

Kajian Tarif Angkutan Penumpang Yang Layak Bus Trans Metro Pekanbaru

Muhammad Sofwan⁽¹⁾, Jajan Rohjan⁽²⁾, Reza M, Surdia⁽³⁾

⁽¹⁾ Dosen Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Riau (muhammad.sofwan@eng.uir.ac.id)

⁽²⁾ Dosen Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pasundan Bandung

⁽³⁾ Dosen Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pasundan Bandung

Abstrak

Studi ini bertujuan untuk mengkaji besaran tarif angkutan penumpang yang layak bus Trans Metro Pekanbaru dilihat dari sisi Perusahaan angkutan umum sebagai pengelola moda angkutan dan dari sisi penumpang sebagai pengguna jasa. Terkait dengan tujuan di atas, maka dilakukan beberapa tahapan untuk menentukan tarif yang layak bus TMP berdasarkan tarif Angkutan Penumpang, Keterjangkauan Membayar Penumpang (TMP) dan Kerelaan Membayar Penumpang (RMP) dan merumuskan beberapa skenario alternatif tarif yang layak. Berdasarkan analisis tarif yang dilakukan maka dirumuskan ada empat skenario alternatif tarif yang layak, dan alternatif tarif terpilih yaitu alternatif tarif 2 dengan nilai tarif sebesar Rp. 4.274,14 untuk koridor 1 dan sebesar Rp. 4808,1 untuk koridor 2, dengan range tarif berdasarkan grafik frekuensi TMP dan RMP sebesar Rp. 4.001-5.000,-. Dimana dengan nilai frekuensi kumulatif yang didapat sebesar 72% responden memiliki keterjangkauan membayar dan sebesar 41% yang rela membayar.

Kata Kunci : Tarif, BOK, Keterjangkauan Membayar, Kerelaan Membayar

Pendahuluan

Pada pertengahan tahun 2009, Pemerintah Kota Pekanbaru mengeluarkan suatu kebijakan di bidang transportasi dengan mulai beroperasinya Sistem Angkutan Umum Masal (SAUM) yang sering juga disebut Trans Metro Pekanbaru (TMP) yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Kota Pekanbaru akan moda transportasi yang baik, nyaman dan murah.

Sebagaimana diketahui sistem transportasi kota Pekanbaru selama ini di dominasi oleh sistem angkutan umum yang memiliki kapasitas terbatas, dan hanya bias mengangkut sedikit penumpang. Sehingga demand akan angkutan umum tidak terpenuhi secara keseluruhan. Maka moda transportasi masal ini (SAUM) sangat dinantikan oleh masyarakat Kota Pekanbaru yang berkeinginan menggunakan salah satu moda angkutan umum alternatif yang nyaman dan dengan harga/tarif terjangkau.

Meningkatnya permintaan akan jasa transportasi yang baik, meningkatkan juga operator yang membuka usaha jasa

angkutan di Kota Pekanbaru, sehingga terjadi persaingan pasar. Persaingan pasar yang masih dalam tingkat wajar, sehat dan masih menguntungkan bagi pengguna jasa/penumpang maupun operator. Persaingan adalah sesuatu hal yang baik, tetapi apabila terjadi persaingan pasar yang mengarah kepada persaingan yang tidak wajar dan tidak sehat, akan merugikan operator dan juga penumpang, maka harus dilakukan pengaturan untuk mengatur iklim usaha yang terbentuk. Persaingan harga yang tidak wajar harus diantisipasi supaya ada standar harga yang wajar berguna sebagai dasar penentuan tarif bagi operator, sedangkan bagi penumpang dapat informasi kewajaran tarif yang layak dan sesuai dengan persepsi yang diinginkan.

Tarif yang ditetapkan pemerintah/operator saat ini kepada penumpang bus Trans Metro Pekanbaru sebesar Rp.3000, yang mana dengan harga tersebut telah di subsidi dari alokasi anggaran APBD Kota Pekanbaru sebesar Rp. 16 miliar. Sedangkan pemerintah Kota Pekanbaru pada waktu dekat ini akan menyerahkan

sepenuhnya pengelolaan bus Trans Metro Pekanbaru kepada pihak konsorsium swasta (*Pro riau, 2010*). jadi tarif yang akan di kenakan kepada penumpang bus Trans Metro Pekanbaru tentunya ditetapkan berdasarkan biaya produksi yang akan dibebankan kepada pihak penumpang sebagai pengguna jasa bus Trans Metro Pekanbaru.

Berdasarkan isu permasalahan yang terparap di atas, dapat disimpulkan bahwa masalah tarif bus Trans Metro Pekanbaru di tetapkan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) maka tarif bus TMP semakin tinggi sesuai pengeluaran/biaya yang harus dikeluarkan oleh pihak Perusahaan Angkutan Umum (PAU), sehingga tarif bus TMP yang ditetapkan PAU belum tentu akan sesuai dengan tingkat keterjangkauan membayar penumpang terhadap jasa angkutan tersebut. Kondisi tarif yang demikian dapat mengakibatkan berkurangnya minat masyarakat dalam menggunakan moda transportasi bus Trans Metro Pekanbaru (TMP). Dengan demikian kondisi tarif bus trans metro pekanbaru belm memperhatikan tingkat keterjangkauan dan keinginan membayar penumpang. Maka penelitian ini mempunyai suatu pertanyaan yaitu *“Berapakah besar tarif yang layak bus Trans Metro Pekanbaru di lihat dari sisi perusahaan angkutan umum dan penumpang ?”*.

Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang dan rumusan persoalan diatas, studi ini bertujuan untuk mengkaji besaran tarif angkutan penumpang yang layak bus Trans Metro Pekanbaru dilihat dari sisi perusahaan angkutan umum (PAU) sebagai pengelola moda angkutan dan dari sisi penumpang sebagai konsumen sehingga dapat menjadi masukan dalam kebijakan penentuan tarif SAUM Trans Metro Pekanbaru. Untuk mencapai tujuan tersebut ditetapkan sasaran studi sebagai berikut :

1. Teridentifikasinya tarif angkutan penumpang yang ditetapkan perusahaan angkutan umum (PAU) berdasarkan biaya operasional kendaraan bus Trans Metro Pekanbaru.
 - 1) Teridentifikasi besarnya Biaya Operasi Kendaraan (BOK) yang harus di keluarkan PAU.
 - 2) Teridentifikasi produksi pelayanan bus Trans Metro Pekanbaru.
 - 3) Teridentifikasi tarif pokok produksi bus Trans Metro Pekanbaru
 - 4) Teridentifikasi tarif BEP bus Trans Metro Pekanbaru.
 - 5) Teridentifikasi tarif angkutan penumpang bus Trans Metro Pekanbaru.
2. Teridentifikasinya tarif berdasarkan keterjangkauan membayar dan kerelaan membayar penumpang bus Trans Metro Pekanbaru.
 - 1) Teridentifikasi besarnya Keterjangkauan Membayar Penumpang (TMP), dalam hal ini penumpang yang menggunakan jasa angkutan masal Trans Metro Pekanbaru (TMP).
 - 2) Teridentifikasi besarnya Kerelaan Membayar Penumpang (RMP), dalam hal ini penumpang yang menggunakan jasa angkutan masal Trans Metro Pekanbaru (TMP).
3. Teridentifikasinya besaran tarif yang layak dilihat dari sisi perusahaan angkutan umum (PAU) berdasarkan tarif angkutan penumpang dan dari sisi Penumpang berdasarkan tarif keterjangkauan membayar dan kerelaan membayar penumpang.

Kajian Pustaka

a. Kebijakan Tarif

Kebijakan tarif dapat dipandang sebagai kebijakan multisisi. Di satu sisi dipandang sebagai alat pengendali lalu lintas, disisi yang lain dapat berarti alat untuk mendorong masyarakat menggunakan

kendaraan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan sisi yang lainnya, dapat digunakan untuk mengarahkan perkembangan wilayah dan kota. Tarif harus dapat terjangkau oleh daya beli masyarakat pada umumnya, disamping harus juga memperhatikan kelangsungan dan pengembangan usaha para pengusaha penyedia jasa angkutan. Kebijakan tarif tidak hanya didasarkan pada perhitungan biaya semata-mata, karena didalamnya terkandung misi pelayanan kepada masyarakat.

b. Sistem Tarif Angkutan Kota

Sistem tarif pada dasarnya hanya ada dua macam yakni tarif rata (Flat Fare) yaitu tarif sama besar untuk setiap jarak sepanjang trayek yang ditentukan dan tarif progresif yaitu tarif yang secara proporsional meningkat sejalan dengan makin jauhnya jarak layan jasa angkutan. Kedua sistem ini berlaku dimana-mana sesuai dengan kebijakan tarif setempat (Warpani. 2002).

c. Penentuan Tarif Jasa Angkutan

Penentuan tarif beberapa jenis jasa angkutan diserahkan kepada mekanisme pasar, yakni kesepakatan antara pengguna jasa dengan penyedia jasa. Tarif yang ideal adalah serendah mungkin, tetapi masih tetap menghasilkan penerimaan yang jauh lebih besar dari biaya operasi, sehingga menghasilkan laba yang layak bagi pengusaha. Dalam menentukan tarif jasa angkutan, beberapa hal berikut patut menjadi dasar pertimbangan:

1. Kelangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa angkutan;
2. Daya beli masyarakat pada umumnya;
3. Tingkat bunga modal;
4. Jangka waktu pengembalian modal;
5. Biaya masyarakat (social cost) yang ditimbulkan karena operasi jasa angkutan.

d. Tarif Berdasarkan Biaya Operasi

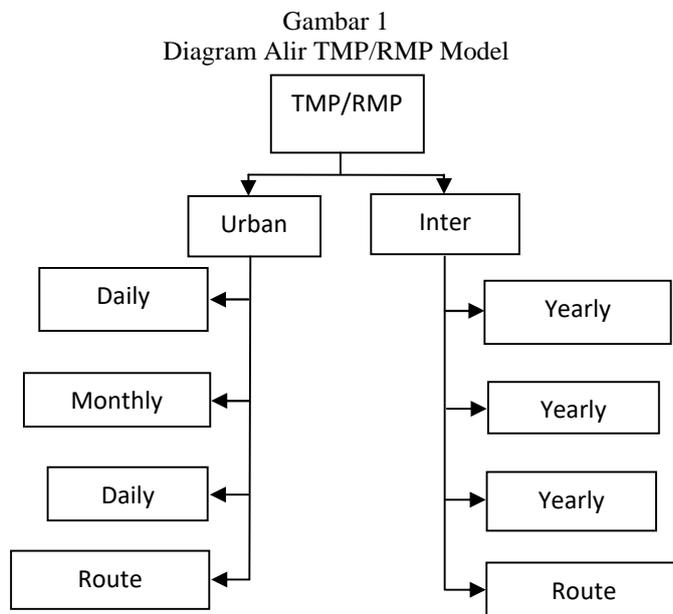
Biaya merupakan suatu nilai tukar atau pengorbanan yang dilakukan guna memperoleh manfaat dalam dunia usaha. Biaya merupakan faktor yang menentukan dalam jasa penangkutan untuk penetapan tarif dan sebagai alat kontrol agar dalam pengoperasian mencapai tingkat efektifitas serta efisien. (Morlok, 1991).

Pada dasarnya dua pendekatan untuk memperkirakan biaya, yaitu : metoda satuan biaya (*unit cost method*) dan metoda biaya statistik (*statistical cost method*) (Morlok, 1991). Teknik yang paling umum dilakukan dalam memperkirakan biaya adalah dengan mempergunakan metoda satuan biaya. Pada metoda ini biaya dipisahkan dalam beberapa sub-kategori (seperti; biaya pegawai, pemeliharaan, bahan bakar). Sub-kategori tersebut kemudian diklarifikasikan lagi kedalam beberapa variabel (seperti; jarak tempuh kendaraan, waktu tempuh kendaraan, jumlah penumpang). kemudian dengan menghitung unit koefisien untuk setiap faktor dapat dibentuk persamaan dengan banyak variabel. (Cervero, 1982).

Pada metoda biaya statistik, prosedur yang biasa dilakukan adalah dengan menentukan hubungan matematis yang diharapkan terjadi diantara biaya dan keluaran, dimana bentuk fungsional dan hubungan tadi ditentukan nilai numerik dari parameternya. kemudian data biaya yang sebenarnya terjadi pada sistem yang sedang ditinjau, diperiksa, dan nilai parameternya diperkirakan, biasanya dengan menggunakan metoda regresi statistik. apabila model yang dihipotesiskan tadi beserta nilai perkiraan awal dari nilai parameternya tidak cukup mewakili keadaan sebenarnya, maka model tadi sering harus dimodifikasi atau diubah sampai suatu hubungan yang cukup memuaskan tercapai. (Morlok, 1991).

e. Konsep Keterjangkauan Membayar Penumpang (TMP) dan Kerelaan Membayar Penumpang (RMP)

Model TMP dan RMP pada transportasi dibedakan atas pergerakan dalam kota (*urban*) dan pergerakan antar kota/antar pulau (*inter urban*). Pergerakan urban biasanya menggunakan antara lain moda angkutan kota, taksi dan lain-lain yang memiliki pergerakan dalam kota (jarak pendek), sedangkan pergerakan inter urban biasanya menggunakan moda kapal laut, pesawat udara, bus, dan moda lainnya yang memiliki sifat pergerakan antar kota/ antar pulau (jarak jauh). Perbedaan urban dan inter urban dapat dilihat pada gambar 1 dibawah ini.



Sumber : CIE (2001)

Pertanyaan kritik yang sering dilontarkan adalah mengapa informasi TMP atau RMP sangat dibutuhkan dalam menetapkan suatu kebijakan tarif, maka jawaban yang paling mendekati kebenaran menurut CIE (2001), adalah untuk memproteksi consumers dari potensial penyalahgunaan kebijakan karena perilaku usaha yang bersifat monopoli, oleh karena itu diperlukan *price control* and *quality of service control*. Pertanyaan yang sering juga dilontarkan mengenai RMP adalah

berapa banyak manfaat yang diterima oleh consumers dari penambahan biaya untuk peningkatan kualitas? dan untuk berapa lama? Serta metoda apa yang digunakan untuk mengestimasi RMP yang memiliki atribut yang bervariasi?

Menurut Hangjin Dong et. al., (2003), untuk menganalisis RMP dapat menggunakan pendekatan individual *economic variables* (penghasilan dan pengeluaran) dan *individual characteristics variables* (umur, jenis kelamin, pendidikan, dan status). Estimasi RMP tersebut menggunakan model regresi linier berganda yang bertujuan untuk mengetahui variabel-variabel independent yang mempengaruhi RMP.

Metode Pengumpulan Data dan Teknik Analisis

Dalam pengumpulan data, yang menjadi populasi penelitian adalah seluruh penumpang atau calon penumpang yang akan memanfaatkan sarana transportasi yang berupa bus Trans Metro Pekanbaru tersebut. Data dikumpulkan dengan cara mengambil sampel sesuai dengan tujuan studi ini, atau dengan kata lain dapat disebut metode *purposive sampling*. Dalam penelitian ini data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder yang bersifat kualitatif maupun kuantitatif.

Pengumpulan data ini dilakukan dengan menggunakan metode *Purposive sample*, dimana pemilihan sekelompok subjek berdasarkan ciri-ciri atau sifat-sifat tertentu yang dianggap mempunyai sangkut paut yang erat dengan ciri-ciri sifat populasi yang telah diketahui sebelumnya (Hadi, 2004). Jumlah sampel digunakan dalam menentukan sampel populasi persepsi penumpang angkutan umum dengan menggunakan rumusan Slovin dengan jumlah sampel yang diperoleh sebanyak 100 responden dengan nilai kritis/batas kesalahan 10%.

Ada beberapa teknik analisis yang digunakan dalam studi penentuan tarif

yang layak bus Trans Metro Pekanbaru yaitu :

1. Analisis Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Dalam analisis ini, dilakukan penghitungan mengenai Biaya Langsung (biaya tetap dan biaya tidak tetap) dan Biaya Tidak Langsung. Biaya tetap didapat dari hasil penghitungan biaya penyusutan, biaya perizinan dan administrasi dan biaya asuransi; sedangkan biaya tidak tetap didapat dari penghitungan biaya bahan bakar minyak, biaya penggunaan minyak pelumas, biaya penggunaan ban, biaya perawatan dan biaya awak kendaraan; serta biaya tidak langsung didapat dari hasil penghitungan biaya pokok dan biaya ijin usaha.

2. Analisis Produksi Pelayanan

Dalam analisis ini, perhitungan produksi pelayanan (satuan produksi) merupakan pembagi terhadap total biaya produksi sehingga dapat ditentukan besar per satuan produksi. Dimana satuan produksi yang digunakan yaitu dengan perhitungan :

$$\text{Produksi Pelayanan} = C \times LF$$

Dimana :

C = Kapasitas Angkutan
LF = Load Faktor

3. Analisis Tarif Pokok Produksi (TPP)

Dalam analisis ini, perhitungan tarif pokok produksi merupakan hasil dari pembagian antara biaya operasional kendaraan dan produksi pelayanan dengan satuan penumpang per kilometer. Dengan rumusan adalah sebagai berikut :

$$TPP = \frac{\text{Total Biaya Operasional Kendaraan}}{\text{Produksi Pelayanan}}$$

4. Analisis Tarif Break Even Point (BEP)

Analisis tarif BEP ini merupakan tarif yang didapat dari hasil perkalian tarif pokok produksi dengan jarak rata-rata

tempuh per rit, dengan satuannya penumpang per rit. Secara matematis rumusan tarif BEP sebagai berikut:

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Rata - rata}$$

5. Analisis Tarif Angkutan Penumpang

Tarif angkutan penumpang adalah hasil perkalian tarif BEP dengan keuntungan PAU sebesar 10%, dengan satuan penumpang per trip. Secara matematis rumusan tarif angkutan penumpang sebagai berikut :

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

6. Analisis Keterjangkauan Membayar Penumpang (TMP)

Nilai *Keterjangkauan Membayar Penumpang* dapat dianalisis dengan sebuah persamaan sebagai berikut (Aspiani dan Ariani, 2003):

$$TMP = \frac{I \times Pp \times Pt}{Tr}$$

Dimana:

TMP responden (Rp)

I = Tingkat total penghasilan keluarga responden per bulan

Pp = Prosentase anggaran untuk transportasi responden per bulan

Pt = Prosentase alokasi biaya transport yang digunakan untuk jasa angkutan

Tr = Frekuensi perjalanan responden (kali/bulan)

7. Analisis Kerelaan Membayar Penumpang (RMP) didapat dari hasil pengolahan kuesioner yang disebarakan kepada responden.

Pembahasan

Pada bab analisis ini akan dibahas mengenai biaya pokok produksi armada bus Trans Metro Pekanbaru, analisis tarif TMP dan tarif RMP, dan analisis tarif angkutan penumpang yang layak bus Trans Metro Pekanbaru (TMP). Untuk lebih jelasnya mengenai sub bab di atas dapat dilihat pada uraian di bawah ini.

a. Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasi kendaraan merupakan total dari penjumlahan pembiayaan baik biaya langsung dan biaya tidak langsung. Proses analisis dalam menghitung besar pembiayaan dilakukan dengan menggunakan program excell, adapun hasil dari penghitungan dengan program tersebut adalah berupa besar biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan oleh Perusahaan Angkutan Umum (PAU) sebagai biaya awal pengoperasian bus Trans Metro Pekanbaru per kilometernya.

Biaya operasi kendaraan dipilah dalam dua kelompok yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya langsung adalah biaya yang langsung dapat dibebankan pada biaya operasi kendaraan yang dipilah kembali menjadi biaya tetap dan biaya tidak tetap. Adapun besar dari Biaya Operasi Kendaraan dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel 1 Rekapitulasi Biaya Operasi Kendaraan Bus Trans Metro Pekanbaru Tahun 2010

No	Komponen	Satuan	Koridor 1	Koridor 2
1	Produksi Per Bus TMP			
	a Kapasitas/Daya Angku Pnp	Pnp	85	85
	b Km Tempuh/rit	Km	33	42
	c Frekuensi/hari	Rit	8	7
	d Km Tempuh/hari	Km	266,67	294
	e Penumpang/rit	Pnp	49	53
	f Penumpang/hari	Pnp	392	371
	g Hari Operasi/bulan	Hari	30	30
	h Km Tempuh/bulan	Km	8.000	8.820
	i Penumpang/bulan	Pnp	11.760	11.130
	j Km Tempuh/tahun	Km	96.000	105.840
	k Penumpang/tahun	Pnp	141.120	133.560
2	Biaya Langsung			
	a Biaya Penyusutan	Rp	625	566,89
	b Biaya Bunga Modal	Rp	-	-
	c Biaya Awak Bus	Rp	1.117,50	1.013,61
	d Biaya BBM	Rp	1.484,98	1.500,00
	e Biaya Ban	Rp	742,86	742,86
	f Biaya Pemeliharaan Kendaraan	Rp	1.080,93	1.039,83
	g Biaya Terminal	Rp	84,37	76,53
	h Biaya PKB	Rp	7,29	6,61
	i Biaya KIR Kendaraan	Rp	1,04	0,94
	j Biaya Asuransi	Rp	195,31	177,15
	Total Biaya Langsung Per Bus-Km	Rp	5.339,29	5.124,43
3	Biaya Tidak Langsung			
	Total Biaya Tidak Langsung Per Bus-Km	Rp	430,21	390,21
	Total Biaya BOK Per Bus-Km	Rp	5.769,50	5.514,64
	Total Biaya Pokok Per Pnp-Km	Rp	67,88	64,88

Dengan rincian biaya langsung dan biaya tidak langsung di masing-masing koridornya sebesar Rp. 5.339,00,- biaya langsung dan sebesar Rp. 430,21,- untuk biaya tidak langsung pada koridor 1, sedangkan pada koridor 2 biaya yang harus dikeluarkan sebesar Rp. 5.124,43,- untuk biaya langsung dan untuk biaya tidak langsung dikeluarkan sebesar Rp. 390,21,-. Dimana dari hasil analisi didapat biaya terbesar yang harus dikeluarkan oleh Perusahaan Angkutan Umum disetiap pengoperasian bus Trans Metro Pekanbaru adalah biaya yang dikeluarkan untuk Bahan Bakar Minyak.

b. Analisis Produksi Pelayanan

Produksi pelayanan merupakan nilai rata-rata yang naik armada bus Trans Metro Pekanbaru dalam setiap trip perjalanan. Dimana produksi pelayanan ini menunjukkan berapa besar rata-rata penumpang yang diangkut pada satuan trip perjalanan bus Trans Metro Pekanbaru. Untuk lebih jelasnya hasil analisi produksi pelayanan bus Trans Metro Pekanbaru dapat dilihat pada table dibawah ini.

Table 2 Produksi Pelayanan Bus Trans Metro Pekanbaru Tahun 2010

Komponen	Satuan	Trayek	
		Koridor 1	Koridor 2
Kapasitas Per Unit	Pnp	85	85
Kapasitas Terangkut Per Rit	Pnp	49	53
Load Faktor	%	0.58	0.62
Produksi Pelayanan	Pnp/rit	49	53

Dari hasil analisis didapat bahwa produksi pelayanan bus Trans Metro Pekanbaru sebesar 49 pnp/rit untuk koridor 1 dan 53 pnp/rit untuk koridor 2. Dimana kapasitas per unit busnya sebesar 85 penumpang dan load factor bus trans metro pekanbaru sebesar 0,58 untuk koridor 1 dan sedangkan load factor untuk koridor 2 sebesar 0,62.

c. Analisis Tarif Angkutan Penumpang Bus Trans Metro Pekanbaru

Tarif pokok produksi merupakan tarif yang ditentukan berdasarkan total biaya operasional kendaraan dan total produksi pelayanan. Dimana tarif pokok produksi ini merupakan tarif yang menjadi dasar dalam menentukan besaran tarif yang akan ditetapkan oleh pihak Perusahaan Angkutan Umum (PAU) yang dasarnya atas biaya yang dikeluarkan pihak PAU dalam mengoperasikan armada angkutan penumpang dalam hal ini bus Trans Metro Pekanbaru. Untuk lebih jelasnya tentang besaran tarif yang dihasilkan dari perhitungan biaya operasional kendaraan dan produksi pelayanan dapat dilihat pada **table** berikut ini.

Table 3 Tarif Pokok Produksi Bus Trans Metro Pekanbaru

Komponen	Satuan	Trayek	
		Koridor 1	Koridor 2
Biaya Operasional Kendaraan	Bus/km	Rp 5,769.50	Rp 5,514.64
Produksi Pelayanan	Pnp/rit	49	53
Tarif Pokok Produksi	Pnp/km	Rp 117.74	Rp 104.05

Dari hasil analisis diatas di dapat tarif pokok yang dihasilkan dari BOK dan produksi pelayanan adalah sebesar Rp. 117,74 penumpang/kilometer untuk koridor 1 dan untuk koridor 2 sebesar 104,05 penumpang/kilometer. Sedangkan untuk penentuan tarif BEP yang dapat ditetapkan untuk penumpang bus Trans Metro Pekanbaru per satuan trip-nya adalah sebagai berikut :

Table 4 Tarif BEP Bus Trans Metro Pekanbaru

Komponen	Satuan	Trayek	
		Koridor 1	Koridor 2
Tarif Pokok Produksi	Pnp/km	Rp 117.74	Rp 104.05
Jarak Tempuh/rit	Km	33	42
Tarif BEP	Pnp/rit	Rp 3,885.58	Rp 4,370.09

Dari hasil analisis diatas di dapat tarif BEP yang dihasilkan dari tarif pokok dan jarak tempuh per rit adalah sebesar Rp. 3.885,58

penumpang/trip untuk koridor 1 dan untuk koridor 2 sebesar Rp. 4.370,09 penumpang/trip. Sedangkan untuk penentuan tarif angkutan penumpang yang dapat ditetapkan untuk penumpang bus Trans Metro Pekanbaru per satuan trip-nya adalah sebagai berikut :

Table 5 Tarif Bus Trans Metro Pekanbaru

Komponen	Satuan	Trayek	
		Koridor 1	Koridor 2
Tarif BEP	Pnp/trip	Rp 3,885.58	Rp 4,370.09
Keuntungan	%	10%	10%
Tarif	Pnp/trip	Rp 4,274.14	Rp 4,807.10

Maka dari hasil analisis diatas, tarif yang ditetapkan berdasarkan perhitungan PAU sebagai penyedia jasa angkutan sebesar Rp. 4.274,14,- untuk tarif koridor 1, sedangkan untuk tarif koridor 2, harga yang didapat sebesar Rp. 4.807,10,-. Dimana tarif yang didapat merupakan penjumlahan tarif BEP dan keuntungan sepuluh persen.

d. Analisis Tarif Keterjangkauan Membayar Penumpang (TMP) dan Tarif Kerelaan Membayar Penumpang (RMP)

Analisis tarif TMP dan analisis tarif RMP bertujuan untuk menentukan kesesuaian tarif dari pihak konsumen/penumpang berdasarkan keterjangkauan membayar dan kerelaan membayar penumpang. Dalam melakukan perhitungan tingkat keterjangkauan dan kerelaan membayar metoda pendekatan yang dilakukan dengan menggunakan pendekatan sumberdaya, karena pendekatan ini sesuai dengan karakteristik responden yang akan diteliti. Sehingga dapat diketahui berapa besarkah keterjangkauan membayar dan kerelaan membayar penumpang terhadap jasa sistem angkuta umum masal Trans Metro Pekanbaru.

e. Analisis Keterjangkauan Membayar Penumpang (TMP)

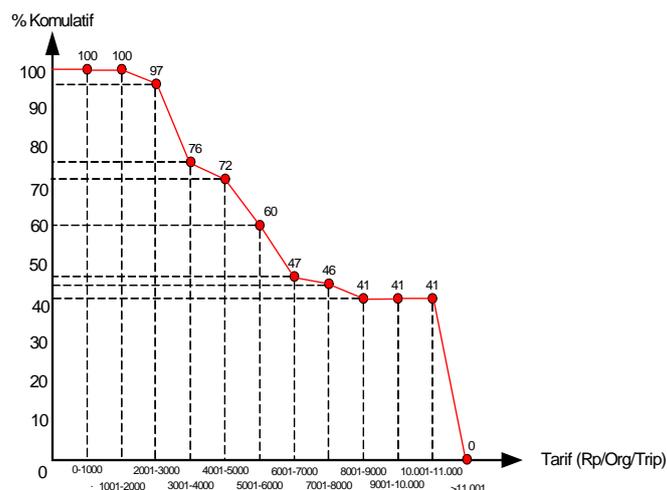
Keterjangkauan membayar penumpang adalah kemampuan membayar dari penumpang/masyarakat atas imbalan terhadap barang atau jasa yang dinikmati berdasarkan pendapatan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis TMP terhadap jasa angkutan didasarkan atas alokasi pendapatan untuk transportasi dan intensitas perjalanan, dimana besarnya TMP adalah rasio alokasi pendapatan untuk transportasi dengan intensitas perjalanan. Untuk lebih jelasnya tentang tingkat keterjangkauan membayar penumpang terhadap jasa transportasi/angkutan yang digunakan dapat dilihat pada table dibawah ini.

Table 6 Keterjangkauan Membayar Penumpang Terhadap Jasa Transportasi

TMP	Satuan	Tarif
Keterjangkauan Membayar	Rp	Rp 10,161.13

Dari hasil analisis yang dilakukan tingkat keterjangkauan membayar penumpang terhadap jasa angkutan sebesar Rp. 10.161,13,-. Dimana dari total keseluruhan responden range tingkat Keterjangkauan membayar penumpang sekitar antara Rp. 2.340,00,- orang/trip dengan jumlah terkecil dan tingkat keterjangkauan membayar terbesarnya sebesar Rp. 36.000,00,-orang/trip.

Sedangkan tingkat keterjangkauan membayar penumpang dilihat berdasarkan frekuensi komulatif, dimana dengan visual tersebut dapat dilihat sebesar apa tingkat keterjangkauan membayar penumpang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 1 Frekuensi Komulatif TMP

Berdasarkan gambar diatas, tingkat keterjangkauan membayar penumpang terhadap bus Trans Metro Pekanbaru masih sangat tinggi, dimana dengan tarif eksisting yang ditetapkan oleh PAU sebesar Rp. 3.000,- jumlah responden yang memiliki keterjangkauan membayar sebesar 97% responden. Sehingga dapat diasumsikan tingkat keterjangkauan membayar penumpang terhadap jasa angkutan bus Trans Metro Pekanbaru atas dasar tarif eksisting masih jauh dibawah tingkat keterjangkauan membayar penumpang bus Trans Metro Pekanbaru

f. Analisis Kerelaan Membayar Penumpang (RMP)

Kerelaan Membayar Penumpang (RMP) adalah kerelaan membayar dari pemakai atas imbalan terhadap suatu barang atau jasa yang dinikmati. Pendekatan yang digunakan dalam analisis RMP terhadap jasa angkutan didasarkan atas persepsi masyarakat pemakai terhadap tarif jasa angkutan kotadalam hal ini bus Trans Metro Pekanbaru. Parameter RMP dapat didefinisikan sebagai besaran rupiah rata-rata yang yang mau mengeluarkan oleh masyarakat sebagai pembayaran satu unit pelayanan angkutan umum yang dinikmatinya. Untuk lebih jelas tentang

analisis RMP penumpang bus Trans Metro Pekanbaru dapat dilihat pada **table** berikut.

Table 7 Kerelaan Membayar Penumpang Trans Metro Pekanbaru

Persepsi Penumpang	Satuan	Tarif
Persepsi Tarif Awal	Rp	Rp 3,235.00
Persepsi Tarif Setelah Perbaikan	Rp	Rp 4,030.00

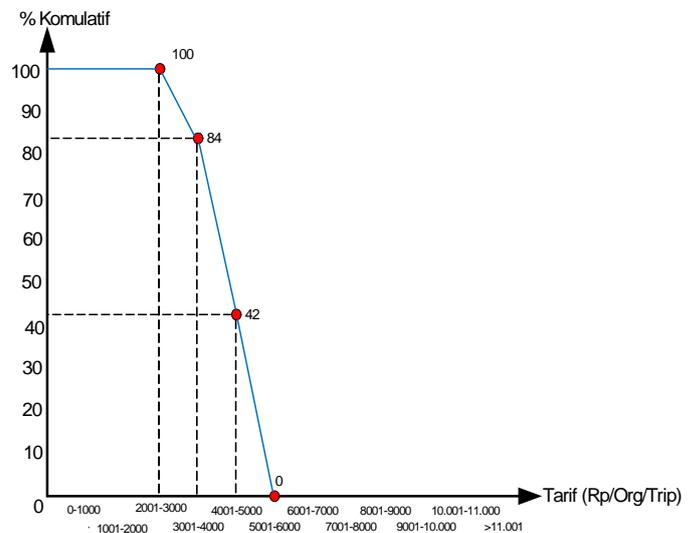
Dari hasil analisis diatas tingkat kerelaan membayar penumpang terhadap tarif bus Trans Metro Pekanbaru sebesar Rp. 3.235,00 untuk persepsi tarif awal bus Trans Metro Pekanbaru, sedangkan untuk kerelaan membayar setelah adanya perbaikan pelayanan bus Trans Metro Pekanbaru sebesar Rp. 4,030,00,-. Dimana dengan persepsi prioritas perbaikan terhadap tingkat pelayanan bus Trans Metro Pekanbaru dapat dilihat pada table dibawah ini.

Table 8 Prioritas Perbaikan Bus Trans Metro Pekanbaru

Perbaikan Prioritas	%
1. Kecepatan dan Ketepatan Waktu Pelayanan	75
2. Kelengkapan Fasilitas Shalter/Halte	58
3. Kemudahan Mendapat Pelayanan	42
4. Kenyamanan Mendapat Pelayanan	33
5. Tangung Jawab Awak Kendaraan	29
6. Keamanan dan Keselamatan Penumpang	25
7. Lainnya	4

Dari hasil analisis didapat tingkat prioritas perbaikan terhadap pelayanan armada bus Trans Metro Pekanbaru yaitu tentang kecepatan dan ketepatan waktu pelayanan dengan 75% penumpang menyatakan tingkat ketepatan dan kecepatan waktu pelayanan bus Trans Metro Pekanbaru masih kurang. Dimana persepsi tentang kecepatan dan ketepatan waktu pelayanan sebagian besar menyatakan selisih waktu pelayanan antar moda bus tidak sesuai dengan waktu yang telah di tetapkan. Sedangkan tingkat kerelaan membayar penumpang bus Trans Metro Pekanbaru dilihat berdasarkan frekuensi kumulatif, dimana dengan visual tersebut dapat dilihat

garis tren kerelaan membayar penumpang secara kumulatif. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **gambar** dibawah ini.



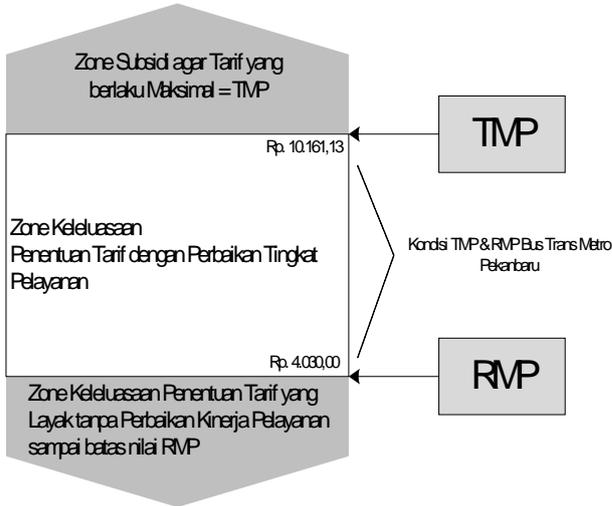
Gambar 2 Frekuensi Kumulatif RMP

Berdasarkan visual diatas, tingkat kerelaan membayar penumpang memiliki range antara Rp. 0,- sampai Rp. 5.000,-. Dimana sebesar 100 persen responden bersedia membayar jasa angkutan bus Trans Metro Pekanbaru sebesar Rp. 2.001-3.000,- , yang memiliki kerelaan membayar sebesar Rp. 3.001-4.000,-, sebesar 84 persen responden dan dengan tarif Rp. 4.001-5.000,- hanya sebesar 42 persen responden. Sedangkan dengan nilai lebih besar dari Rp.5.001,- tidak ada responden yang memiliki kerelaan membayar.

g. Keterkaitan TMP dan RMP

Dari nilai yang didapat tingkat keterjangkauan membayar penumpang terhadap jasa transportasi memiliki selisih yang cukup tinggi dimana keterkaitannya terhadap jasa bus Trans Metro Pekanbaru terhadap tarif eksisting yang ditetapkan oleh pihak perusahaan angkutan umum (PAU) yaitu sebesar Rp. 3000,- memiliki nilai lebih rendah dari pada tingkat keterjangkauan membayar penumpang bus Trans Metro Pekanbaru. Dengan kata lain tingkat keterjangkauan membayar dan kerelaan membayar penumpang bus Trans Metro Pekanbaru memiliki nilai diatas dari

nilai harga eksisting bus Trans Metro Pekanbaru. Untuk lebih jelasnya keterkaitan TMP dan RMP terhadap jasa transportasi di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

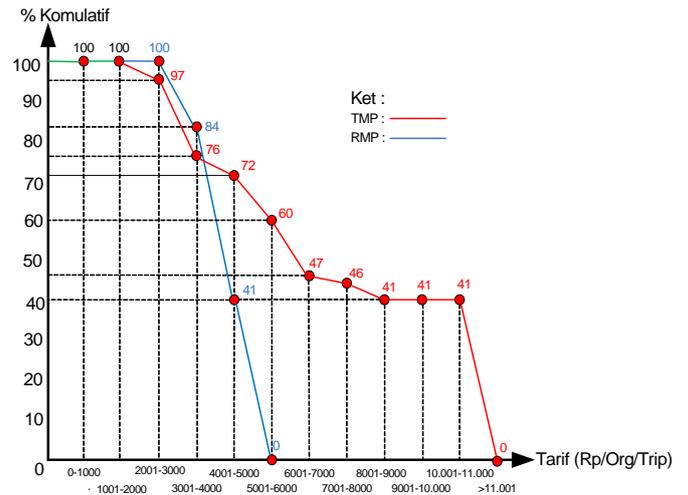


Gambar 3 Kondisi TMP dan RMP Bus Trans Metro Pekanbaru

Dari gambar kondisi TMP dan RMP diatas dapat dilihat kondisi lingkup penentuan tarif yang layak dari kondisi tingkat keterjangkauan membayar dan tingkat kerelaan membayar penumpang, dimana kondisinya dibagi menjadi tiga zona penentuan tarif. Jika tarif ditentukan dibawah harga RMP maka tarif yang ditetapkan dengan kondisi tanpa ada perbaikan kinerja pelayanan, sedangkan jika tarif ditetapkan diantara harga TMP dan RMP maka harus ada perbaikan kinerja pelayanan, dan jika tarif ditetapkan diatas harga TMP maka perlu ada campur tangan pemerintah dengan subsidi karena harga yang ditentukan melebihi tingkat keterjangkauan membayar penumpang.

Sedangkan keterkaitan keterjangkauan membayar penumpang dengan kerelaan membayar penumpang dilihat dari grafik frekuensi komulatif dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

Gambar diatas merupakan kondisi keterkaitan tingkat keterjangkauan membayar penumpang (TMP) dan tingkat kerelaan membayar penumpang (RMP) dilihat berdasarkan grafik frekuensi komulatif, dengan kondisi keterkaitan TMP dan RMP ini dapat dilihat pada titik-titik nilai tertentu kondisi TMP lebih rendah dari titik nilai RMP yaitu pada kondisi nilai Rp. 2.001-3.000,- dan Rp. 3.001-4.000,-. Dengan ini bertanda bahwa sebahagian penumpang rela mengeluarkan biaya lebih dari tingkat keterjangkaunnya dalam membayar jasa angkutan bus Trans Metro Pekanbaru. Tentunya dengan kondisi tingkat pelayan yang diberikan ke penumpang jauh lebih baik dari yang sebelumnya, sesuai dengan prioritas perbaikan pelayanan yang dihasilkan pada tingkat kerelaan membayar penumpang bus Trans Metro Pekanbaru.



Gambar 4 Keterkaitan Frekuensi Komulatif TMP dan RMP

h. Analisis Alternatif Tarif Angkutan Penumpang yang Layak bus Trans Metro Pekanbaru

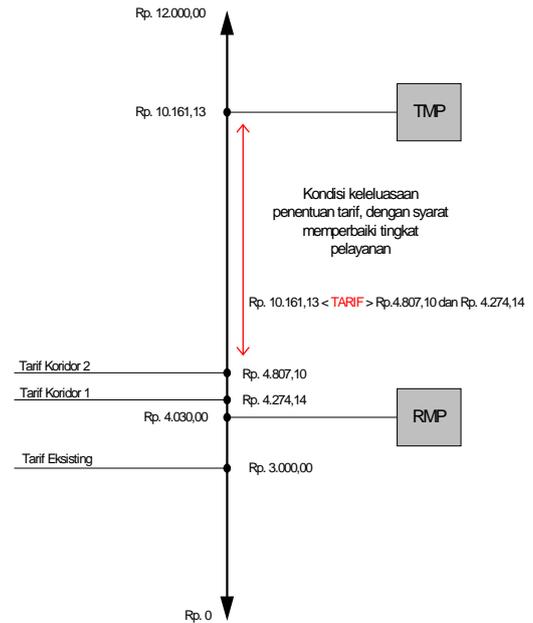
Tarif yang layak merupakan kondisi harga yang sesuai dengan keterjangkauan membayar penumpang sebagai konsumen jasa dan tidak memberatkan Perusahaan Angkutan Umum (PAU) sebagai penyedia jasa. Sehingga tercapai nilai dimana

harganya yang ditetapkan tidak memberatkan penumpang sebagai pengguna dan PAU sebagai penyedia jasa. Dalam menentukan skenario tarif ini, ditetapkan berdasarkan titik-titik yang memiliki peluang sebagai tarif yang dianggap layak oleh PAU maupun penumpang. Untuk itu dalam studi ini penulis menentukan ada empat skenario tarif yang dapat dilakukan yaitu alternatif tarif 1, alternatif tarif 2, alternatif tarif 3, dan alternatif tarif 4. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada deskripsi penentuan tarif dibawah ini.

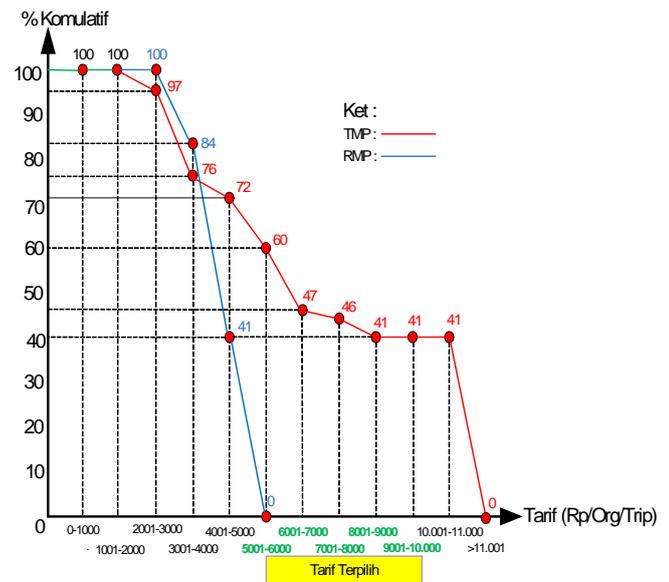
Alternatif Tarif 1

Tarif di sini bersifat fleksibel, yang artinya penentuan tarif tidak lebih besar dari keterjangkauan membayar penumpang dan tidak lebih kecil dari biaya optimasi yang telah di keluarkan pihak PAU sehingga dapat di jelaskan dengan persamaan sebagai berikut: $Rp. 10.161,13 < \text{Skenario Tarif 1} > Rp. 4807,10$ dan $Rp. 4.274,14$. Sehingga tarif skenario 1 merupakan rata-rata dari TMP dengan BOK dengan nilai $Rp. 7.217,64,-$ untuk kordor 1 dan $Rp. 7.484,12,-$ untuk koridor 2. Dengan kondisi keuntungan yang cukup besar, sesuai dengan titik tarif yang ditetapkan maka tingkat pelayanan dapat ditingkatkan secara maksimal seperti perbaikan tingkat kecepatan dan ketepatan waktu pelayanan, kelengkapan fasilitas shalter dan lain-lain.

Sedangkan jika dilihat berdasarkan grafik frekuensi komulatif alternatif tarif 1, dapat menggambarkan tingkat keterjangkauan membayar penumpang dan kerelaan membayar penumpang terhadap tarif yang ditetapkan pada alternative tarif 1. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada gambar dibawah.



Gambar 5 Skenario Alternatif Tarif 1



Gambar 6 Frekuensi Komulatif Alternatif Tarif 1

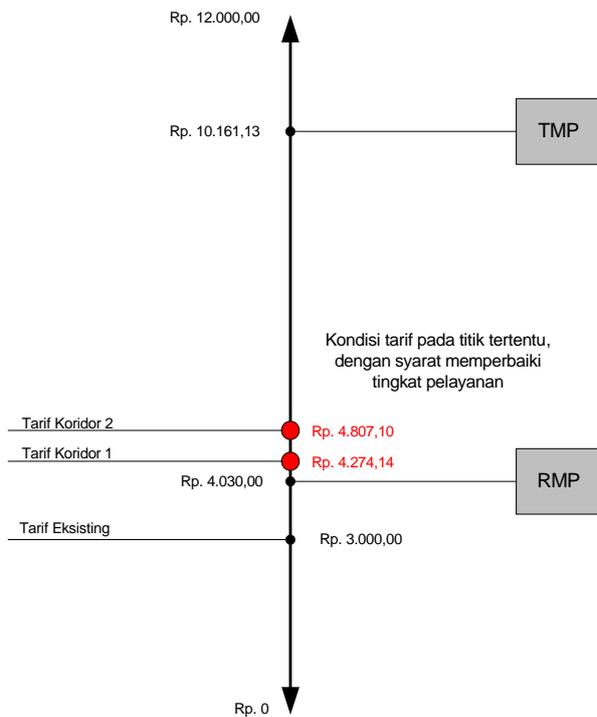
Berdasarkan informasi dari grafik frekuensi komulatif alaternatif tarif 1, tingkat keterjangkauan membayar penumpang terhadap tarif alternatif 1 yang dihasilkan sebesar 60 persen dari total responden mampu membayar pada range tarif terkecil dengan nilai sebesar $Rp. 5.001-6.000,-$. Sedangkan untuk range tarif terbesarnya yaitu sebesar $Rp. 9.001-10.000,-$ hanya sejumlah 41 persen

responden yang memiliki keterjangkauan membayar.

Sedangkan jika dilihat tingkat kerelaan membayar penumpang pada nilai range tarif terkecil sebesar 0 persen (0%) responden yang rela membayar tarif sebesar Rp. 5.001-6.000,-. Begitu juga pada range tarif terbesarnya tidak ada responden yang memiliki kerelaan membayar terhadap rang tarif tersebut.

Alternatif Tarif 2

Dimana dalam skenario alternatif tarif ke 2 ini, tarif yang dianggap layak yaitu harga pada titik tertentu diantara nilai TMP dan nilai RMP, atau lebih tepatnya pada titik yang sama dengan titik tarif BOK yang dikeluarkan PAU.

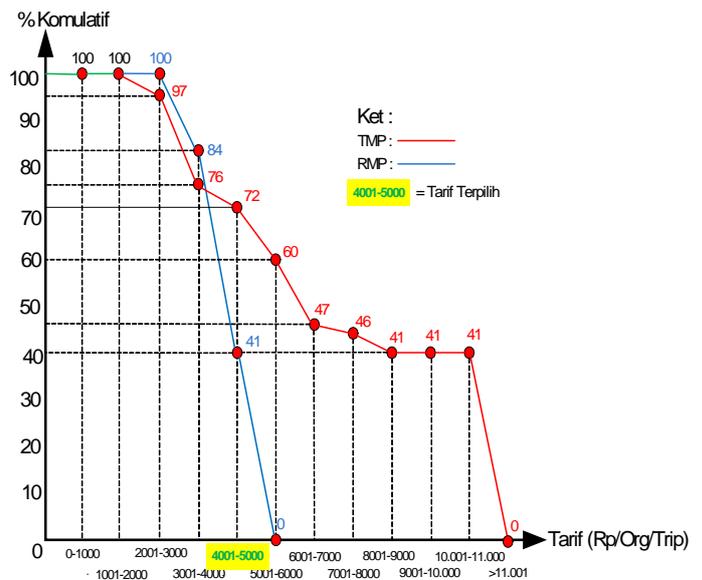


Gambar 7 Skenario Alternatif Tarif 2

Dalam penentuan skenario tarif ke 2 ini, harga yang ditetapkan merupakan harga tarif BOK. Dimana besaran tarif BOK yang didapat sebesar Rp. 4.807,10 untuk koridor 1 dan Rp. 4.274,14 untuk koridor 2. Kondisi posisi kedua tarif ini berada dibawah titik harga TMP (Rp. 10.161,13) dan di atas harga RMP (Rp. 4.030,00).

dengan tarif yang ditetapkan tersebut maka perlu adanya perbaikan terhadap tingkat pelayanan yang diberikan, hal ini dikarenakan harga yang ditetapkan berada di atas nilai/tarif tingkat kerelaan membayar penumpang.

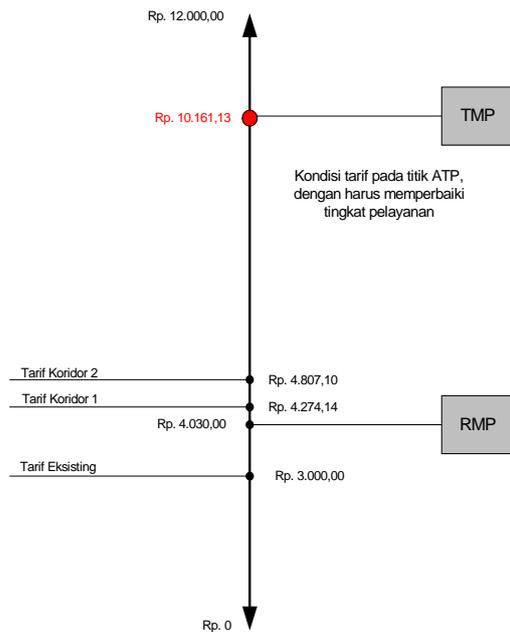
Berdasarkan informasi yang didapat pada grafik frekuensi komulatif alternatif tarif 2, tarif terpilih sebesar Rp. 4.001-5.000,- dengan tingkat keterjangkauan membayar penumpang (TMP) sebesar 72 persendari responden memiliki keterjangkauan membayar tarif yang ditetapkan berdasarkan alternatif tarif 2. Sedangkan tingkat kerelaan membayar penumpang (RMP) hasil yang didapat sebesar 41 persen responden memiliki kerelaan membayar tarif alatarnatif 2.



Gambar 8 Frekuensi Komulatif Alternatif Tarif 2

Alternatif Tarif 3

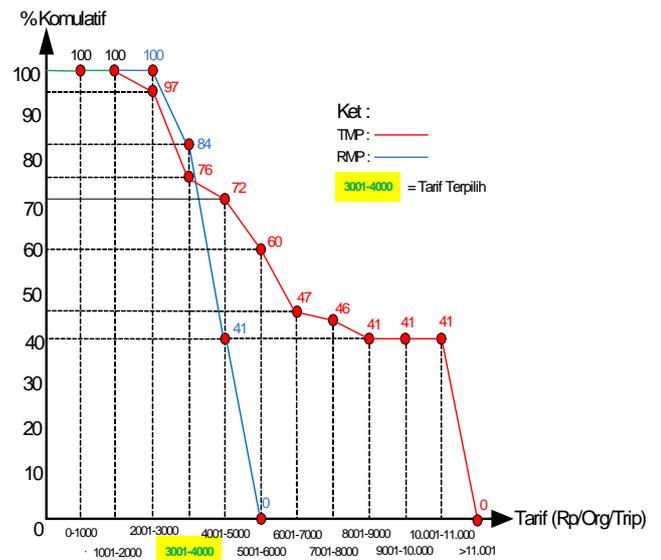
Skenario alternatif tarif 3 merupakan pilihan tarif lain yang berkemungkinan dapat diambil sebagai tarif yang layak bus Trans Metro Pekanbaru, dimana variabel/indikator perhitungannya sama dengan alternatif tarif sebelumnya. Untuk lebih jelasnya skenario alternatif tarif ke 3 dapat dilihat pada deskripsi dan gambar dibawah ini.



Gambar 9 Skenario Alternatif Tarif 3

Dalam melakukan analisis skenario alternatif tarif ke 3, penentuan tarif yang layak berada pada titik tarif TMP. Dimana tarif bus Trans Metro Pekanbaru ditetapkan pada tingkat keterjangkauan membayar penumpang yaitu sebesar Rp.10.161,13,- dengan demikian PAU mendapat keuntungan lebih banyak. Dengan tarif yang ditetapkan begitu besar tentu PAU memiliki tanggung jawab untuk memberikan tingkat pelayanan yang lebih baik terhadap penumpang/konsumennya. Sehingga pelayanan yang diberikan PAU memiliki nilai yang seimbang terhadap harga yang harus dikeluarkan konsumen bus Trans Metro Pekanbaru.

Berdasarkan informasi yang didapat pada grafik frekuensi kumulatif tarif 3 diatas. Nilai tarif terpilih yaitu sebesar Rp. 10.001-11.000,- dengan nilai alternative tarif 3 sebesar ini, maka tingkat keterjangkauan membayar penumpangnya yaitu sebesar 40 persen responden masih sanggup membayar tarif ini. Sedangkan tingkat kerelaan membayar penumpang sebesar 0 persen (0%), dimana nilai ini jauh diatas kerelaan membayar penumpang yang sebesar Rp. 4.001-5.000,-.

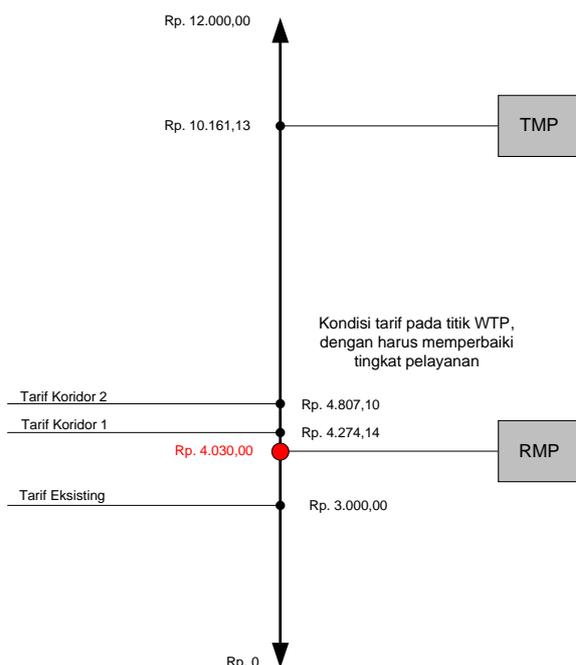


Gambar 10 Frekuensi Kumulatif Alternatif Tarif 3

Alternatif Tarif 4

Skenario alternatif tarif 4 merupakan pilihan tarif lain yang berkemungkinan dapat diambil sebagai tarif yang layak bus Trans Metro Pekanbaru, dimana variabel/indikator perhitungannya sama dengan alternatif tarif sebelumnya. Untuk lebih jelasnya skenario alternatif tarif ke 4 dapat dilihat pada deskripsi dan gambar dibawah ini.

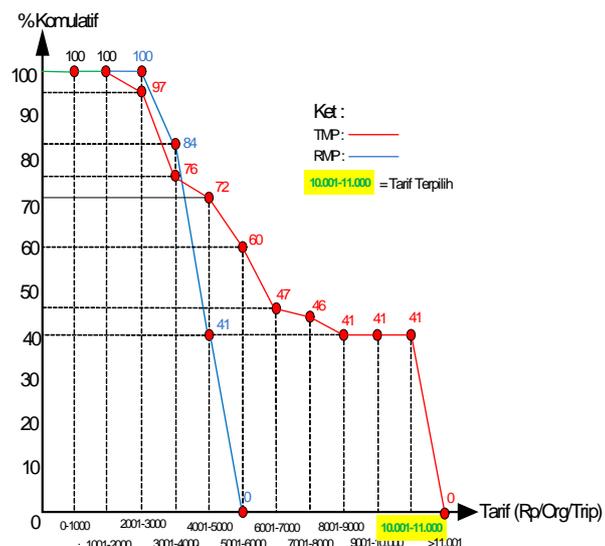
Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan di sub bahasan diatas. Sesuai dengan gambar 4.8 di atas, skenario tarif ke 4 ditetapkan pada kondisi titik yang sama dengan titik tarif RMP. Dengan asumsi tarif yang diambil merupakan tarif yang sesuai dengan kerelaan membayar penumpang dalam membayar jasa angkutan bus Trans Metro Pekanbaru yaitu sebesar Rp. 4.030,00,-. Dimana tarif yang ditetapkan sesuai dengan kerelaan membayar penumpang, akan meningkatkan keinginan masyarakat melakukan perjalanan dengan menggunakan moda bus Trans Metro Pekanbaru.



Gambar 11 Skenario Alternatif Tarif 4

Tentunya skenario tarif yang ditetapkan ini, lebih menguntungkan konsumen sebagai pengguna jasa. Dimana tarif yang ditetapkan berada dibawah titik tarif BOK, yang berarti PAU menanggung biaya lebih dari selisih antara tarif yang ditetapkan dengan tarif biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan PAU. Dimana selisih biaya tersebut yang harus ditanggung perusahaan angkutan umum sebesar Rp. 244,14,- per pnp/rit (untuk koridor 1) dan sebesar Rp. 777,10,- per pnp/rit (untuk koridor 2).

Berdasarkan gambar frekuensi komulatif alternatif tarif 4 diatas, tarif terpilih yaitu sebesar Rp. 3.001-4.000,- , Dimana tingkat keterjangkauan membayar penumpang pada nilai tarif alternatif 4 yaitu sebesar 76 persen responden memiliki kemampuan untuk membayar nilai tarif tersebut. Dan tingkat kerelaan membayar penumpang pada alternative tarif 4 yaitu sebesar 84 persen dari jumlah responden.



Gambar 12 Frekuensi Komulatif Alternatif Tarif 4

Tarif Angkutan Penumpang Yang Layak Bus Trans Metro Pekanbaru

Berdasarkan dari pemaparan analisis-analisis yang telah dilakukan di sub bahasan diatas, dapat dilihat beberapa skenario tarif yang dapat diambil dan ditetapkan sebagai tarif yang layak bagi bus Trans Metro Pekanbaru. Dari beberapa alternatif tarif yang ada, pemilihan tarif untuk diberlakukan tentunya tarif yang tidak memberatkan penumpang/konsumen dalam membayar jasa angkutan dan tentunya tidak menambah biaya yang harus dikeluarkan perusahaan angkutan umum (PAU) sebagai penyedia jasa.

Maka skenario tarif yang dianggap layak bagi penumpang dan PAU adalah alternatif tarif 2. Dimana skenario ini dapat digolongkan kepada tarif yang layak dianggap ideal bagi penumpang dan maupun PAU, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table 9 di bawah ini tentang kondisi dan konsekuensi penentuan alternatif tarif bus Trans Metro Pekanbaru terpilih secara berurutan.

responden 41 orang mampu membayar tarif sebesar Rp. 4.001-5.000,-/tripnya.

Dan dengan tarif yang ditetapkan tersebut juga mengharuskan PAU sebagai penyedia jasa meningkatkan tingkat pelayanannya

sesuai dengan ekspektasi penumpang sebagai pengguna jasa.

Table 9 Alternatif Tarif Yang Layak bus Trans Metro Pekanbaru Terpilih

No	Skenario Tarif Yang Layak	Perusahaan Angkutan Umum	Penumpang
1	Alternatif Tarif 2	<ul style="list-style-type: none"> Tarif terpilih pada range tarif Rp. 4.001-5.000. Kondisi sekenario tarif ini diambil pada titik tarif angkutan penumpang, yang mana PAU telah mendapat keuntungan 10 %, yaitu sebesar Rp. 388,72/pnp untuk koridor 1 dan untuk koridor 2 sebesar Rp. 437/pnp. Dengan tarif sebesar Rp. 4.807,10,- untuk koridor 1 dan pada koridor 2 sebesar Rp. 4.274,14,- kondisi tarif ini berada di atas tarif RMP maka perlu adanya perbaikan tingkat pelayanan. 	<ul style="list-style-type: none"> Tarif yang ditetapkan berdasarkan tarif angkutan penumpang cukup meringankan konsumen/penumpang dimana tarifnya berada di bawah tarif TMP dan sedikit diatas tarif RMP, dengan selisih terhadap tarif eksisting sebesar Rp. 1.807,1,- untuk koridor 1 dan untuk koridor 2 sebesar Rp. 1.274,14,- . Dengan selisih terhadap tarif RMP sebesar Rp. 244,17,- untuk koridor 1 dan untuk koridor 2 sebesar Rp. 777,1,-
2	Alternatif Tarif 1	<ul style="list-style-type: none"> Tarif terpilih pada range tarif sebesar Rp. 5.001-6.000 hingga range tarif Rp. 10.001-11.000. Kondisi tarif ini sangat flaksibel, PAU dapat leluasa menentukan tarif diantara titik TMP dan titik tarif angkutan penumpang per koridornya, baik pada range terkecil yaitu sebesar Rp. 5.001-6.000 maupun range tarif terbesar yaitu sebesar Rp. 10.001-11.000. PAU mendapat keuntungan lebih besar, dengan keuntungan di antara 10%-100% dari total biaya produksi yang dikeluarkan PAU. 	<ul style="list-style-type: none"> Dari kondisi sekenario tarif ini, tarif yang ditetapkan cukup besar bagi penumpang, meski tarif yang ditetapkan masih dibawah tingkat keterjangkauan membayar penumpang. Penumpang berhak mendapat tingkat pelayanan yang lebih baik, dilihat dari cukup besarnya tarif yang harus dikeluarkan penumpang.
3	Alternatif Tarif 4	<ul style="list-style-type: none"> Tarif terpilih pada range Rp. 4.001-5.000. Kondisi tarif ini ditentukan berdasarkan tarif RMP yaitu sebesar Rp. 4.030,- , dengan tarif berdasarkan RMP ini PAU mengalami kerugian sebesar Rp. 244,17/pnp untuk koridor 1 dan untuk koridor 2 sebesar Rp. 777,1/pnp. Dengan kondisi tarif seperti ini perlu adanya subsidi dari pemerintah untuk menutupi kekurangan dari ongkos produksi. Dan kondisi tarif seperti ini, PAU tentunya tidak dapat meningkatkan tingkat pelayanan sesuai dengan keinginan penumpang. 	<ul style="list-style-type: none"> Kondisi tarif sekenario ini merupakan tarif yang sesuai dengan kerelaan membayar penumpang, dimana penumpang hanya mengeluarkan biaya sebesar Rp. 4.030,-/trip-nya. Penumpang memiliki keuntungan sebesar Rp. 6.131,13,- dari selisih antara tarif TMP dengan tarif yang ditetapkan.
4	Alternatif Tarif 3	<ul style="list-style-type: none"> Tarif terpilih dengan range Rp. 10.001-11.000. Kondisi tarif ini ditetapkan berdasarkan tarif TMP yaitu sebesar Rp. 10.161,13,-, dimana dengan tarif sebesar itu PAU mendapat keuntungan yang sangat besar. Kondisi tarif yang besar tentunya PAU lebih leluasa memperbaiki tingkat pelayanan sesuai dengan keinginan penumpang/konsumen. 	<ul style="list-style-type: none"> Tarif yang ditetapkan sangat besar meski sesuai dengan tingkat keterjangkauan membayar penumpang, dimana tarif ini memiliki selisih yang besar terhadap tarif RMP yaitu sebesar Rp. 6.131,13,-. Dengan tarif yang sangat besar tentunya persepsi penumpang terhadap perbaikan pelayanan harus dipenuhi sesuai dengan keinginan penumpang.

Kesimpulan

1. Tarif Angkutan Penumpang bus Trans Metro Pekanbaru diperoleh dari hasil perkalian tarif BEP dan keuntungan yang didapat PAU sebesar 10% sesuai ketentuan yang berlaku. Dengan demikian tarif angkutan penumpang bus Trans Metro Pekanbaru yaitu sebesar Rp. 4.274,14,- pnp/trip untuk koridor 1 dan sebesar Rp. 4.807,10,- pnp/trip untuk koridor 2.

2. Tarif Tingkat Keterjangkauan Membayar Penumpang (TMP) bus
3. Trans Metro Pekanbaru dari hasil analisis sub bab sebelumnya termasuk cukup tinggi dengan nilai sebesar Rp. 10.161,13,- orang/trip. Dimana range nilai keterjangkauan membayar penumpang berkisar antara Rp. 2.340,- orang/trip hingga Rp. 36.000,- orang/trip..
4. Tarif Tingkat Kerelaan Membayar Penumpang (RMP) merupakan persepsi

tarif pengguna moda terhadap jasa angkutan bus Trans Metro Pekanbaru yang gunakan. Dimana nilai persepsi tarif awal bus Trans Metro Pekanbaru sebesar Rp. 3.235,- dan sedangkan persepsi kerelaan membayar penumpang setelah adanya perbaikan tingkat pelayanan yaitu sebesar Rp. 4.030,-. Sedangkan tingkat pelayanan bus Trans Metro Pekanbaru yang harus menjadi prioritas perbaikannya adalah aspek kecepatan dan ketepatan waktu pelayan atau dengan kata lain jadwal kedatangan dan keberangkatan bus Trans Metro Pekanbaru harus sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

5. Tarif angkutan penumpang yang layak baik dari sisi penumpang maupun angkutan umum terpilih adalah alternatif tarif 2, dengan nilai tarif sebesar Rp. 4000-5000,-. Kondisi tarif terpilih ini dapat menggambarkan tingkat keterjangkauan membayar (TMP) sebesar 72% dan tingkat kerelaan membayar (RMP) sebesar 41% dari total responden.

Requirements for Transport. The International Commission on Illumination. Vienna, Austria.

Dong HJ, Kouyaté B, Cairns J, Mugisha F, Sauerborn R. 2003. *Willingness-to-pay for community-based health insurance in Nouna, Burkina Faso.* Health Economics c; 12 (10): 849–862.

Hadi, Sutrisno. 2004. *Metodologi Research Jilid 3.* Yogyakarta : Andi

Morlok, Edward. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi.* Penerbit Erlangga, Jakarta

Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Bandung: Penerbit ITB

Daftar Pustaka

Aspiani, Ariani, Ramli, M.I., dan Ali, N., 2003. *Analisis Nilai Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Angkutan Ojek pada Kompleks Perumahan di Kota Makassar.* Prosiding Simposium VI, Universitas Hasanuddin, Makassar.

Cervero, R. 1982. *The Transit Pricing Evaluation Model: A Tool For Exploring Fare Policy Options.* Transportation Research Part A: General. Pergamon

CIE. 2001. *International Recommendations for Colour Vision*