



ANALISIS TARIF BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) DAN WILLINGNESS TO PAY(WTP) PADA BUS AKAP KELAS EXECUTIVE
(studi kasus : bus Rosalia Indah kelas executive jurusan Solo – Jabodetabek)

Handy Nugroho¹⁾, Ratna Purwaningsih²⁾

Program studi Teknik Industri
Fakultas Teknik - Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto, SH Tembalang Semarang 50239
Email: minieminie99@gmail.com¹⁾; ratna_ti2005@yahoo.com²⁾

Abstrak

Jasa angkutan umum bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) merupakan salah satu bentuk pelayanan jasa transportasi yang mempunyai peranan penting dalam meningkatkan transportasi masyarakat diberbagai wilayah. Sehingga penentuan besaran tarif angkutan membutuhkan penanganan dan kebijakan yang baik. Banyak faktor yang mempengaruhi penentuan tarif, seperti kondisi ekonomi masyarakat, biaya pemeliharaan/ suku cadang, harga bahan bakar, sarana dan prasarana, dan sebagainya.

Penelitian ini membahas besarnya tarif bus jarak jauh berdasarkan biaya operasional kendaraan dan willingness to pay dari para konsumen. Tarif bus jarak jauh jurusan Solo – Jabodetabek untuk kelas executive saat ini sebesar Rp 195.000/ penumpang. Hasil dari perhitungan BOK adalah sebesar Rp 164.503,04/pnp. Setelah di tambahkan keuntungan sebesar 10% maka tarif BOK menjadi Rp 180.953,34/pnp, sedangkan tarif berdasarkan WTP sebesar Rp 195.125/pnp dengan WTP maksimal bila perusahaan ingin melakukan perbaikan fasilitas sebesar Rp 198.429/pnp. Dengan perbandingan ini di harapkan dapat memberikan gambaran perusahaan dalam menentukan tarif tiket per penumpang.

Kata Kunci : Biaya Operasional Kendaraan(BOK), Willingness to pay(WTP), bus AKAP

Abstract

Inter-City Inter-Province Public transport buses (AKAP) is one form of transportation services that have an important role in improving public transport in many areas, so the determination of the amount of public transports rate need to be addressed and handled with good policy. Many factors affect the determination of rates, such as economic conditions, the cost of maintenance / spare parts, fuel prices, facilities and infrastructure, and so on. This research discusses how big the long-distance bus fares based on vehicle operating costs and willingness to pay of customers.

Solo - Jabodetabek bus fares for executive class currently Rp 195,000 / passenger. The results of BOK calculation is Rp 164,503.04 / passanger. After added a gain of 10%, the BOK rate become Rp 179.849,91 / passanger, while the rates based on WTP is Rp 195 125 / passanger with maximum WTP if the company want s to do improvement on facilites is Rp 198 429 / passanger. This comparison is expected to provide an overview companies in determining the ticket fare per passenger.

Key word : Vehicle Operational Cost (VOC), Willingness to pay (WTP), bus AKAP

PENDAHULUAN

Jasa angkutan umum bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) merupakan salah satu bentuk pelayanan jasa transportasi yang mempunyai peranan penting dalam meningkatkan transportasi masyarakat diberbagai wilayah. Sebagai salah satu sarana transportasi yang menghubungkan antar kota dan antar propinsi bus memiliki peranan yang sangat penting bagi tercapainya kelancaran transportasi. Oleh karena itu, perusahaan bus berlomba – lomba menarik minat para konsumen dengan cara memberikan pelayanan dan keselamatan perjalanan ini mulai disarankan sebagai salah satu faktor utama untuk memperhatikan pangsa pasar dari sebuah perusahaan tersebut. Untuk lebih menarik minat para pengguna jasa transportasi umum.

Penentuan besaran tarif angkutan membutuhkan penanganan dan kebijakan yang arif. Karena harus dapat menjembatani kepentingan penumpang selaku konsumen dan pengusaha/operator angkutan umum. Lemahnya daya beli dan kemauan membayar dari masyarakat seringkali menjadi alasan penundaan bahkan pembatalan perubahan tarif yang ada. Pada dasarnya penetapan tarif oleh pemerintah bertujuan untuk menjamin kelangsungan penyelenggaraan angkutan umum perkotaan dengan mutu jasa standar keselamatan di satu pihak, juga mempertimbangkan kemauan membayar dari pemakai. Angkutan Banyak faktor yang mempengaruhi penentuan tarif, seperti kondisi ekonomi masyarakat, biaya pemeliharaan/ suku cadang, harga bahan bakar, sarana dan prasarana dan sebagainya. Perubahan harga bahan bakar diharapkan dapat memberikan perubahan terhadap tarif angkutan umum khususnya angkutan bus kota. Tetapi ada hal kontras yang perlu diperhatikan bahwa perubahan harga bahan bakar minyak memberikan dampak pada kenaikan harga komponen yang mempengaruhi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) serta nilai kemauan pengguna angkutan umum. Berangkat dari permasalahan tersebut maka perlu diadakan suatu penelitian mengenai Biaya Operasional Kendaraan, dan *Willingness To Pay* sehingga mengetahui besaran tarif berdasarkan BOK dan kemauan membeli penumpang.

TINJAUAN PUSTAKA

Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasi kendaraan terdiri dari dua komponen yang biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap (*fixed cost*) adalah biaya yang tidak berubah (tetap walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai tingkat tertentu), sedangkan biaya tidak tetap (*variable cost*) adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

Menurut 1. Button (1993) Dalam penetapan nilai operasi kendaraan, menyatakan bahwa penetapan harga layanan transportasi (*pricing*) bertujuan untuk memaksimalkan kepentingan penyedia jasa transportasi dengan tetap mempertimbangkan kesejahteraan masyarakat (*maximizing welfare*). Kondisi ini akan stabil untuk jangka panjang atau *Long Run Marginal Cost* (LRMC). LRMC merupakan komponen biaya yang mempengaruhi penetapan harga dengan memperhatikan biaya-biaya kapital atau biaya-biaya tetap lainnya yang mempengaruhi kelangsungan kendaraan pada kondisi yang akan datang.

Menurut 2. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 89 Tahun 2002, tentang mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi, pengelompokkan biaya pokok operasi kendaraan menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan, dibagi atas :

1. Biaya Langsung

Biaya langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). Penghitungannya adalah sebagian biaya dapat secara langsung dihitung per km kendaraan, tetapi sebagian biaya lagi dihitung per km kendaraan setelah dihitung biaya per tahun.

2. Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung yaitu biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan yang terdiri dari biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). Penghitungannya tidak dapat secara langsung per km kendaraan karena mengandung komponen yang tidak terkait langsung dengan operasi kendaraan seperti biaya total per tahun pegawai selain awak kendaraan dan biaya pengelolaan meliputi pajak perusahaan, pajak kendaraan, penyusutan bangunan kantor, dll.

3. Biaya Pokok

Biaya pokok per kendaraan kilometer dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung.

Faktor Muat (Load Factor)

Load factor atau factor muat merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang dinyatakan dalam (%). Pada surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor :

3. SK.687/AJ.206/DRDJ/2002 Faktor muat untuk perhitunmgan tarif umumnya adalah 70%.

Tarif

Menurut 4. Warpani (1990) Tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum per satuan berat atau penumpang per km. penetapan tariff dimaksudkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana perangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintas yang bersangkutan.

Willingness To Pay (WTP)

Menurut 5. Tamin (1999) *Willingness to pay* adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP terhadap angkutan umum didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tariff dari jasa pelayanan angkutan umum.

METODOLOGI PENELITIAN

Data dan informasi yang didapat di analisis secara kuantitatif dengan menggunakan metode perhitungan BOK untuk mendapatkan tarif yang sesuai untuk bus Rosalia Indah kelas *executive*. Sedangkan untuk menggambarkan kondisi dilapangan nilai BOK didasarkan pada bus berdasarkan jumlah tempat duduk.Selain menggunakan metode di atas juga menggunakan rumus dan metode dari literatur, jurnal, dan penelitian terdahulu, dengan mengelompokkan komponen menjadi 3 yaitu biaya langsung, biaya tidak langsung dan biaya pokok.Penentuan tarif selain menggunakan perhitungan BOK dilakukan pula penentuan dengan metode willingness to pay, untuk mengetahui berapa besar nilai yang ingin di tambah dan ingin di bayarkan oleh para konsumen. Nilai WTP di dapat melalui kuesioner yang di berikan kepada para konsumen.

Tabel 1. Komponen BOK

Konsep	Variabel	Uraian
Biaya Operasional Kendaraan (BOK)	Biaya Langsung	A. Penyusutan kendaraan Produktif B. Bunga modal kendaraan produktif C. Gaji/Upah D. Uang Dinas E. Tunjangan Sopir dan Kondaktur F. BBM G. Servis Besar H. Servis Kecil I. <i>Overhaul</i> J. Penggantian Oli K. Suku Cadang dan Bodi L. Retribusi Terminal M. STNK/ Pajak kendaraan N. Kir O. Asuransi
	Biaya Tidak Langsung	A. Biaya Pegawai selain awak kendaraan B. Uang lembur C. Tunjangan Sosial
	Biaya Pokok	Jumlah antara biaya langsung dan tidak langsung

6. Taty Yuniarti (2009)

Tabel 2. Variabel Kuesioner WTP

Konsep	Variabel	Kuesioner
Willingness to Pay (WTP)	Harga Produk / Jasa	Berapakah harga tiket bus Rosalia Indah kelas <i>executive</i> yang ingin anda bayarkan
		Beraparpupiah yang bersedia anda tambahkan untuk bus Rosalia Indah kelas <i>executive</i> demi menjaga mutu dan kualitasnya.
	Utilitas Pengguna	Prioritas anda memilih bus Rosalia Indah
	Fasilitas	Fasilitas yang paling di utamakan

7. Muhammad Rahmad (2012)

Setelah melakukan mengolahan data, hasilnya di analisis untuk mendapatkan penyelesaian dari rumusan masalah pada penelitian ini. Adapun tahap – tahap analisis yang dilakukan, yaitu :

1. Analisis besarnya komponen yang paling berpengaruh pada besarnya biaya operasional.
2. Menganalisis besarnya tarif yang di peroleh dari perhitungan BOK untuk 1 tiket bus kelas *executive* jurusan Solo – Jabodetabek.
3. Memberikan perbandingan besarnya biaya operasional berdasarkan jumlah tempat duduk bus.
4. Menganalisis perbandingan besarnya biaya operasional berdasarkan jumlah tempat duduk dengan skenario *load factor*.
5. Menganalisis besarnya WTP yang ingin di bayar oleh penumpang dan besarnya WTP yang ingin di tambahkan demi menambah atau menjaga fasilitas pelayanan.

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Penentuan Tarif bus Rosalia Indah Berdasarkan BOK

Berdasarkan hasil studi literatur dan survey lapangan didapatkan data sebagai berikut : Karakteristik Operasional bus Rosalia Indah didapat langsung dari perusahaan BPU Rosalia Indah. Tarif angkutan yang berlaku saat penelitian ini adalah sebesar Rp.195.000/penumpang.

Tabel 3 Data Biaya Operasional Kendaraan

A. KARAKTERISTIK KENDARA

- | | | |
|-----------------------------|---|------------------------------|
| 1. Type | : | Bus Besar SD (Single Decker) |
| 2. Jenis pelayanan | : | <i>Executive Class</i> |
| 3. Kapasitas/daya angkut | : | 36,00 orang |
| 4. Asumsi Load Factor = 70% | : | 25,20 orang |

B. PRODUKSI

- | | | |
|-------------------------|---|------------------|
| 1. Km-tempuh/rit | : | 512,00 km |
| 2. Frekwensi / hari | : | 1,00 rit |
| 3. Km-tempuh/hari | : | 512,00 Km / hari |
| 4. Hari Operasi / bulan | : | 25,00 hari |
| 5. Hari Operasi / tahun | : | 300,00 hari |
| 6. Km-tempuh/bulan | : | 12.800,00 Km |
| 7. Km-tempuh/tahun | : | 153.600,00 Km |
| 8. Penumpang/rit | : | 25,20 pnp |

9. Penumpang/hari (PH)	:	25,20	pnp
10. Penumpang/bulan(PB)	:	630,00	pnp
11. Penumpang/tahun(PT)	:	7.560,00	pnp

(Sumber : BPU Rosalia Indah)

Tabel 4. Hasil Perhitungan BOK

1. Biaya langsung			
a.	Penyusutan	= Rp.	27.407,41 /Pnp
B.	Awak Bus	= Rp.	20.833,33 /Pnp
c.	B B M	= Rp.	58.253,83 /Pnp
d.	Ban	= Rp.	17.714,60 /Pnp
e.	Service kecil	= Rp.	5.555,56 /Pnp
f.	Service besar	= Rp.	2.710,84 /Pnp
g.	Overhaul Mesin	= Rp.	2.643,52 /Pnp
h.	Overhoul Body	= Rp.	3.568,75 /Pnp
i.	Cuci bus	= Rp.	1.984,13 /Pnp
j.	Penggantian suku cadang	= Rp.	1.851,85 /Pnp
k.	Pemeliharaan body	= Rp.	3.333,33 /Pnp
l.	Biaya PKB (STNK)	= Rp.	856,48 /Pnp
n.	Keur	= Rp.	11,90 /Pnp
	Jumlah 1	= Rp.	146.725,53 /Pnp
2. Biaya tidak langsung			
a.	Biaya Pegawai	= Rp.	6.793,94 /Pnp
b.	Biaya pengelolaan	= Rp.	9.980,45 /Pnp
	Jumlah 2	= Rp.	16.774,39 /Pnp
3. Jumlah Biaya Pokok (1 + 2)		= Rp.	163.499,91 /Pnp
4. Tarif (Biaya pokok + Keuntungan 10%)		= Rp.	179.849,91 /Pnp

Dari hasil perhitungan tiap biaya, maka didapatkan hasil persentase biaya dari biaya yang paling besar hingga biaya terkecil. Pada operasional bus rosalia indah biaya yang paling berpengaruh adalah biaya bahan bakar yang memiliki persentase sebesar 35,63%. Oleh karena itu setiap kali pemerintah meningkatkan harga bahan bakar, khususnya solar maka harga tiket bus rosalia indah dan tiket bus yang lain pun mengalami kenaikan. Terbukti pada kondisi dilapangan saat harga solar sebesar Rp.5.500 harga tiket Rp.175.000 untuk kelas *executive*. Saat ini untuk harga solar Rp 7.250 harga tiket menjadi Rp.195.000 mengalami kenaikan Rp.20.000.

Selain dari perubahan harga BBM biaya yang paling mempengaruhi adalah biaya dari penyusutan kendaraan bus itu sendiri sebesar 16,76%. Untuk penyusutan armada bus rosalia indah pertahun sebesar Rp.207.200.000 dengan harga 1 bus baru sebesar Rp.1.295.000.000 dan nilai sisa dari bus adalah Rp.295.000.000.

Biaya yang paling berpengaruh selanjutnya adalah biaya awak bus yaitu sebesar 12,74%. Biaya ini mencakup gaji untuk 2 orang supir dan 1 orang kondektur masing-masing Rp.2000.000 dan

Rp.1.000.000 perbulan, dan uang saku untuk 2 orang supir sebesar Rp.125.000 per orang dan Rp. 75.000 untuk kondektur setiap satu kali perjalanan. Biaya penggantian ban berpengaruh cukup besar untuk bus, pada perhitungan BOK ini memiliki persentase sebesar 10,83 %. Hal ini disebabkan semakin tinggi kecepatan bus semakin cepat pula ban harus di ganti, atau umur pakai ban bergantung pada kondisi jalan yanag dilalui. karena kondisi ban juga mempengaruhi kenyamanan dan keamanan dari penumpang.

Biaya pengelolaan yaitu sebesar 6,10 %. Biaya pengelolaan disini berupa pemeliharaan kantor, bengkel, *pool*, dan lainnya. Biaya selanjutnya adalah biaya pegawai selain awak bus, persentasenya adalah sebesar 4,16 %. Dari data yang di ambil dari lapangan didapatkan untuk rata-rata gaji pegawai sebesar Rp. 1.126.000 per bulan. Biaya selanjutnya adalah

Biaya untuk servis kecil memiliki persentase sebesar 3,40%.pada kondisi dilapangan dilakukan pengecekan rutin setiap memasuki garasi besar yaitu di *pool Bitung* untuk daerah jabodetabek dan *pool* kantor pusat Palur. Sehingga membuat biaya servis membesar. Untuk item biaya setiap servis kecil tidak semua sama, hal ini tergantung dari para awak bus yang beroperasi apakah bus mengalami keluhan saat melakukan perjalanan atau tidak.

Biaya selanjutnya adalah *overhaul body* yaitu sebesar 2,18%. Biaya *overhaul body* di dapat dari 9% dari harga bus. Biaya pemeliharaan body memiliki persentase sebesar 2,04%. Biaya ini di dapat dari 0,5% dari harga karoseri. Biaya servis besar untuk bus rosalia indah kelas executive sebesar 1,66%. Biaya servis besar berupa pemeriksaan bus secara keseluruhan. Untuk bus rosalia indah dilakukan satu tahun sekali atau tiap 160.000 km. Biaya *overhaul* mesin memiliki persentase untuk operasional sebesar 1,62%. Biaya ini di peroleh dari 5% dari harga *chassis*. Untuk biaya cuci bus, penggantian suku cadang, PKB (STNK), dan KIR masing – masing memiliki persentase sebesar 1,21% , 1,13%, 0,52%, 0,01%.

Berdasarkan hasil perhitungan biaya operasional kendaraan, didapatkan tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan untuk bus rosalia indah sebesar Rp.163.499,91. Maka Total tarif setelah di tambahkan keuntungan sebesar 10% menjadi Rp. 179.849,91. Keuntungan kotor yang diperoleh untuk satu bus rosalia indah yang beroperasi selama satu tahun dengan *load factor* penumpang sebesar 70% sebesar Rp.1.359.665.288,40.

ANALISIS PERBANDINGAN BOK BERDASARKAN JUMLAH TEMPAT DUDUK

Tabel 5. Nilai Biaya Pokok berdasarkan tempat duduk

No	hasil analisis komponen BOK	36 Seat	34 Seat	30 Seat	28 Seat
Biaya Tetap					
1	Biaya Kendaraan (juta)	259,00	263,80	262,60	261,40
2	Biaya Penyusutan (juta)	207,20	211,04	210,08	209,12
3	Biaya Administrasi (juta)	6,57	6,57	6,57	6,57
4	Biaya Gaji Awak (juta)	6,00	6,00	6,00	6,00
Total (juta)		532,76	541,40	539,24	537,08

No	hasil analisis komponen BOK	36 Seat	34 Seat	30 Seat	28 Seat
Biaya Tidak Tetap					
1	Biaya Bahan Bakar (juta)	440,39	440,39	440,39	440,39
2	Biaya ban (juta)	88,60	88,60	88,60	88,60
3	Biaya Servis Kecil (juta)	23,51	23,51	23,51	23,51
4	Biaya Servis Besar (juta)	9,93	9,93	9,93	9,93
Total (juta)		562,43	562,43	562,43	562,43

1	Biaya OverHead (Juta)	36 Seat	34 Seat	30 Seat	28 Seat
	(Biaya Tetap + Biaya Tidak Tetap) x 15%	164,28	165,58	165,25	164,92
2	BOK total per tahun (Juta)	36 Seat	34 Seat	30 Seat	28 Seat
	(Biaya Tetap + Biaya Tidak Tetap + Biaya OverHead)	1.259,48	1.269,41	1.266,93	1.264,45

Tabel 6. Simulasi Pendapatan

Harga Tiket per Jalanan Untuk Solo - Jabodetabek		36 seat	34 seat	30 seat	28 seat
Simulasi		195.000	200.000	220.000	265.000
50%	Penumpang	18	17	15	14
	Pendapatan juta/Tahun	1.053	1.020	990	1.113
55%	Penumpang	20	19	17	15
	Pendapatan juta/Tahun	1.158	1.122	1.089	1.224
60%	Penumpang	22	20	18	17
	Pendapatan juta/Tahun	1.264	1.224	1.188	1.336
65%	Penumpang	23	22	20	18
	Pendapatan juta/Tahun	1.369	1.326	1.287	1.447
70%	Penumpang	25	24	21	20
	Pendapatan juta/Tahun	1.474	1.428	1.386	1.558
75%	Penumpang	27	26	23	21
	Pendapatan juta/Tahun	1.580	1.530	1.485	1.670
80%	Penumpang	29	27	24	22
	Pendapatan juta/Tahun	1.685	1.632	1.584	1.781

85%	Penumpang	31	29	26	24
	Pendapatan juta/Tahun	1.790	1.734	1.683	1.892
90%	Penumpang	32	31	27	25
	Pendapatan juta/Tahun	1.895	1.836	1.782	2.003
95%	Penumpang	34	32	29	27
	Pendapatan juta/Tahun	2.001	1.938	1.881	2.115
100%	Penumpang	36	34	30	28
	Pendapatan juta/Tahun	2.106	2.040	1.980	2.226

Perbandingan antara pendapatan bus untuk 36 *seat*. Biaya operasional untuk bus ini sebesar Rp. 1.259.483.738 . Bila dilihat dari gambar 5.2, perusahaan mengalami BEP bila jumlah penumpang dalam setahun rata-rata 60% atau sekitar 22 orang penumpang untuk setiap rit dari total kapasitas maksimum penumpang.

Pendapatan bus untuk 34 *seat*. Biaya operasional untuk bus ini sebesar Rp. 1.269.419.738. Bila dilihat dari gambar 5.3, perusahaan mengalami BEP bila jumlah penumpang dalam setahun terdapat diantara load factor 60% dan 65% sekitar 21 penumpang. Namun bila rata-rata jumlah penumpang sebesar 21 orang (62%), pendapatan bus ini tidak dapat menutupi besarnya biaya operasional. Sehingga jumlah rata-rata penumpang pertahunagar perusahaan tidak mengalami kerugian minimal *load factor* sebesar 65%

Ppendapatan bus untuk 30 *seat*. Biaya operasional untuk bus ini sebesar Rp. 1.266.935.738. Bila dilihat dari gambar 5.4, perusahaan mengalami BEP bila jumlah penumpang dalam setahun rata-rata 65% atau sekitar 20 orang penumpang untuk setiap rit dari total kapasitas maksimum penumpang.

Pendapatan bus untuk 28 *seat*. Biaya operasional untuk bus ini sebesar Rp. 1.264.451.738. Bila dilihat dari gambar 5.5, perusahaan mengalami BEP bila jumlah penumpang dalam setahun terdapat diantara load factor 55% dan 60% . Maka jumlah rata –rata penumpang untuk bus dengan 28 *seat* agar perusahaan mengalami BEP yaitu sebesar 57% atau rata-rata 16 orang penumpang per tahun.

4.3 Willingness to Pay

Tabel 7. Statistik WTP responden

N	Valid	70
	Missing	0
Mean		190571.429
Std. Error of Mean		771.8042
Median		190000.000
Mode		190000.0
Std. Deviation		6457.3774
Minimum		180000.0
Maximum		200000.0

Dari hasil statistik WTP maka didapatkan besaran WTP untuk pengguna sebesar Rp.190.571 artinya sedikit lebih rendah Rp. 4.429 dari tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp.195.000.

Tabel 8.Statistik WTP maksimal

N	Valid	70
	Missing	0
Mean		198.3571
Median		200.0000
Std. Deviation		6.63333

Analisis rata – rata WTP maksimal adalah nilai WTP yang telah ditambahkan dengan biaya yang mau ditambahkan. Pada hasil perhitungan di dapatkan nilai WTP maksimum adalah sebesar Rp 198.429. WTP makasimal ini dimaksudkan, apabila bus ingin melakukan perbaikan atau penambahan fasilitas pelayanan para penumpang bersedia melakukan penambahan biaya maksimal sebesar Rp. 198.429.

KESIMPULAN

1. Hasil dari perhitungan biaya operasional bus Rosalia Indah kelas *executive*. Maka didapatkan besarnya biaya operasional untuk 1 bus rosalia indah sebesar Rp. 1.236.059.353,10 / tahun.
2. Hasil dari analisis data harga tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan untuk bus Rosalia Indah kelas *executive* jurusan Solo – Jabodetabek adalah sebesar Rp.163.499,91 /pnp. Setelah di tambahkan keuntungan sebesar 10% maka tarif berdasarkan biaya operasional sebesar Rp 179.849,91 / pnp.
3. Hasil dari pengolahan data kuesioner didapatkan nilai untuk kemauan membayar para penumpang adalah sebesar Rp. 190.571 / pnp. Tarif ini berada dibawah tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp. 195.000 .
4. Hasil dari kuesioner didapatkan WTP maksimal bila bus Rosalia Indah ingin melakukan penambahan atau perbaikan fasilitas pada armadanya, maka nilai WTP yang diinginkan konsumen sebesar Rp. 198.429. Angka ini dapat di anggap sebagai nilai maksimum yang ingin di bayar oleh para konsumen Bus Rosalia Indah kelas *Executive*.

DAFTAR PUSTAKA

1. Button, J.K., (1993), *transport Economic, 2nd edition*, Cambridge University Press, United Kingdom
2. Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM. 89 tahun 2002, Tanggal 22 November 2002 tentang *Mekanisme Penetaoan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Antar Kota Kelas Ekonomi*, Jakarta.
3. SK.687/AJ.206/DRDJ/2002
4. Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB
5. Tamin, O.Z., Kusumawati, A., Rahman, H., Munandar, A.S., dan Setiadji, B.H. 1999. *Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) di DKI-Jakarta*, Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT), Vol 1, No 2, Desember 1999, hal 121-135, ISSN: 1411-2442.

6. Yuniarti, Taty. 2009. *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability to pay dan Willingness To Pay (studi kasus PO.ATMO trayek Palur – Kartasura di Surakarta)*, Surakarta : Universitas Sebelas Maret (UNS).
7. Permata, Rahmad Muhammad, 2012. *Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai*