

EVALUASI TARIF DAN KINERJA ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN NGADA

Gordianus Soro¹ (oryezhsoroow@gmail.com)

John H. Frans² (johnhendrikfrans@gmail.com)

Rosmiyati A. Bella³ (qazebo@yahoo.com)

ABSTRAK

Tujuan dari Penelitian ini adalah untuk mengetahui tentang penentuan tarif angkutan pedesaan (Mikrolet) berdasarkan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP), dan kinerja angkutan pedesaan di kabupaten Ngada. Pada penelitian ini digunakan metode deskriptif, dengan meneliti faktor biaya tarif angkutan, ATP dan WTP dan kinerja angkutan. Dari hasil analisis untuk biaya tarif yang diperoleh untuk Kecamatan Aimere berdasarkan Metode Bina Marga yaitu Rp 11.696,69, dan berdasarkan DISHUB yaitu Rp 14.571,74. Untuk Kecamatan Golewa Selatan tarif yang diperoleh berdasarkan Metode Bina Marga yaitu Rp 9.718,64 sedangkan berdasarkan DISHUB yaitu Rp 11.623,35. Nilai ATP lebih besar dari nilai WTP, kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari keinginan membayar jasa. Berdasarkan Standar pelayanan angkutan umum kinerja angkutan umum (mikrolet) untuk trayek Kecamatan dan Kecamatan Golewa dikategorikan baik.

Kata Kunci: BOK, Ability To Pay, Willingness To Pay, Kinerja Angkutan Umum

ABSTRACT

The purpose of this research is to find out about the determination of rural transportation fares (shared taxi) based on Ability To Pay (ATP) and Willingness To Pay (WTP), and the performance of rural transportation in Ngada district. In this study used descriptive method, by examining the cost factors of transportation fares, ATP and WTP and transportation performance. From the analysis for tariff costs obtained for Aimere Sub-district based on Bina Marga Method is Rp 11,696.69, and based on DISHUB is Rp 14,571.74. For South Golewa Sub-district, the tariff obtained based on Bina Marga Method is Rp 9,718.64 while based on DISHUB is Rp 11,623.35. The value of ATP is greater than the value of WTP, this condition indicates that the ability to pay is greater than the willing to pay for services. Based on the standard of public transportation service performance of public transportation (shared taxi) for sub-district routes and Golewa sub-districts are categorized as good.

Keywords: BOK, Ability To Pay, Willingness To Pay, Public Transportation Performance

PENDAHULUAN

Angkutan umum merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat di kabupaten Ngada, sehingga harus dikelola dan ditata dengan baik, hingga tidak terjadi masalah bagi penyedia dan pengguna jasa angkutan umum di kabupaten Ngada. Dalam sistem transportasi di kabupaten Ngada, sarana transportasi yang memiliki izin angkutan pedesaan adalah mikrolet. Namun yang sering terjadi di lapangan adalah beroperasinya angkutan yang tidak memiliki izin trayek seperti pick up, travel, dan truk kayu untuk mengangkut penumpang sehingga terjadi permasalahan persaingan antar angkutan resmi untuk pedesaan (mikrolet) dengan angkutan lainnya. Hal ini menyebabkan berkurangnya pemasukan dari pihak operator angkutan yang resmi. Selanjutnya pihak operator mikrolet mengenakan tarif pada penumpang berdasarkan jumlah

¹ Prodi Teknik Sipil, FST Undana, (penulis korespondensi);

² Prodi Teknik Sipil, FST Undana;

³ Prodi Teknik Sipil, FST Undana.

barang bawaannya, bukan berdasarkan tarif resmi yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah. Selain itu pihak operator kendaraan juga kadang tidak memperhatikan kenyamanan dan keselamatan penumpang dengan memuat penumpang melebihi kapasitas tempat duduk, dan ketidakjelasan waktu keberangkatan kendaraan. Angkutan hanya akan berangkat jika kapasitas tempat duduk terpenuhi. Panjang rute perjalanan dari kecamatan Aimere menuju kota Bajawa (45 Km) dan panjang rute perjalanan dari kecamatan Golewa selatan menuju kota Bajawa (39 Km) menyebabkan angkutan pedesaan di kecamatan Aimere dan kecamatan Golewa selatan hanya dapat mengangkut 2 rit saja dalam sehari. Sedikitnya jumlah rit yang dapat diperoleh operator angkutan mendorong operator untuk berusaha meningkatkan keuntungan.

Berdasarkan Peraturan Bupati Ngada No 8 Tahun 2016 ditetapkan bahwa tarif resmi untuk trayek kecamatan Aimere menuju kota Bajawa adalah Rp 15.000, dan kecamatan Golewa Selatan menuju kota Bajawa adalah Rp 10.000. Namun tarif yang berlaku di lapangan untuk saat ini adalah Rp 20.000 atau lebih tergantung banyak barang bawaan penumpang. Perusahaan angkutan selalu menginginkan agar tarif yang ditetapkan setinggi mungkin karena kebutuhan biaya operasional kendaraan yang makin hari makin tinggi, namun pemakai jasa menginginkan supaya tarif yang ditetapkan serendah mungkin.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penetapan tarif angkutan umum pedesaan di kabupaten Ngada membutuhkan penanganan lebih lanjut, salah satunya melalui penelitian tentang penentuan tarif angkutan pedesaan (mikrolet) yang berlaku di kabupaten Ngada saat ini berdasarkan kemampuan (*Ability To Pay*) dan keinginan (*Willingness To Pay*) penumpang, dan kinerja angkutan pedesaan.

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Sumber Data Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada daerah kecamatan Aimere dan kecamatan Golewa Selatan, Kabupaten Ngada Propinsi Nusa Tenggara Timur. Jenis data dalam penelitian ini ialah data kuantitatif sedangkan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini ialah data primer dan data sekunder dan Metode pengumpulan data pada penelitian ini ialah kuisisioner, dan wawancara. Populasi pada penelitian ini ialah pengguna dan operator angkutan pedesaan. Sedangkan sampel adalah bagian dari populasi (Sugyono 2015), di mana dalam penelitian ini jumlah sampelnya ialah 200 responden. Dalam penelitian ini terdapat 2 kecamatan yang diteliti yakni kecamatan Aimere dan kecamatan Golewa selatan, maka respondennya adalah jumlah total dibagi 2. Jadi, jumlah totalnya adalah 200 dibagi 2. atau 100 responden.

Teknik analisis data

Teknik analisis data digunakan dalam perhitungan kinerja angkutan pedesaan, biaya operasional kendaraan (BOK), dan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP). Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis Deskriptif digunakan untuk menjelaskan karakteristik responden.

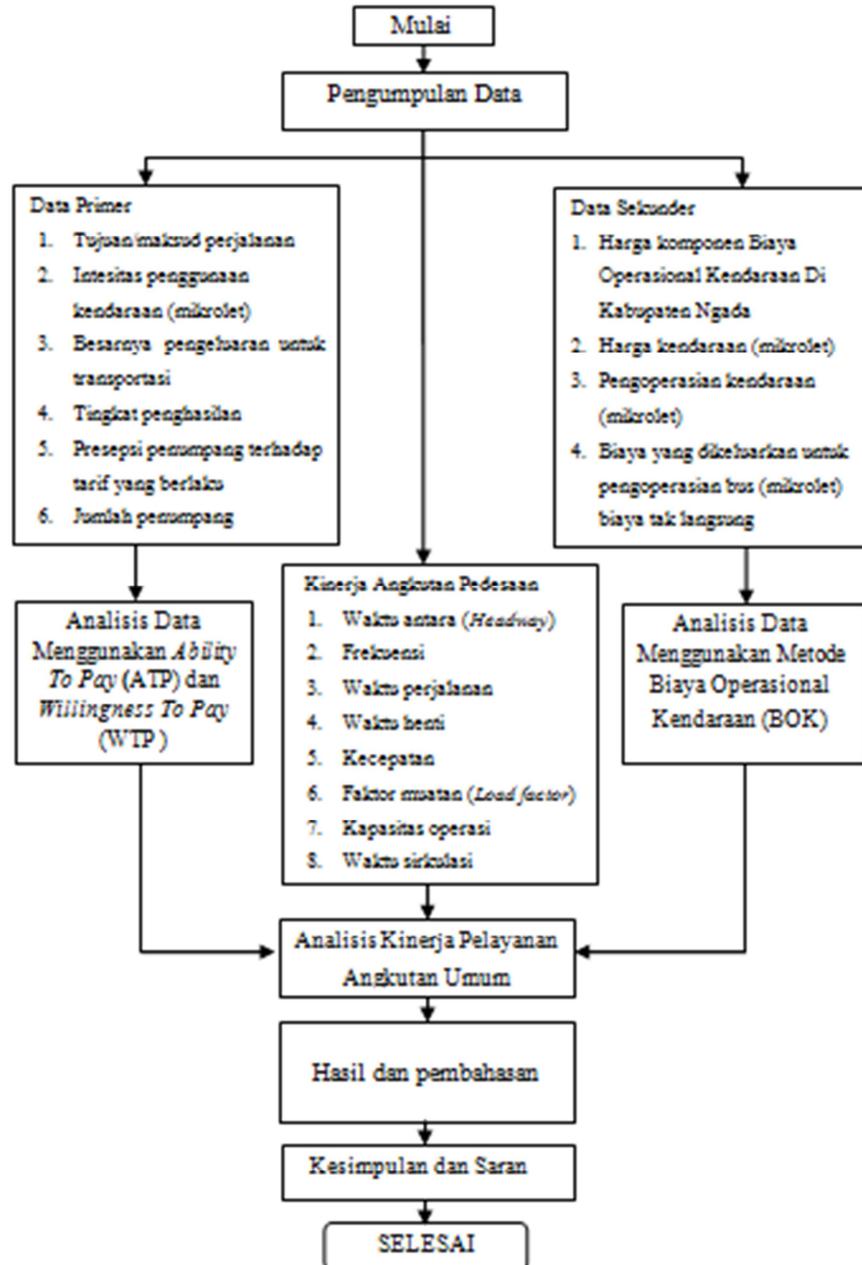
Data yang diperoleh dari hasil wawancara selanjutnya dianalisis menggunakan rumus-rumus pada tinjauan pustaka dengan mengacu pada metode Departemen Pekerjaan Umum pada tahun 2005 (Pd. T-15-2005-B) tentang pedoman perhitungan biaya operasi kendaraan untuk biaya tidak tetap (*running cost*) dan metode Direktur Jendral Perhubungan Darat nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur. Untuk *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) akan dibuat statistik distribusi frekuensi menggunakan *software SPSS* (*Statistical Package for Social Science*) Versi 23. Sehingga dilakukan pemberian kode pada data hasil surei dengan tujuan untuk menyederhanakan format data sehingga data muda diolah. Pemberian kode berupa angka, huruf atau simbol. Setelah pemberian kode lalu dilakukan

tabulasi silang yang merupakan penyajian data dalam bentuk tabulasi dari dua data yang berbeda dalam kuisioner.

Kinerja pelayanan angkutan umum merupakan kemampuan atau potensi angkutan umum untuk melayani kebutuhan pergerakan suatu daerah baik berupa transportasi barang maupun transportasi orang, Raymond (2015). Data yang di peroleh dari hasil survei langsung selanjutnya di analisis menggunakan rumus pada tinjauan pustaka. Dari hasil perhitungan kinerja pelayanan angkutan umum akan disesuaikan dengan indikator standar nilai pelayanan angkutan umum berdasarkan Sumber: SK Dirjen No.687/AJ.206/DRJD/2002.

Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian ditunjukkan oleh diagram alir dalam Gambar 1.



Gambar 1. Diagram Alir Tahapan Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data dan hasil analisis dalam penelitian ini di kumpulkan dari hasil survei dengan teknik wawancara langsung terhadap responden dan di beri kuisisioner survei untuk di isi.

Analisis biaya operasional kendaraan (BOK) Metode Bina Marga berdasarkan Direktorat Jendral Perhubungan Darat RI (2002)

Tabel 1 Rekapitulasi hasil perhitungan Biaya Langsung dan tidak langsung bedasarkan SK. Dirjen Bina Marga Kecamatan Aimere

| Biaya Langsung dan tidak langsung | | |
|-----------------------------------|--------------------|--------|
| Item BOK | Biaya (Rp/kend-km) | |
| Biaya tetap | Modal kendaraan | 0.00 |
| | Penyusutan | 712 |
| | Awak kendaraan | 427,21 |
| | STNK | 36 |
| | KIR | 7,12 |
| Biaya tidak tetap | BBM | 722,22 |
| | Ban | 80,00 |
| | Servis kecil | 62,20 |
| | Servis besar | 30,49 |
| | Pemeriksaan umum | 178,01 |
| | Over haul body | 53,85 |
| | Penambahan oli | 0,67 |
| Retribusi terminal | 55,54 | |
| Total | Rp. 2.365,31 | |
| Biaya pokok/(pnp.km) | Rp. 215,03 | |

Tabel 2 rekapitulasi hasil perhitungan Biaya Langsung dan tidak langsung bedasarkan SK. Dirjen Bina Marga Kecamatan Golewa Selatan

| Biaya Langsung dan tidak langsung | | |
|-----------------------------------|--------------------|--------|
| Item BOK | Biaya (Rp/kend-km) | |
| Biaya tetap | Modal kendaraan | 0.00 |
| | Penyusutan | 827,70 |
| | Awak kendaraan | 739.64 |
| | STNK | 41,09 |
| | KIR | 8,22 |
| Biaya tidak tetap | BBM | 722,22 |
| | Ban | 79,55 |
| | Servis kecil | 62,20 |
| | Servis besar | 30,49 |
| | Pemeriksaan umum | 205,46 |

| Biaya Langsung dan tidak langsung | |
|-----------------------------------|---------------------|
| Item BOK | Biaya (Rp/kend-km) |
| Over haul body | 51,43 |
| Penambahan oli | 0,77 |
| Retribusi terminal | 64,10 |
| Total | Rp. 2.093,23 |
| Biaya pokok(/pnp.km) | Rp. 190,29 |

Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan Departemen Pekerjaan Umum (DISHUB)

Tabel 3 Rekapitulasi Hasil Perhitungan Biaya Langsung Dan Biaya Tidak Langsung Berdasarkan Departemen Pekerjaan Umum Kecamatan Aimere

| Biaya langsung dan tidak langsung | | |
|-----------------------------------|----------------------|--------|
| Item BOK | Biaya(Rp/kend-km) | |
| Biaya tetap | Modal kendaraan | 0,00 |
| | penyusutan | 712 |
| | Awak kendaraan | 427,21 |
| | STNK | 36 |
| | KIR | 7,12 |
| | Asuransi | 0,00 |
| Biaya tidak tetap | Biaya konsumsi BBM | 752,62 |
| | Biaya konsumsi oli | 35,13 |
| | Biaya suku cadang | 100,00 |
| | Biaya perbaikan kend | 556,37 |
| | Biaya konsumsi ban | 38,05 |
| | Retribusi terminal | 55,54 |
| Total | 2720,04 | |
| Biaya pokok (/pnp.km) | Rp. 247,28 | |

Tabel 4 Rekapitulasi Hasil Perhitungan Biaya Langsung Dan Biaya Tidak Langsung Berdasarkan Departemen Pekerjaan Umum Kecamatan Golewa Selatan

| Biaya langsung dan tidak langsung | | |
|-----------------------------------|--------------------|--------|
| Item BOK | Biaya(Rp/kend-km) | |
| Biaya tetap | Modal kendaraan | 0,00 |
| | Penyusutan | 827,70 |
| | Awak kendaraan | 739.64 |
| | STNK | 41,09 |
| | KIR | 8,22 |
| | Asuransi | 0,00 |
| Biaya tidak tetap | Biaya konsumsi BBM | 752,62 |

| Biaya langsung dan tidak langsung | |
|-----------------------------------|-------------------|
| Item BOK | Biaya(Rp/kend-km) |
| Biaya konsumsi oli | 35,13 |
| Biaya suku cadang | 100,71 |
| Biaya perbaikan kend | 635,85 |
| Biaya konsumsi ban | 38,05 |
| Retribusi terminal | 64,10 |
| Total | 2503,47 |
| Biaya pokok (/pnp/km) | Rp. 227,59 |

Analisa tarif angkutan pedesaan

Berdasarkan dari analisa dan perhitungan BOK yang telah dilakukan diatas dapat dihitung besarnya tarif angkutan pedesaan per penumpang. Nilai faktor muat (*Load factor*) yang digunakan adalah 70% sesuai dengan keputusan keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Tabel 5 Tabel Hasil Analisis Tarif Berdasarkan SK. Dirjen dan Berdasarkan Dep. PU

| Trayek | Metode | Tarif Pokok | Tarif BEP | Tarif/pnp |
|--------------------------|------------|-------------|---------------|---------------|
| Kecamatan Aimere | SK. Dirjen | Rp.259,92 | Rp. 11.696,59 | Rp. 11.696,69 |
| Kecamatan Golewa Selatan | Dep. PU | Rp. 323,81 | Rp. 14.571,64 | Rp. 14.571,74 |
| Kecamatan Aimere | SK. Dirjen | Rp.249,19 | Rp.10.861,12 | Rp.10.861,13 |
| Kecamatan Golewa Selatan | Dep. PU | Rp. 298,03 | Rp. 11.623,25 | Rp. 11.623,35 |

Tabel 6 Tabel Rekapitulasi Tarif Berdasarkan SK. Dirjen dan Dep. PU

| Trayek | Kecamatan Aimere | Kecamatan Golewa selatan |
|------------|------------------|--------------------------|
| SK. Dirjen | Rp. 11.696,69 | Rp. 10.861,13 |
| Dep. PU | Rp. 14.571,74 | Rp. 11.623,35 |

Berdasarkan perhitungan diatas Trayek Kecamatan Aimere dan Trayek Kecamatan Golewa selatan dapat diketahui tarif operasional kendaraan berdasarkan Direktorat Jendral Perhubungan Darat yaitu Rp. 11.696,69 dan Rp. 10.861,13 sedangkan Departemen Pekerjaan Umum yaitu Rp. 14.571,74 dan Rp. 11.623,35. Nilai yang dihasilkan oleh perhitungan dengan metode Departemen Pekerjaan Umum lebih besar dibandingkan dengan perhitungan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Analisis Ability To Pay (ATP) Kemampuan Membayar

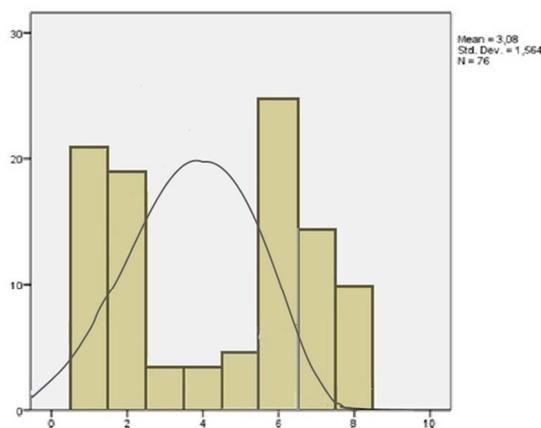
Ability To Pay (ATP) secara umum adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (Widary 2010). Dari hasil rekapitulasi dibuat tabel distribusi frekuensi sebagai berikut:

Tabel 7. Tabulasi jumlah responden antara pendapatan perbulan dan ATP Kecamatan Aimere

| Range | Frequency | Present | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| 400.000 - 787.500 | 21 | 21,0 | 21,0 | 21,0 |

| | Range | | Frequency | Present | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-----------|-------|-----------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| 787.500 | - | 1.175.000 | 19 | 19,0 | 19,0 | 40,0 |
| 1.175.000 | - | 1.562.500 | 3 | 3,0 | 3,0 | 43,0 |
| 1.562.500 | - | 1.950.000 | 3 | 3,0 | 3,0 | 46,0 |
| 1.950.000 | - | 2.337.500 | 4 | 4,0 | 4,0 | 50,0 |
| 2.337.500 | - | 2.725.000 | 25 | 25,0 | 25,0 | 75,0 |
| 2.725.000 | - | 3.112.500 | 15 | 15,0 | 15,0 | 90,0 |
| 3.112.500 | - | 3.500.000 | 10 | 10,0 | 10,0 | 100,0 |
| Total | | | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Dari Tabel 7 dapat dibuat histogram seperti pada Gambar 2 di bawah ini.



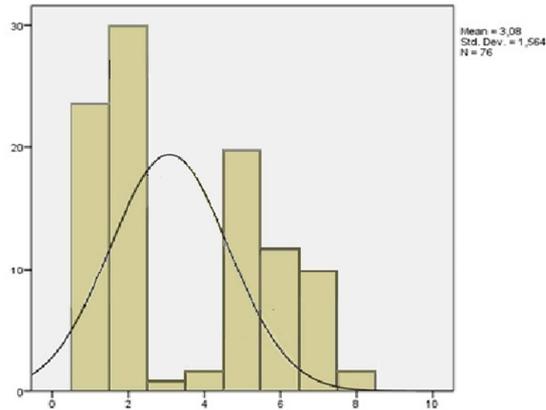
Gambar 2 Histogram ATP trayek kecamatan Aimere

Dari Gambar 1 besarnya nilai ATP berdasarkan jumlah persentase terbesar yaitu pada kelas keenam dengan nilai ATP adalah 2.337.500 – 2.725.000, jumlah responden yang mampu membayar dengan harga tersebut adalah 25 orang.

Tabel 8. Tabulasi jumlah responden antara pendapatan perbulan dan ATP Kecamatan Golewa Selatan

| | Range | | Frequency | Present | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-----------|-------|-----------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| 400.000 | - | 787.500 | 23 | 23,0 | 23,0 | 23,0 |
| 787.500 | - | 1.175.000 | 30 | 30,0 | 30,0 | 53,0 |
| 1.175.000 | - | 1.562.500 | 1 | 1,0 | 1,0 | 54,0 |
| 1.562.500 | - | 1.950.000 | 2 | 2,0 | 2,0 | 56,0 |
| 1.950.000 | - | 2.337.500 | 20 | 20,0 | 20,0 | 76,0 |
| 2.337.500 | - | 2.725.000 | 12 | 12,0 | 12,0 | 88,0 |
| 2.725.000 | - | 3.112.500 | 10 | 10,0 | 10,0 | 98,0 |
| 3.112.500 | - | 3.500.000 | 2 | 2,0 | 2,0 | 100,0 |
| Total | | | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Dari Tabel 8 dapat dibuat histogram seperti pada Gambar 3 di bawah ini.



Gambar 3 Histogram ATP trayek kecamatan Golewa Selatan

Dari Gambar 3 histogram ATP dapat diketahui nilai ATP tertinggi berada pada kelas interval keempat dengan nilai ATP adalah 787.500-1.175.000 dengan frekuensi sebanyak 30 orang untuk trayek kecamatan Golewa selatan.

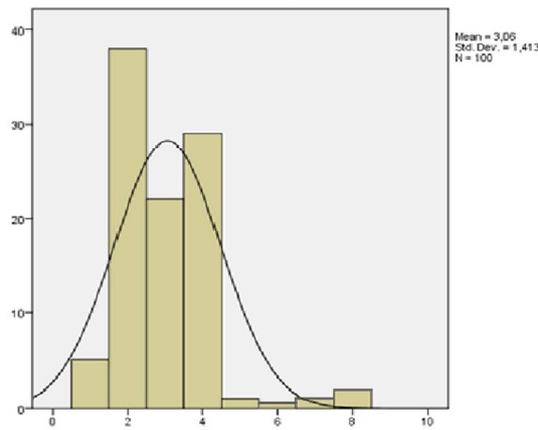
Analisis Willingness To Pay (WTP) Atau Keinginan Membayar

Secara umum adalah besarnya kesediaan atau kemauan seseorang mengeluarkan imbalan atas jasa angkutan yang diperolehnya (Yuniarty 2009). Analisis *willingness to pay* (WTP) pada dasarnya sama dengan analisis terhadap ATP, menghitung kelas interval lalu menentukan distribusi frekuensi, namun yang berbeda adalah penentuan WTP sepenuhnya dianalisis berdasarkan persepsi masyarakat, data yang dipakai adalah hasil survei, dimana hasil WTP per orang didasarkan atas jawaban langsung dari responden mengenai persepsi yang bersangkutan terhadap besarnya biaya perjalanan yang masih dianggap layak untuk jasa pelayanan angkutan umum yang digunakan. Dari hasil rekapitulasi dibuat tabel distribusi frekuensi dan kurva sebagai berikut:

Tabel 9. Distribusi Frekuensi Willingness To Pay Kecamatan Aimere

| Range | Frequency | Present | Valid Percent | Cumulative Precent |
|-------------------|------------|--------------|---------------|--------------------|
| 15.000 - 31.875 | 5 | 5,0 | 5,0 | 5,0 |
| 31.875 - 48.750 | 38 | 38,0 | 38,0 | 43,0 |
| 48.750 - 65.625 | 21 | 21,0 | 21,0 | 64,0 |
| 65.625 - 82.500 | 28 | 28,0 | 28,0 | 93,0 |
| 82.500 - 99.250 | 2 | 2,0 | 2,0 | 95,0 |
| 99.250 - 116.250 | 1 | 1,0 | 1,0 | 96,0 |
| 116.250 - 133.125 | 2 | 2,0 | 2,0 | 97,0 |
| 133.125 - 150.000 | 3 | 3,0 | 3,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Dari Tabel 9 dapat dibuat histogram seperti pada Gambar 4 di bawah ini.



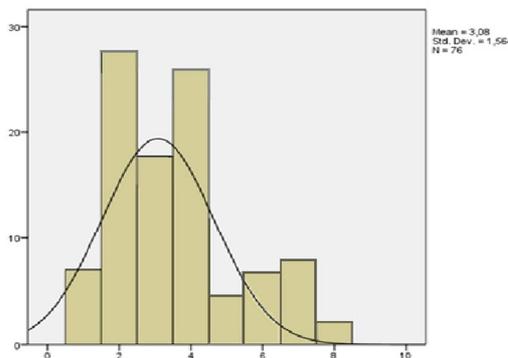
Gambar 4 Histogram WTP trayek kecamatan Aimere

Dari Gambar 4.25 Histogram WTP trayek kecamatan Aimere diatas dapat diketahui nilai WTP tertinggi berada pada kelas interval ke 2 dengan nilai WTP adalah 31.875 – 48.750 dengan frekuensi sebanyak 38 orang.

Tabel 10. Distribusi Frekuensi Willingness To Pay Kecamatan Golewa Selatan

| Range | Frekuensi | Present | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| 15.000 - 31.875 | 7 | 7,0 | 7,2 | 7,2 |
| 31.875 - 48.750 | 28 | 28,0 | 34,2 | 31,4 |
| 48.750 - 65.625 | 18 | 18,0 | 19,7 | 41,2 |
| 65.625 - 82.500 | 26 | 26,0 | 30,3 | 61,4 |
| 82.500 - 99.250 | 4 | 4,0 | 2,6 | 84,1 |
| 99.250 - 116.250 | 7 | 7,0 | 3,9 | 90,0 |
| 116.250 - 133.125 | 8 | 8,0 | 8,0 | 98,0 |
| 133.125 - 150.000 | 2 | 2,0 | 2,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Dari Tabel 10 dapat dibuat histogram seperti pada Gambar 5 di bawah ini.



Gambar 5 Histogram WTP trayek kecamatan Golewa Selatan

Dari Gambar 3.4 Histogram WTP trayek kecamatan Golewa selatan diatas dapat diketahui nilai WTP tertinggi berada pada kelas interval ke 2 dengan nilai WTP adalah Rp.31.875 – 48.750 dengan frekuensi sebanyak 28 orang.

Kondisi Antara Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to pay (ATP) dan Willingness ToPay (WTP) Responden.

Untuk membahas kondisi antara BOK, ATP dan WTP pada dasarnya dilakukan dengan menggunakan informasi yang telah diperoleh dari perhitungan sebelumnya, yaitu berdasarkan besarnya nilai BOK, nilai ATP dan nilai WTP. dari hasil Rekapitulasi BOK, ATP dan WTP dapat diketahui tarif batas atas dan tarif batas bawah seperti pada tabel berikut.

Tabel 11. Perhitungan tarif batas atas dan tarif batas bawah

| Trayek | Metode | Tarif | Tarif batas atas | Tarif batas bawah |
|--------------------------|------------|-----------|------------------|-------------------|
| Kecamatan Aimere | SK. Dirjen | Rp 11.696 | Rp 15.206 | Rp 10.137 |
| | Dep. PU | Rp 14.572 | Rp 17.486 | Rp 11.658 |
| Kecamatan Golewa selatan | SK. Dirjen | Rp 10.861 | Rp 11.662 | Rp 7.775 |
| | Dep. PU | Rp 11.623 | Rp 13.948 | Rp 9.298 |

(Sumber: Hasil Perhitungan 2020)

Dari data perhitungan diatas dapat diketahui nilai BOK, kemampuan membayar (ATP) lebih besar dibandingkan dengan keinginan membayar (WTP). Nilai ATP mempunyai nilai lebih besar dari nilai WTP, kondisi ini biasanya disebut dengan *choiced riders* (Nicky 2016), pengguna dengan kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa angkutan, ini terjadi apabila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa relatif rendah.

Kinerja Angkutan Berdasarkan Standar Pelayan angkutan Umum

berdasarkan hasil perhitungan kinerja untuk trayek Kecamatan Aimere – Kecamatan Bajawa dan Trayek Kecamatan Golewa Selatan – Kecamatan Bajawa ada beberapa parameter yang kurang

Tabel 12. Rekapitulasi Parameter Kinerja angkutan berdasarkan Standar pelayanan angkutan umum

| No | parameter | Trayek Aimere | | | Trayek Golewa Selatan | | |
|----|----------------------|---------------|-------|-------------|-----------------------|-------|-------------|
| | | Nilai | Bobot | Keterangan | Nilai | Bobot | Keterangan |
| 1 | Load factor | 0,67% | 3 | Baik | 0,64% | 3 | Baik |
| 2 | Kecepatan rata-rata | 32,94 km/jam | 3 | Baik | 54,36 km/jam | 3 | Baik |
| 3 | Frekuensi | 1,3 | 1 | Kurang baik | 1,3 | 1 | Kurang baik |
| 4 | Headway | 4,67 menit | 3 | Baik | 4,71 menit | 3 | Baik |
| 5 | Perjalanan rata-rata | 80 menit | 3 | Baik | 63 menit | 3 | Baik |
| 6 | Kapasitas operasi | 13 kend | 3 | Baik | 14 kend | 3 | Baik |
| 7 | Waktu henti | 240 menit | 1 | Kurang baik | 240 menit | 1 | Kurang baik |
| 8 | Waktu sirkulasi | 416 menit | 1 | Kurang baik | 442 menit | 1 | Kurang baik |
| | Kinerja Total | | 18 | Baik | | 18 | Baik |

Dari tabel diatas berdasarkan Standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kinerja Total untuk kedua trayek adalah baik. Untuk parameter frekuensi, waktu henti, dan waktu sirkulasi masih dikatakan kurang baik, karena untuk waktu henti angkutan di terminal paling lama yaitu 240 menit (4 jam) akibat dari waktu tunggu penumpang yang melakukan perjalanan pulang. Untuk parameter waktu sirkulasi, frekuensi angkutan hanya dua kali dalam satu hari operasi. Dengan ini untuk meningkatkan kinerja maka ketiga parameter diatas perlu ditingkatkan pelayanannya. Frekuensi angkutan umum dapat ditingkatkan dan durasi waktu henti dan sirkulasi diperkecil.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan besar tarif BOK Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan berdasarkan Departemen Pekerjaan Umum untuk trayek kecamatan Aimere dan kecamatan Golewa Selatan nilai yang dihasilkan oleh perhitungan dengan metode Departemen Pekerjaan Umum lebih besar dibandingkan dengan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, karena nilai biaya yang besar adalah biaya bakar minyak dan biaya perbaikan kendaraan. Untuk nilai ATP lebih besar dari nilai WTP, kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari keinginan membayar jasa. Untuk Kinerja angkutan umum kecamatan Aimere dan kecamatan Golewa Selatan masih dikatakan baik berdasarkan standar pelayanan angkutan umum
2. Berdasarkan pengamatan dan interaksi dengan responden perlu adanya peraturan jadwal trayek, penertiban dalam permintaan tarif yang ditetapkan dan lebih memperhatikan angkutan pedesaan yang tidak memiliki izin trayek.

Ucapan terima kasih

Terima kasih yang sebesar-besarnya saya sampaikan kepada Pimpinan dan Staf Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Ngada, dan semua Operator kendaraan yang telah memberikan izin untuk pengambilan data dalam penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jendral Perhubungan Darat RI Tahun 2002. “*Biaya Operasional Kendaraan (BOK)*”
- Departemen Perhubungan Umum Tahun 2002. “*Analisa Tarif angkutan umum berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan*”
- Dirjen Bina Marga Direktorat Bina Jalan Kota (MKJI, 1997).
- Issu, Nicky. 2016. “*Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di Kabupaten TTS*”
- Raymond, S. 2015. “*Tinjauan Kinerja Angkutan Pedesaan dari dan ke Kabanjahe*”
- Yuniarti, Taty. 2009. “*Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay*”
- Widari, S. 2010. “*Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan yang ditinjau dari Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)*”

