

ANALISIS TARIF BISKITA TRANS PAKUAN KORIDOR 5 (TERMINAL CIPARIGI – STASIUN KA BOGOR) MENGGUNAKAN PENDEKATAN *ABILITY TO PAY* DAN *WILLINGNESS TO PAY*

*(Analysis Of Biskita Trans Pakuan Tariff Corridor 5 (Terminal Ciparigi – Bogor Train Station)
Using Ability To Pay and Willingness To Pay Approaches)*

Nurasyfa Ristanti¹, Wita Meutia¹, Prima Jiwa Osly¹

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila, Indonesia

E-mail: 4220210012@universitaspancasila.ac.id

Diterima 15 April 2025, Disetujui 28 Mei 2025

ABSTRAK

Pemerintah Kota Bogor dan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) meluncurkan Biskita Trans Pakuan yang mengadopsi konsep Buy The Service (BTS). Pada awal peluncurannya pada November 2021, Biskita Trans Pakuan beroperasi dengan tarif Rp 0,00, menyebabkan peningkatan jumlah penumpang yang signifikan dengan jumlah load factor mencapai 66%. Namun, sejak adanya penerapan tarif senilai Rp 4.000,00 pada Mei 2023, yang dianggap mahal oleh masyarakat menyebabkan nilai load factor Biskita Trans Pakuan Koridor 5 mengalami penurunan sampai 50%. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis tarif Biskita Trans Pakuan Koridor 5 dengan pendekatan Ability To Pay dan Willingness To Pay. Nilai Ability To Pay merupakan kemampuan membayar pengguna untuk membayar jasa transportasi. Willingness To Pay merupakan kesediaan pengguna untuk membayar jasa transportasi. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Sumber data didapatkan langsung dari pengguna jasa transportasi Biskita Trans Pakuan Koridor 5 dengan menggunakan kuesioner yang disebar secara online dan offline. Data untuk menentukan Ability To Pay didapat melalui pertanyaan mengenai karakteristik penumpang, karakteristik perjalanan, dan frekuensi perjalanan, sedangkan data Willingness To Pay didapat dari pertanyaan terbuka mengenai pendapat pengguna mengenai tarif yang ingin dibayarkan. Hasil dari penelitian ini didapatkan nilai Ability To Pay lebih rendah dari nilai Willingness To Pay pada semua kategori yang berarti bahwa kemampuan membayar tarif pengguna lebih rendah dari kesediaan membayar tarif.

Kata kunci: Biskita Trans Pakuan Koridor 5, *Ability To Pay*, *Willingness To Pay*

ABSTRACT

A The Bogor City Government and the Jabodetabek Transportation Management Agency (BPTJ) launched Biskita Trans Pakuan which adopts the Buy The Service (BTS) concept. At the start of its launch in November 2021, Biskita Trans Pakuan operated at a fare of IDR 0.00, causing a significant increase in the number of passengers with a load factor reaching 66%. However, since the implementation of a tariff of IDR 4,000.00 in May 2023, which is considered expensive by the public, the load factor value of Biskita Trans Pakuan Corridor 5 has decreased by 50%. The aim of this research is to analyze the Biskita Trans Pakuan Corridor 5 tariff using the Ability To Pay and Willingness To Pay approaches. The Ability To Pay value is the user's Ability To Pay for transportation services. Willingness To Pay is the user's willingness to pay for transportation services. This research uses quantitative methods. The data source was obtained directly from users of the Biskita Trans Pakuan Corridor 5 transportation service using a questionnaire distributed online and offline. Data to determine Ability To Pay was obtained through questions regarding passenger characteristics, trip characteristics, and trip frequency, while Willingness To Pay data was obtained from open questions regarding the user's opinion regarding the fare they want to pay. The results of this research show that the Ability To Pay value is lower than the Willingness To Pay value in all categories, which means that the user's ability to pay tariffs is lower than the willingness to pay tariff.

Keywords: Biskita Trans Pakuan Corridor 5, *Ability To pay*, *Willingness To Pay*

PENDAHULUAN

Transportasi umum adalah salah satu layanan publik yang harus disediakan oleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Sesuai dengan UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, pemerintah memiliki tanggung jawab untuk memastikan ketersediaan angkutan umum yang aman dan terjangkau. Dalam upaya meningkatkan kualitas transportasi di Kota Bogor, BPTJ dan Pemerintah Kota Bogor memulai program pengembangan dan pengelolaan angkutan umum kota dengan konsep *Buy The Service* (BTS). Keselamatan, kenyamanan, dan kemudahan pelayanan adalah beberapa elemen yang harus dimasukkan ke dalam program agar semua orang dapat menikmati transportasi yang efisien dan terpercaya [1].

Sejalan dengan upaya meningkatkan pelayanan angkutan umum di Kota Bogor, Biskita menjadi salah satu inisiatif Pemerintah Kota Bogor untuk mengurangi angkutan kota yang berada di Kota Bogor. Biskita Trans Pakuan kini mengoperasikan 4 koridor yang mencakup rute-rute penting, koridor 1 (Terminal Bubulak - Cidanganogor), dan koridor 6 (Parung Banteng - Air Mancur Bogor) kini memberikan pilihan yang lebih luas kepada masyarakat Kota Bogor [2]. g), koridor 2 (Terminal Bubulak via Cidangan - Ciawi), koridor 5 (Terminal Ciparigi - Stasiun KA)

Pada awal peluncuran November 2021 Biskita Trans Pakuan Bogor Koridor 5 jurusan Terminal Ciparigi – Stasiun KA Bogor beroperasi dengan tarif Rp 0,00. Penumpang yang akan menuju ke Stasiun KA Bogor dapat menggunakan fasilitas ini untuk sampai ke tujuan sesuai dengan rute koridor 5. Bulan November 2022 terdapat peningkatan jumlah penumpang pada layanan Biskita Trans Pakuan Bogor Koridor 5 dengan angka load factor mencapai 66%. Adanya peningkatan load factor ini menyebabkan penumpukan penumpang di setiap halte di rute koridor 5 [3] Pada bulan Mei 2023 Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menetapkan tarif sebesar Rp 4.000,00 untuk pengguna Biskita Trans Pakuan Koridor 5 dan setelah ditetapkan tarif sebesar Rp 4.000,00 menyebabkan nilai load factor Biskita Trans Pakuan Koridor 5 mengalami penurunan sampai 50% [4]. Berdasarkan pemantauan dampaknya sangat terlihat pada halte dan bus yang sepi penumpang. Tarif yang dianggap mahal oleh sebagian masyarakat Kota Bogor, yang terdiri dari berbagai lapisan masyarakat, seperti pegawai negeri sipil, pelajar, ibu rumah tangga, dan pengusaha/wirausaha, merupakan faktor utama penurunan penumpang.

METODE

A. Pengumpulan Data

Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari objek yang diteliti [5]. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah hasil survei kuesioner pengguna Biskita Trans Pakuan Koridor 5 yaitu mengenai karakteristik penumpang dan karakteristik perjalanan.

Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang dikumpulkan dalam bentuk dokumen dari instansi terkait [6]. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah peta rute trayek dan tempat pemberhentian Biskita Trans Pakuan Koridor 5.

B. Metode Pengambilan Sampel

Metode pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini yaitu dengan metode survei menggunakan kuesioner dengan kriteria responden adalah orang yang pernah menggunakan Biskita Trans Pakuan Koridor 5. Populasi adalah sekumpulan objek yang memiliki ciri atau karakteristik tertentu yang ditetapkan peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Sedangkan sampel merupakan bagian dari populasi yang diambil menurut prosedur teknik sampling tertentu sehingga mampu mempresentasikan karakteristik populasinya [7]. Untuk menentukan jumlah sampel yang diperlukan untuk penelitian ini rumus *slovin* merupakan metode praktis untuk menentukan ukuran atau jumlah sampel dengan syarat jumlah populasi yang relatif besar. Penentuan banyaknya sampel minimum yang diperlukan dalam penelitian perlu memperhatikan batas toleransi kesalahan yang ditetapkan. Dalam jumlah populasi yang besar, peneliti tidak mungkin mengambil sampel dari seluruh populasi yang besar tersebut. Oleh karena itu diambil sampel yang dinilai bisa mewakili kondisi seluruh populasi. Adapun teknik penentuan ukuran sampel yang diambil menggunakan rumus *slovin* [8].

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \dots\dots\dots 1$$

dimana:

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi di lokasi penelitian

e = Persen kelonggaran ketidakteelitian sampel

Berdasarkan rumus di atas, maka diperoleh sampel yang diperlukan pada penelitian sebagai berikut:

$$n = \frac{93425}{1+93425(0,1)^2} = 99,89 \approx 100 \text{ Sampel}$$

C. Ability To Pay dan Willingness To Pay

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan untuk membayar suatu jasa sesuai dengan pendapatan yang diperoleh. Pendapatan bulanan, pengeluaran transportasi bulanan, dan frekuensi perjalanan adalah beberapa faktor yang mempengaruhi kemampuan membayar[9]. Metode yang digunakan untuk menganalisis nilai ATP bergantung pada bagaimana dana dialokasikan untuk transportasi dan intensitas perjalanan. Nilai ATP adalah hasil perbandingan antara dana untuk transportasi dan intensitas perjalanan, dan menunjukkan batas maksimum kemampuan seseorang untuk membayar ongkos untuk satu perjalanan [10]. Berikut adalah rumus untuk menentukan ATP pada responden:

$$ATP_{resp} = \frac{I_{rs} \times P_p \times P_t}{T_{rs}} \dots\dots\dots 2$$

dimana:

ATP_{resp} = ATP Responden

I_{rs} = Penghasilan responden per bulan

P_p = Persentase penghasilan untuk transportasi per bulan

P_t = Persentase untuk angkutan dari penghasilan untuk transportasi perbulan

T_{rs} = Total panjang perjalanan per bulan

Willingness to Pay (WTP) adalah kemauan untuk membayar secara langsung untuk suatu barang atau jasa karena keinginan untuk mendapatkan barang atau jasa yang sebanding dengan jumlah uang yang dimiliki. Produksi jasa angkutan yang tersedia, pengguna jasa, dan penghasilan pengguna adalah beberapa komponen yang mempengaruhi WTP [9]. Berikut adalah rumus untuk menentukan WTP pada responden :

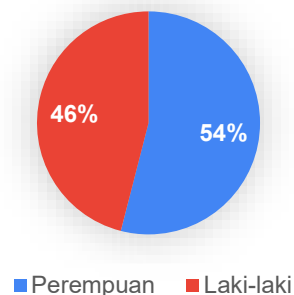
$$WTP = \frac{\sum (\text{Tarif Yang Dipilih} \times \text{Jumlah Responden})}{\text{Jumlah Responden Tiap Profesi}} \dots 3$$

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif yaitu suatu metode yang menyampaikan fakta dalam bentuk deskripsi angka atau numerik [11].

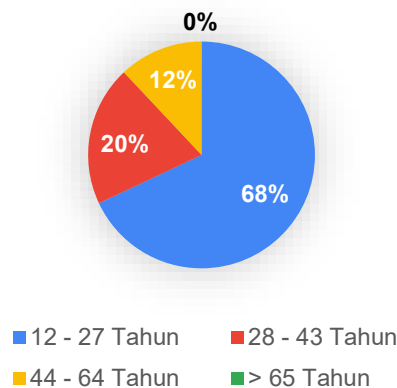
HASIL DAN PEMBAHASAN

Setelah target jumlah sampel telah tercapai selanjutnya dilakukan perhitungan untuk men selanjutnya dilakukan analisis perhitungan untuk mendapatkan nilai ATP dan WTP dari data yang telah diperoleh melalui kuesioner.

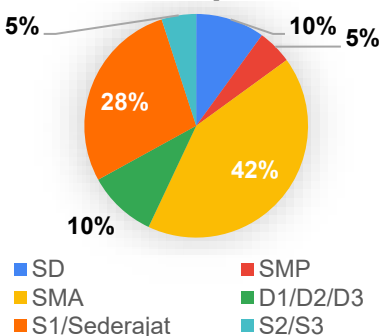
A. Karakteristik Responden



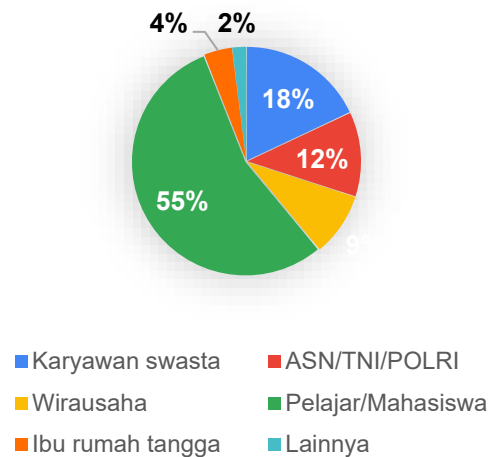
Gambar 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



Gambar 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia



Gambar 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir



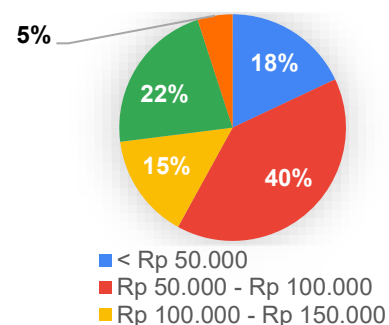
Gambar 5. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan



Gambar 6. Karakteristik Responden Berdasarkan Penghasilan Perbulan

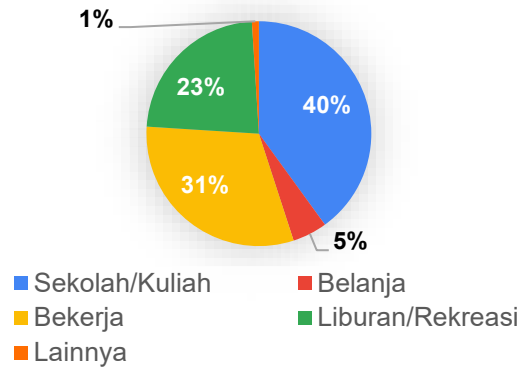


Gambar 7. Karakteristik Responden Berdasarkan Pengeluaran Transportasi Perbulan

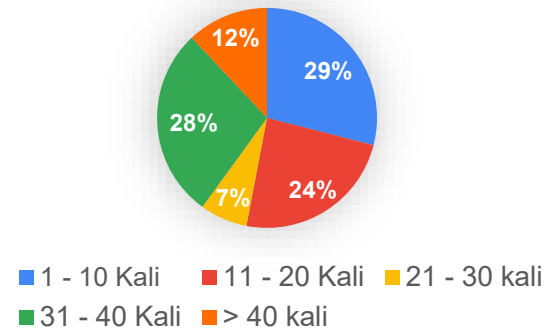


Gambar 8. Karakteristik Responden Berdasarkan Alokasi Pengeluaran Menggunakan Biskita Per Bulan

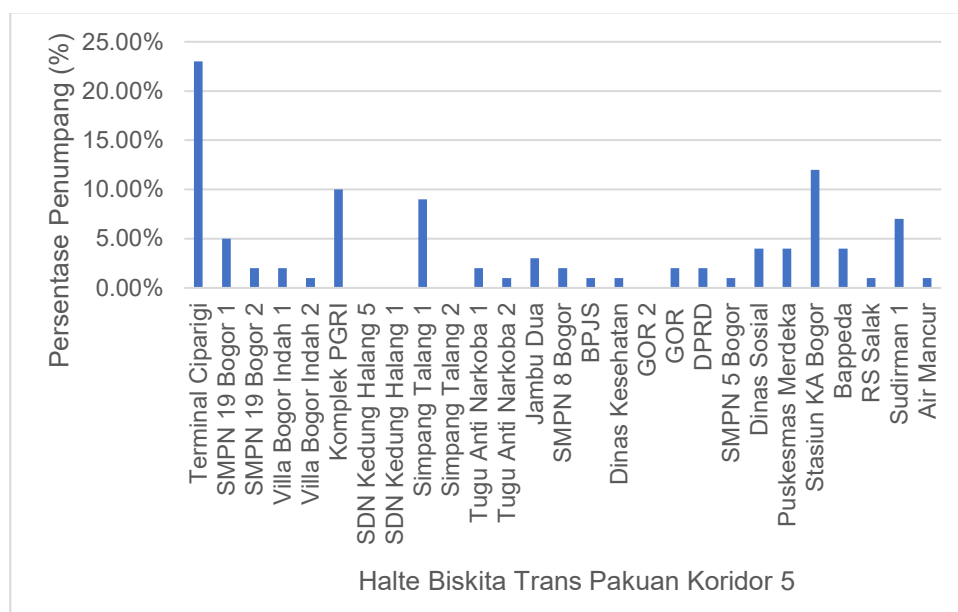
B. Karakteristik Perjalanan



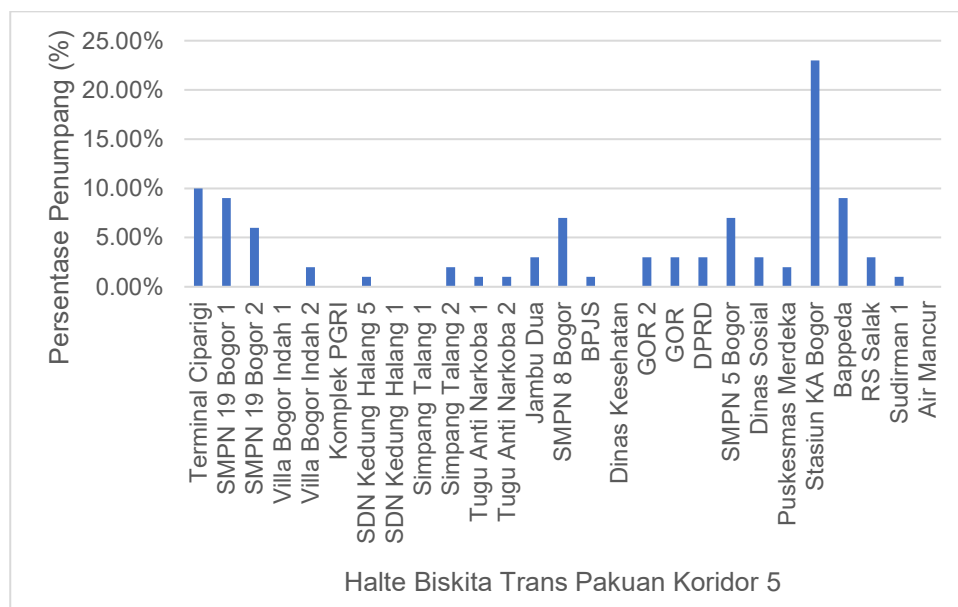
Gambar 9. Karakteristik Perjalanan Berdasarkan Maksud Tujuan Perjalanan



Gambar 10. Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi Menggunakan Biskita Per Bulan



Gambar 11. Karakteristik Perjalanan Berdasarkan Halte Asal Perjalanan

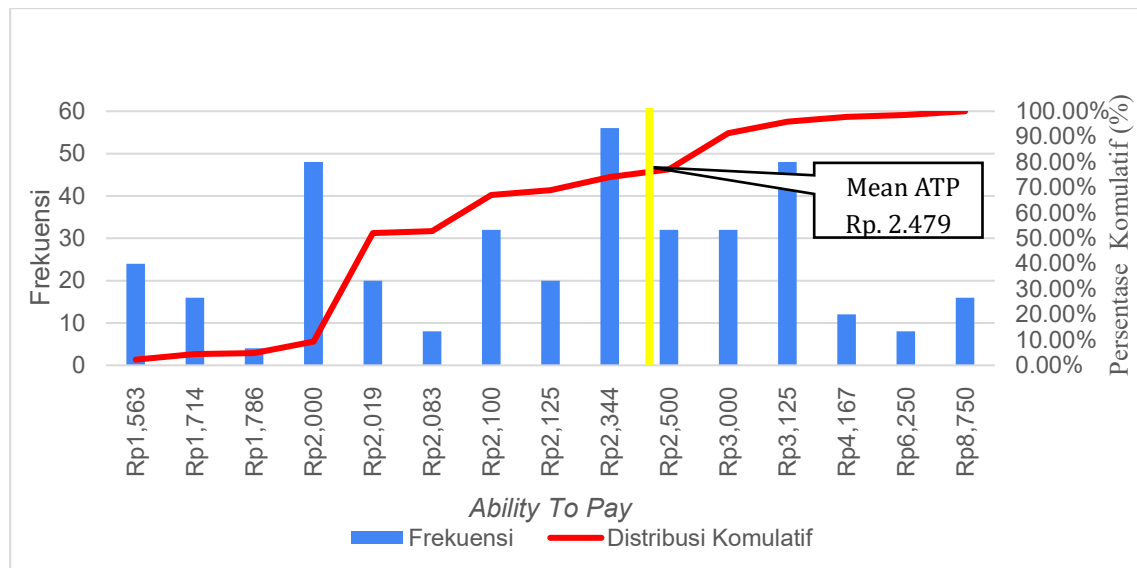


Gambaar 12. Karakteristik Perjalanan Berdasarkan Halte Asal Perjalanan

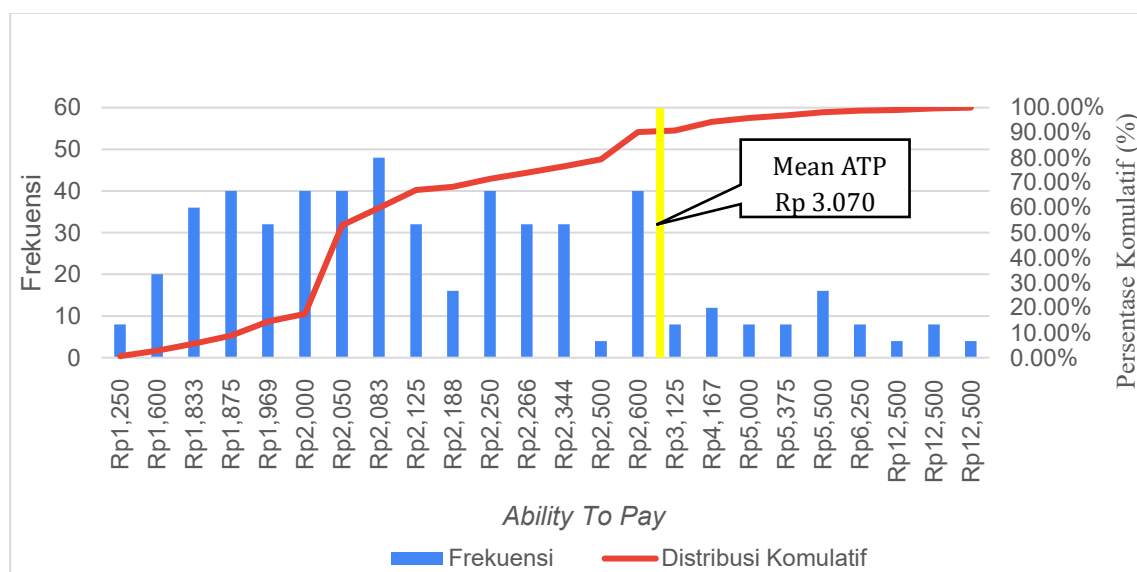
C. Analisis ATP dan WTP

Dalam penelitian ini, analisis *Ability To Pay* dan *Willingness To pay* tarif Biskita Trans Pakuan Koridor 5 diperoleh dari hasil kuesioner persepsi pengguna jasa transportasi. Dalam analisis *Ability To Pay*, indikator penilaian berdasarkan besaran pendapatan per bulan, biaya pengeluaran untuk transportasi,

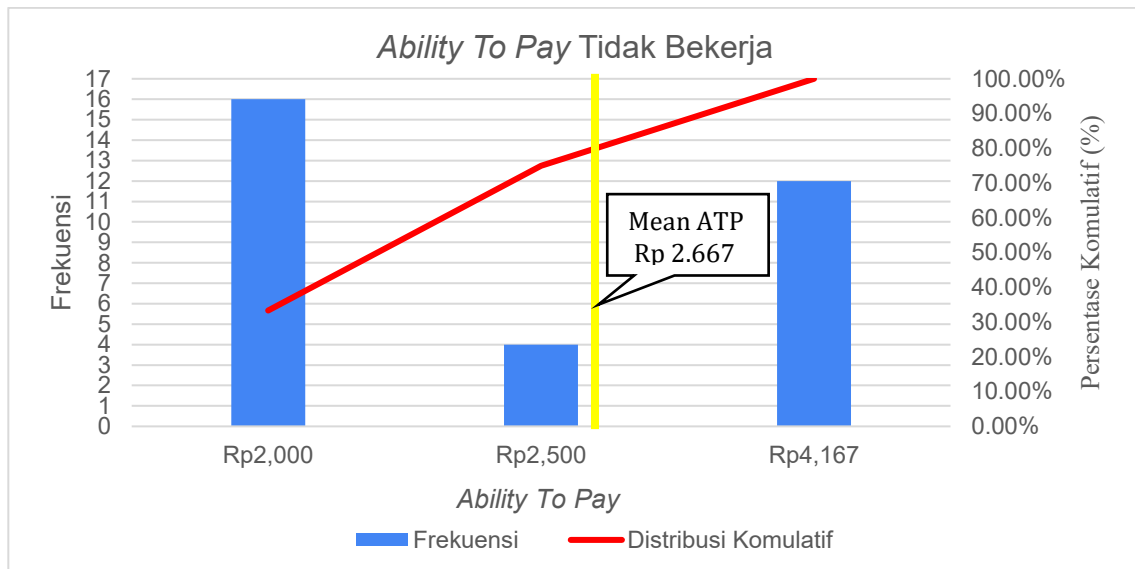
alokasi biaya transportasi Biskita dan frekuensi perjalanan. Nilai *Ability To Pay* dikelompokkan berdasarkan kategori Bekerja (ASN/TNI/POLRI, Karyawan Swasta, Wirausaha dan lainnya), Pelajar/Mahasiswa, dan Tidak Bekerja (Ibu Rumah Tangga) dapat disajikan sebagai berikut:



Gambar 13. Diagram *Ability To Pay* Bekerja



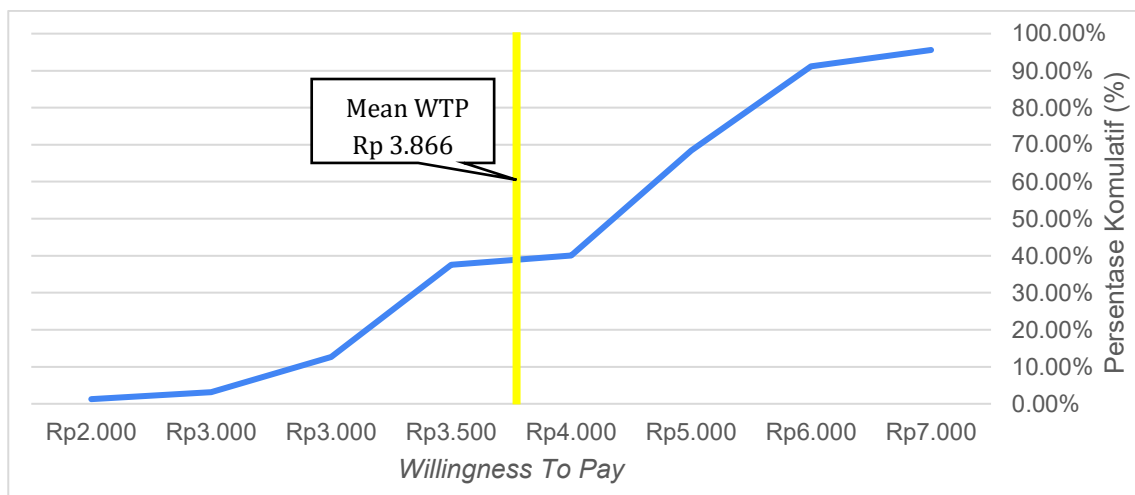
Gambar 14. Diagram *Ability To Pay* Pelajar/Mahasiswa



Gambar 14. Diagram *Ability To Pay* Tidak Bekerja

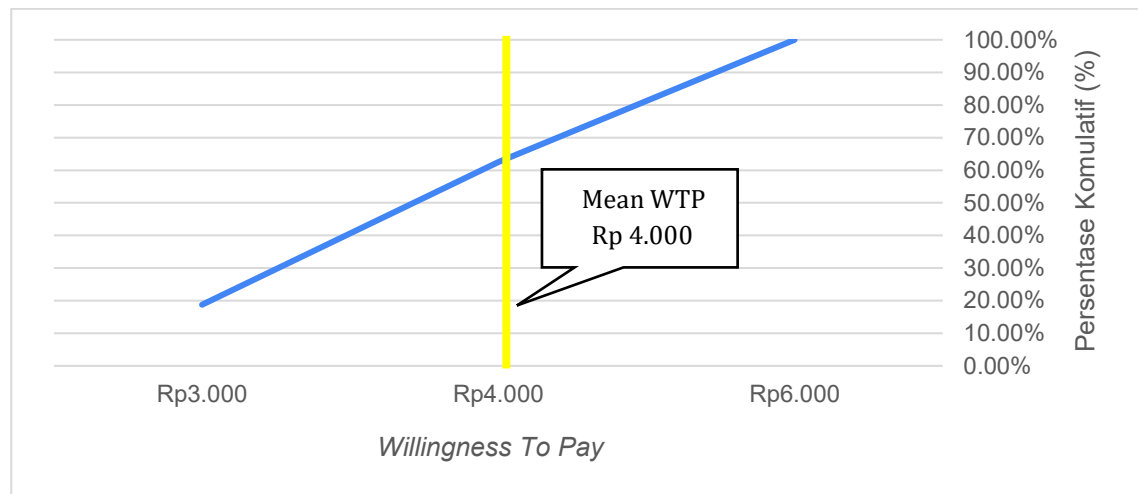
Berdasarkan grafik di atas, diperoleh nilai rata-rata *Ability To Pay* sebesar Rp 2.479 untuk kategori bekerja, Rp 3.070 untuk kategori pelajar/mahasiswa, dan Rp 2.667 untuk kategori tidak bekerja. Dari nilai *Ability To Pay* rata-rata tiap kategori tersebut dapat disimpulkan bahwa nilai rata-

rata *Ability To Pay* paling rendah sebesar Rp 2.479 dari kategori bekerja, dan nilai *Ability To Pay* paling tinggi sebesar 3.070 dari kategori pelajar/mahasiswa.



Gambar 15. Diagram *Willingness To Pay* Bekerja

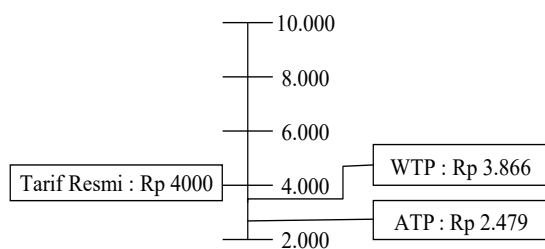


Gambar 16. Diagram *Willingness To Pay* Pelajar/MahasiswaGambar 17. Diagram *Willingness To Pay* Pelajar/Mahasiswa

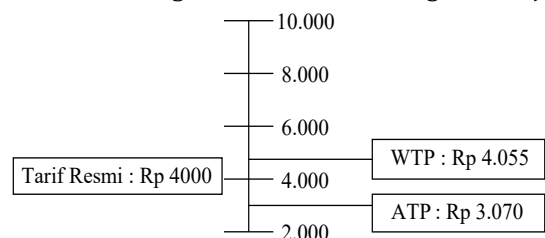
Berdasarkan grafik di atas, diperoleh nilai rata-rata *Willingness To Pay* sebesar Rp 3.866 untuk kategori bekerja, Rp 4.055 untuk kategori pelajar/mahasiswa, dan Rp 4.000 untuk kategori tidak bekerja. Dari nilai *Willingness To Pay* rata-rata tiap kategori tersebut dapat disimpulkan bahwa nilai rata-rata *Willingness To Pay* paling rendah sebesar Rp 3.866 dari kategori bekerja, dan nilai *Willingness To Pay* paling tinggi sebesar 4.055 dari kategori pelajar/mahasiswa.

D. Evaluasi Tarif

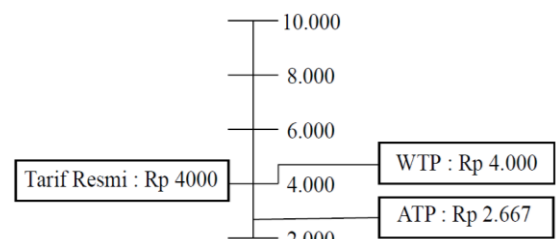
Berikut adalah diagram evaluasi tarif yang dikelompokkan berdasarkan pekerjaan, Bekerja (ASN/TNI/POLRI, Karyawan Swasta, Wirausaha, dan lainnya), Pelajar/Mahasiswa, dan Tidak Bekerja (Ibu Rumah Tangga) dapat disajikan sebagai berikut:



Gambar 18. Diagram Evaluasi Tarif Kategori Bekerja



Gambar 19. Diagram Evaluasi Tarif Kategori Pelajar/Mahasiswa



Gambar 20. Diagram Evaluasi Tarif Kategori Tidak Bekerja

Berdasarkan diagram di atas, pada semua kategori, nilai *Ability to Pay* (ATP) lebih rendah dibandingkan dengan *Willingness to Pay* (WTP). Namun, terdapat perbedaan signifikan antar kategori. Pada kategori bekerja, baik nilai ATP maupun WTP berada di bawah tarif resmi sebesar Rp 4.000, menunjukkan bahwa kemampuan dan kesediaan membayar dari kategori ini tidak mencapai tarif yang ditetapkan. Sementara itu, pada kategori pelajar/mahasiswa, meskipun nilai ATP masih berada di bawah tarif resmi, nilai WTP justru berada di atasnya. Ini mengindikasikan bahwa meskipun kemampuan membayar mereka lebih rendah, pelajar/mahasiswa bersedia membayar lebih dari tarif yang ditetapkan. Untuk kategori tidak bekerja, nilai ATP juga berada di bawah tarif resmi, tetapi nilai WTP tepat sama dengan tarif resmi, yaitu Rp 4.000. Ini berarti bahwa meskipun kemampuan membayar mereka lebih rendah, mereka bersedia membayar sesuai dengan tarif resmi. Secara keseluruhan, untuk ketiga kategori, kemampuan membayar tarif Biskita Trans Pakuan Koridor 5 lebih rendah dibandingkan dengan kesediaan membayarnya. Hal ini mengindikasikan bahwa tarif resmi masih dapat diterima, meskipun ada potensi kesulitan aksesibilitas dari segi kemampuan membayar.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pengamatan yang meninjau *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* Biskita Trans Pakuan Bogor Koridor 5 ini dapat disimpulkan sebagai berikut.

Besarnya nilai *Ability To Pay* Biskita Trans Pakuan Koridor 5 untuk kategori Bekerja Rp 2.479, untuk kategori pelajar/mahasiswa Rp 3.070 dan untuk kategori tidak bekerja

sebesar Rp 2.667. Besarnya nilai *Willingness To Pay* Biskita Trans Pakuan Koridor 5 untuk kategori bekerja Rp 3.866, untuk kategori pelajar/mahasiswa Rp 4.055, dan untuk kategori tidak bekerja sebesar Rp 4000. Berdasarkan hasil analisis tarif Biskita Trans Pakuan Koridor 5, dapat disimpulkan bahwa kemampuan membayar angkutan umum masyarakat di Kota Bogor lebih kecil dibandingkan kesediaan membayar, yang mengindikasikan bahwa pengguna memiliki penghasilan yang relatif rendah namun utilitas terhadap jasa transportasi Biskita Trans Pakuan Koridor 5 tetap tinggi. Meskipun tarif resmi masih dapat diterima, ada potensi kesulitan aksesibilitas dari segi kemampuan membayar, yang mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan Biskita Trans Pakuan Koridor 5. Oleh karena itu, perlu dilakukan penyesuaian tarif untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan layanan ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Kominfo, "Biskita Trans Pakuan Resmi Mengaspal di Kota Bogor," Pemerintah Daerah Kota Bogor. Accessed: May 19, 2024. [Online]. Available: https://kotabogor.go.id/index.php/show_post/detail/101172
- [2] P. J. Osly, W. Meutia, and E. Kurniawan, "KINERJA PELAYANAN 'BIS KITA' TRANS PAKUAN BOGOR BERDASARKAN PERSEPSI KEPUASAN MASYARAKAT," vol. Vol. 2, pp. 192–199, 2022.
- [3] R. Yati, "Baru Uji Coba, Biskita Sudah Angkut 10.977 Warga Bogor." Accessed: May 19, 2024. [Online]. Available: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20211109/98/1463789/baru-uji-coba-biskita-sudah-angkut-10977-warga-bogor>
- [4] Redaksi Halo Indonesia, "Tarif Khusus Biskita Trans Pakuan Untuk Pelajar, Lansia, dan Disabilitas Rp. 2.000." Accessed: May 19, 2023. [Online]. Available: <https://www.haloindonesia.co.id/tarif-khusus-biskita-trans-pakuan-untuk-pelajar-lansia-dan-disabilitas-rp-2-000/#:~:text=Pemberlakuan%20tarif%20khusus%20bagi%20golongan%20pelajar%2C%20lansia%2C%20dan%20disabilitas%20serta,setelah%20diberlakukannya%20tarif%20Rp%204.000>
- [5] Prof. Dr. Sugiyono, *METODE PENELITIAN KUANTITATIF KUALITATIF DAN R&D*. Bandung: ALFABETA, CV., 2013. Accessed: Aug. 17, 2024. [Online]. Available: https://digilib.stekom.ac.id/assets/dokumen/ebook/feb_35efe6a47227d6031a75569c2f3f39d44fe2db43_1652079047.pdf
- [6] S. I. K. ,M, Si Dr. H. Zuchri Abdussamad, *Metode Penelitian Kualitatif*. Makasar: Syakir Media Press, 2021. Accessed: Aug. 17, 2024. [Online]. Available: https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://repository.ung.ac.id/get/karyailmiah/8793/Buku-Metode-Penelitian-Kualitatif.pdf&ved=2ahUKEwjriOq0gvuHAXX3xzgGHaj-F_4QFnoECB0QAQ&usg=AOvVaw1C0AAVed2khklhgE8740Yn
- [7] N. F. Amin, S. Garancang, and K. Abunawas, "KONSEP UMUM POPULASI DAN SAMPEL DALAM PENELITIAN," vol. 14, pp. 15–31, Jun. 2023, Accessed: Aug. 18, 2024. [Online]. Available: <https://journal.unismuh.ac.id/index.php/pilar/article/viewFile/10624/5947>
- [8] A. R. A. Nalendra *et al.*, *STATISTIKA SERI DASAR DENGAN SPSS*. Bandung, 2021.
- [9] A. Rahman, R. Mudiyo, and K. Wibowo, "ANALISIS ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY TARIF BUS RAPID TRANSIT TRANS JATENG," *Rang Teknik Journal*, vol. 6, no. 1, pp. 86–99, Jan. 2023, doi: 10.31869/rtj.v6i1.3430.
- [10] J. K. Mahalli, "PENGGUNA JASA KERETA API BANDARA KUALANAMU (AIRPORT RAILINK SERVICE)," pp. 167–179, 2014.
- [11] M. Prof. Dr. H.M. Sidik Priadana and S. Pd. , M. M. CHt. Denok Sunarsi, *Metode Penelitian Kuantitatif*. Kota Tangerang: Pascal Books, 2021. Accessed: Aug. 17, 2024. [Online]. Available: <https://lemlit.unpas.ac.id/wp-content/uploads/2022/02/Metode-Penelitian-Kuantitatif.pdf>

