

ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY MASYARAKAT KOTA BAUBAU TERHADAP TARIF ANGKUTAN UMUM

Morgan Lamotokana Setidy¹⁾ Debby²⁾

Fakultas Teknik Jurusan Sipil

Universitas Muhammadiyah Buton

Email : morgan.lamotokana@gmail.com

ABSTRAK

Angkutan umum mikrobag, terutama di Baubau dalam operasinya, sangat bergantung pada bensin, sementara harga minyak dunia yang tidak stabil berdampak pada kenaikan harga komponen yang mempengaruhi Biaya Operasional Kendaraan (BOK), yang mengarah pada kenaikan tarif angkutan umum. Terhadap kenaikan tarif angkutan umum, menarik untuk mencatat Kemampuan Membayar, dan Kesediaan Membayar. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menghitung BOK yang dibandingkan dengan WTP dan ATP. BOK terdiri dari biaya langsung dan tidak langsung, sedangkan untuk menghambat WTP digunakan ATP = Anggaran untuk trans.ansport/bulan: Frekuensi penggunaan transportasi/bulan. Untuk WTP = Rata-rata jenis pekerjaan PAP dan PAP dari semua kategori pekerjaan. Hasil dari penelitian ini adalah Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah Rp. 28.145.168, -, Nilai Ability To Pay (ATP) pada hari kerja (hari kerja) sebesar Rp 2.349,66 untuk kategori umum dan Rp. 1.162,67 untuk kategori siswa, pada hari libur umum (akhir pekan) sebesar Rp. 2.378,34 untuk kategori umum dan Rp. 1.934.68 untuk kategori siswa. Kondisi ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku pada saat penelitian adalah Rp. 2.500, - masih di atas nilai ATP. Nilai Willingness To Pay (WTP) pada hari kerja (hari kerja) sebesar Rp. 2.322.036 untuk kategori umum dan Rp 1.148,44 untuk kategori siswa pada hari libur (akhir pekan) sebesar Rp. 2.333,93 untuk kategori umum dan Rp 1.884,62 untuk kategori siswa.

Kata kunci: *BOK, ATP, WTP.*

A. PENDAHULUAN

Transportasi darat khususnya angkutan umum perkotaan yang berada di kota-kota besar sangatlah penting keberadaannya dalam menjalankan salah satu fungsi utamanya yaitu sebagai pengangkut pergerakan masyarakat untuk mengerjakan aktifitas sehari-harinya dimana pelayanan yang diberikan diharapkan dilakukan secara cepat, aman, nyaman, murah dan efisien. Dengan kemudahan dan kelancaran pergerakan diharapkan fungsi keberadaan seseorang dan nilai kegunaan suatu barang dapat dimaksimalkan baik dipandang dari segi tempat (*place utility*) maupun segi waktu (*time utility*) sehingga membantu dalam

mempercepat pertumbuhan suatu kota.

Pertumbuhan suatu kota ditandai dengan terjadinya keragaman dan peningkatan aktifitas serta pergerakan penghuninya. Perkembangan ruang kota menjadi salah satu faktor perkembangan transportasi dan menyebabkan perubahan system transportasi itu sendiri serta pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi. Jasa transportasi terus berkembang dari masa ke masa seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk. Penyediaan fasilitas-fasilitas transportasi diperlukan untuk melayani aktifitas dan pergerakan penduduk tersebut. Manusia dalam melakukan aktifitasnya perlu berinteraksi satu dengan lain, yang memerlukan alat penghubung yaitu angkutan. Angkutan merupakan sarana untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Setiap kota yang ada di Indonesia hendaknya memiliki suatu sistem angkutan umum yang dapat bekerja secara efektif dan efisien.

Baubau sebagai salah satu kota besar di Indonesia khususnya di propinsi Sulawesi Tenggara, dalam sistem transportasinya menggunakan angkutan umum sebagai salah satu sarana transportasi perkotaan, sehingga keberadaan angkutan umum penumpang sangat penting dan diperlukan suatu pengaturan agar dapat melayani penumpang secara maksimal.

Angkutan umum yang ada di Kota Baubau berupa ojek, becak, angkutan kota. Angkutan kota mempunyai peranan yang sangat penting dan cukup mendominasi dibandingkan angkutan umum lainnya dalam memenuhi kebutuhan transportasi bagi masyarakat guna melaksanakan aktifitasnya dalam pengoperasiannya angkutan mikrolet kota dikelola oleh pihak swasta dan pemerintah. Banyaknya perusahaan swasta yang mengelola angkutan umum sehingga diperlukan suatu kebijakan dari pihak pemerintah dalam hal ini Pemkot Baubau agar sistem dapat berjalan dengan lancar untuk mencapai pelayanan yang maksimal, salah satu kebijakan yang sangat penting yaitu mengenai penentuan tarif angkutan.

Penentuan besaran tarif angkutan membutuhkan penanganan dan kebijakan yang arif. Karena harus dapat menjembatani kepentingan penumpang selaku konsumen dan pengusaha/operator angkutan umum. Lemahnya daya beli masyarakat seringkali menjadi alasan penundaan bahkan pembatalan perubahan

tarif yang ada. Pada dasarnya penetapan tarif oleh pemerintah bertujuan untuk menjamin kelangsungan penyelenggaraan angkutan umum perkotaan dengan mutu jasa standar keselamatan di satu pihak, juga mempertimbangkan kemampuan dan kemauan daya beli pemakai. Angkutan umum ATMO merupakan salah satu angkutan mikrolet kota yang melayani daerah strategis, dilihat dari rutenya yang melewati kawasan sekolah, perbelanjaan, stasiun, selain itu angkutan mikrolet kota ATMO mempunyai tingkat kenyamanan dan kebersihan yang lebih baik dibandingkan dengan angkutan mikrolet kota lainnya, sehingga diharapkan penumpang mikrolet ATMO dapat mewakili penumpang angkutan umum khususnya mikrolet kota yang ada di Baubau dalam memberikan persepsi terhadap tarif angkutan umum khususnya angkutan mikrolet kota. Banyak faktor yang mempengaruhi penentuan tarif, seperti kondisi ekonomi masyarakat, biaya pemeliharaan/suku cadang, harga bahan bakar, sarana dan prasarana dan sebagainya.

Perubahan harga bahan bakar diharapkan dapat ikut memberikan perubahan terhadap tarif angkutan umum khususnya mikrolet kota. Tetapi ada hal kontras yang perlu diperhatikan bahwa perubahan harga minyak dunia bersamaan dengan krisis global yang dialami oleh hampir seluruh negara di dunia, sehingga berdampak pada kenaikan harga komponen yang mempengaruhi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) serta nilai kemampuan dan kemauan pengguna angkutan umum. Berangkat dari permasalahan tersebut maka perlu diadakan suatu penelitian mengenai Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay*, dan *Willingness To Pay* sehingga mengetahui besaran tarif berdasarkan BOK dan daya beli penumpang.

B. METODE PENGABDIAN PADA MASYARAKAT

Menurut Indah Kusuma Dewi dan Hardin (2017: 6) bahwa metode yang digunakan pada pelaksanaan kegiatan PPM ini adalah penyuluhan dan bimbingan yaitu mengenai:

a. Biaya Operasional Kendaraan

Biaya pokok atau biaya produksi atau operasional adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Jika ditinjau dari kegiatan usaha angkutan biaya yang dikeluarkan,

untuk suatu produksi jasa angkutan yang akan dijual kepada pemakai jasa, dapat dibagi dalam tiga bagian, yaitu:

1. Yang dikeluarkan untuk pengelolaan perusahaan;
2. Yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan, dan
3. Yang dikeluarkan untuk retribusi, iuran, sumbangan, dan yang berkenaan dengan pemilikan usaha dan operasi.

Tjokroadiredjo (1997) Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bergantung dari jumlah dan tipe kendaraan yang memakai jalan yang dinilai, termasuk maksud dan tujuan dari perjalanan itu (*trip classification*). Selain itu BOK dipengaruhi oleh geometri alinemen jalan: bila melalui jalan dengan banyakan tanjakan terjal, pemakaian bahan bakar akan lebih banyak, jadi BOK akan lebih tinggi. Penentuan tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasional menggunakan metode perhitungan Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat karena komponen pada metode ini cukup sesuai dengan kondisi yang ada walaupun masih terdapat komponen BOK yang tidak dilakukan oleh pihak bus tersebut.

Komponen Biaya Langsung

- o Penyusutan Kendaraan

$$\text{Penyusutan Per Tahun} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Nilai residu angkutan umum adalah 20% dari harga kendaraan

- o Bunga Modal

$$\text{Bunga Modal} = \frac{\frac{n + 1}{2} \times \text{modal} \times \text{tingkat bunga} / \text{Tahun}}{\text{Masa penyusutan}}$$

Keterangan : n = masa pengembalian pinjaman

- o Biaya Awak Angkutan Umum

$$\text{Biaya per angkutan} - \text{km} = \frac{\text{Biaya awak angkutan per tahun}}{\text{Produksi angkutan} - \text{km per tahun}}$$

- o Biaya bahan bakar minyak (BBM)

$$\text{Biaya per angkutan} - \text{hari} = \frac{\text{Pemakaian BBM per angkutan per hari}}{\text{km} - \text{tempuh per hari}}$$

- o Biaya Pemakaian Ban

$$\text{Biaya ban per angkutan - km} = \frac{\text{Jumlah pemakaian ban x harga ban per buah}}{\text{km daya tahan ban}}$$

- o Servis Kecil

$$\text{Biaya service kecil per angkutan - km} = \frac{\text{Biaya service kecil}}{\text{km}}$$

- o Service Besar

$$\text{Biaya service besar per angkutan - km} = \frac{\text{Biaya service besar}}{\text{km}}$$

- o Biaya Pemeriksaan Umum (*General Overhaul*)

$$\text{Biaya pemeriksaan per tahun} = \frac{\text{km per tahun}}{\text{km pemeriksaan}} \times \text{Biaya pemeriksaan}$$

$$\text{Biaya pemeriksaan per angkutan per tahun} = \frac{\text{Biaya pemeriksaan per tahun}}{\text{Produksi angkutan - km per tahun}}$$

- o Biaya Penambahan Oli Mesin

$$\text{Biaya penambahan oli / angkutan - km} = \frac{\text{Penambahan oli per hari x harga oli per liter}}{\text{Km - tempuh per hari}}$$

- o Biaya Cuci Angkutan

$$\text{Biaya cuci per angkutan - km} = \frac{\text{Biaya cuci per bulan}}{\text{Produksi angkutan - km per bulan}}$$

- o Retribusi terminal

$$\text{Biaya retribusi terminal per angkutan - km} = \frac{\text{Retribusi terminal per hari}}{\text{Produksi angkutan - km per hari}}$$

- o Biaya STNK/pajak kendaraan

$$\text{Biaya STNK per angkutan - km} = \frac{\text{Biaya STNK}}{\text{Produksi angkutan - km per tahun}}$$

○ Biaya KIR

$$\text{Biaya KIR per angkutan - km} = \frac{\text{Biaya KIR per tahun}}{\text{Produksi angkutan - km per tahun}}$$

○ Biaya Asuransi

$$\text{Biaya Asuransi per angkutan - km} = \frac{\text{Jumlah biaya asuransi per tahun}}{\text{Produksi angkutan - km per tahun}}$$

Komponen Biaya Tidak Langsung

1. Biaya pegawai selain awak angkutan umum
2. Biaya pengelolaan
 - a. Penyusutan bangunan kantor
 - b. Penyusutan pool dan bengkel
 - c. Penyusutan inventaris/alat kantor
 - d. Penyusutan sarana bengkel
 - e. Biaya administrasi kantor
 - f. Biaya pemeliharaan kantor
 - g. Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
 - h. Biaya listrik,air, telepon
 - i. Biaya telepon dan telegram
 - j. Pajak perusahaan
 - k. Izin trayek
 - l. Izin usaha
 - m. Biaya pemasaran
 - n. Lain-lain

3. Biaya tidak langsung per angkutan umum per tahun

$$\text{Biaya tidak langsung per angkutan per tahun} = \frac{\text{Biaya tidak langsung per segmen per tahun}}{\text{Jumlah angkutan umum}}$$

4. Biaya tidak langsung/angkutan umum-km

$$\text{Biaya tidak langsung / angkutan - km} = \frac{\text{Biaya tidak langsung per angkutan per tahun}}{\text{Produksi angkutan - km per tahun}}$$

5. Biaya pokok per angkutan umum-km

$$\text{Biaya tidak langsung / angkutan - km} = \text{Biaya langsung} + \text{Biaya tidak langsung}$$

b. Daya Beli Penumpang (Ability To Pay dan Willingness To Pay)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal.

Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP antara lain:

- Besar penghasilan
- Persentase biaya untuk transportasi dari penghasilan
- Persentase alokasi biaya untuk angkutan umum dari alokasi biaya untuk
- Transportasi
- Intensitas perjalanan

Rumusnya sebagai berikut :

$$\text{ATP} = \frac{\text{Budget untuk transportasi angkutan / bulan}}{\text{Frekuensi penggunaan angkutan / bulan}}$$

Willingness To Pay (WTP) adalah kemauan pengguna mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diterimanya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan atas persepsi pengguna terhadap tarif dan jasa pelayanan angkutan umum tersebut.

Nilai WTP didapat dengan merata-ratakan persepsi tarif yang dipilih untuk setiap jenis pekerjaan:

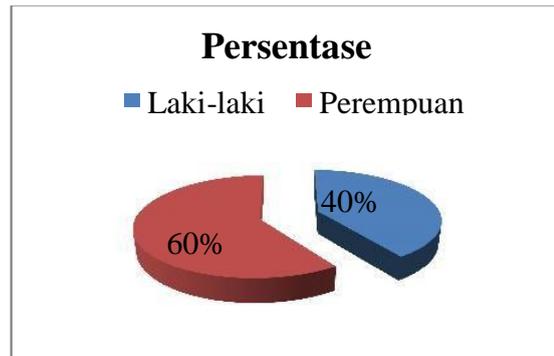
$$\text{WTP jenis pekerjaan} = \frac{\Sigma (\text{tarif yang dipilih} \times \text{jumlah responden})}{\text{Jumlah seluruh responden tiap jenis pekerjaan}}$$

$$\text{WTP seluruh kategori pekerjaan} = \frac{\Sigma (\text{WTP jenis pekerjaan})}{\text{Jumlah kategori pekerjaan}}$$

C. HASIL PPM

Analisis Tarif Berdasarkan *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay*

Karakteristik Penumpang



Gambar 1. Persentase rata-rata jenis kelamin penumpang bus kota Atmo pada hari kerja.

Gambaran mengenai rasio jenis kelamin responden pada hari kerja ditunjukkan pada gambar 1., dimana kuisisioner terdistribusikan kepada 75 responden dengan persentase sebesar 59,60 % untuk penumpang perempuan dan 40,40 % untuk penumpang laki-laki, sehingga kuisisioner telah tersebar merata untuk tiap jenis kelamin dan diharapkan memberikan karakteristik perjalanan yang berbeda.

Pendapatan penumpang mempengaruhi kemampuan membayarnya, apabila pendapatan tinggi maka kemampuan membayarnya juga tinggi begitupun sebaliknya.

Tabel 1. Tabulasi jumlah responden berdasarkan maksud perjalanan dan pekerjaan pada hari kerja

		Bisnis / Bekerja	Sekolah / kuliah	Belanja / ke Tok	Rekresai	Kunjungan Keluarga/ Teman	Lainnya	Total	
Pekerjaan	PNS/TNI	Jml	4	1	2	0	0	7	
	POLRI	%	5,33 %	1,33 %	2,67 %	0	0	9,33 %	
	Peg. Swasta	Jml	5	2	2	1	3	14	
		%	6,67 %	2,67 %	2,67 %	1,33 %	4,00 %	1,33 %	18,67 %
	Pelajar/	Jml	1	25	3	1	2	3	35

Mahasiswa	Ibu Rumah Tangga	Jml	1	0	2	0	1	1	5
		%	1,33 %	0	2,67 %	0,00	1,33 %	1,33 %	6,67 %
	Wiraswasta	Jml	1	0	1	1	3	3	9
		%	1,33 %	0	1,33 %	1,33 %	4 %	4 %	12 %
	Lainnya	Jml	1	2	0	0	2	0	5
		%	1,33 %	2,67 %	0	0	2,67 %	0	6,67 %
Total	Jml	Jml		10	3	11	8	75	
	%	%	17,33 %	13,33 %	4 %	14,67 %	10,67 %	100 %	

Sumber: Hasil Perhitungan

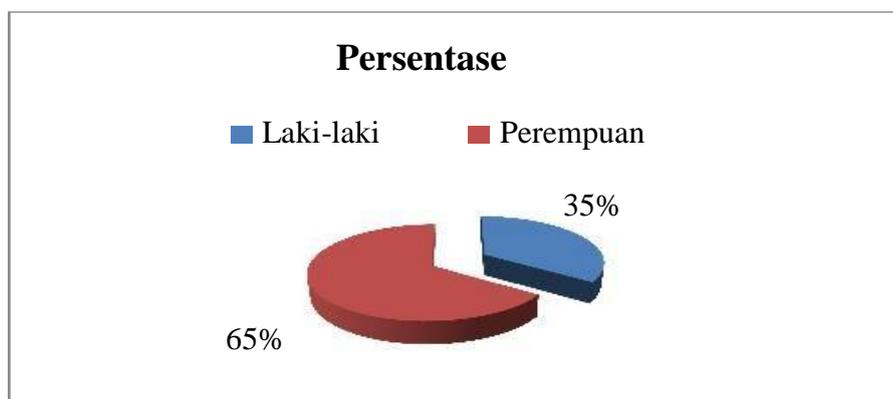
Jenis pekerjaan responden dapat mempengaruhi nilai ATP dan WTP, jenis pekerjaan berkaitan dengan pendapatan yang diterima oleh responden, yang nantinya akan mempengaruhi kemampuan dan keinginan dalam membayar tarif, tabel 2. memperlihatkan bahwa jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa memiliki persentase yang paling tinggi sebesar 46,67 % dan persentase maksud perjalanan dari penumpang yang paling dominan adalah untuk bersekolah/kuliah. Sehingga tabel 3. memperlihatkan bahwa responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa dan maksud perjalanan untuk sekolah/kuliah merupakan penumpang tetap (*regular trip maker*).

Tabel 2. Tabulasi jumlah responden berdasarkan tarif yang dibayar dan pekerjaan pada hari kerja

			Tarif Yang dibayar					Total	
			2500	3000	3500	4000	4500		5000
Pekerja	PNS/TNI POLRI	Jml	0	0	0	0	0	7	7
		%	0	0	0	0	0	9,33 %	9,33 %
	Peg. Swasta	Jml	0	0	0	0	5	9	14
		%	0	0	0	0	6,67 %	12 %	18,7 %
	Pelajar/	Jml	5	0	0	5	10	15	35
		%	6,67 %	0	0	6,67 %	13,3 %	20 %	46,7 %
	Mahasiswa	Jml	0	0	0	0	1	4	5
		%	0	0	0	0	1,33 %	5,33 %	6,67 %
	Wiraswasta	Jml	0	0	0	1	3	5	9
		%	0	0	0	1,33 %	4 %	6,67 %	12 %
Lainnya	Jml	0	0	1	0	1	3	5	
	%	0	0	1,33 %	0	1,33 %	4 %	6,67 %	
Total	Jml	5	0	1	6	20	43	75	
	%	6,67 %	0	1,33 %	8 %	26,7 %	57,3 %	100 %	

Sumber: Hasil Perhitungan

Tabel 2. menunjukkan besaran tarif yang dibayar dari tiap jenis pekerjaan. Terlihat bahwa tarif dominan yang dibayar untuk pelajar/mahasiswa sebesar 20 % yaitu Rp. 4.000,- ini menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang kategori pelajar/mahasiswa telah membayar sesuai tarif yang berlaku. Untuk penumpang kategori umum tarif dominan yang dibayar yaitu Rp. 5.000,- dengan persentase sebanyak 57,3 % dari jumlah responden, hal ini menunjukkan sebanyak 60 responden dari total 75 responden kategori umum telah membayar sesuai tarif yang berlaku.



Gambar 2. Persentase rata-rata jenis kelamin penumpang bus kota Atmo pada hari libur

Gambaran mengenai rasio jenis kelamin responden pada hari libur ditunjukkan pada gambar 4. dimana kuisisioner terdistribusikan kepada 50 responden dengan persentase sebesar 65,30 % untuk penumpang perempuan dan 34,70 % untuk penumpang laki-laki, sehingga kuisisioner telah tersebar merata untuk tiap jenis kelamin dan diharapkan memberikan karakteristik perjalanan yang berbeda.

Pendapatan penumpang mempengaruhi kemampuan membayarnya, apabila pendapatan tinggi maka kemampuan membayarnya juga tinggi begitupun sebaliknya.

Tabel 3. Tabulasi jumlah responden berdasarkan maksud perjalanan dan pekerjaan pada hari kerja

		Bisnis / Bekerja	Sekolah / kuliah	Belanja / ke Toko	Rekresai	Kunjungan Keluarga / Teman	Lainnya	Total	
Pekerjaan	PNS/TNI POLRI	Jml	2	1	2	0	0	5	
		%	4,00	2,00	4,00	0	0	0	10,00
	Peg. Swasta	Jml	3	1	1	1	3	1	10
		%	6,00	2,00	2,00	2,00	6,00	2,00	20,00
	Pelajar/ Mahasiswa	Jml	1	12	2	1	1	2	19
		%	2,00	24,00	4,00	2,00	2,00	4,00	38,00
	Ibu Rumah Tangga	Jml	1	0	2	0	1	1	5
		%	2,00	0	4,00	0,00	2,00	2,00	10,00
	Wiraswasta	Jml	1	0	1	1	3	3	9
		%	2,00	0	2,00	2,00	6	6	18
	Lainnya	Jml	1	0	0	0	1	0	2
		%	2,00	0,00	0	0	2,00	0	4,00
	Total	Jml	9	14	8	3	9	7	50
		%	18,00	28	16,00	6	18,00	14,00	100

Sumber: Hasil Perhitungan

Jenis pekerjaan responden dapat mempengaruhi nilai ATP dan WTP, jenis pekerjaan berkaitan dengan pendapatan yang diterima oleh responden, yang nantinya akan mempengaruhi kemampuan dan keinginan dalam membayar tarif, tabel 3. memperlihatkan bahwa jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa memiliki persentase yang paling tinggi sebesar 38,00 % dan persentase maksud perjalanan dari penumpang yang paling dominan adalah untuk bersekolah/kuliah. Sehingga tabel 3. memperlihatkan bahwa responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa dan maksud perjalanan untuk sekolah/kuliah merupakan penumpang tetap (*regular trip maker*).

Tabel 4. Tabulasi jumlah responden berdasarkan tarif yang dibayar dan pekerjaan pada hari kerja

			Tarif Yang dibayar						Total
			2500	3000	3500	4000	4500	5000	
Pekerjaan	PNS/TNI	Jml	0	0	0	0	0	5	5
	POLRI	%	0	0	0	0	0	10	10
	Peg.	Jml	0	0	0	0	5	10	15
	Swasta	%	0	0	0	0	10	20	30
	Pelajar/	Jml	1	0	0	2	6	10	19
	Mahasiswa	%	2	0	0	4	12	20	38
	Ibu Rumah	Jml	0	0	0	0	1	4	5
	Tangga	%	0	0	0	0	2	8	10
	Wiraswasta	Jml	0	0	0	1	3	5	9
		%	0	0	0	2	6	10	18
	Lainnya	Jml	0	0	0	0	1	1	2
		%	0	0	0	0	2	2	4
	Total	Jml	2	0	0	3	15	30	50
		%	4	0	0	6	30	60	100

Sumber: Hasil Perhitungan

Tabel 4. menunjukkan besaran tarif yang dibayar dari tiap jenis pekerjaan. Terlihat bahwa tarif dominan yang dibayar untuk pelajar/mahasiswa sebesar 38 % yaitu Rp. 5.000,- ini menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang kategori pelajar/mahasiswa telah membayar sesuai tarif yang berlaku. Untuk penumpang kategori umum tarif dominan yang dibayar yaitu Rp. 5.000,- dengan persentase sebanyak 60 % dari jumlah responden, hal ini menunjukkan sebanyak 40 responden dari total 50 responden kategori umum telah membayar sesuai tarif yang berlaku.

D. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat di tarik kesimpulan bahwa:

1. Besarnya biaya operasional yang dikeluarkan operator dalam hal ini sebesar Rp. 28.145,168,-
2. Besarnya nilai *Ability To Pay* (ATP) pada hari kerja (*weekday*) sebesar Rp 2.349,66 untuk kategori umum dan Rp. 1.162,67 untuk kategori pelajar, pada hari libur (*weekend*) sebesar umum Rp. 2.378,34 untuk kategori umum dan Rp. 1.934,68 untuk kategori pelajar. Kondisi ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku pada saat penelitian dilaksanakan sebesar Rp. 2.500,- masih berada diatas nilai ATP. Besarnya nilai *Willingness To Pay* (WTP) pada hari kerja (*weekday*) sebesar Rp.2.322,036 untuk kategori umum dan Rp 1.148,44 untuk kategori pelajar pada hari libur (*weekend*) sebesar Rp. 2.338,93 untuk kategori umum dan Rp 1.884,62 untuk kategori pelajar.

DAFTAR PUSTAKA

- Eboli, L. dan G.Mazzulla. 2008. "Willingness-to-pay of Public Transport Users for Improvement In Service Quality", *Trasporti Europei*, No.38, pp.107-118.
- Indah Kusuma Dewi dan Hardin. 2017. Penyuluhan Kesadaran Hukum Dalam Mencegah Penyalahgunaan Narkoba di Kalangan Remaja Pada Persaudaraan Beladiri Kempo Indonesia (PERKEMI) Dojo Universitas Muhammadiyah Buton. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Membangun Negeri* Vol. 1 No. 1 Januari 2017.
- Joewono, Tri Basuki. 2009. "Exploring The Willingness and Ability To Pay For Paratransit In Bandung, Indonesia", *Journal of Public Transportation*, Vol. 12, No. 2, pp.85-103.
- Rumiati, Khairul Fahmi dan Bambang Edison. 2013. "Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar Tarif Angkutan Umum Mini Bus (SUPERBEN) di Kabupaten Rokan Hulu". *Jurnal Online Teknik Sipil Universitas Pasir Pengaraian*, Vol.1, No.1.
- Sunarto, Retno Sari. 2009. "Undelivering Service Quality in Public Transport Case of: Commuter Railway of Jabodetabek". Sweden: Karlstads University.