

Analysis Of Willingness Pay Rates

Bulk Transport Services Users

In the city of Pekanbaru

By: Hilmah Zuryani

Faculty of Economics, University of Riau

Abstraction

This study aims to analyze the willingness of people who use mass transit services in pay rates; explain class strata of people who use mass transit services, as well as explaining the factors to attract the public to use mass transit metro trans.

This study used a survey approach with quantitative methods. This study population is the city of Pekanbaru who use mass transit metro daily trans. In a sampling study conducted in judgment sampling with a sample of 98 respondents. Data collection techniques using questionnaire and interview guidelines. The data are analyzed using qualitative descriptive analysis method, while the quantitative data were analyzed using the techniques of Contingent Valuation Method (CVM) or (surveying consumer preferences) or (method bargain).

The result showed that the willingness to pay or wtp (willingness to pay) the service users of mass transit in the city of Pekanbaru is Rp.2, 964.dan tariff is Rp. 3.000. It shows that people do not mind the prevailing rates. It found that people who use mass transit and diverse not only from below but also from the top, because the establishment of BRT (Trans Metro Pekanbaru) proved capable of changing the preference most people to use mass transit services rather than private vehicles as a means of mobility. So also with the factors that attract people to use mass medium, the people would use mass transit if the existing infrastructure is now rectified, because the perceived rate is not too expensive then people demand a sense of comfort and security in the bus or in the bus stop.

Keywords: mass transit metro trans, willingness to pay.

**Analisis Kesiediaan Membayar Tarif
Pengguna Jasa Angkutan Massal
Di Kota Pekanbaru**

Oleh : Hilmah Zuryani

Fakultas Ekonomi Universitas Riau

Abstraksi

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesiediaan masyarakat pengguna jasa angkutan massal dalam membayar tarif; menjelaskan kelas strata masyarakat pengguna jasa angkutan massal; serta menjelaskan faktor-faktor untuk menarik masyarakat menggunakan angkutan massal trans metro.

Penelitian ini menggunakan pendekatan survey dengan metode kuantitatif. Populasi penelitian ini merupakan masyarakat Kota Pekanbaru yang menggunakan jasa angkutan massal trans metro sehari-hari. Dalam penentuan sampel penelitian dilakukan secara judgement sampling dengan sampel sebanyak 98 responden. Teknik pengumpulan data menggunakan pedoman kuisioner dan wawancara. Data yang bersifat kualitatif di analisis dengan menggunakan metode deskriptif analitis, sedangkan data yang bersifat kuantitatif dianalisis dengan menggunakan teknik Contingent Valuation Method (CVM) atau (survei preferensi konsumen) atau (metode tawar-menawar).

Dari hasil penelitian didapatkan bahwa kesiediaan membayar atau wtp (willingness to pay) masyarakat pengguna jasa angkutan massal di Kota Pekanbaru adalah sebesar Rp.2,964. dan tarif yang berlaku adalah Rp. 3,000. Ini menunjukkan bahwa masyarakat tidak keberatan dengan tarif yang berlaku. Diketahui pula bahwa masyarakat yang menggunakan angkutan massal beraneka ragam dan tidak hanya dari kalangan bawah tapi juga dari kalangan atas, karena pengadaan BRT (Trans Metro Pekanbaru) terbukti mampu mengubah preferensi sebagian masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan massal ketimbang kendaraan pribadi sebagai sarana mobilitas. Begitu juga dengan faktor yang menarik masyarakat menggunakan sarana massal, masyarakat akan menggunakan angkutan massal apabila sarana dan prasarana yang ada sekarang diperbaiki, karena tarif dirasakan tidak terlalu mahal maka masyarakat menuntut untuk merasakan kenyamanan dan keamanan didalam bus maupun didalam halte.

Kata Kunci: *angkutan massal trans metro, willingness to pay.*

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Jumlah penduduk kota pekanbaru tiap tahun selalu bertambah tapi tidak diimbangi oleh peningkatan jumlah luasnya wilayah kota Pekanbaru, hal ini akan menimbulkan persoalan diantaranya peningkatan pengguna dari sarana transportasi baik transportasi umum maupun transportasi pribadi. SIM (Surat Izin Mengemudi) juga bertambah baik itu untuk pembuatan SIM A, SIM B, maupun SIM C. Disini dituntut pemerintah Kota Pekanbaru untuk membuat sarana transportasi massal yang memudahkan masyarakat untuk beraktivitas dan untuk mengurangi resiko kecelakaan, kemacetan, maupun polusi udara yang diakibatkan oleh asap kendaraan bermotor itu sendiri.

Saat ini masyarakat dihadapkan pada dilema transportasi, dimana kondisi lalu lintas dan jaringan jalan memiliki banyak kelemahan, baik dari keterbatasan sarana dan pelayanan angkutan umum maupun kapasitas jalan yang tidak seimbang terhadap jumlah kendaraan. Dilema transportasi di Kota Pekanbaru antara lain:

- ❖ Tingkat perekonomian yang membaik ditandai dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi yang menyebabkan tingginya tingkat pergerakan orang sehingga tingkat kepemilikan kendaraan bermotor bertambah.
- ❖ Tingkat sosial budaya, dimana peradaban masyarakat yang memiliki pendidikan lebih tinggi mempunyai pertimbangan menghindari dari resiko, baik kenyamanan, keamanan dan resiko kehilangan waktu sehingga pilihan untuk pemenuhan kebutuhan mobilitas tertuju pada penggunaan mobil pribadi.
- ❖ Gencarnya persaingan bisnis, khususnya dibidang otomotif yang membuat pengusaha berlomba untuk produknya melalui program-program marketing untuk membeli, seperti kemudahan dalam memperoleh kredit dengan uang muka yang rendah serta cicilan yang ringan.

Pertumbuhan kendaraan bermotor di kota Pekanbaru sangat tidak sebanding dengan pertumbuhan jaringan jalan, daya tampung ruas jalan terhadap volume lalu lintas semakin berkurang, dengan demikian permasalahan transportasi jalan akan semakin parah. Apabila tidak segera diambil langkah nyata untuk perbaikannya, maka beberapa tahun kedepan kota Pekanbaru akan semakin semraut ditambah lagi dengan kondisi dan pelayanan angkutan umum di Kota Pekanbaru yang tidak baik.

Tepat pada ulang tahun Kota Pekanbaru pemerintah meluncurkan SAUM (Sarana Umum Angkutan Massal) dimana pemerintah menetapkan tarif sebesar Rp. 3,000 yang awalnya Rp. 6,000 kemudian disubsidi sebesar 50%. Dalam pelaksanaan angkutan massal ini tidak selalu berjalan mulus, banyak hambatan dan masalah yang terjadi, yaitu pendapatan yang diterima oleh operator lebih kecil daripada pengeluaran, kurangnya shelter atau halte yang membuat masyarakat malas menggunakannya karena waktu tunggu dari satu bus ke bus lainnya memakan waktu yang lama bisa mencapai 30 menit, akses yang disediakan oleh trans metro juga kurang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat Kota Pekanbaru, meskipun pelayanan lebih baik dari sarana transportasi umum lainnya, tetapi trayek trans metro jauh dari rumah, sekolah, dan tempat tujuan, masalah yang lain terjadi apabila masyarakat memiliki *wtp* atau kesediaan membayar terhadap tarif nya lebih kevil daripada tarif yang diberlakukan, ini secara otomatis merugikan masyarakat terlebih bagi masyarakat yang termasuk *captive users* yang mengandalkan angkutan umum dan tidak memiliki alternatif pilihan lainnya.

2. Permasalahan

- a. Apakah tarif yang berlaku sekarang sesuai dengan kesediaan membayar tarif pengguna jasa angkutan massal di Kota Pekanbaru?
- b. Bagaimana kelas strata pendapatan masyarakat yang menggunakan fasilitas angkutan massal di Kota Pekanbaru?
- c. Bagaimana menarik masyarakat agar menggunakan angkutan massal di Kota Pekanbaru?

3. Tujuan dan Manfaat

a. Tujuan

- Untuk menganalisis tarif yang berlaku sekarang sesuai dengan kemauan atau kesediaan membayar pengguna jasa angkutan massal di Kota Pekanbaru.
- Untuk menjelaskan kelas strata masyarakat berpendapatan yang mana yang menggunakan fasilitas angkutan massal di Kota Pekanbaru.
- Untuk menjelaskan cara menarik masyarakat agar menggunakan angkutan massal di Kota Pekanbaru.

b. Manfaat

Penelitian yang penulis lakukan ini mudah-mudahan bermanfaat bagi penulis sendiri, maupun bagi para pembaca atau pihak-pihak lain yang berkepentingan.

B. TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Nasution (2008:3) bahwa transportasi sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, dalam proses ini terdapat unsur-unsur berikut (1) adanya muatan yang diangkut, (2) terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya, (3) adanya jalan yang dapat dilaluinya dan (4) tersedianya terminal asal dan terminal tujuan, serta (5) sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut

Fungsi transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha. (Salim, 2004:2)

Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*service activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. Sesuai sifatnya sebagai *derived*

demand maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian Menurut Siregar, (dalam Adisasmita:2010:1-2)

Tarif angkutan merupakan biaya yang harus dibayar oleh pengguna jasa angkutan atas fasilitas yang diterima sesuai dengan harga yang dikeluarkan oleh operator yang menyediakan jasa angkutan tersebut. Menurut undang-undang Lalu Lintas dan angkutan Jalan penetapan tarif angkutan umum harus melibatkan tiga pihak, yaitu:

1. Pengelola jasa angkutan kota sebagai pihak yang mengharapkan tarif dapat seimbang dengan jasa pelayanan yang diberikan.
2. Pengguna jasa angkutan kota sebagai pihak yang mengeluarkan biaya setiap kali menggunakan angkutan kota, dengan harapan memperoleh layanan yang baik dan nyaman.
3. Pemerintah sebagai pihak yang menentukan tarif resmi dan sebagai regulator yang menyeimbangkan kepentingan masyarakat pengguna dengan pengelola, tanpa mengesampingkan pendapatan asli daerah dari sektor transportasi.

Menurut Adisasmita (2010:118), dasar yang digunakan untuk menentukan tarif jasa angkutan untuk transportasi didasarkan salah satu dari dua cara berikut ini:

- a. Sistem pembentukan tarif atas dasar nilai jasa transportasi (*value of service pricing*) dengan sistem ini tarif didasarkan atas nilai yang dapat cenderung menentukan tarif yang tertinggi) dan yang kedua mengikuti dasar *cost of service pricing* (yang cenderung menentukan tarif pada tingkat yang terendah).
- b. Selain dari pada itu terdapat penentuan tarif *charging what the traffic will bear* (di mana tarif yang ditentukan akan berada di antara kedua titik yang terendah dan tertinggi tersebut). Untuk itu dasar tarif ini berusaha dapat menutupi seluruh biaya variabel sebanyak mungkin dan bagian dari biaya tetap (*fixed cost*).

Dalam perumusan tarif angkutan umum perkotaan disamping memperhatikan biaya operasi kendaraan juga harus memperhatikan daya beli atau kemampuan membayar dari pengguna jasa tersebut, dimana kemampuan tersebut merupakan kemauan berdasarkan persepsi pengguna (*willingness to pay*).

Menurut Fauzi (2004, 209), nilai ekonomi didefinisikan sebagai pengukuran jumlah maksimum seseorang ingin mengorbankan barang dan jasa untuk memperoleh barang dan jasa lainnya ini biasa disebut keinginan membayar (*willingness to pay*) seseorang terhadap barang dan jasa yang telah digunakannya.

Menurut Fauzi (209-227), *Willingness To Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang dilakukan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah:

- a. Produk yang ditawarkan/disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi;
- b. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan;
- c. Utilitas pengguna terhadap angkutan umum tersebut;
- d. Perilaku pengguna;

Barang publik Menurut Mangkoesoebroto (2001, 3-4), Tidak semua barang dan jasa yang ada dapat disediakan oleh sektor swasta. Barang dan jasa yang tidak dapat disediakan oleh sistem pasar ini disebut *barang publik*, yaitu barang yang tidak dapat disediakan melalui transaksi antara penjual dan pembeli. Barang swasta adalah barang yang dapat disediakan melalui sistem pasar, yaitu melalui transaksi antara penjual dan pembeli. Adanya barang yang tidak dapat disediakan melalui sistem pasar ini disebabkan karena adanya *kegagalan sistem pasar* (market failure). Sistem pasar tidak dapat menyediakan barang/jasa tertentu oleh karena manfaat dari adanya barang/jasa tersebut tidak hanya dirasakan secara pribadi akan tetapi dirasakan oleh orang banyak. Contoh dari barang/jasa yang tidak dapat disediakan melalui sistem pasar, misalnya saja jalan, pembersihan udara, listrik dari PLN, kehakiman, pekerjaan umum, dll.

Perbedaan antara barang swasta dan barang publik

<p>Barang Swasta Murni</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dihasilkan oleh swasta 2. Dijual melalui pasar 3. Dibiayai dari hasil penjualan 4. Dihasilkan oleh swasta atau pemerintah <p>Contoh: sepatu, pensil,dll.</p>	<p>Barang Campuran (Quasi Publik)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Barang yang manfaatnya dirasakan dan dikonsumsi bersama tetapi dapat terjadi kepadatan 2. Dijual melalui pasar atau langsung oleh pemerintah <p>Contoh: Taman,dll.</p>
<p>Barang Campuran (Quasi private)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Barang swasta yang menimbulkan eksternalitas 2. Dibiayai dari hasil penjualan atau Dibiayai dengan APBN <p>Contoh: rumah sakit, transportasi umum,dll.</p>	<p>Barang Publik Murni</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dihasilkan oleh pemerintah 2. Disalurkan oleh pemerintah 3. Dijual melalui pasar atau langsung oleh pemerintah <p>Contoh: Pertahanan, peradilan.</p>

C. METODE PENELITIAN

1. OBJEK LOKASI PENELITIAN

Lokasi penelitian ini adalah halte dan bus angkutan umum trans metro di Kota Pekanbaru yang terdiri dari 62 halte dan 20 bus. Objek penelitian ini adalah angkutan massal trans metro, sedangkan subjek penelitian adalah masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum trans metro yang berada di wilayah kota Pekanbaru.

2. POPULASI DAN SAMPEL

Populasi penelitian ini adalah masyarakat yang menggunakan jasa angkutan umum Trans Metro Pekanbaru yaitu 2.100.234 penumpang trans metro pada tahun 2011. Sedangkan pemilihan sampel berdasarkan *judgement sampling*, dimana sampel ditentukan berdasarkan karakteristik peneliti yaitu masyarakat yang *frequent users* atau masyarakat yang berulang kali menggunakan sarana angkutan massal trans metro sebesar 98 orang.

3. JENIS DAN SUMBER DATA

- a. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya, diamati, dan dicatat untuk pertama kalinya. Dalam penelitian ini data primer yang diperlukan meliputi: data responden yang berkaitan dengan penggunaan jasa angkutan umum Trans Metro Pekanbaru.
- b. Data sekunder adalah data yang bersumber dari tulisan, seperti buku laporan, peraturan-peraturan, dokumen dan sebagainya. Data sekunder pada penelitian ini meliputi data kependudukan (BPS Kota Pekanbaru), data sarana dan prasarana transportasi angkutan umum (Dishub Kota Pekanbaru, DLLAJ Kota Pekanbaru, Organda, dsb).

4. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Peneliti menyebarkan kuesioner kepada sampel, dan juga wawancara atau bertanya langsung kepada sampel, yakni penumpang trans metro.

5. ANALISIS DATA

Analisis yang akan dipergunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif terhadap data kualitatif dan untuk mencari tingkat kemauan atau kesediaan pengguna jasa angkutan Trans Metro Pekanbaru diberlakukan metode atau teknik *stated or revealed preferences survey or Contingent Valuation Method (CVM)* atau (survei preferensi konsumen) yakni *Closed ended referendum elicitation format/Bidding game format* (metode tawar-menawar) dengan rumus berikut menurut Kadir (dalam Jimmy:21)

$$TWP = \sum W_{pi} (n_i/N) P$$

Dimana:

- W_{pi} = kesediaan membayar dengan jumlah uang tertentu
- n_i = banyaknya responden yang bersedia membayar W_{pi}
- N = banyaknya responden yang diwawancarai
- P = jumlah penduduk

Pengolahan data WTP

Tahapan dalam penghitungan dan pengolahan data untuk *WTP* adalah sebagai berikut:

1. Mengolah data hasil survai wawancara langsung tentang persepsi pengguna jasa angkutan kota terhadap tarif dan pelayanan angkutan kota trans metro pekanbaru pada suatu format survai tertentu untuk memudahkan penghitungan hasil survai.
2. Menghitung dan mengelompokkan variabel pertanyaan tentang tarif yang ideal/cocok menurut pengguna jasa angkutan kota dengan jumlah dan prosentase tertentu dan disajikan dalam bentuk tabel. Membuat grafik berdasarkan tabel tersebut.

Untuk menjelaskan cara menarik masyarakat agar menggunakan angkutan umum Trans Metro Pekanbaru. Untuk menganalisis upaya-upaya menarik masyarakat menggunakan Trans Metro Pekanbaru, dianalisis alasan-alasan serta hal-hal yang mendorong masyarakat menggunakan angkutan umum Trans Metro Pekanbaru.

Untuk menjelaskan kelas strata masyarakat berpendapatan yang mana yang menggunakan fasilitas umum Trans Metro Pekanbaru. Untuk mengidentifikasi strata masyarakat serta kemampuan ekonominya maka dilakukan penganalisaan secara deskriptif pendidikan, pendapatan, pekerjaan, umur, serta indikator lainnya.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL

Identitas responden berupa: umur responden, jenis kelamin responden, tingkat pendidikan responden, jenis pekerjaan responden, tujuan responden menggunakan sarana angkutan massal trans metro, pendapatan responden dan frekwensi menggunakan trans metro.

Penilaian dan tanggapan responden terhadap angkutan massal trans metro pekanbaru : tanggapan terhadap harga tiket, tanggapan terhadap kualitas pelayanan, ketepatan jadwal keberangkatan, tanggapan terhadap kenyamanan dan keamanan, tanggapan terhadap fasilitas trans metro, kesediaan membayar penumpang.

1. Analisis Kesiediaan Membayar Jasa Angkutan Umum Trans Metro

Metode ini didasarkan pada konsep kesediaan membayar atau *Willingness To Pay* (WTP). Kesediaan membayar atau *Willingness To Pay* responden pengguna jasa angkutan massal trans metro pekanbaru diartikan sebagai jumlah maksimal seseorang mau membayar jasa angkutan yang telah dia pergunakan untuk melakukan aktifitasnya masing-masing.

Untuk menghitung kesediaan membayar tarif pengguna jasa angkutan umum dipergunakan rumus Contingent Valuation Method (Metode Tawar-Menawat) sebagai berikut:

$$TWP = \sum W_{Pi} (n_i/N) P$$

Dimana:

W_{Pi}	= kesediaan membayar dengan jumlah uang tertentu, jumlah membayar dari Rp.1000 sampai Rp. 5000
N_i	= banyaknya responden yang bersedia membayar W_{Pi} , dimulai dari 1 sampai 60 responden
N	= banyaknya responden yang diwawancarai yaitu 98 responden
P	= jumlah penduduk 5834 rata-rata populasi perhari

Total Kesiediaan Membayar Responden (*Total Willingness To Pay*) Pengguna Jasa Angkutan Massal Trans Metro Kota pekanbaru

No.	Nilai WTP (Rupiah)	Ni	N	P	Total WTP (Rupiah)
1	1.000	-	98	5834	-
2	1.500	1	98	5834	89.296
3	2.000	15	98	5834	1.785.918
4	2.500	10	98	5834	1.488.265
5	3.000	57	98	5834	10.179.735
6	3.500	4	98	5834	833.429
7	4.000	6	98	5834	1.428.735
8	4.500	-	98	5834	-
9	5.000	5	98	5834	1.488.265
	Jumlah	98	-	-	17.293.643

Sumber: Data Olahan Primer

Berdasarkan tabel diatas, dapat dilihat dari 98 responden yang ada ternyata kesediaan membayar (WTP) terbesar Rp.5.000,- persekali jalan, sedangkan kesediaan membayar terendah adalah sebesar Rp.1.500,- persekali jalan. Jumlah responden yang terbanyak untuk bersedia membayar adalah pada tingkat kesediaan membayar (WTP) sebesar Rp.3.000 persekali jalan dengan jumlah Total WTP sebesar Rp.10.179.735. Sedangkan responden yang terkecil untuk bersedia membayar adalah pada tingkat kesediaan membayar (WTP) sebesar Rp.1.500 dengan jumlah Total WTP sebesar Rp.89.296 . Jumlah keseluruhan nilai kesediaan membayar responden pengguna jasa angkutan trans metro adalah sebesar Rp.17.293.643.

$$\begin{aligned}
 \text{Rata - rata WTP} &= \frac{\text{Total WTP}}{\text{Jumlah Responden}} \\
 &= \frac{17.293.643}{98} \\
 &= 175.443,16
 \end{aligned}$$

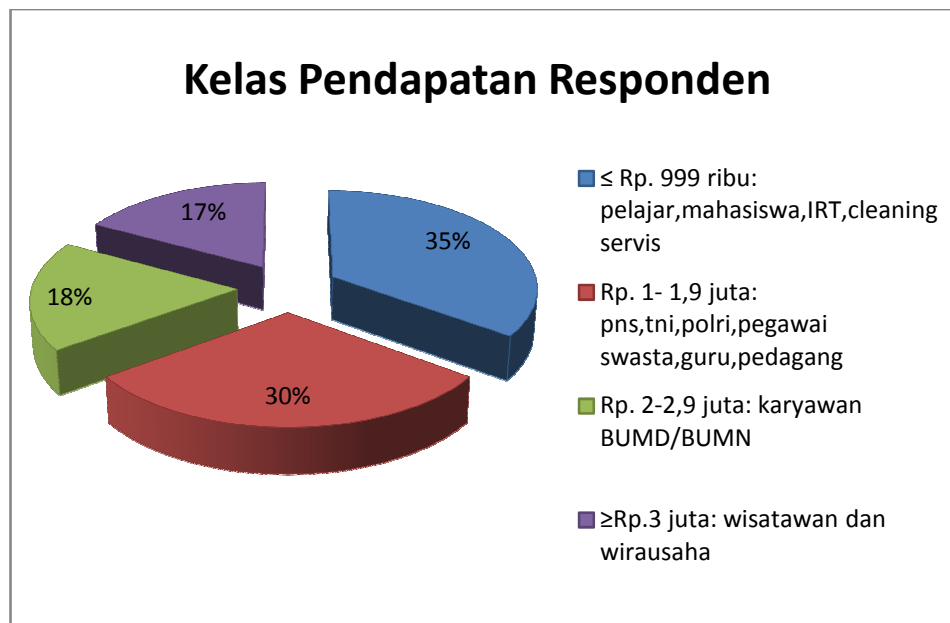
Jadi, rata-rata kesediaan membayar responden pengguna jasa angkutan massal trans metro (WTP) adalah Rp. 175.443,16. Dilihat antara kesediaan membayar dengan tarif yang berlaku pada angkutan massal trans metro tidak menunjukkan perbedaan yang terlalu besar. Dimana tarif yang berlaku adalah sebesar Rp.3.000 sedangkan rata-rata kesediaan membayar responden sebesar Rp.175.443,16. Disini responden tidak keberatan dengan tarif yang diberlakukan oleh pemerintah dan operator, sebagian besar masyarakat pengguna jasa angkutan massal dapat dan mau membayar besarnya tarif angkutan massal yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp.3.000 dan tarif masih dapat terjangkau oleh masyarakat pengguna jasa angkutan massal trans metro di kota pekanbaru.

2. Kelas Pendapatan Masyarakat Pengguna Angkutan Massal Trans Metro

Berdasarkan hasil pengumpulan data, diperoleh variasi jawaban responden mengenai pendapatan yang mereka terima setiap bulan. Dari hasil penelitian diperoleh gambaran tentang kelas pendapatan masyarakat pengguna angkutan massal trans metro di kota pekanbaru, pendapatan terendah yakni \leq Rp. 999.999 dan pendapatan tertinggi yakni \geq Rp.3.000.000.

Ada sekitar 34 responden atau 34,69% yang berpendapatan yang berkisar \leq Rp.999.999 umumnya merupakan kaum pelajar dan kaum mahasiswa diasumsikan pendapatan mahasiswa dan pelajar diperoleh dari uang yang diberikan oleh orang tua bukan dalam arti dari hasil kerja mereka sendiri, ibu rumah tangga, pembantu rumah tangga, cleaning servis di bandara. Sedangkan pendapatan diantara Rp.1.000.000-Rp.1.999.999 sebanyak 29 responden atau 29,59% adalah PNS/TNI-Polri, Pegawai Halte Trans Metro, Pegawai di Perusahaan Swasta, Guru, Pedagang. Sebanyak 18 responden atau 18,37% adalah responden yang berpendapatan yang berkisar antara Rp.2.000.000-Rp.2.999.999 adalah karyawan BUMD/BUMN.

Sebanyak 17 responden atau 17,35% adalah responden yang berpendapatan \geq Rp.3.000.000 adalah wisatawan yang biasanya mengisi libur dengan jalan-jalan keluar kota yang biasanya dari kota bangkinang, padang yang mencoba menaiki bus trans metro, Wirausahawan yang mempunyai usaha sendiri.



Kelas Pendapatan Responden Trans Metro

3. Faktor-Faktor Yang Menarik Masyarakat Menggunakan Sarana Angkutan Massal Trans Metro di Kota Pekanbaru

Agar masyarakat mau dan berangsur-angsur menggunakan sarana angkutan massal trans metro pekanbaru untuk melakukan aktivitas, bisa saja masyarakat yang biasanya melakukan aktivitas menggunakan angkutan umum seperti oplet, bus kota, atau masyarakat yang biasanya menggunakan angkutan pribadi seperti sepeda motor atau kendaraan roda dua maupun mobil atau kendaraan roda empat. Banyak manfaat yang kita rasakan jika kita menggunakan sarana trans metro ini yakni jalan raya tidak mengalami kemacetan terutama disaat jam-jam kerja yang penuh dengan lalu lalang kendaraan baik itu kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Agar masyarakat tertarik menggunakan sarana massal trans metro ada beberapa faktor yang telah peneliti telaah di lapangan yaitu:

- a. Rute melewati semua wilayah berbagai tempat tujuan.

Masyarakat tertarik menggunakan sarana angkutan trans metro jika bus trans metro ini melewati tempat tujuan seperti sekolah, perkantoran, pasar, tempat hiburan seperti mall, toko-toko, dan tempat wisata seperti alammayang, danau buatan, dll.

Pada saat sekarang tidak semua rute atau jurusan yang dilewati angkutan trans metro seperti pasar kodim, pasar pagi, yang mana pasar-pasar ini yang banyak masyarakat datang ketempatnya. Kemudian wilayah panam, arifin, rumbai, sarana angkutan massal trans metro ini belum ada di rute ini, ini yang menyebabkan masyarakat kota pekanbaru masih menggunakan angkutan umum seperti bus dan oplet karna angkutan ini yang ada di wilayah ini. Mungkin jika pemerintah membuat rute trans metro kewilayah ini maka peminat angkutan massal trans metro akan semakin banyak dan mereka berangsur-angsur beralih menggunakan trans metro.

- b. Penambahan jumlah halte dan jumlah bus

Pada semua koridor yang dilewati oleh trans metro, jumlah dari halte dan bus sangat kurang dimana terbukti dengan waktu tunggu penumpang bisa sampai ½ jam. Menurut penelitian dilapangan ini dikarenakan dari 20 unit bus yang ada, tidak semuanya masih bisa dan layak digunakan karena banyak dari bus yang ada ini rusak, dan cukup memakan harga yang mahal untuk memperbaikinya, maka dari itu waktu nunggu penumpang bisa sangat lama. Kemudian juga halte yang ada disetiap koridor masih sedikit, dan jarak antara halte satu dengan yang lainnya cukup jauh. Ini membuat masyarakat masih enggan menggunakan sarana angkutan massal trans metro ini, karena jika haltenya sedikit dan jauh dari tempat yang dituju oleh penumpang maka penumpang harus jalan kaki lagi untuk menuju tempat tujuannya, beda hal dengan angkutan umum lainnya, angkutan ini bisa berhenti disembarang tempat karena tidak harus menurunkan atau menaikkan penumpang dari haltenya, ini yang membuat masyarakat lebih suka menaiki angkutan umum. Jika pemerintah menambah halte dan jarak antara halte satu dengan yang lainnya dekat, masyarakat pasti akan beralih dari angkutan yang sebelumnya dan akhirnya menggunakan trans metro.

c. Fasilitas yang memadai

Keberadaan dari sarana angkutan massal trans metro dirasakan oleh masyarakat kota pekanbaru seperti angin segar dimana mewarnai alat angkutan dan termasuk memperbaharui pola angkutan yang semerawut di kota pekanbaru ini, dengan diberikannya fasilitas yang berbeda dari angkutan umum lainnya ini membuat ketertarikan masyarakat ingin menggunakannya. Fasilitas yang diberikan oleh pihak trans metro seperti halte yang ada tiap koridornya, bus yang besar, AC didalam bus, pegawai halte yang ramah, ini membuat masyarakat nyaman menggunakan sarana angkutan massal ini.

Tapi pada saat sekarang sudah berjalan lebih dari 3 tahun diadakannya trans metro, masyarakat yang menggunakan trans metro beralih kembali ke angkutan yang dulu mereka gunakan seperti oplet dan bus kota. Masyarakat beralih menggunakan angkutan umum dikarenakan fasilitas yang ada pada trans metro dirasa tidak nyaman lagi, seperti halte yang berserakan, sampah dimana-mana, kaca halte yang bolong-bolong karena dipecahkan oleh orang yang tidak bertanggung jawab, atap halte bolong jadi masyarakat tidak nyaman lagi dengan kondisi ini dan ini membahayakan jiwa mereka, apalagi kalau panas terik sinar matahari langsung sampai kedalam karena atap yang bolong, dan apabila hujan airnya masuk kedalam halte dan mengenai penumpang. Karena trans metro dimulai dari pagi sampai malam hari, seharusnya pada malam hari halte diberikan penerangan yang terang, karena menurut pengamatan halte jarang diberikan lampu atau penerangan. Cuma beberapa halte yang terletak ditempat-tempat keramaian saja yang diberikan penerangan. Dulunya ada penjaga halte pada setiap halte dikoridor, tapi sekarang semua penjaga halte diberhentikan, banyak manfaat dari penjaga halte ini dimana apabila masyarakat baru menggunakan sarana massal trans metro ini maka mereka belum tahu bus mana yang digunakan, rute apa yang dia lalui, maka disinilah fungsi dari penjaga halte ini biasanya penjaga halte yang akan memberikan informasi kepada penumpang, tapi sekarang masyarakat kebingungan untuk memperoleh informasi. Untuk menarik masyarakat menggunakan kembali sarana angkutan massal trans metro ini maka pihak dari trans metro harusnya memperbaiki fasilitas yang ada.

d. Memberikan informasi kepada masyarakat luas

Pihak dishub merencanakan sistem ticketing yang bersifat elektrik dan diubah secara komputerisasi yang akan menggantikan tiket secara manual, maka dari itu pada saat sekarang tidak kita lihat penjaga halte ditempat. Apabila sistem ticketing elektrik telah dilaksanakan, maka penumpang hanya perlu membawa tiket elektrik atau sejenis voucher yang mana sama seperti voucher pulsa, maka untuk mendapatkannya penumpang bisa membeli dan mengisi ulang tiket trans metro itu ditempat khusus yang menjual isi ulangnya. Karena pihak trans metro baru akan menggunakan tiket elektrik dalam menggunakan bus trans metro itu, masyarakat pun belum familiar dalam menggunakan tiket elektrik itu, maka seharusnya pemerintah dan pihak trans metro harus mempromosikan atau memberikan informasi kepada masyarakat luas agar tidak canggung dan faham akan keberadaan tiket elektrik itu.

e. **Kenyamanan dan keamanan didalam bus ataupun dihalte**

Kenyamanan dan keamanan adalah nilai jual lebih yang diberikan pihak angkutan massal trans metro kepada masyarakat ditambah dengan harga yang murah dan masih terjangkau untuk masyarakat kalangan menengah kebawah yang rata-rata menggunakan angkutan umum massal untuk melakukan aktivitasnya. Apabila semua fasilitas dan yang lainnya telah diperbaiki masyarakat akan menggunakan sarana angkutan massal ini dan akan menarik masyarakat luas untuk menggunakannya.

f. **Harga yang terjangkau**

Sesuai dengan motto dari sarana angkutan massal trans metro Pekanbaru yakni memberikan pelayanan yang baik dengan harga yang terjangkau. Dengan harga yang diberikan oleh pihak trans metro pada saat ini dirasakan masyarakat terutama pengguna jasa saum ini masih relatif murah dan terjangkau yakni Rp. 3000. Pada saat pengamatan, masyarakat rata-rata tidak masalah apabila harga dinaikkan tapi dengan syarat perbaikan fasilitas yang membuat masyarakat nyaman menggunakannya.

Pembahasan

SAUM (Sarana Angkutan Umum Massal) di Kota Pekanbaru adalah sarana angkutan diluncurkan oleh pemerintah Kota Pekanbaru dengan harapan memberikan sesuatu yang lebih untuk memperbaiki pola transportasi di kota ini seperti dengan harga yang terjangkau, kenyamanan dan keamanan yang baik, berbahan bakar yang ramah lingkungan sehingga bisa mengurangi polusi yang tinggi.

Dengan diluncurkan angkutan massal trans metro ini diharapkan tidak terjadi lagi kemacetan, kecelakaan akibat angkutan umum yang tidak tertib, dan digunakan untuk masyarakat beraktivitas sehingga bisa berangsur beralih dari angkutan umum sebelumnya seperti oplet, bus kota dan kendaraan pradi baik itu kendaraan roda dua maupun roda empat ke angkutan massal trans metro.

Tapi dalam realita yang ada dilapangan ditinjau dari segi keoptimalannya, angkutan massal trans metro ini belum bisa menjawab persoalan masyarakat berupa kemacetan di jalan dan belum bisa menjadi alat transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.

Dari segi tarif menurut undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dalam penetapan tarif harus melibatkan tiga pihak yaitu: pengelola jasa angkutan, pengguna jasa angkutan, dan pemerintah. Tapi dalam realita yang ada penetapan tarif tidak terjun langsung dengan melibatkan pengguna sebagai orang yang selalu menggunakan jasa angkutan itu, tarif yang berlaku bisa saja lebih besar dari kesediaan masyarakat untuk membayar.

Berdasarkan hasil penelitian kesediaan membayar masyarakat terhadap tarif angkutan massal trans metro adalah sebesar Rp. 2,964 sedangkan tarif yang berlaku setelah disubsidi adalah Rp. 3,000. Ini menunjukkan masyarakat bersedia dan menerima tarif yang berlaku. Tapi dari segi pelayanan dan fasilitas masyarakat sangat kecewa dengan keadaan dari angkutan massal trans metro.

Berdasarkan kelas strata pendapatan menunjukkan tidak hanya kalangan menengah kebawah yang menggunakan sarana angkutan massal trans metro tapi juga sudah meluas yakni pegawai BUMN, pegawai swasta, wisatawan yang rekreasi ke kota pekanbaru, dll. Disini diharapkan masyarakat luas menggunakan sarana angkutan massal ini untuk beraktifitas dimana bukan hanya masyarakat yang *captive users* saja yang menggunakan tapi sarana angkutan massal ini bisa membuat masyarakat yang biasanya menggunakan kendaraan bermotor baik itu roda empat maupun roda dua bisa beralih menggunakan saum.

Untuk menarik masyarakat menggunakan sarana angkutan massal trans metro ini sebaiknya pihak operator lebih memperhatikan arah tujuan masyarakat secara garis besar yakni menambah rute wilayah kepanam atau kerumbai, halte, dan memberikan kenyamanan dan keamanan.

E. KESIMPULAN DAN SARAN

1. KESIMPULAN

- a. Besarnya kesediaan membayar pengguna jasa angkutan massal Trans Metro (WTP) di Kota Pekanbaru adalah sebesar Rp. 2,964. Tarif yang berlaku yaitu Rp. 3000, dirasakan tidak terlalu mahal oleh masyarakat pengguna dan hampir sama dengan kesediaan membayar masyarakat yang menggunakannya. Apabila tarif dinaikkan ini tidak menjadi masalah bagi pengguna jasa angkutan tersebut apabila ditunjang dengan perbaikan oleh layanan tersebut.
- b. Dari hasil penelitian primer, diketahui kelas pendapatan masyarakat pengguna jasa angkutan massal trans metro pekanbaru, yakni sebagian besar merupakan masyarakat yang berpendapatan ≤ 999.999 yakni sebanyak 34,69% yang rata-rata adalah pelajar/mahasiswa, ibu rumah tangga, cleaning service maupun pembantu rumah tangga. Masyarakat yang berpendapatan Rp.1.000.000-Rp.1.999.999 yakni sebanyak 29,59% yaitu PNS/TNI-Polri, pegawai swasta, guru, dan pedagang. Masyarakat yang berpendapatan Rp. 2.000.000- Rp.2.999.999 adalah sebanyak 18,37% yaitu karyawan BUMN/BUMD. Dan 17,35% masyarakat berpendapatan \geq Rp.3.000.000 yaitu wisatawan dan wirausaha.
- c. Cara menarik masyarakat untuk beralih dari menggunakan angkutan umum lainnya atau kendaraan pribadi ke angkutan massal trans metro yakni dengan bus trans metro harus melewati semua tempat tujuan dan wilayah membuka koridor yang baru, penambahan jumlah halte dan jumlah bus, fasilitas yang memadai yakni dengan perbaikan fasilitas yang telah ada, memberikan informasi yang jelas kepada masyarakat luas terutama dengan penerapan smart card, kenyamanan dan keamanan didalam bus ataupun halte, dan harga yang terjangkau.

2. SARAN

Berdasarkan hasil kesimpulan dan hasil penelitian adapun saran-saran dan masukan yang dapat penulis berikan adalah sebagai berikut:

- a. Untuk penerapan dari harga atau tarif yang berlaku pada jasa angkutan massal trans metro maupun jasa angkutan umum lainnya seperti oplet maupun bus kota, ada baiknya pihak-pihak terkait maupun pemerintah dalam memutuskan tarif lebih memperhatikan kesediaan membayar pengguna jasa tersebut, karena yang selalu menggunakan angkutan adalah masyarakat maka apabila tarif yang berlaku lebih besar daripada kesediaan membayar masyarakat maka masyarakat akan jarang menggunakan angkutan mereka akan mencari pilihan lainnya, begitu sebaliknya apabila tarif lebih kecil dari kesediaan membayar maka masyarakat akan berdayong-dayong untuk menggunakannya.
- b. Pemerintah kota sebagai regulator dan memiliki kewenangan agar dapat terus mempertahankan dan memperbaiki pengawasan terhadap operator pelaksana operasional Trans Metro Pekanbaru
- c. Pihak Trans Metro Pekanbaru bertindak sebagai operator dalam pengoperasian SAUM hendaknya lebih memperhatikan dan meningkatkan kualitas dari Trans Metro secara keseluruhan. Khususnya faktor keamanan dan kenyamanan kepada masyarakat pengguna jasa layanan angkutan massal Trans Metro.
- d. Pembatasan kemudahan pemberian kredit atas kendaraan bermotor. Karena semakin mudahnya pemberian kredit berakibat pada menjamurnya jumlah kendaraan bermotor baik berupa sepeda motor maupun kendaraan pribadi, hal ini secara langsung merupakan penyebab nyata dari kemacetan perkotaan dan rusaknya kualitas SDM maupun lingkungan.
- e. Sebagai masyarakat yang ingin lalu lintas di Kota pekanbaru ini lebih terkendali tidak ada kemacetan, kecelakaan, dan pemborosan terhadap tenaga, finansial, lebih baik menggunakan angkutan massal trans metro untuk melakukan aktivitasnya baik itu untuk sekedar berbelanja ke mall, kesekolah, kuliah ataupun bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Graha Ilmu, Yogyakarta
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru, 2012. *Pekanbaru dalam Angka tahun 2012*, Pekanbaru.
- Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru 2012
- Fauzi, Akhmad, 2004. *Ekonomi Sumber Daya Alam dan Lingkungan Teori dan Aplikasi*. PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Hutabarat, Rinaldi, 2012. *Analisis Permintaan Jasa Angkutan Penumpang Bus Trans Metro / Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) Di Kota Pekanbaru*. Unri Press, Pekanbaru.
- Kuncoro, Mudrajat, 2009. *Metode Riset untuk Bisnis dan Ekonomi*. Erlangga, Jakarta
- Kusumastuti, dkk. 2006. *Analisis Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Kota*. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Diponegoro <http://eprints.undip.ac.id/4749/1/Dianita_Ratna.pdf>. 15 mei 2012
- Mangkoesoebroto, Guritno. 2001. *Ekonomi Publik*. BPFE, Yogyakarta.
- Massara, Asma. 2010. *Analisis Tarif Angkutan di Kota Makassar Akibat Penurunan Harga Bahan Bakar Minyak (BBM)*. Akses 15 Mei 2012. <<http://journal.umi.ac.id/pdfs>>
- Nababan, Tongam Sihol. *Aplikasi Willingness to Pay Sebagai Proksi Terhadap Variabel Harga Energi Listrik Rumah Tangga Pekanbaru*, Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor: 240 Tahun 2005 tentang Penetapan Trayek dan Kode Trayek dan Warna Angkutan Kota dalam Kota Pekanbaru.
- _____. ,Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor: 6 Tahun 2009 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum / Oplet dan Bus Kota dalam Wilayah Kota Pekanbaru
- _____. ,Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor: 31 Tahun 2009 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum dengan Angkutan Taksi dalam Wilayah Kota Pekanbaru.
- Salim, Abbas, 2004. *Manajemen Transportasi*. PT. RajaGrafindo, Jakarta.
- Salim, Abbas. H. A. 2004. *Manajemen Transportasi*. PT Raja Grafindo Persada.
- Sugiyanto, 2004. *Analisis Statistika Sosial*. Bayumedia Publishing, Malang.
- Sugiyono, 2009. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Alfabeta, Bandung.
- Suhartono,dkk. 2003. Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Jasa Angkutan Umum dalam Membayar Tarif. Akses 15 mei 2012. <<http://eprints.undip.ac.id/4582/1/03-SUHARTONO.73-88.pdf>>
- Sukirno, Sadono, 2008. *Teori Pengantar Mikro Ekonomi*. PT. RajaGrafindo, Jakarta
- Ulfah, Mutia, 2011. *Peran Sarana Angkutan Umum Dalam Aktivitas Ekonomi dan Sosial Masyarakat di Kota Pekanbaru*. Unri Press, Pekanbaru.
- Umar, Husein, 2004. *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Utama, dkk. 2009. Kesiediaan Membayar Pengguna Jasa Angkutan Umum dalam Kajian Sistem Transportasi Kota Bengkulu (Terminal Betungan ke Terminal Sungai Hitam). Akses 15 mei 2012 <<http://dc256.4shared.com/doc/cHAISaz6/preview.html>>