



UNIVERSITAS MERDEKA MALANG

FAKULTAS TEKNIK

Status : Program Studi Teknik Sipil - Terakreditasi Program Studi Teknik Industri - Terakreditasi
 Program Studi Teknik Mesin - Terakreditasi Program Studi Teknik Elektro - Terakreditasi
 Program Studi Arsitektur - Terakreditasi

JL. Taman Agung No.1 Malang, 65146 Telp./Fax. : (0341) 560836 / 568395 Pes. 658

<https://ft.unmer.ac.id> ft@unmer.ac.id

SURAT KETERANGAN PEMERIKSAAN KEMIRIPAN

No. ~~0.47~~ / PSTS / FT / UM / ~~11~~... / 20~~21~~

Tim pemeriksa kemiripan Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Merdeka Malang menerangkan bahwa telah selesai melakukan pemeriksaan kemiripan dengan membandingkan dari berbagai sumber menggunakan perangkat lunak Turnitin, terhadap karya ilmiah :

Nama : Rozaqy Hardiani
 NIM : 16041000104
 Jenis Karya Ilmiah : Naskah Tugas Akhir
 Judul : ANALISIS TARIF MANDIRI TRAVEL TRAYEK MALANG-MADIUN
 BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN, ABILITY TO PAY
 DAN WILLINGNESS TO PAY
 Hasil cek kemiripan : 10 %

NO	PRIMARY SOURCE	PERCENTAGE
1	repository.ummat.ac.id Internet Source	2%
2	123dok.com Internet Source	1%
3	www.coursehero.com Internet Source	1%
4	ojs.uniska-bjm.ac.id Internet Source	1%
5	www.neliti.com Internet Source	1%
6	eprints.umm.ac.id Internet Source	1%
7	digilib.unila.ac.id Internet Source	1%
8	repository.umy.ac.id Internet Source	1%
9	repository.ub.ac.id Internet Source	1%



UNIVERSITAS MERDEKA MALANG

FAKULTAS TEKNIK



Status : Program Studi Teknik Sipil - Terakreditasi Program Studi Teknik Industri - Terakreditasi
Program Studi Teknik Mesin - Terakreditasi Program Studi Teknik Elektro - Terakreditasi
Program Studi Arsitektur - Terakreditasi

Jl. Taman Agung No.1 Malang, 65146 Telp./Fax. : (0341) 560836 / 568395 Pes. 658


<https://ft.unmer.ac.id> ft@unmer.ac.id

docplayer.info Internet Source	1%
id.123dok.com Internet Source	1%

nikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana semestinya.

ngetahui;
. Dekan
Prodi

Malang,
Petugas,


Ninik Catur E. Y., S.T., M.T.
P. 197009042005012001
Dilampiri hasil cek similarity Turnitin


Syahdhia Cahyadi, ST
NIP. 1121/YPTM



TA_16041000104

by Rozaqy Hardiani

Submission date: 07-Nov-2022 11:46AM (UTC+0700)

Submission ID: 1946724577

File name: TA_Rozaqy_hardiani_-_Cek_2__rev.071122.docx (769.01K)

Word count: 8152

Character count: 52549

**ANALISIS TARIF MANDIRI TRAVEL TRAYEK MALANG-
MADIUN BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL
KENDARAAN, *ABILITY TO PAY* DAN
*WILLINGNESS TO PAY***

Rozaqy Hardiani -16041000104

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri transportasi, termasuk transportasi umum, merupakan salah satu industri yang berkembang seiring dengan perkembangan zaman dan mobilitas manusia yang semakin meningkat. Masyarakat umum dapat menggunakan angkutan umum yang merupakan sistem perjalanan rombongan dan jasa angkutan penumpang. Angkutan umum ini biasanya berjalan pada jadwal terjadwal di sepanjang rute yang telah ditentukan dan dibayar per perjalanan. Meskipun terdapat banyak pilihan transportasi umum, Mobilitas masyarakat yang semakin meningkat telah meningkatkan kebutuhan akan transportasi umum yang lebih cepat, praktis, dan mudah diakses, seperti bus antar kota dan kereta api. masuk langsung ke lokasi Perluasan sektor transportasi umum sebagai akibat dari keadaan ini..

Bepergian memiliki beberapa manfaat dibandingkan bentuk transportasi umum lainnya bagi sebagian orang. Perjalanan menawarkan berbagai keunggulan dibandingkan bentuk transportasi umum lainnya meskipun menempuh rute yang sama. Salah satunya memungkinkan pemudik untuk dijemput dari rumah atau titik keberangkatan mereka yang tidak dapat menjemput pelanggan langsung dari rumah mereka atau mengantarkan mereka ke tempat tujuan mereka. Tentu saja, mengingat situasi ini. Wisatawan dapat menghemat lebih banyak uang dengan cara ini karena mereka tidak perlu membayar biaya tambahan. Untuk menambah

kenyamanan penumpang, transportasi seringkali menggunakan kendaraan jenis minibus yang lebih kecil, membawa lebih sedikit orang, sehingga menimbulkan kesan menggunakan mobil pribadi. Selain itu, karena rute fleksibel dan transit tidak perlu berhenti di titik tetap seperti stasiun atau terminal, penumpang dapat mencapai tujuan mereka lebih cepat daripada.

Salah satu jalur yang banyak dilalui dan sering dimanfaatkan di Jawa Timur adalah jalur Malang-Madiun yang membentang sepanjang jalur Malang-Batu, dapat dikatakan bahwa penyedia perjalanan saat ini tidak bersaing secara langsung satu sama lain di rute ini. Keberadaan jasa perjalanan wisata di sepanjang jalur ini diyakini sangat membantu masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya akan jasa transportasi darat. Selain itu, Malang terkenal sebagai tujuan wisata di Jawa Timur sekaligus kota pendidikan, yang menarik banyak pelajar dari Madiun untuk belajar di sana. Secara alami, ini mempengaruhi aliran.

Banyak penyedia jasa perjalanan, baik perusahaan lama maupun baru, telah membuka layanan pada rute Malang-Madiun karena potensi industri perjalanan yang sangat besar di sepanjang rute tersebut. Mandiri travel merupakan salah satu penyedia jasa travel terbaru yang mulai menawarkan layanan rute Malang-Madiun. Mandiri Travel yang baru mulai beroperasi tetap berkonsentrasi di jalur Malang-Madiun. Untuk dapat menyediakan kebutuhan transportasi masyarakat pada trayek yang disediakan, Mandiri Travel yang menyediakan transportasi untuk rute Malang-Madiun harus dapat terus memperluas layanannya, terutama untuk mobil yang berfungsi dengan baik, agar tetap dapat bersaing dengan penyedia layanan perjalanan lain yang lebih besar dan telah beroperasi

lebih lama. . Tarifnya juga harus wajar bagi masyarakat dan mampu membayar seluruh biaya operasional kendaraan (BOK) dan menghasilkan keuntungan yang lumayan. Oleh karena itu, menarik untuk dilakukan penelitian tentang analisis tarif Mandiri Travel pada trayek Malang-Madiun berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK), serta daya beli penumpang diukur berdasarkan *ability to pay* dan *willingness to pay*.

1.2 Rumusan Masalah

Isu-isu dalam penelitian ini dapat dinyatakan sebagai berikut dalam konteks yang dijelaskan di atas::

1. Apakah tarif yang ditetapkan untuk jasa Mandiri Travel trayek Malang-Madiun telah sesuai dengan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)?
2. Apakah tarif yang ditetapkan untuk jasa Mandiri Travel trayek Malang-Madiun telah sesuai bila ditinjau dari kemampuan (*ability to pay*) dan kemauan (*willingness to pay*) penumpang?

1.3 Batasan Masalah

Pembatasan berikut harus ditempatkan pada masalah penelitian ini agar tujuan berhasil dipenuhi dan percakapan menjadi netral:

1. Trayek yang diteliti adalah Malang-Madiun dengan rute Malang-Batu-Kandangan-Kertosono-Nganjuk-Caruban-Madiun.
2. Perusahaan jasa travel yang diteliti adalah Mandiri Travel

3. Jenis kendaraan yang akan diteliti adalah Toyota Avanza tipe G keluaran tahun 2016 dengan kapasitas 5 penumpang (sesuai protokol kesehatan pandemi Covid 19)
4. Faktor fisik jalan, seperti geometrik jalan, tipe jalan, kondisi jalan, jenis perkerasan, kelandaian jalan, kondisi lalu lintas dianggap tidak mempengaruhi penentuan biaya operasional kendaraan (BOK).

1.4 Tujuan

Sesuai dengan rumusan masalah yang telah disampaikan, tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis kesesuaian besar tarif yang ditetapkan untuk jasa Mandiri Travel trayek Malang-Madiun dengan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)
2. Untuk menganalisis kesesuaian besar tarif yang ditetapkan untuk jasa Mandiri Travel trayek Malang-Madiun ditinjau dari kemampuan (*ability to pay*) dan kemauan (*willingness to pay*) penumpang

1.5 Manfaat

Hasil penelitian ini diharapkan akan dapat memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut:

1. Memberikan tambahan informasi mengenai biaya operasional kendaraan Mandiri Travel trayek Malang-Madiun PP serta daya beli penumpangnya
2. Menambah wawasan dalam bidang teknik sipil khususnya mengenai evaluasi tarif angkutan umum.
3. Sebagai bahan pertimbangan bagi perusahaan penyedia jasa travel dalam pengambilan kebijakan penentuan tarif yang sesuai, baik dengan biaya

operasional kendaraan maupun daya beli penumpang, khususnya pada trayek Malang-Madiun

4. Hasil penelitian ini dapat dijadikan sarana penyampaian kemampuan dan kemauan membayar penggunaan jasa travel, khususnya trayek Malang-Madiun, kepada pihak berkepentingan, termasuk penyedia jasa travel
5. Penelitian yang dilakukan sebagai sarana untuk menerapkan teori yang telah didapatkan selama masa perkuliahan serta menambah wawasan yang lebih mendalam mengenai evaluasi tarif angkutan umum, serta dapat dijadikan referensi untuk penelitian selanjutnya.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Kajian Pustaka

Literatur digunakan untuk menggambarkan temuan Penelitian lain relevan dengan penelitian yang dilaporkan, menghubungkan penelitian dengan diskusi yang lebih besar dan berkelanjutan tentang tema sastra, mengisi kesenjangan dan memperluas penelitian sebelumnya, menyediakan kerangka kerja untuk menilai relevansi penelitian, dan berfungsi sebagai dasar untuk membandingkan hasil penelitian dengan penelitian lain. temuan.. Karya ilmiah dapat ditulis untuk salah satu atau semua alasan di atas. Penelitian ini menggunakan sejumlah kutipan penelitian yang dianggap relevan sebagai referensi..

Karya Wayan Suweda dan Kadek Arisena Wikarma (2016), “Analisis Tarif Bus Rapid Transit (BRT) Trans SARBAGITA Berdasarkan BOK, ATP dan WTP”, merupakan salah satu. Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan penetapan tarif resmi Bus Rapid Transit (BRT) SARBAGITA terhadap biaya operasional kendaraan (BOK) dari operator/penyedia jasa dan ditinjau dari kemampuan membayar (ATP) dan kesediaan membayar (WTP) dari pengguna sarana transportasi itu sendiri. Selaku Pengelola Bus Rapid Transit, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika memberikan survei data sekunder tentang biaya operasional kendaraan (BOK) (BRT).

Penelitian selanjutnya adalah Pada tahun 2016, John H. Frans, Yunita A. Messah, dan Nicky T. Issu menerbitkan “Studi Tarif Angkutan Umum

Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Kemampuan Membayar (ATP), dan Kesiapan Membayar (WTP) di TTS Daerah." Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan, kemampuan membayar (ATP), dan kemauan membayar (WTP) pengguna jasa angkutan umum di Kota Soe. Secara umum dan tergantung pada biaya operasional kendaraan, tarif yang ideal didasarkan pada kemampuan membayar (ATP) dan kemauan membayar (WTP) pengguna jasa transportasi (BOK). Penelitian ini akan mengkaji trayek angkutan umum yang berangkat dari Terminal Haumeni-Pasar Inpres Soe City. Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan Teknik Departemen Pekerjaan Umum 2005 (Pd.T-15-2005-B) akan digunakan untuk analisis BOK. Sedangkan perhitungan kemampuan membayar (ATP) dan kemauan membayar (WTP) diverifikasi menggunakan metode tabulasi silang dan anggaran perjalanan (WTP). Tarif yang relevan adalah Rp 30000.00, namun temuan perhitungan tarif BOK berdasarkan Ditjen Perhubungan Darat adalah Rp 2.205,27 dan Rp 1962,14, dan berdasarkan Kementerian Pekerjaan Umum sebesar Rp 2.621,89 dan Rp 2059,73. Biaya WTP Rp 1995,50 sedangkan ATP masing-masing Rp 2.752,05..

Kajian lainnya adalah "Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan WTP (Kemauan Membayar) pada Bus AKAP Banjarmasin-Samarinda" yang diterbitkan dalam jurnal tahun 2018 oleh bagas. Dengan menggunakan teknik Pacific Consultant International (PCI), penelitian ini berusaha untuk menentukan BOK bus AKAP serta tarif yang diinginkan penumpang dan reaksi mereka terhadap tarif saat ini (WTP). Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan

4 survei wawancara dengan sampel 200 penumpang bus di terminal KM 6 tempat pembelian tiket bus, untuk WTP dan survei dengan total 25 unit bus 4 untuk BOK kepada PO dan sopir bus. Jumlah BOK yang diterbitkan PO. Pulau Indah Jaya masing-masing dikenakan biaya Rp 168.194 per penumpang per tahun untuk bus non-AC 4 dan Rp 8.712.239.580 per tahun 4 untuk bus AC dengan toilet. 4 Nilai WTP untuk bus non AC adalah Rp 185.000 per penumpang dan Rp. 245.000 per orang untuk bus AC+Toilet. 4 Tarif bus AKAP Non AC adalah Rp. 175.000 per penumpang dan tarif bus AC+Toilet Rp. 235.000 per penumpang. Sebagai tanggapan, tarif bus ditetapkan pada tingkat yang mampu dijangkau penumpang dan siap membayar lebih untuk mendapatkan layanan dan fasilitas tambahan.

sebagai hasil penelitian Ropika Analisis tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasi kendaraan dan kemauan membayar diterbitkan pada tahun 2018 (Studi Kasus: Rute Angkutan Umum Teluk Kuantan-Pekanbaru)¹ merupakan penelitian lain yang relevan dengan penelitian ini. 2 Berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK) dan kesediaan membayar, penelitian ini akan mengkaji retribusi angkutan umum (WTP). Menggunakan survei lapangan langsung untuk mengumpulkan informasi, pemilik kendaraan akan ditanyai dan penumpang akan diberikan kuesioner untuk diisi guna mengukur kesediaan mereka membayar tarif. Temuan studi 1 adalah besaran tarif berdasarkan BOK sebesar Rp. 36.323,68, berdasarkan WTP sebesar Rp. 44.583,33 hari kerja untuk karyawan kategori umum dan Rp. 45.000 untuk karyawan kategori pelajar, sedangkan pada hari libur untuk.

Judul selanjutnya berjudul “Evaluasi Tarif Angkutan Umum Lyn N Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Kemampuan Membayar, dan Kesiapan Membayar (Studi Kasus: Angkot Lyn N, Rute Terminal Bratang – JMP, Kota Surabaya)” dan ditulis oleh Abraham Kambuaya dan Theresia MCA (2020). Kajian ini akan mengidentifikasi karakteristik penumpang dan mengevaluasi tarif dalam kaitannya dengan tarif yang sesuai, biaya operasional kendaraan (BOK), kemampuan membayar (ATP), dan keinginan membayar (WTP). Pengumpulan data lapangan terdiri dari mengajukan pertanyaan kepada pemilik kendaraan untuk menetapkan biaya berdasarkan BOK dan memberikan kuesioner kepada penumpang untuk mengetahui kapasitas, kemauan, dan keakraban mereka dengan nuansa tarif yang berlaku. Hasil perhitungan, yang dilakukan dengan tarif BOK Rp 9.023,44 per sen.

¹ **2.2 Kajian Teori**

2.2.1 Angkutan Umum

⁵ Setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk masyarakat umum untuk digunakan dengan imbalan biaya dianggap transportasi umum. Bus kecil, sedang, dan besar semuanya bisa digunakan untuk angkutan umum, selain kendaraan penumpang perorangan. (2005) Munawar Secara umum, transportasi sangat penting bagi aktivitas manusia. Istilah "transportasi" dapat digunakan untuk menggambarkan metode pemindahan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain. Tujuannya adalah untuk membantu individu atau kelompok dalam perjalanan ke atau mengangkut produk dari satu lokasi ke lokasi lain. Kendaraan

dapat digunakan sebagai alat transportasi untuk menyelesaikan prosedur. Menyediakan masyarakat dengan layanan transportasi yang handal adalah alasan utama mengapa angkutan umum untuk penumpang ada..

Transportasi adalah tindakan mengangkut orang atau barang dari satu lokasi (asal) ke lokasi lain (tujuan) dengan memanfaatkan apa saja (kendaraan). Keseimbangan antara daya dukung armada dan volume orang dan kargo yang membutuhkan transportasi harus diperhitungkan. Banyak komoditas dan penumpang tidak akan terangkut jika kapasitas armada lebih kecil dari yang diperlukan, atau keduanya akan macet ke dalam kendaraan yang sudah ada (Warpani, 2002). Angkutan penumpang umum merupakan jasa sewa atau harus dibeli dengan biaya yang telah ditentukan. Sistem transportasi umum ini menawarkan berbagai macam persewaan, termasuk bus, minibus, kereta mikro, transportasi darat, dan transportasi air.

Secara umum, kota-kota yang berada pada jalur sistem transportasi adalah kota-kota yang berkembang pesat. Sejarah berapa banyak kota besar di seluruh dunia telah berkembang adalah bukti dari pengaruh signifikan yang dimainkan transportasi dalam pertumbuhan kota yang bersangkutan. Sistem transportasi sangat penting bagi kota. Kota dapat diidentifikasi, antara lain, dengan memeriksa negara pengangkut. Selain menjaga kebersihan kota, transportasi yang efisien juga memacu aktivitas ekonomi kota. Penataan jaringan jalan dengan segala kelengkapannya, seperti rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, marka jalan, rambu jalan, trotoar, dan lain-lain, merupakan representasi fisik dari kegiatan transportasi yang baik (Nasution, 2004).

Sistem angkutan umum penumpang menurut Salim (2006) adalah moda transportasi yang dimiliki oleh operator dan dapat diakses dalam batas-batas yang ditetapkan oleh operator. Kategori berikut digunakan untuk mengkategorikan sistem transportasi penumpang umum sesuai dengan tujuannya.:

1. Transportasi pribadi adalah segala bentuk transportasi yang dimiliki oleh individu dan dijalankan untuk penggunaan individu itu sendiri dengan menggunakan infrastruktur pribadi dan publik..
2. Angkutan umum didefinisikan sebagai angkutan yang dimiliki oleh penyelenggara dan dapat digunakan secara umum dalam keadaan tertentu..

Kerangka hukum Indonesia untuk transportasi umum, yang mengatur perhitungan dan dasar-dasar penetapan tarif untuk layanan tersebut, serta peraturan lalu lintas dan akuntansi jalan, termasuk:

1. UU lalu lintas.
2. Tarif dasar batas atas dan bawah angkutan penumpang dengan bus umum kelas ekonomi antar kota dan provinsi diatur dalam [Peraturan Menteri Perhubungan Darat Nomor: KM 1 Tahun 2009](#)..

Trayek adalah trayek bus yang digunakan untuk angkutan umum yang memiliki tempat asal dan tujuan yang telah ditetapkan, trayek yang telah ditetapkan, dan baik yang telah ditetapkan jadwalnya maupun yang tidak memiliki jadwal sama sekali. Sedangkan jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang secara bersama-sama membentuk jaringan pelayanan angkutan orang. Bus atau mobil penumpang adalah moda transportasi umum utama bagi individu yang

bepergian melalui jalan raya. Yang menyediakan angkutan penumpang melalui angkutan umum antara lain::

1. Pelayanan angkutan yang diberikan secara teratur dengan jadwal tetap atau tidak teratur dikenal dengan trayek tetap dan teratur. Dalam jaringan rute, jalur tetap dan yang telah ditentukan diikuti. kategori angkutan umum berikut:
 - a. Angkutan lintas batas negara.
 - b. Angkutan antar kota antar provinsi.
 - c. Angkutan antar kota dalam provinsi.
 - d. Angkutan kota.
 - e. Angkutan pedesaan.
 - f. Angkutan perbatasan.
 - g. Angkutan khusus.

2. Jenis angkutan umum terdiri dari:
 - a. Angkutan taksi.
 - b. Angkutan sewa.
 - c. Angkutan pariwisata.
 - d. Angkutan lingkungan.

Kebutuhan akan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran transit khususnya angkutan umum. Karena dengan demikian dapat memperlancar persebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan pemerataan hasil-hasil pembangunan di berbagai sektor bangsa, (Muhamad, 1997).

2.2.2 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Dalam Trayek

Suatu Kendaraan, pengemudi, dan pengguna jalan lainnya, serta jaringan dan prasarana penunjang lalu lintas dan angkutan jalan, semuanya dikelola dalam satu sistem. diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. UULAJ menjabarkan enam persyaratan standar pelayanan minimal bagi penyelenggara angkutan umum dalam Pasal 141 Angka 1, antara lain keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, pemerataan, dan keteraturan. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum di Trayek diterbitkan untuk memberikan informasi tambahan mengenai pelaksanaan ketentuan Pasal 141 ayat 3 UULAJ..

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Pada Suatu Trayek merupakan persyaratan bagi penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di trayek dengan memperhatikan jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna. pelayanan transportasi, menurut Pasal 1 Angka 1 Menteri Perhubungan. Transportasi Umum di Rute. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Pada Trayek diganti Permenhub Nomor PM 98 Tahun 2013 di kemudian hari revisi..

Tingkat pelayanan minimal angkutan antar kota dalam provinsi digunakan sebagai acuan sesuai dengan target audiens penelitian. Tabel berikut menunjukkan spesifikasinya.:

Tabel 2.1 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antarkota dalam Provinsi

Jenis	Nilai/Ukuran/Jumlah
Keamanan	
a. Tiket penumpang	Paling sedikit memuat identitas penumpang, besaran tarif, nomor kusi, asal tujuan dan tanggal keberangkatan
b. Tanda pengenalan bagasi	Memuat nomor bagasi yang ditempelkan pada tiket dan pada barang bagasi
c. Lampu tanda bahaya	Harus tersedia paling sedikit 1 lampu dan dilengkapi 2 tombol yang ditempatkan di ruang pengemudi dan ruang penumpang
d. Daftar penumpang	Paling sedikit memuat nama penumpang, alamat, tanggal perjalanan dan asal tujuan perjalanan
e. Tanda awak pengenalan kendaraan.	Harus tersedia
f. Informasi gangguan keamanan.	Harus tersedia
g. Informasi trayek dan identitas kendaraan	Harus tersedia
Keselamatan	
a. Pengemudi	
1) Kondisi Fisik	Surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 6 bulan sekali
2) Kompetensi	Mengikuti pelatihan/penyegaran paling sedikit 1 kali dalam setahun
2)a Jam Istirahat	Diterapkannya jam istirahat pengemudi
b. Lampu senter	Paling sedikit 2 unit
c. Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	Paling sedikit 1 pada setiap 1 jendela
d. Alat pemadam kebakaran api ringan (APAR)	2 tabung dengan berat masing-masing 3 kg dan tabung diberi warna mencolok/reflektif

Bersambung di halaman berikutnya....

2.2.3 Tarif Angkutan

Pengguna harus membayar biaya jasa angkutan umum berdasarkan satuan berat dan jarak yang harus ditempuh penumpang. Sementara itu, tarif ditetapkan dengan cara yang sama untuk pihak angkutan dengan menetapkan biaya agar mendukung pengembangan visi & tujuan mereka. Pemerintah dapat memberlakukan pembatasan dari batas maksimum yang ditetapkan untuk memastikan bahwa hal itu

dianggap sebagai pendorong persaingan yang sehat. Sarana dan prasarana transportasi yang optimal dengan berbagai aspek yang terkait dengan penggunaannya. Ada berbagai jenis layanan angkutan umum yang tunduk pada kekuatan pasar, termasuk kesepakatan (proses tawar-menawar) antara pelanggan layanan dan penyedia layanan (Warpani, 2002),.

1. Tarif seragam/datar (*flat fare*)

Jarak pada saat perjalanan tidak diperhitungkan oleh sistem tarif ini; semua tarif ditetapkan pada tingkat yang sama terlepas dari jarak. Seperti yang sering terjadi, Walaupun kerugian yang dialami oleh pemudik yang melakukan perjalanan jarak pendek disebabkan oleh tarif yang sama untuk kedua kelompok konsumen, tarif seragam berlaku untuk penumpang dengan panjang yang hampir sama.. Di sisi lain, penumpang jauh menuai manfaat terbesar..

2. Tarif berdasarkan jarak (*distance-based fare*)

Sistem tarif ini didasarkan pada jarak yang ditempuh, dan tarif dihitung dengan mengalikan per kilometer dengan total jarak yang ditempuh. Jarak minimum, tarif, dan tarif minimum semuanya dihitung terlebih dahulu untuk memutuskan berapa nilainya..

3. Tarif Bertahap

4. Struktur tarif ini ditentukan oleh jarak pengguna atau penumpang, yang dibagi menjadi beberapa fase. Panggung adalah bagian dari rute yang digunakan untuk menentukan tarif. Ini adalah jarak antara satu atau lebih perhentian.

5. Harga angkutan umum:

1. *(Cost of Service pricing)*

Untuk menentukan angkutan penumpang dihitung biaya operasional satuan yang dinyatakan per ton kilometer (Cost Of Service Rincing). Cara penghitungan Metode berdasarkan biaya operasional dapat digunakan untuk menentukan tarif.:

a. Prinsip biaya marginal

Tingkat di mana bisnis akan menghasilkan keuntungan maksimum jika biaya marginal (biaya marginal) sama dengan pendapatan marginal (pendapatan marginal). Pengeluaran dan pendapatan yang diciptakan oleh layanan tambahan disebut sebagai biaya marginal dan pendapatan marginal (output marginal).

b. Prinsip biaya rata-rata

Dengan membagi hasil biaya operasional dengan jumlah total jasa transportasi yang dihasilkan, maka biaya rata-rata dapat ditentukan. Tarif minimum adalah nama lain dari harga rata-rata ini, dan tarif yang berlaku terdiri dari tarif minimum ditambah sebagian dari keuntungan perusahaan. Pemerintah dan asosiasi akan menentukan bagi hasil perusahaan jika sudah sesuai dengan kebijakan manajemen..

Pendapatan daerah industri transportasi dipengaruhi oleh penetapan tarif. Menurut Warpani (2002), beberapa faktor yang diperhitungkan dalam menghitung tarif jasa transportasi, antara lain::

1. Omset
2. Peminat

3. Keuntungan

4. Kembalinya modal.

Tarif jasa transportasi di Indonesia diatur oleh Departemen Perhubungan. Menurut Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 6 Nomor: SK.687/AJ.206/DRDJ/2002, tarif angkutan umum penumpang ialah merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif BEP) dan ditambahkan 10% untuk jasa keuntungan perusahaan, rumusnya adalah:

$$\text{Tarif pokok} = \frac{\text{Total biaya pokok}}{\text{loading factor} \times \text{kapasitas kendaraan}} \dots\dots\dots(1)$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Rata-rata} \dots\dots\dots(2)$$

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Rata-rata}) + 10 \% \dots\dots\dots(3)$$

Load factor atau faktor muat merupakan perbandingan antarakapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang dinyatakan dalam (%). Pada Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRDJ/2002, faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70%.

2.2.4 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya yang dikeluarkan secara ekonomis sebagai akibat dari penggunaan satu kendaraan untuk tujuan tertentu dan mengoperasikannya dalam keadaan tertentu disebut sebagai biaya pengoperasian kendaraan. Biaya operasional kendaraan adalah keseluruhan biaya yang dikeluarkan atau diperlukan untuk 6 satu jenis kendaraan/km/jarak tempuh (dalam Rp/km) untuk beroperasi dalam kondisi lalu lintas dan jalan. Biaya yang terkait dengan transportasi termasuk dalam

struktur biaya, yang pada gilirannya mempengaruhi output. Perusahaan perlu berhati-hati ketika memperkirakan pengeluaran mereka.. Biaya operasional kendaraan harus selalu dievaluasi dari waktu ke waktu karena merupakan faktor biaya terbesar bagi perusahaan angkutan umum. Ini mempertahankan hasil potensial yang mungkin dihasilkan dari modifikasi variabel yang mempengaruhi tingkat BOK. Modifikasi ini mungkin langsung, seperti perubahan biaya bensin yang disebabkan oleh kondisi mesin. pengurangan, kenaikan harga ban sebagai akibat dari perubahan permukaan jalan, dan sebagainya. Upaya untuk menekan biaya operasional kendaraan dapat dilakukan dengan menyadari perubahan BOK (Warpani, 2002).

Biaya pokok pengoperasian kendaraan dikelompokkan menurut hubungannya dengan penciptaan pelayanan, dan dibagi menjadi tiga kategori:

1. Biaya Langsung

Biaya langsung adalah biaya yang berhubungan langsung dengan produk jasa dan mencakup biaya tetap dan biaya variabel. Sebagian biaya dapat dihitung secara langsung per km mobil, sedangkan sebagian biaya dihitung per km kendaraan setelah biaya per tahun ditentukan.

2. Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung adalah biaya yang tidak terkait langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, dan termasuk biaya tetap dan variabel. Perhitungan tersebut tidak dapat dihitung secara langsung per km kendaraan karena termasuk komponen yang tidak terkait dengan operasional kendaraan, seperti total biaya tahunan untuk karyawan selain awak kendaraan dan biaya

manajemen, yang meliputi pajak perusahaan, pajak kendaraan, penyusutan gedung perkantoran, dan lain-lain..

3. Biaya Pokok

Biaya pokok per kendaraan kilometer dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRDJ/2002 (2002), unsur-unsur biaya operasional kendaraan adalah sebagai berikut::

1. Biaya Langsung

a. Penyusutan kendaraan (depresiasi)

Pendekatan garis lurus digunakan untuk menentukan penyusutan kendaraan angkutan umum. Mobil tua dapat dinilai dengan menggunakan harga beli kendaraan, sedangkan kendaraan baru dapat dinilai dengan menggunakan harga kendaraan termasuk biofuel dan biaya yang ditentukan.

$$\text{Penyusutan per tahun} = \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa penyusutan}} \dots\dots\dots(4)$$

20% dari pembelian kendaraan adalah nilai sisa..

b. Bunga biaya modal

Dengan menggunakan perhitungan tunai, bunga untuk biaya modal mobil ditentukan. Jika kendaraan kredit tersedia, komponen digunakan untuk menentukan modal.

c. Biaya awak kendaraan

Pengemudi adalah satu-satunya awak kendaraan yang digunakan untuk angkutan umum. Upah tetap, tunjangan sosial, dan biaya layanan jalan/tunjangan kerja operasional merupakan pendapatan kotor awak kendaraan.

$$\text{Biaya servis besar} = \frac{\text{Biaya servis besar per tahun}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots\dots(10)$$

d. Biaya Pemeriksaan Umum (*General Overhaul*)

$$\text{Biaya Pemeriksaan Umum} = \frac{\text{Biaya pemeriksaan umum per tahun}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots\dots(11)$$

e. Biaya Penggantian Oli Mesin

$$\text{Biaya oli} = \frac{\text{Jumlah oli terpakai} \times \text{harga oli}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots\dots(12)$$

f. Cuci Kendaraan

$$\text{Biaya cuci kendaraan} = \frac{\text{Biaya cuci kendaraan per tahun}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots\dots(10)$$

g. Biaya pajak kendaraan

$$\text{Biaya pajak kendaraan} = \frac{\text{Biaya pajak kendaraan per tahun}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots\dots(11)$$

h. Biaya asuransi kendaraan

$$\text{Biaya asuransi kendaraan} = \frac{\text{Biaya asuransi kendaraan per tahun}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots\dots(12)$$

2. Biaya Tidak Langsung

Sesuai dengan objek jasa angkutan umum yang diteliti, maka biaya tak langsung yang dihitung dalam penelitian ini terdiri dari:

a. Biaya pegawai selain awak kendaraan

$$\text{Biaya pegawai selain awak} = \frac{\text{Biaya pegawai selain awak kendaraan per tahun}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots(13)$$

b. Biaya telepon

$$\text{Biaya telepon} = \frac{\text{Biaya telepon per tahun}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots\dots(14)$$

c. Biaya pemasaran

$$\text{Biaya pemasaran} = \frac{\text{Biaya pemasaran per tahun}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots\dots(15)$$

d. Biaya izin usaha

$$\text{Biaya izin usaha} = \frac{\text{Biaya izin usaha per tahun}}{\text{Produktivitas kendaraan per tahun}} \dots\dots\dots(16)$$

2.2.5 Daya Beli Penumpang

1. *Ability To Pay* (ATP)

Ability to Pay (ATP) mengukur kapasitas seseorang untuk membayar layanan yang mereka terima dalam kaitannya dengan tingkat pendapatan yang ideal (Tamin, et al. 1999). Di antara variabel yang mempengaruhi ATP adalah::

- a. gaji
- b. habis kendaraan
- c. kepuasan

Rumus kemampuan membayar tes (ATP)

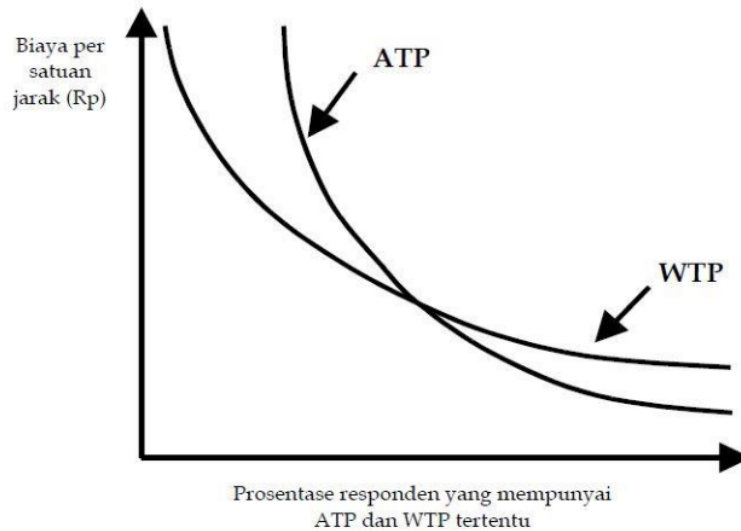
2. *Willingness To Pay* (WTP)

Kesediaan pengguna untuk membayar atas layanan yang diperolehnya dikenal sebagai kesediaan membayar (WTP), dan metode yang digunakan untuk menganalisis WTP didasarkan pada kesan pengguna terhadap tarif dan layanan transportasi umum (Tamin, et al. 1999). Antara lain, ini adalah elemen yang mempengaruhi:

- a. Kepuasan pelanggan
- b. Respon pada angkutan umum.

3. Hubungan antara *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)

Rasio ATP terhadap WTP dalam penerapan penetapan tarif seringkali tidak sesuai (Tamin, et al. 1999). Berikut penjelasan kondisi tersebut:



Sumber: Tamin, dkk. (1999)

Gambar 2.1 Hubungan Antara ATP dan WTP

- a. ATP lebih besar daripada WTP ($ATP > WTP$)

Keadaan menunjukkan kekuatan bayar melebihi keinginan untuk melakukannya untuk layanan ini. Pengguna dalam situasi ini dikenal sebagai pengendara pilihan. Situasi ini muncul ketika pengguna memiliki pendapatan yang cukup besar namun manfaat dari layanan ini relatif rendah.

- b. ATP lebih kecil daripada WTP ($ATP < WTP$)

Utilitas jasa transportasi sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut relatif lebih dipengaruhi oleh utilitas pada kondisi ini dibandingkan pada kondisi sebelumnya dimana keinginan

pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar daripada kemampuan membayarnya. . Kondisi ini dapat terjadi pada pengguna yang memiliki pendapatan relatif rendah. Pengguna dalam situasi ini disebut sebagai captive rider.

c. ATP sama dengan WTP (ATP = WTP)

Situasi ini menunjukkan bahwa kapasitas dan keinginan untuk membayar layanan ini sama, dan bahwa kegunaan pengguna dan dana yang dikucurkan untuk melakukannya seimbang.

4. Penentuan tarif berdasarkan ATP dan WTP

Pendapat Tamiim (1998), ada banyak fitur kunci dari sistem transportasi umum yang dapat digunakan untuk menguji penentuan tarif.

Fitur-fitur ini adalah:

- a. (User)
- b. Op
- c. (Regulator)

Apalagi jika angkutan umum dikelola sendiri oleh pemerintah, Tamin dkk. (1999) mengklaim bahwa berdasarkan teori ini, dimungkinkan untuk menggandakan peran operator dan regulator dalam keadaan tertentu. Aspek pengguna digunakan dalam situasi ini untuk menghitung nilai tarif menggunakan aturan berikut ketika metrik ATP dan WTP diperiksa:

- a. Karena ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, maka nilai tarif yang diterapkan tidak boleh lebih besar dari ATP kelompok

masyarakat sasaran. Dalam situasi di mana nilai tarif yang berlaku lebih besar dari ATP, maka diperlukan keterlibatan atau intervensi.

- b. Menaikkan nilai tarif masih dimungkinkan dengan menaikkan tingkat pelayanan angkutan umum jika WTP masih di bawah ATP karena WTP merupakan fungsi dari kualitas pelayanan tersebut.



Sumber: Tamin, dkk. (1999)

Gambar 2.2 Gambaran Keluasan Penentuan Tarif Berdasarkan ATP dan WTP

Selain itu, Tamiin, dkk. (1999) menyatakan rekomendasi berikut dibuat untuk keputusan atau penyesuaian tarif:

- a. dibawah ATP
- b. di tengah tengah

- c. Jika tarif yang diajukan di atas ATP tetapi di bawah Perhitungan Tarif, selisih tersebut dapat dipandang sebagai beban subsidi yang harus ditanggung oleh regulator (pemerintah).
- d. Terdapat keleluasaan dalam penghitungan/pengajuan nilai tarif baru jika penghitungan tarif pada jenis kendaraan tertentu jauh di bawah ATP dan WTP.

BAB III

METODOLOGI

3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Mandiri Travel yang terletak di Bunulrejo, Jalan Grindulu Nomor 30, Kota Malang, Jawa Timur, 65126.

3.2 Sumber Data

Data primer dan sekunder di pakai peneliti. Informasi itu berasal dari:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan melalui survei langsung berbasis kerja lapangan. Data yang dibutuhkan antara lain:

- a. Mau kemana
- b. biaya
- c. untung
- d. durasi

2. Data Sekunder

Untuk mendukung penelitian, data sekunder ialah informasi dikumpulkan dan perjalanan wisata dll. Data dari pihak-pihak tersebut merupakan data dokumenter.

- a. Biaya operasional kendaraan untuk komponen BOK:
 - 1) Ganti oli
 - 2) solar
 - 3) ganti roda

- 4) ganti alat mesin
- b. Harga kendaraan (Toyota Avanza Type G Tahun 2016)
- c. Pengoperasian kendaraan
 - 1) banyaknya
 - 2) pengemudi
 - 3) jam berapa
 - 4) rute
 - 5) jalan di lewati
 - 6) jumlah kursi
- d. Biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian kendaraan/biaya tak langsung
 - 1) Bayaran pengemudi
 - 2) Memperpanjang surat surat
 - 3) dll

3.3 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan untuk mengumpulkan informasi yang nantinya akan diolah. Pada titik ini, dipisahkan menjadi dua kategori: data primer dan data sekunder. Sementara data primer dikumpulkan secara langsung melalui penelitian lapangan, data sekunder diperoleh melalui organisasi terkait.

1. Data Primer

Jumlah pelancong setiap hari adalah data yang dikumpulkan survei ini. Dengan menghitung jumlah orang yang mengambil rute Travel Malang-Madiun Mandiri, diperoleh data primer..

2. Data Sekunder

Wawancara manajer di Mandiri Travel menghasilkan data sekunder yang menjadi dasar perhitungan (BOK).

3.4 Pengambilan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang Mandiri Travel Malang-Madiun yang belum diketahui jumlah pastinya. Sugiyono (2016) menambahkan bahwa sampel mencerminkan ukuran dan ciri-ciri populasi yang akan menjadi subjek penelitian. Dengan menggunakan rumus dari Riduwan & Akdon (2013), sampel diselesaikan sebagai berikut:

$$n = \frac{(Z_{\alpha/2})^2}{E}$$

$$n = \frac{1,96}{0,20}$$

$$n = 96,04$$

Keterangan:

n : Ukuran Sampel

Z_{α/2} : Nilai standar daftar luar normal standar bagaimana tingkat kepercayaan (α)

95%

E : Tingkat ketetapan yang digunakan dengan mengemukakan besarnya error maksimum secara 20%

Menurut perkiraan di atas, 96,04 responden digunakan dalam pengambilan sampel. Sampel dipilih menjadi 100 untuk meningkatkan kecocokan penelitian. Oleh karena itu, 100 responden akan dijadikan sebagai jumlah sampel untuk penelitian ini. Jumlah sampel ini sesuai dengan perhitungan Roscoe tentang ukuran sampel yang dipublikasikan dalam Sugiyono (2016) yang menyatakan bahwa ukuran sampel yang baik untuk penelitian adalah antara 30 hingga 500. Sementara itu, Mamik (2015) merekomendasikan ukuran sampel minimal untuk penelitian deskriptif 100 sesuai dengan temuan Frankel dan Wallen (1993).

Menurut Sekaran (2006), pengambilan sampel (sampling) adalah proses pemilihan sejumlah komponen yang cukup dari suatu populasi sedemikian rupa sehingga analisis sampel dan pengetahuan tentang sifat atau karakteristiknya akan memungkinkan kita untuk menggeneralisasi sifat-sifat atau karakteristik ini ke komponen-komponen populasi. Strategi sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah simple random sampling. Pengambilan sampel acak sederhana, yang memastikan bahwa setiap anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk dijadikan sampel, adalah proses pemilihan sampel dari populasi secara acak tanpa memperhitungkan strata yang sudah ada sebelumnya. (Saleh, 2017). Mengingat bahwa pendekatan pengambilan sampel ini tidak memerlukan tenaga kerja yang ekstensif, maka dipilihlah pendekatan ini..

3.5 Alat Penelitian

Yang di pakai ialah:

1. Buku dll
2. hp.

3. (kuesioner)

Kuesioner yang digunakan untuk survei penumpang memiliki pertanyaan berikut::

1. Survei Karakteristik Penumpang

Dengan menanyakan informasi seperti Kuesioner ini dibuat untuk mengetahui karakteristik responden khususnya penumpang trayek Travel Malang-Madiun Mandiri, meliputi ¹¹ nama, umur, jenis kelamin, pekerjaan, jumlah perjalanan ke Madiun, moda transportasi yang paling sering digunakan, jarak tempuh ke Madiun, alasan perjalanan, dan biaya satu kali.. perjalanan ke Madison Tabel berikut menunjukkan format kuesioner lengkap:

Tabel 3.1 Format tabel untuk kuesioner karakteristik responden

Nomor Responden	Usia Responden	Jenis Kelamin Responden	Jumlah perjalanan ke Madiun	Transportasi yang paling sering digunakan menuju ke Madiun	Waktu tempun menuju Madiun	Maksud perjalanan	Biaya satu kali perjalanan ke Madiun
1							
2							
3							
...							
n							

2. Kuesioner *Ability to Pay*

¹¹ adalah total pendapatan responden dan alokasi biaya transportasi ke Madiun per bulan. ATP adalah kemampuan masyarakat untuk membayar dari barang atau jasa yang dinikmati berdasarkan pendapatan yang dianggap ideal. Tabel berikut menunjukkan format kuesioner lengkap:

Tabel 3.2 Format tabel untuk kuesioner ATP responden

Nomor Responden	Rata-rata pendapatan per bulan	% Rata-rata alokasi biaya transportasi	Rata-rata alokasi biaya transportasi ke Madiun	Frekuensi ke Madiun	ATP responden
	A	B	C=A×B	D	E=C/D
1					
2					
3					
...					
n					

3. Kuesioner *Willingness to Pay*

WTP adalah jumlah rata-rata rupiah yang bersedia dikeluarkan klien untuk menggunakan satu layanan Mandiri Travel rute Malang-Madiun. Pendekatan penelitian WTP layanan Mandiri Travel ini dilaksanakan berdasarkan Mandiri Travel untuk trayek Malang-Madiun. Madiun sudah menunggu. Variabel yang digunakan untuk menghitung WTP layanan Mandiri Travel jalur Malang-Madiun adalah ekspektasi tarif atau kemauan tarif yang ditetapkan oleh Mandiri Travel..

7 **3.6 Survei Pendahuluan**

Bahkan jika survei pendahuluan dalam lingkup kecil, sangat penting untuk kelancaran, efektif, dan efisien operasi survei utama:

1. Penentuan lokasi survei dan pengenalan lapangan

Untuk menentukan rute yang dilalui dan pemberhentian angkutan umum lokasi survei, diperkenalkan lokasi survei.

2. Penentuan waktu survei

Penelitian dilakukan pada jam sibuk dan jam tidak sibuk, dua periode waktu yang berbeda. Hari dalam seminggu di mana survei akan dilakukan harus dipertimbangkan saat memilih hari survei.

3. Penentuan jumlah *surveyor*

Hal ini penting biar sesuai.

4. Pengecekan *formsurvei*

Agar memudahkan proses

3.7 Analisis Data

Setelah mengumpulkan data dari lapangan serta data dari penyedia jasa perjalanan wisata, dilakukan analisis dan pembahasan.

1. Wawancara

Agar tau biaya maka lihat rumus delapan belas .

2. Data dari kusioner

Untuk mengetahui besarnya nilai ATP dan WTP penumpang Mandiri Travel trayek Malang-Madiun

Agar memudahkan maka sebagai di bawah ini:

1. Pemberian Kode (*Coding*)

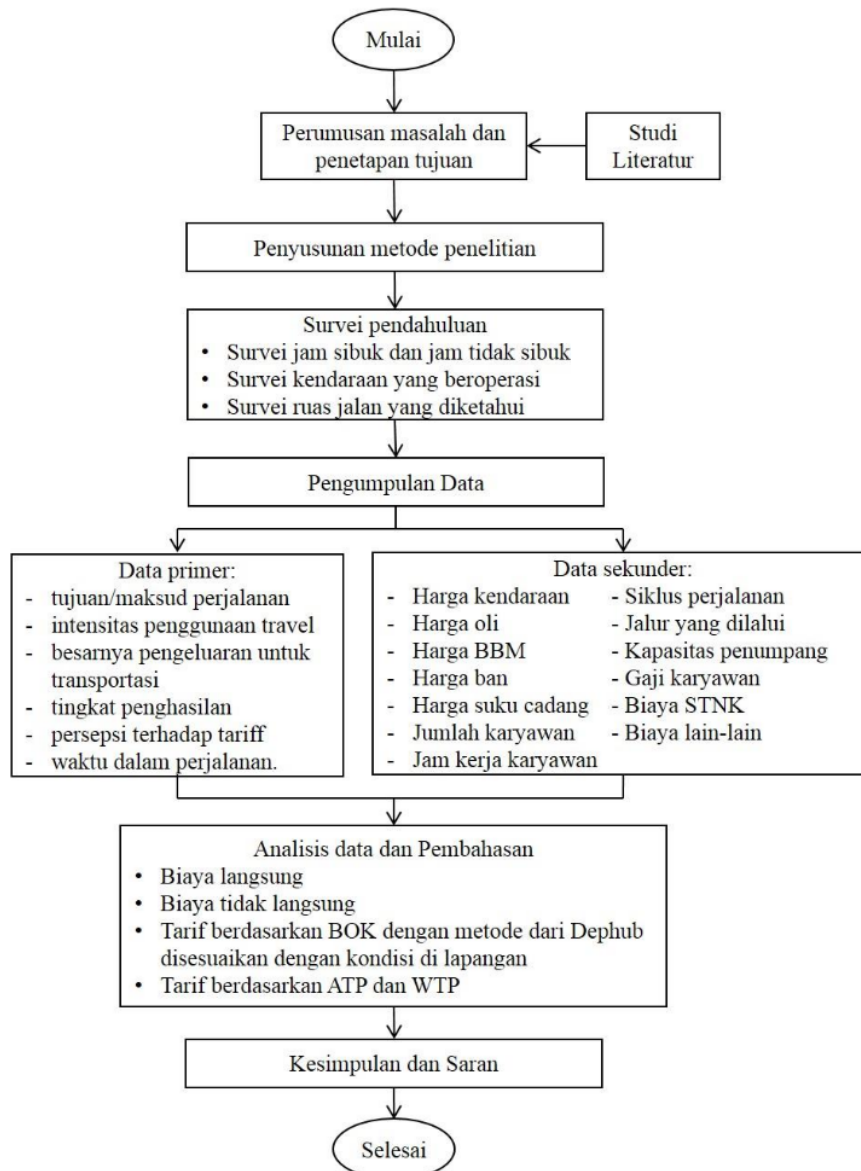
Tujuan pengkodean, yang muncul setelah data survei dikumpulkan, adalah untuk membuat format data lebih mudah diproses. Kode dapat direpresentasikan dengan huruf, angka, atau simbol lainnya.

2. (*Crosstab*)

Tabulasi silang adalah penyajian data dari dua sumber terpisah dalam bentuk tabulasi untuk menentukan korelasi antara dua data dari kusioner. Setelah analisis data, tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan, kemampuan membayar, dan kemauan membayar dibandingkan dengan temuan..

3.8 Diagram Alir Penelitian

Penjelasan langkah-langkah penulisan skripsi dapat diamati pada diagram alir penelitian (flow chart) yang ditunjukkan pada gambar di bawah ini:



Gambar 3.1 Flow Chart Penelitian

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Setting Penelitian

Partisipan dalam penelitian ini adalah sebanyak 100 penumpang atau konsumen layanan Mandiri Travel perjalanan Malang-Madiun. Mandiri Travel menjalankan 4 mobil dalam 2 waktu keberangkatan per hari pada rute ini.

Tabel 4.1 Populasi pengguna jasa Mandiri Travel

Jenis Hari	Rata-rata penumpang/kendaraan/hari	Jumlah armada	Populasi/hari
Hari biasa	2	4	40
Hari sibuk (<i>weekend</i>)	4	4	32

Sumber: Data penelitian, diolah

Penyelidikan berlangsung dari 21 Juni hingga 5 Juli 2021, dengan jumlah penumpang yang sangat sedikit agar sesuai dengan kebutuhan sampel penelitian. Pemilik dan pekerja Mandiri Travel ditanyai sebagai bagian dari proyek penelitian untuk mendapatkan informasi tentang biaya pengoperasian kendaraan. Dengan memberikan kuisioner kepada pengemudi mengisi kuisioner tersebut, kuisioner tersebut disebarkan..

4.2 Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan

1. Karakteristik kendaraan

- a. Ukuran = kecil (minibus)
- b. Jenis = angkutan antar kota dalam provinsi
- c. Muatan = 5 orang (sesuai protokol kesehatan pandemi Covid-19)
- d. Banyaknya bensin = 45 liter

e. Ukuran oli = 3,5 liter

f. Kapasitas oli transmisi = 1,1 liter

g. Oli gardan = 3,7 liter

2. Produksi per kendaraan

3. Rata-rata Km-tempuh/rit = 440 km-tempuh/trip = 220 km-tempuh/rit

4. Frekuensi per hari = 4 trip/per hari = 2 rit/per hari

5. Rata-rata km-tempuh/hari = $220 \times 4 = 880$ km-tempuh/hari

6. Rata-rata penumpang /trip = 3 (diambil dari rata-rata penumpang hari biasa dan hari libur)

7. Rata-rata penumpang/rit = 3×2 (trip) = 6

8. Rata-rata penumpang/hari = 6×2 (rit) = 12

9. Hari operasi.bulan = 30 hari

10. Km-tempuh per bulan = $30 \times 880 = 26.400$ km

11. Penumpang per bulan = $30 \times 12 = 360$

12. Km-tempuh per tahun = $12 \times 26.400 = 316.800$

13. Penumpang per tahun = $12 \times 360 = 4.320$

14. Biaya per kendaraan-km

a. Biaya langsung

1) Biaya penyusutan

a) Awal beli = Rp 211.000.000 (tahun 2016)

b) Masa penyusutan = 5 tahun

$$\begin{aligned}
 \text{c) Nilai residu} &= 20\% \text{ dari harga kendaraan} \\
 &= 20\% \times \text{Rp } 211.000.000 \\
 &= \text{Rp } 42.200.000
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{d) Biaya penyusutan kendaraan-km} &= \frac{\text{harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{produktivitas kendaraan-km/th} \times \text{masa penyusutan}} \\
 &= \frac{211.000.000 - 42.200.000}{316.800 \times 5} \\
 &= \text{Rp } 106,566/\text{kendaraan-km}
 \end{aligned}$$

2) Bunga modal

$$\begin{aligned}
 \text{Biaya modal per tahun} &= \frac{\frac{n+1}{2} \times \text{harga kendaraan} \times \text{tingkat bunga per tahun}}{\text{masa penyusutan}} \\
 &= \frac{\frac{5+1}{2} \times 211.000.000 \times 10\%}{5} \\
 &= \text{Rp } 12.660.000 \text{ per kendaraan/tahun}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Biaya modal per kendaraan-km} &= \frac{\text{bunga modal per kendaraan/tahun}}{\text{produktivitas kendaraan-km/tahun}} \\
 &= \frac{12.660.000}{316.800} \\
 &= \text{Rp } 39,962/\text{kendaraan-km}
 \end{aligned}$$

3) Gaji dan tunjangan sopir

- Supir = 4 orang

$$\text{b) Gaji per trip} = \text{Rp } 125.000 / \text{sopir}$$

$$\text{c) Gaji per hari / 4 sopir} = 4 \times 125.000 = \text{Rp } 500.000$$

$$\text{d) Gaji per bulan} = 30 \times 500.000 = \text{Rp } 15.000.000$$

e) Gaji per tahun = $12 \times 15.000.000 = \text{Rp } 180.000.000$

f) Gaji awak kendaraan per kendaraan-km

$$= \frac{\text{gaji sopir per tahun}}{\text{produktivitas kendaraan-km/tahun}}$$

$$= \frac{180.000.000}{316.800}$$

$$= \text{Rp } 568,182/\text{kendaraan-km}$$

4) Biaya bahan bakar

a) Habis bbm = 63,359 liter

b) Km-tempuh/hari = 880 km

c) Pemakaian BBM/km = 13,464 km/liter

d) Harga BBM (Pertalite) = Rp 7.650/liter

e) Biaya BBM/kendaraan/hari = Rp 250.000/rit
= Rp 250.000 x 2 (rit)
= Rp 500.000

f) Biaya BBM per kendaraan-km

$$= \frac{\text{Biaya BBM/kendaraan/hari}}{\text{km-tempuh/hari}}$$

$$= \frac{500.000}{880}$$

$$= \text{Rp } 568,182/\text{kendaraan-km}$$

5) Biaya ban

a) Banyaknya roda = 4 buah

b) Kekuatan ban = 40.000 km

c) Pembelian ban = Rp 550.000/buah

d) Biaya ban/kendaraan-km

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban/buah}}{\text{km daya tahan ban}} \\ &= \frac{4 \times 550.000}{40.000} = \text{Rp } 55/\text{kendaraan-km} \end{aligned}$$

6) Servis kecil

a) Servis kecil dilakukan tiap 1 minggu sekali ($880 \times 7 = 6.160 \text{ km}$)

b) Oli mesin (Shell Helix 4L) = Rp 310.000

c) ¹⁰ Biaya servis kecil per kendaraan-km

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{biaya servis}}{\text{km-tempuh}} \\ &= \frac{310.000}{6.160} \\ &= \text{Rp } 50,325/\text{kendaraan-km} \end{aligned}$$

7) Servis besar

a) Servis besar dilakukan tiap 6 minggu sekali ($6.160 \times 6 = 36.960 \text{ km}$)

b) Oli mesin (Shell Helix 4L) = Rp 310.000

c) Oli garden & transmisi = Rp 625.000 (sepaket)

Tmo new sae 5w30 4 liter

Shell spirax s2 G 80W-905 liter

Filter oli = Rp 19.000

d) Filter udara = Rp 57.500

e) Bensin (Pertalite/liter) = Rp 7.650

f) ¹⁰ Biaya servis besar per kendaraan-km

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{biaya servis}}{\text{km-tempuh}} \\ &= \frac{1.019.150}{36.960} \end{aligned}$$

$$= \text{Rp } 27,574/\text{kendaraan-km}$$

8) *General overhaul*

a) Biaya pemeriksaan dilakukan tiap 6 bulan sekali (158.400 km)

b) Biaya pemeriksaan = Rp 500.000

(ditentukan oleh pengelola perusahaan)

c) Biaya pemeriksaan umum per kendaraan-km

$$= \frac{\text{biaya pemeriksaan}}{\text{km-tempuh}}$$

$$= \frac{500.000}{158.400}$$

$$= \text{Rp } 3,157/\text{kendaraan-km}$$

9) Biaya cuci Perkendaraan

a) Biaya cuci/hari = Rp 30.000

b) Biaya cuci/bulan = $30 \times 30.000 = \text{Rp } 900.000$

c) Biaya cuci/tahun = $12 \times 900.000 = \text{Rp } 10.800.000$

d) Biaya cuci per kendaraan-km

$$= \frac{\text{biaya cuci per kendaraan/tahun}}{\text{produktivitas kendaraan-km/tahun}}$$

$$= \frac{10.800.000}{316.800}$$

$$= \text{Rp } 34,091/\text{kendaraan-km}$$

10) Biaya STNK/pajak kendaraan

a) Biaya STNK & pajak kendaraan/tahun = Rp 2.473.600

b) Biaya STTK/pajak kendaraan-km

$$= \frac{\text{biaya pajak kendaraan/tahun}}{\text{produktivitas kendaraan-km/tahun}}$$

$$= \frac{2.473.600}{316.800}$$

$$= \text{Rp } 7,808/\text{kendaraan-km}$$

11) Biaya asuransi kendaraan

a) Biaya asuransi kendaraan/tahun = Rp 781.660/tahun

b) ¹⁰ Biaya asuransi kendaraan-km

$$= \frac{\text{biaya asuransi kendaraan/tahun}}{\text{produktivitas kendaraan-km/tahun}}$$

$$= \frac{781.660}{316.800}$$

$$= \text{Rp } 2,467/\text{kendaraan-km}$$

Rekapitulasi Biaya langsung Per kendaraan-km:

- Penyusutan = Rp 106,566/kendaraan-km
- Bunga modal = Rp 39,962/kendaraan-km
- Gaji dan tunjangan awak bus = Rp 568,182/ kendaraan-km
- BBM = Rp 568,182/ kendaraan-km
- Ban = Rp 55/kendaraan-km
- Servis kecil = Rp 50,325/kendaraan-km
- Servis besar = Rp 27,574/kendaraan-km
- General Overhaul = Rp 3,175/ kendaraan-km
- Biaya Cuci Kendaraan = Rp 34,091/kendaraan-km
- STNK/pajak kendaraan = Rp 7,0808/kendaraan-km
- Asuransi = Rp 2,467/kendaraan-km

Jumlah=Rp.1.494,937/kendaraan-km

b. Biaya tidak langsung

1) Biaya pegawai selain awak kendaraan

a) Gaji pegawai kantor = Rp 1.500.000

b) Gaji pegawai/tahun = $12 \times 1.500.000 \times 2 = \text{Rp } 36.000.000$

c) Biaya pegawai kendaraan/tahun

$$= \frac{\text{biaya pegawai kendaraan/tahun}}{\text{jumlah kendaraan}}$$

$$= \frac{36.000.000}{4}$$

= Rp 9.000.000

d) Biaya pegawai kendaraan-km

$$= \frac{\text{biaya pegawai kendaraan/tahun}}{\text{produktivitas kendaraan-km/tahun}}$$

$$= \frac{9.000.000}{316.800}$$

= Rp 28,409/kendaraan-km

2) Biaya pengelolaan

a) Biaya pemeliharaan/tahun

Rp 1.050.000 x 12 = Rp 12.600.000

b) Biaya listrik, telepon, air/tahun

Rp 2.500.000 x 12 = Rp 30.000.000

c) Biaya administrasi

Rp 5.940.000 x 12 = Rp 71.280.000

d) Total biaya pengelolaan= Rp 113.880.000

e) Biaya pengelolaan kendaraan/tahun

$$= \frac{\text{biaya pengelolaan kendaraan/tahun}}{\text{jumlah kendaraan}}$$

$$= \frac{113.880.000}{4}$$

$$= \text{Rp } 28.470.000$$

f) Biaya pengelolaan kendaraan-km

$$= \frac{\text{biaya pegawai kendaraan/tahun}}{\text{produktivitas kendaraan-km/tahun}}$$

$$= \frac{28.470.000}{316.800}$$

$$= \text{Rp } 89,867/\text{kendaraan-km}$$

3) Biaya pemasaran

a) Biaya pemasaran/bulan = Rp 1.500.000

b) Biaya pemasaran/tahun = $12 \times 1.500.000 = \text{Rp } 18.000.000$

c) Biaya pemasaran kendaraan/tahun

$$= \frac{\text{biaya pemasaran kendaraan/tahun}}{\text{jumlah kendaraan}}$$

$$= \frac{18.000.000}{4}$$

$$= \text{Rp } 4.500.000$$

d) Biaya pemasaran kendaraan-km

$$= \frac{\text{biaya pemasaran kendaraan/tahun}}{\text{produktivitas kendaraan-km/tahun}}$$

$$= \frac{4.500.000}{316.800}$$

$$= \text{Rp } 14,205/\text{kendaraan-km}$$

4) Biaya izin usaha

a) Biaya izin usaha = Rp 5.000.000

b) Biaya izin usaha kendaraan/tahun

$$= \frac{\text{biaya izin usahakendaraan/tahun}}{\text{jumlah kendaraan}}$$

$$= \frac{5.000.000}{4}$$

$$= \text{Rp } 1.250.000$$

c) Biaya izin usaha kendaraan-km

$$= \frac{\text{biaya izin usaha kendaraan/tahun}}{\text{produktivitas kendaraan-km/tahun}}$$

$$= \frac{1.250.000}{316.800}$$

$$= \text{Rp } 3,946/\text{kendaraan-km}$$

Rekapitulasi Biaya tidak langsung Perkendaraan-km:

- Biaya pegawai selain awak kendaraan	= Rp 28,409/ Perkendaraan-km
- Biaya pengelolaan	= Rp 89,867/Perkendaraan-km
- Biaya pemasaran	= Rp 14,205/ Perkendaraan-km
- Biaya izin usaha	= Rp 3,946/Perkendaraan-km
Jumlah	= Rp 136,427/Perkendaraan-km

15. Biaya pokok per kendaraan-km

Biaya langsung	= Rp 1.494,937
Biaya tak langsung	= Rp 136,427
	+ _____
Jumlah	= Rp 1.631,364/kendaraan-km

16. Biaya pokok per penumpang-km

$$= \frac{\text{biaya per kendaraan-km}}{\text{kapasitas kendaraan}}$$

$$= \frac{1.631,364}{5}$$

$$= \text{Rp } 326,273/\text{penumpang-km}$$

Sesuai hasil penelitian *loading factor* eksisting adalah sebesar 60% (rata-rata 3 penumpang per trip), maka posisi biaya pokok pada *loading factor* eksisting tersebut adalah sebesar:

$$= \frac{\text{biaya pokok per kendaraan-km}}{60\% \times 5} = \frac{1.631,364}{3}$$

$$= \text{Rp } 543,788/\text{penumpang-km}$$

Dengan demikian biaya per penumpang adalah:

$$= \text{biaya per penumpang} \times \text{km-tempuh per trip}$$

$$= 543,788 \times 220$$

$$= \text{Rp } 119.633,340/\text{penumpang}$$

4.3 Analisis Tarif Berdasarkan *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay*

4.3.1 Karakteristik Responden

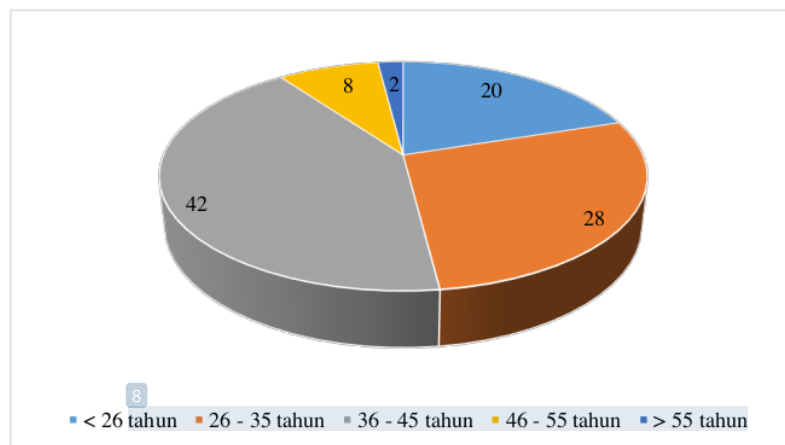
Jenis kelamin, frekuensi perjalanan ke Madiun, moda transportasi terpopuler, waktu tempuh, alasan perjalanan, dan biaya satu kali perjalanan ke Madiun merupakan karakteristik responden yang dicatat dalam penelitian ini. Tabel berikut menunjukkan data karakteristik responden yang dikelompokkan berdasarkan usia:

Tabel 4.2 Distribusi responden berdasarkan usia

Usia	Jumlah
< 26 tahun	20
26 - 35 tahun	28
36 - 45 tahun	42
46 - 55 tahun	8
> 55 tahun	2
Total	100

Sumber: Data penelitian, diolah

Berdasarkan tabel di atas, responden penelitian ini adalah 20 responden berusia di bawah 26, 28 responden berusia antara 26 dan 35, 42 responden berusia antara 36 dan 45, 8 responden yang berusia antara usia 46 dan 55, dan 2 responden berusia di atas 55 tahun. Gambar berikut dapat digunakan untuk menggambarkan distribusi responden berdasarkan usia:



Sumber: Data penelitian, diolah

Gambar 4.1 Diagram distribusi responden berdasarkan usia

Tabel berikut memberikan informasi tentang karakteristik responden yang dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin.:

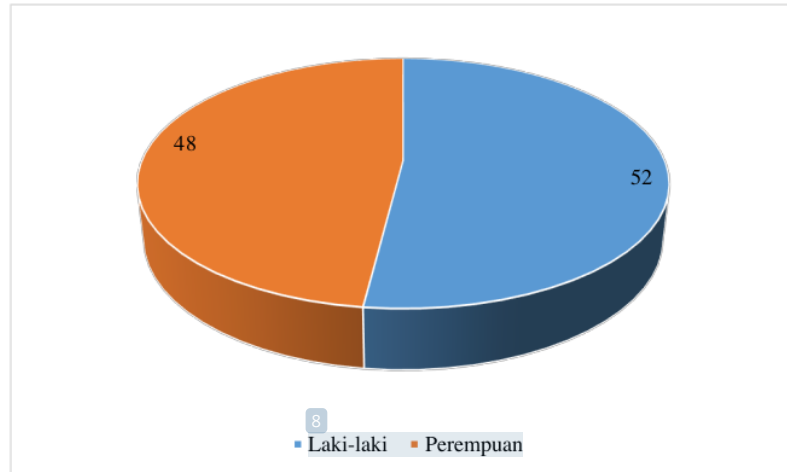
Tabel 4.3 Distribusi responden berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah
Laki-laki	52
Perempuan	48
Total	100

Sumber: Data penelitian, diolah

Sebanyak 52 responden dalam penelitian ini adalah laki-laki, dan 48 responden

adalah perempuan, menurut data tersebut di atas. Gambar berikut dapat digunakan untuk mewakili distribusi responden berdasarkan jenis kelamin:



Sumber: Data penelitian, diolah

Gambar 4.2 Diagram distribusi responden berdasarkan jenis kelamin

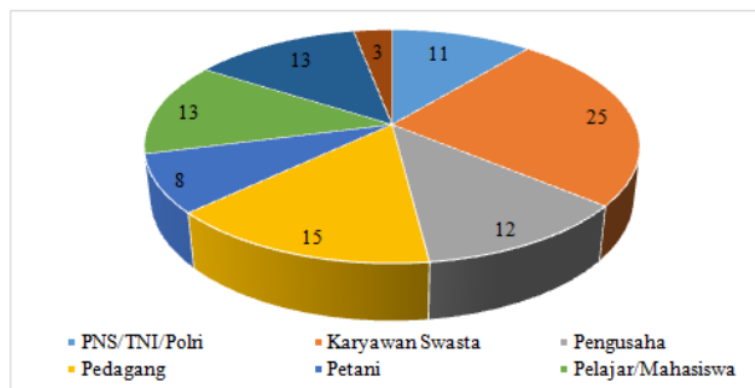
Data karakteristik responden berdasarkan pekerjaan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.4 Distribusi responden berdasarkan pekerjaan

Pekerjaan	Jumlah
PNS/TNI/Polri	11
Karyawan Swasta	25
Pengusaha	12
Pedagang	15
Petani	8
Pelajar/Mahasiswa	13
Ibu Rumah Tangga	13
Lainnya	3
Total	100

Sumber: Data penelitian, diolah

Dari tabel di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa 11 responden dalam penelitian ini berprofesi sebagai pegawai negeri sipil/TNI/Polri, 25 responden berwiraswasta, 12 responden wiraswasta, 15 responden pedagang, 8 responden petani, 13 responden adalah mahasiswa, 13 responden ibu rumah tangga, dan 3 responden bekerja pada pekerjaan lain. Gambar berikut dapat digunakan untuk merepresentasikan sebaran responden menurut pekerjaan:



Sumber: Data penelitian, diolah

Gambar 4.3 Diagram distribusi responden berdasarkan pekerjaan

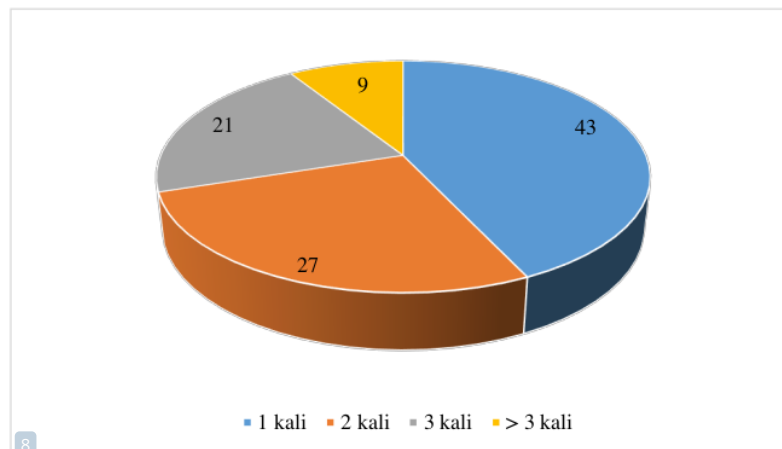
Tabel berikut berisi informasi tentang ciri-ciri responden berdasarkan

Tabel 4.5 Distribusi responden berdasarkan jumlah perjalanan

Jumlah Perjalanan	Jumlah
1 kali	43
2 kali	27
3 kali	21
> 3 kali	9
Total	100

Sumber: Data penelitian, diolah

Berdasarkan tabel di atas, responden survei ini meliputi 43 orang yang berkunjung ke Madiun satu kali per bulan, 27 orang yang berkunjung ke Madiun dua kali per bulan, 21 orang yang berkunjung ke Madiun tiga kali per bulan, dan 9 orang yang berkunjung ke Madiun lebih dari tiga kali per bulan. Gambar berikut dapat digunakan untuk merepresentasikan sebaran responden berdasarkan jumlah perjalanan yang dilakukan ke Madiun:



Sumber: Data penelitian, diolah

Gambar 4.4 Diagram distribusi responden berdasarkan jumlah perjalanan

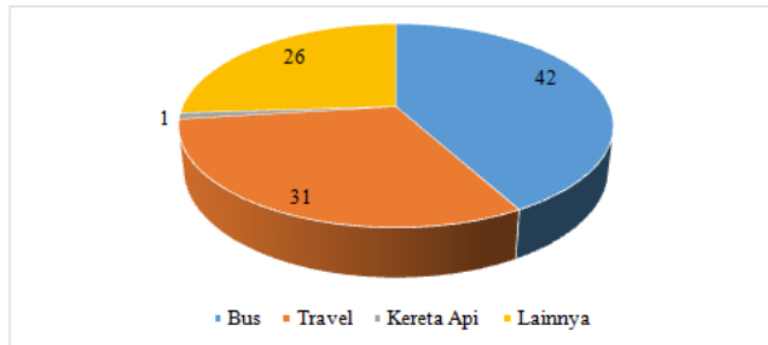
The following table contains information on the characteristics of respondents based on the most popular mode of transportation to Madiun.:

Tabel 4.6 Distribusi responden berdasarkan alat transportasi

Alat Transportasi	Jumlah
Bus	42
Travel	31
Kereta Api	1
Lainnya	26
Total	100

Sumber: Data penelitian, diolah

Berdasarkan tabel di atas, responden penelitian ini bepergian ke Madiun 42 kali per minggu dengan bus umum, 31 kali per minggu dengan transportasi lain, satu kali per minggu dengan kereta api, dan 26 kali per minggu. sering menggunakan kendaraan lain (mobil/motor pribadi) untuk menuju Madiun. Grafik berikut dapat digunakan untuk merepresentasikan sebaran responden berdasarkan moda



Sumber: Data penelitian, diolah

Gambar 4.5 Diagram distribusi responden berdasarkan alat transportasi

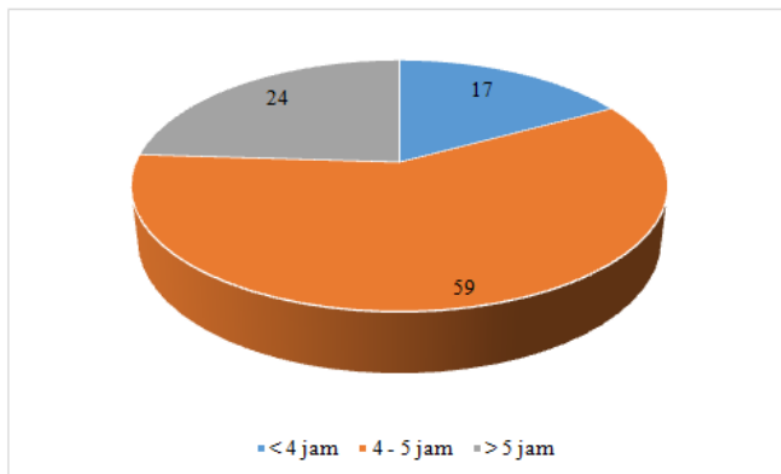
Tabel berikut memuat informasi mengenai karakteristik responden ke Madiun:

Tabel 4.7 Distribusi responden berdasarkan waktu tempuh perjalanan

Waktu Tempuh	Jumlah
< 4 jam	17
4 - 5 jam	59
> 5 jam	24
Total	100

Sumber: Data penelitian, diolah

26 responden penelitian ini melakukan perjalanan ke Madiun lebih dari empat jam, 59 responden melakukan perjalanan ke sana antara empat dan lima jam, dan 17 responden melakukan perjalanan ke sana dalam waktu kurang dari empat jam. Gambar berikut dapat digunakan untuk merepresentasikan sebaran responden berdasarkan waktu tempuh ke Madiun.:



Sumber: Data penelitian, diolah

Gambar 4.6 Diagram distribusi responden berdasarkan waktu tempuh perjalanan

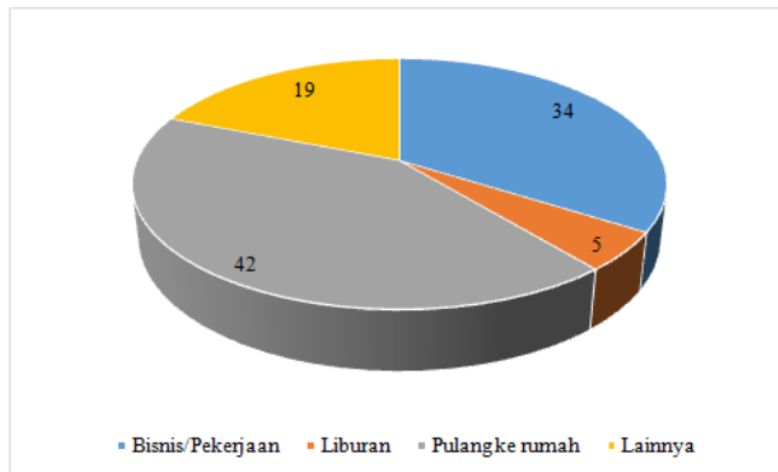
Tabel berikut memberikan informasi tentang ciri-ciri responden berdasarkan alasan mereka berwisata ke Madiun.:

Tabel 4.8 Distribusi responden berdasarkan tujuan perjalanan

Tujuan Perjalanan	Jumlah
Bisnis/Pekerjaan	34
Liburan	5
Pulang ke rumah	42
Lainnya	19
Total	100

Sumber: Data penelitian, diolah

34 responden dalam survei ini bepergian ke Madiun karena alasan pekerjaan, 5 responden berlibur ke sana, 42 responden ke sana untuk pulang kampung, dan 19 responden bepergian ke sana karena alasan lain. Madiun dengan berbagai alasan. Gambar berikut dapat digunakan untuk mewakili sebaran responden berdasarkan alasan berkunjung ke Madiun:



Sumber: Data penelitian, diolah

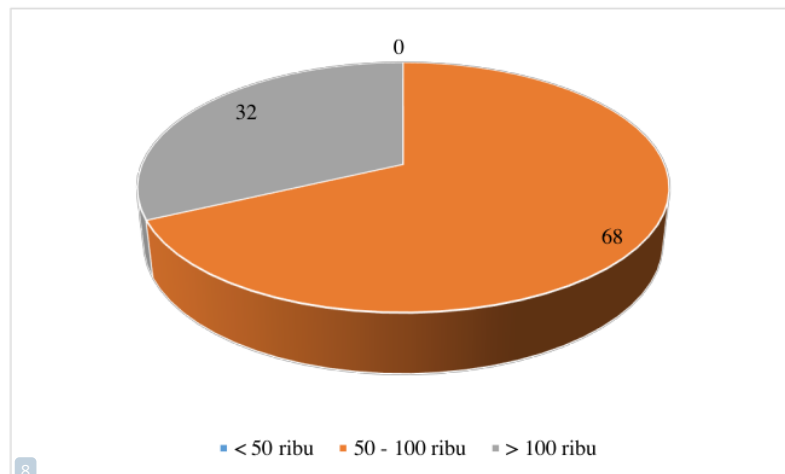
Gambar 4.7 Diagram distribusi responden berdasarkan tujuan perjalanan:

Tabel 4.9 Distribusi responden berdasarkan biaya perjalanan

Biaya Perjalanan	Jumlah
< 50 ribu	0
50 - 100 ribu	68
> 100 ribu	32
Total	100

Sumber: Data penelitian, diolah

tidak ada responden dalam penelitian ini yang mengeluarkan biaya kurang dari Rp. 50.000 untuk sekali jalan ke Madiun, 68 orang menghabiskan antara Rp. 50.000 dan Rp. 100.000 untuk sekali jalan ke Madiun, dan 32 responden menghabiskan Rp. 100.000 atau lebih untuk sekali jalan ke Madiun. Gambar berikut dapat digunakan untuk menggambarkan distribusi tanggapan berdasarkan biaya perjalanan ke Madiun::



Sumber: Data penelitian, diolah

Gambar 4.8 Diagram distribusi responden berdasarkan biaya perjalanan

4.3.2 Analisis Ability to Pay

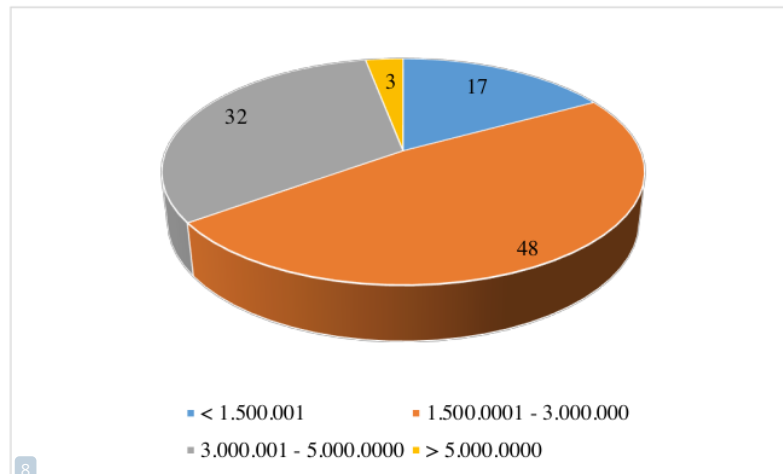
Menurut pendapatan responden, pengeluaran transportasi bulanan, dan frekuensi kunjungan ke Madiun dilakukan analisis kemampuan membayar (ATP)..

Tabel 4.10 Distribusi responden pendapatan

Pendapatan	Jumlah
< 1.500.000	17
1.600.0000 - 3.000.000	48
3.000.000 - 5.000.0000	32
> 5.000.0000	3
Total	100

Sumber: Data penelitian, diolah

Pendapatan penumpang berdampak pada kemampuan mereka untuk membayar; jika pendapatan mereka besar, keinginan mereka untuk membayar juga tinggi, dan jika pendapatan mereka rendah, kemauan mereka untuk membayar tidak diragukan lagi sangat rendah. memiliki pendapatan tahunan lebih dari 1,5 hingga 3 juta dolar, 32 memiliki pendapatan 3 hingga 5 juta dolar, dan tiga memiliki pendapatan lebih dari 5 juta dolar. Diagram berikut menggambarkan distribusi pendapatan di antara responden.:



Sumber: Data penelitian, diolah

Gambar 4.9 Diagram distribusi responden berdasarkan pendapatan

Lampiran berisi rincian Perhitungan ATP berdasarkan seluruh kelompok kerja. Tabel di bawah ini menampilkan rata-rata ATP menurut kelompok kerja berdasarkan hasil perhitungan.:

Pekerjaan	Rata-rata pendapatan /bulan	% alokasi biaya transportasi	Rata-rata alokasi biaya transportasi	Frekuensi perjalanan	ATP
PNS/TNI/Polri	3.668.181,82	8,93%	323.568,18	2,36	146.181,82
Karyawan Swasta	2.622.000,00	9,84%	251.140,00	2,08	123.166,67
Pengusaha	4.541.666,67	7,29%	329.166,67	2,08	186.111,11
Pedagang	3.646.666,67	7,83%	281.500,00	2,07	149.833,33
Petani	2.718.750,00	9,63%	252.812,50	2,00	135.625,00
Pelajar/Mahasiswa	1.092.307,69	16,92%	182.500,00	1,69	112.307,69
Ibu Rumah Tangga	2.015.384,62	11,08%	207.923,08	1,77	117.089,74
Lainnya	2.433.333,33	8,33%	190.000,00	1,33	150.000,00
Rata-rata	2.842.286,35	9,98%	252.326,30	1,92	140.039,42

responden yang berprofesi sebagai wiraswasta memiliki rata-rata ATP tertinggi, sedangkan responden yang berstatus pelajar atau mahasiswa memiliki rata-rata terendah. Data tersebut juga mengungkapkan bahwa hanya dua

pekerjaan—mahasiswa dan ibu rumah tangga—yang memiliki kemampuan membayar (ATP) di bawah Rp. 120.000 Mandiri Transport ditetapkan sebagai tarif layanan perjalanan antara Malang dan Madiun..

4.3.3 Analisis *Willingness to Pay*

Rata-rata tarif yang diantisipasi atau sesuai dengan kesediaan penumpang untuk membayar jasa angkutan umum yang mereka manfaatkan adalah analisis WTP dalam penelitian ini. Berdasarkan kesediaan responden untuk membayar transportasi terkait perjalanan, 37 dari 100 responden paling bersedia membayar tarif Rp. 90.000. karena permintaan publik untuk tarif kembali ke tingkat sebelum pandemi. Sedangkan Rp. 110.000, atau 14 penumpang dari 100 responden, mewakili kesiapan membayar dengan jumlah responden paling sedikit,.

Tabel 4.12 Tabulasi Jumlah Responden Berdasarkan WTP dan Pekerjaan

Pekerjaan	WTP				Total
	80.000	90.000	100.000	110.000	
PNS/TNI/Polri	1	4	1	5	11
Karyawan Swasta	10	8	5	2	25
Pengusaha	0	5	3	4	12
Pedagang	1	8	5	1	15
Petani	2	3	2	1	8
Pelajar/Mahasiswa	8	2	3	0	13
Ibu Rumah Tangga	4	5	4	0	13
Lainnya	0	2	0	1	3
Total	26	37	23	14	100

Sumber: Data penelitian, diolah

WTP dapat ditentukan berdasarkan jenis pekerjaan sebagai berikut dengan menggunakan hasil yang ditunjukkan pada tabel di atas.:

1. WTP rata-rata pada kelompok PNS/TNI/Polri

$$= \frac{(1 \times 80,000) + (4 \times 90,000) + (1 \times 100,000) + (5 \times 110,000)}{11} = \text{Rp } 99,091$$

2. WTP rata-rata pada kelompok karyawan swasta

$$= \frac{(10 \times 80,000) + (8 \times 90,000) + (5 \times 100,000) + (2 \times 110,000)}{25} = \text{Rp } 89.600$$

3. WTP rata-rata pada kelompok pengusaha

$$= \frac{(5 \times 90,000) + (3 \times 100,000) + (4 \times 110,000)}{12} = \text{Rp } 99.1678$$

4. WTP rata-rata pada kelompok pedagang

$$= \frac{(1 \times 80,000) + (8 \times 90,000) + (5 \times 100,000) + (1 \times 110,000)}{15} = \text{Rp } 94.000$$

5. WTP rata-rata pada kelompok petani

$$= \frac{(2 \times 80,000) + (3 \times 90,000) + (2 \times 100,000) + (1 \times 110,000)}{8} = \text{Rp } 92.500$$

6. WTP rata-rata pada kelompok pelajar/mahasiswa

$$= \frac{(8 \times 80,000) + (3 \times 2,000) + (2 \times 100,000)}{13} = \text{Rp } 86.154$$

7. WTP rata-rata pada kelompok ibu rumah tangga

$$= \frac{(4 \times 80,000) + (5 \times 2,000) + (4 \times 100,000)}{13} = \text{Rp } 90.000$$

8. WTP rata-rata pada kelompok pekerjaan lainnya

$$= \frac{(2 \times 90,000) + (1 \times 110,000)}{3} = \text{Rp } 96.667$$

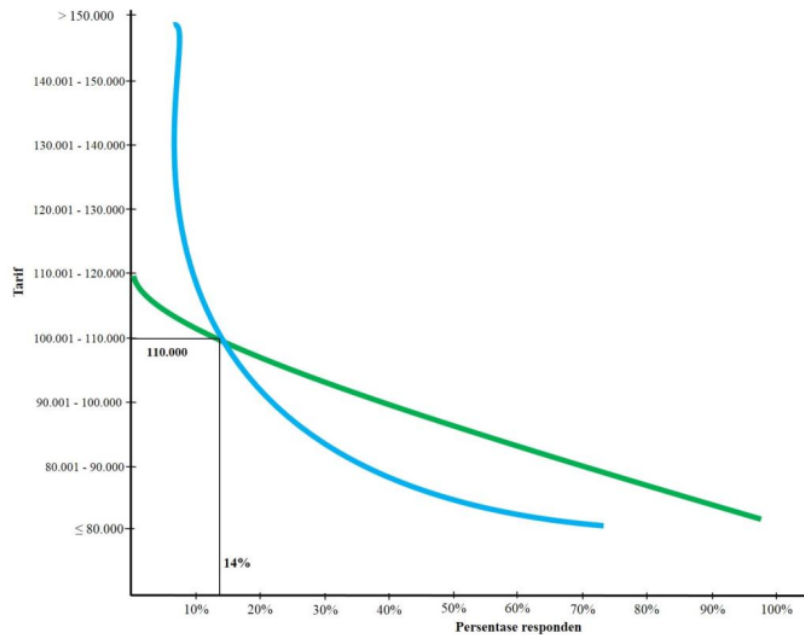
9. WTP rata-rata seluruh kelompok pekerjaan

$$= \frac{99.091 + 89.600 + 99.1678 + 94.000 + 92.500 + 86.154 + 90.000 + 96.667}{8} = \text{Rp } 93.397$$

responden dengan WTP terbesar adalah pemilik usaha, yang bersedia mengeluarkan biaya rata-rata Rp. 99.167 setiap penumpang. dari jumlah pemudik 13 responden dengan total Rp. 86.154. Rata-rata kesediaan membayar di antara 100 peserta penelitian hanya sebesar Rp 93.397 untuk jasa travel Malang Madiun Mandiri Trip.

4.3.4 Hubungan Ability to Pay dan Willingness to Pay

Berdasarkan, terdapat keterkaitan antara ATP dan WTP dalam hal penetapan tarif. Menurut ATP, responden dengan Responden berpenghasilan tinggi mampu membayar harga jauh di atas Rp. 120.000, sedangkan responden berpenghasilan rendah hanya mampu membayar tarif di bawah Rp. Menurut jenis pekerjaan WTP, semua responden yang bekerja sebagai PNS bersedia membayar tarif sebesar Rp. 99.091 responden yang bekerja sebagai pegawai swasta bersedia membayar tarif sebesar Rp. 89.600, dan responden yang bekerja sebagai pengusaha bersedia membayar tarif sebesar Rp. 99.167 rata-rata. Responden di kelompok pedagang bersedia membayar rata-rata Rp. 94.000, sedangkan responden pada kelompok kerja pertanian bersedia membayar rata-rata Rp. 92.500 Tarif rata-rata untuk responden dalam kelompok mahasiswa/peguruan tinggi adalah Rp. 86.154, Rp. 90.000 untuk responden kelompok ibu rumah tangga, dan Rp. 96.667 untuk semua responden.



Gambar 4.10 Grafik hubungan ATP dan WTP

Nilai tarif Rp 110.000 berdasarkan grafik keterkaitan antara ATP dan WTP di atas. Kebanyakan individu mampu membayar tarif pada tingkat ini, namun hanya 14% orang yang mengatakan mereka tidak keberatan membayarnya. Masyarakat memiliki pendapatan yang cukup besar dalam kondisi kumulatif ketika nilai ATP lebih tinggi dari nilai WTP, tetapi tingkat tarif saat ini tidak populer karena lebih dalam kondisi pandemi daripada dalam keadaan normal..

4.3.5 Perbandingan hasil perhitungan tarif

Perbandingan perhitungan tarif berdasarkan BOK, ATP, dan WTP dapat diberikan dengan tarif yang sesuai sebagai berikut tergantung pada temuan perhitungan yang telah disajikan.:

Tabel 4.13 Perbandingan Tarif

Tarif	Besaran tarif
BOK	119.633,34
Rata-rata ATP	140.039,42
Rata-rata WTP	93.397,26
Tarif yang berlaku	120.000,00

Sumber: Data penelitian, diolah

Hasil perbandingan tersebut dapat digambarkan dalam bentuk grafik sebagai berikut:



Sumber: Data penelitian, diolah

Gambar 4.11 Grafik perbandingan tarif

tarif berbasis BOK adalah Rp 119.633.34, yang hampir sama dengan tarif yang berlaku saat ini sebesar Rp 120.000. Tarif ATP adalah Rp 140.039,42, jauh lebih tinggi dari tarif saat ini. Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan finansial penumpang masih lebih besar dari tarif saat ini. Hal ini tampak jelas mengingat mayoritas peserta studi menjalani gaya hidup yang layak.. Lebih lanjut, diakui bahwa mereka yang lebih mementingkan kenyamanan saat bepergian tidak memiliki pilihan dalam alat angkut perjalanan, sehingga biaya bukanlah

pertimbangan utama dalam memutuskan menggunakan jasa tersebut atau tidak.. Perjalanan tidak diragukan lagi bukan pilihan pertama bagi mereka yang menyukai harga layanan,. Rata-rata responden masih mengantisipasi tarif yang lebih rendah dari yang sudah ada, meskipun kemampuan mereka untuk membayar cukup tinggi. Hal ini sangat logis mengingat wabah Covid-19 telah menyebabkan perubahan tarif saat ini, yang membatasi jumlah orang yang dapat diangkut dengan menggunakan langkah-langkah kesehatan yang diamanatkan pemerintah. Oleh karena itu, tarif yang sesuai lebih besar dari tarif yang akan digunakan dalam keadaan normal, yaitu Rp 90.000..

BAB V

PENUTUP

16.1 Kesimpulan

Kesimpulan berikut dapat dikemukakan berdasarkan temuan analisis yang dilakukan:

1. Mandiri Travel mengeluarkan biaya sebesar Rp untuk mengoperasikan kendaraannya. 119.633.34/penumpang
2. Rata-rata nilai Ability to Pay adalah Rp. 140.039.42, yang masih jauh lebih besar dari tarif yang berlaku sebesar Rp. 120.000.

Rata-rata Kemauan Membayar adalah Rp 93.397,26, masih jauh ¹ di bawah tarif yang berlaku sebesar Rp 120.000.

16.2 Saran

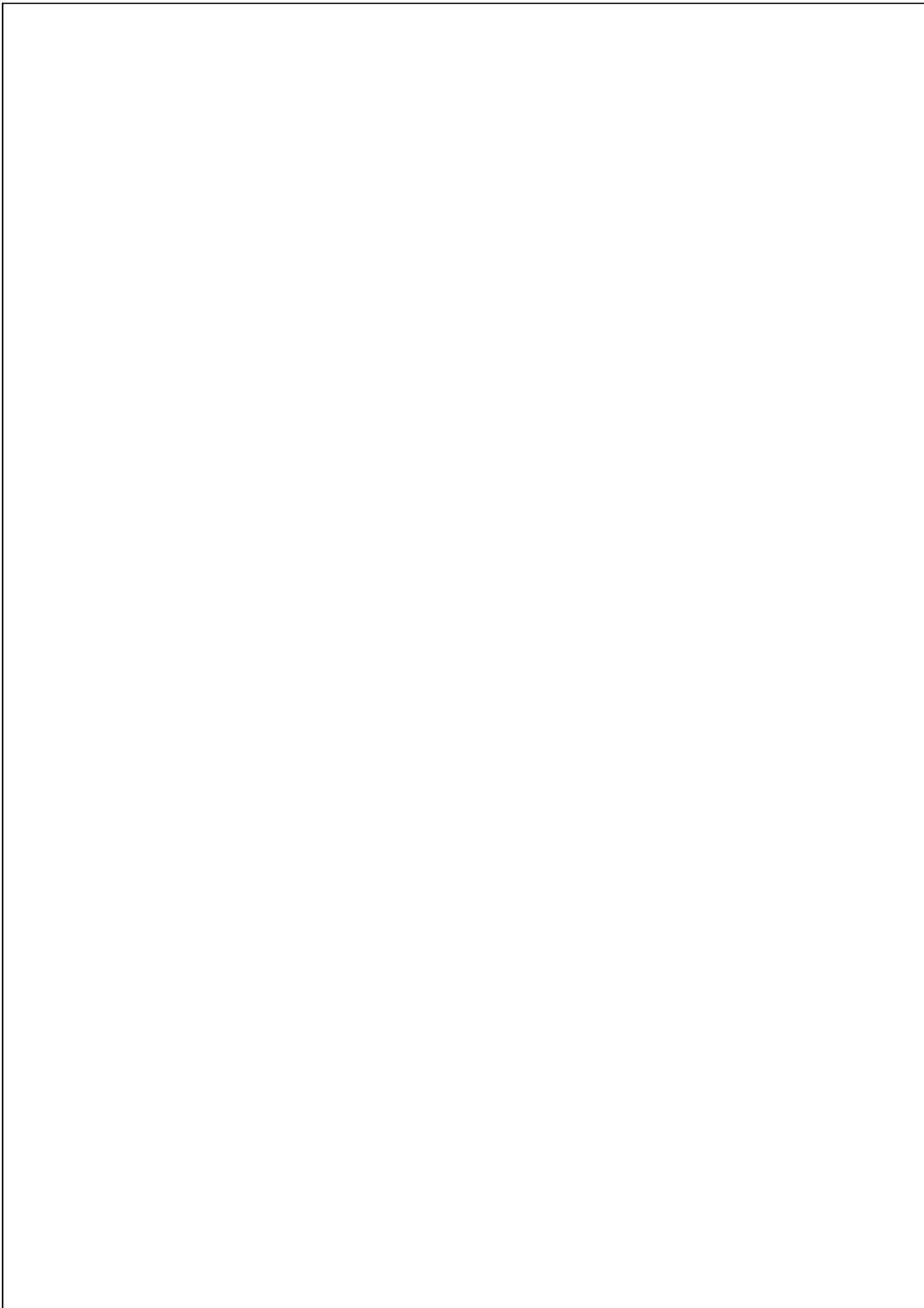
Berikut adalah beberapa saran berdasarkan kesimpulan sebelumnya:

1. Untuk mengimbangi tarif yang tinggi dibandingkan dengan harapan konsumen (WTP), sangat penting untuk meningkatkan layanan, terutama yang terkait dengan kenyamanan. Salah satu caranya adalah dengan meningkatkan kualitas armada mobil perusahaan.
2. Temuan studi ini diharapkan dapat dipertimbangkan oleh pihak yang berkepentingan ketika menetapkan tarif dan peraturan lain untuk penyediaan layanan transportasi terkait perjalanan..

DAFTAR PUSTAKA

- Frans, John H.; Messah, Yunita A. & Issu, Nicky T. 2016. Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) di Kabupaten TTS. *Jurnal Teknik Sipil*, V(2): 185-198
- Jalila, Erlinawati; Anggraini, Renni & Sugiarto. 2018. Analisis Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay* Dan *Willingness To Pay* Untuk Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor III. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*, 1(4): 1-10
- Kambuaya, Abraham & Theresia MCA. 2020. Evaluasi Tarif Angkutan Umum Lyn N Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay*, Dan *Willingness To Pay* (Studi kasus: Angkot Lyn N, Rute Terminal Bratang – JMP, Kota Surabaya). *Jurnal Rekayasa Teknik Sipil Universitas Madura*, 5(2): 11-18
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 *Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*
- Mamik. 2015. *Metodologi Kualitatif*. Sidoarjo: Zifatama Publisher
- Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta. Offset.
- Muhammad, Abdulkadir. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti
- Nasution, Muh. Nur. 2004. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 89 Tahun 2002 *Tentang Mekanisme Penetapan Tarif Dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi*
- Pradika, Tb.; Legowo, Slamet Jauhari & Yulianto, Budi. 2015. Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability To Pay* (ATP), *Willingness To Pay* (WTP), dan Analisis *Break Even Point* (BEP) Bus Batik Solo Trans (Studi Kasus: Koridor 1). *e-Jurnal Matriks Teknik Sipil*. 2(5): 386-393

- Putra, Bagus Nugroho & Lestari, Utami Sylvia. 2018. Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan WTP (*Willingness To Pay*) Pada Bus AKAP Jurusan Banjarmasin – Samarinda. *JURNAL KACAPURI: Jurnal Keilmuan Teknik Sipil*. 1(2): 115-126
- Riduwan & Akdon. 2013. *Rumus dan Data dalam Analisis Statistika*. Bandung: Alfabeta
- Ropika. 2018. Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan Dan *Willingness To Pay* (Studi Kasus: Angkutan Umum Trayek Teluk Kuantan – Pekanbaru). *JuPerSaTek: Jurnal Perencanaan, Sains, Teknologi, dan Komputer*. 1(1):144-166
- Saleh, Sirajuddin. 2017. *Analisis Data Kualitatif*. Bandung: Pustaka Ramadhan
- Salim, Abbas. 2006. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Sekaran, Uma. 2006. *Metode Penelitian Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Suweda, I Wayan & Wikarma, Kadek Arisena. 2012. Analisis Tarif Bus Rapid Transit (BRT) Trans Sarbagita Berdasarkan BOK, ATP Dan WTP. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 16(1): 11-23
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung
- Tamin, Ofyar Z., dkk. 1999. 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)*, 1(2): 121-139
- Warpani, Suwardjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung



ORIGINALITY REPORT

10%

SIMILARITY INDEX

10%

INTERNET SOURCES

5%

PUBLICATIONS

4%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repository.ummat.ac.id Internet Source	2%
2	123dok.com Internet Source	1%
3	www.coursehero.com Internet Source	1%
4	ojs.uniska-bjm.ac.id Internet Source	1%
5	www.neliti.com Internet Source	1%
6	eprints.umm.ac.id Internet Source	1%
7	digilib.unila.ac.id Internet Source	1%
8	repository.umy.ac.id Internet Source	1%
9	repository.ub.ac.id Internet Source	1%

10

docplayer.info

Internet Source

1 %

11

id.123dok.com

Internet Source

1 %

Exclude quotes On

Exclude matches < 1%

Exclude bibliography On

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

Instructor

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14

PAGE 15

PAGE 16

PAGE 17

PAGE 18

PAGE 19

PAGE 20

PAGE 21

PAGE 22

PAGE 23

PAGE 24

PAGE 25

PAGE 26

PAGE 27

PAGE 28

PAGE 29

PAGE 30

PAGE 31

PAGE 32

PAGE 33

PAGE 34

PAGE 35

PAGE 36

PAGE 37

PAGE 38

PAGE 39

PAGE 40

PAGE 41

PAGE 42

PAGE 43

PAGE 44

PAGE 45

PAGE 46

PAGE 47

PAGE 48

PAGE 49

PAGE 50

PAGE 51

PAGE 52

PAGE 53

PAGE 54

PAGE 55

PAGE 56

PAGE 57

PAGE 58

PAGE 59

PAGE 60

PAGE 61

PAGE 62

PAGE 63

PAGE 64

PAGE 65

PAGE 66

PAGE 67

PAGE 68

PAGE 69
