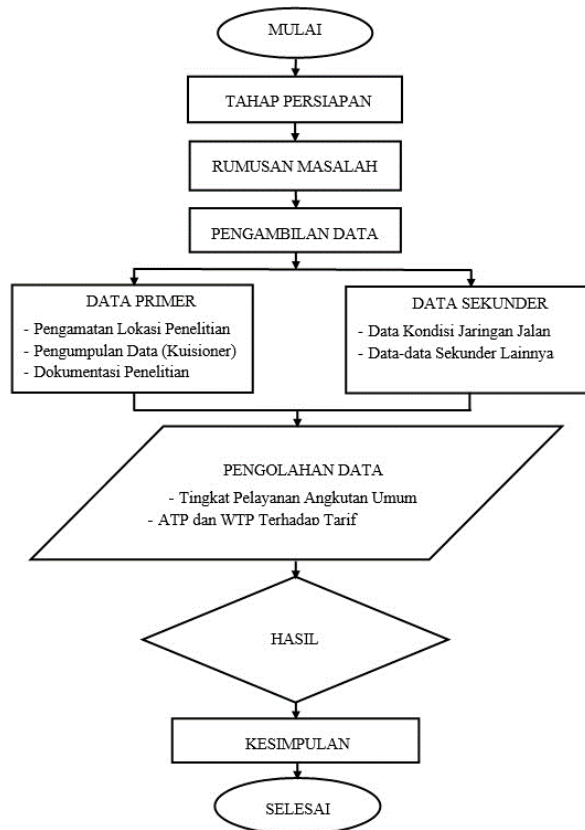
Gambar 3. Peta Lokasi Penelitian
Sumber: Google Earth (2023)

Tahapan Penelitian

Berikut adalah tahapan penelitian yang akan dilaksanakan pada penelitian ini :

- Persiapan
- Pengumpulan Data
- Analisis Data

Untuk rincian alur penelitian dapat di lihat pada gambar 4.



Gambar 4. Bagan Alir Penelitian
Sumber: Penulis (2023)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisa *Ability To Pay* (ATP)

Dalam menganalisa ATP pengguna jasa Angkutan Umum Trayek Sorong – Klamono, besarnya nilai ATP dibuat berdasarkan pendapatan responden, alokasi biaya transportasi per bulan dan frekuensi perjalanan per bulan. Berikut adalah rekapitulasi *Ability To Pay* secara keseluruhan :

Tabel 1. Distribusi *Ability To Pay* (ATP)

ATP Responden	Frekuensi	% Frekuensi
Rp 20.000 – 22.000	31	52 %
Rp 23.000 – 25.000	18	30 %
Rp 26.000 – 28.000	7	12 %
Rp 29.000 – 31.000	4	7 %
Total	60	100 %

Sumber: (Olahan Data 2023)

Dapat dilihat dari nilai ability to pay paling banyak terdapat pada range Rp. 20.000,00 sampai dengan 22.000,00 dan rata-rata ability to pay responden adalah sebesar Rp 23.754,00. Hasil perhitungan ATP dimuat dalam lampiran pada tabel rekapitulasi ATP. Adapun pendapatan penumpang sangatlah mempengaruhi kemampuan membayar, apabila pendapatan responden tinggi maka kemauan untuk membayar juga tinggi begitupun sebaliknya. Jika pendapatan kecil sudah pasti kemauan untuk membayar juga menjadi sangat kurang.

Analisa *Willingness To Pay* (WTP)

Analisa WTP dalam penelitian ini adalah rata-rata tarif yang diharapkan atau yang sesuai dengan kemauan membayar penumpang terhadap jasa angkutan umum penumpang trayek Sorong – Klamono dan prioritas pelayanan yang diharapkan. Berikut adalah hasil survey yang diperoleh untuk *Willingness To Pay* (WTP)

Tabel 2. Distribusi *Willingness To Pay* (WTP)

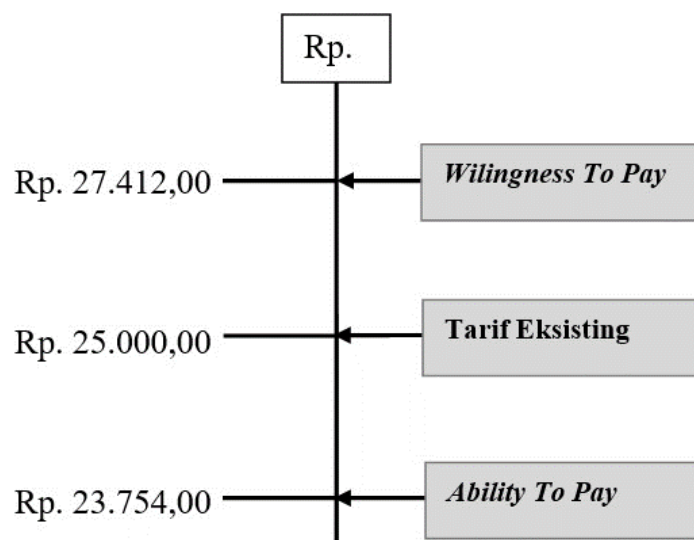
WTP Responden	Frekuensi	% Frekuensi
Rp 21.000 - 23.000	18	30 %
Rp 24.000 – 26.000	8	13 %
Rp 27.000 – 29.000	19	32 %
Rp 30.000 – 32.000	5	8 %
Rp 33.000 – 35.000	10	17 %
Total	60	100 %

Sumber: (Olahan Data 2023)

Dapat dilihat nilai *willingness to pay* paling banyak terdapat pada range Rp. 27.000,00 sampai Rp. 29.000,00 dan rata-rata *willingness to pay* responden adalah sebesar Rp. 27.412,00. Hasil perhitungan *willingness to pay* (WTP) dimuat dalam lampiran pada tabel rekapitulasi WTP.

Analisis Hubungan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)

Berikut adalah perbandingan antara *ability to pay*, *willingness to pay* dan tarif eksisting (tarif yang berlaku).



Gambar 5. Perbandingan ATP, WTP dan Tarif Eksisting

Sumber: Olahan Data (2023)

Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa nilai *ability to pay* berada dibawah nilai *willingness to pay* ($ATP > WTP$). Kondisi ini menunjukkan bahwa keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini memungkinkan terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan lebih rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi. Pengguna pada kondisi ini disebut *captive riders*.

KESIMPULAN

Nilai Ability To Pay (ATP) pengguna jasa angkutan umum penumpang trayek Sorong – Klamono adalah Rp. 23.754,00. Sedangkan nilai Willingness To Pay (WTP) adalah Rp. 27.412,00. Kondisi ini menunjukkan bahwa responden dalam penelitian ini termasuk dalam golongan captive riders. Dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar daripada kemampuan membayarnya namun mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi. Nilai tarif eksisting Rp. 25.000,00 berada diatas nilai ATP Rp. 23.754,00 dan berada dibawah nilai WTP dengan Rp.27.412,00. Hal ini menunjukkan apabila ada zona penentuan tarif baru maka harus di sesuaikan dengan perbaikan tingkat pelayanan sampai batas WTP.

Jarak 12 pt

REFERENSI

- Herry Margo, (2017), Teknik Sampling. Penerbit Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Ishmah Fauzyyah, (2016), Analisis ATP dan WTP Terhadap Keputusan Penentuan Kelas Iuran Jaminan Kesehatan Pada Sopir Angkot Di Kota Semarang, Universitas Negeri Semarang.
- Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Bab 2 Pasal 2 Tentang Jenis Pelayanan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Trayek.
- Salim. A (1998), Menejemen Transportasi. Penerbit PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Sullivan (2014), Tarif-Tarif Moda Transportasi Umum.
- Tamin, Ofyar. Z (2008), Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi. Penerbit ITB, Bandung.
- Warpani, S. (1990), Rekayasa Lalu Lintas, Penerbit Bharata Karya Aksara, Edisa kedua, Jakarta.
- YI Wicaksono, (2014), Analisis Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Umum Kota (Studi Kasus Pengguna Jasa Angkutan Kota Pada Empat Kecamatan Di Kota Semarang, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Zullfiar Sani, (2011), Transportasi Publik, Jakarta : Universitas Indonesia