



Analisa Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Umum

Mansuetus Gare

Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Flores, Ende, Indonesia

*) Correspondence e-mail: asryflores526@gmail.com

ABSTRACT

The determination of public transportation rates in the North Ende District area is something that is dancing to be studied. It should be noted that the population in Ende Subdistrict consists of students, students, traders, civil servants, laborers, farmers. So there are still many variables that affect and involve various parties. The research methodology by conducting interviews and questionnaires is spread across 7 zones. The data collected includes the desire of passengers to get the cheapest fares and public transport operators. For this reason, studies in determining the initial tariff and adjusting tariffs need to be carried out measurable studies. In the study, it found that the operational cost of the vehicle (BOK) was Rp.385,695. 44.4% of transportation services are students with a rate of Rp.1,400 and 55.56% of general use at a rate of Rp.2,800. The average freight fare is Rp.2,175. Meanwhile, the ability of transportation users to pay tariffs is around Rp.1,400 to Rp.2,600. And the willingness to use public transportation to pay a tariff of Rp.1,000 to Rp.2,600. An average of Rp.1888 means that 24.25% of user will is below average value and 75.75% will is above average. The conclusion of the tariff determination in North Ende sub-district is still within the norm limit where the student fare is IDR 1,400 and general passengers are IDR 2,800. It is not much different from the ability and willingness to use public transport.

Keywords: BOK, ATP, WTP, Public Transport Rates.

ABSTRAK

Penetapan tarif angkutan umum di wilayah Kecamatan Ende Utara merupakan suatu hal yang menari untuk dikaji. Perlu diperhatikan bahwa populasi penduduk di Kecamatan Ende terdiri dari pelajar, mahasiswa, pedagang, PNS, Buruh, Petani. Sehingga masih banyak variabel yang mempengaruhi dan melibatkan berbagai pihak. Metodologi penelitian dengan melakukan wawancara dan kuesioner tersebar pada 7 zona. data yang di kumpulkan antara lain keinginan penumpang untuk mendapatkan tarif termurah dan operator angkutan umum. Untuk itu kajian dalam penentuan tarif awal maupun penyesuaian tarif perlu dilakukan kajian yang terukur. Dalam kajian menemukan biaya operasional kendaraan (BOK) sebesar Rp.385,695. Penggunaan jasa angkutan 44,4% adalah pelajar dengan tarif Rp.1,400 dan 55,56% penggunaan umum dengan tarif Rp.2,800. Tarif rata-rata angkutan Rp.2,175. Sedangkan kemampuan pengguna angkutan membayar tarif sekitar Rp.1,400 sampai Rp.2,600. Dan kemauan penggunaan angkutan umum untuk membayar tarif Rp.1,000 sampai Rp.2,600. Rata-rata Rp.1888 berarti 24,25% kemauan pengguna dibawah nilai rata-rata dan 75,75% kemauan diatas rata-rata. Kesimpulan dari penentuan tarif di kecamatan Ende Utara masih dalam batas norma dimana tarif pelajar Rp.1,400 dan penumpang umum Rp.2,800. Tidak jauh berbeda dengan kemampuan dan kemauan penggunaan angkutan umum.

Kata kunci: BOK, ATP, WTP, Tarif angkutan umum.

PENDAHULUAN

Pembangunan transportasi darat bertujuan memberi kesempatan perjalanan yang lebih besar kepada masyarakat yang kurang mampu. Tujuan ini memberi kesempatan kepada masyarakat untuk melakukan interaksi yang luas dengan banyak pihak dan banyak tempat mengingat tingkatan ekonominya masyarakat sangat kecil dan kemampuan membayar tarif angkutan bisa terjangkau. Jasa angkutan kota adalah salah satu transportasi darat (moda darat) yang sangat penting keberadaannya untuk melayani kebutuhan masyarakat kota melakukan pergerakan, antara lain pergerakan sekolah, kerja disektor swasta, Pemerintahan, perdagangan (ekonomi, pasar, toko), pariwisata dan menghubungkan dengan moda lain yaitu moda udara dan laut.

Tarif sebagai imbalan jasa yang diterima oleh pengguna harus bisa menutup seluruh biaya operasional kendaraan serta memberi keuntungan yang layak bagi pengusaha demi kelangsungan perusahaan angkutan. Menurut Salim, A.,1998, tarif angkutan di Kota Ende cenderung mengalami kenaikan dari waktu ke waktu. Konflik kepentingan antara pengguna jasa yang biasanya menghendaki tarif yang serendah-rendahnya dan penyedia jasa (*operator*) angkutan umum menghendaki tarif setinggi-tingginya menempatkan peran pemerintah untuk ikut campur mengatur agar tercapai keseimbangan dalam penetapan tarif (*equilibrium price*), Kenaikan tarif angkutan kota juga dipengaruhi oleh naiknya harga BBM. Kebijakan pemerintah yang menaikkan harga BBM akan mempengaruhi harga barang-barang termasuk onderdil mobil, hal inilah yang sering menjadi alasan naiknya tarif angkutan kota.

Kota Ende secara geografis terletak di pantai selatan pulau Flores dengan populasi penduduk 60.000 jiwa, dan merupakan kota pelajar dan pariwisata dengan luas 105,42 km². Pembagian wilayah administrasi pemerintahan terdiri dari 4 kecamatan, hal ini sangat mempengaruhi pergerakan angkutan kota antara satu kecamatan dengan kecamatan lain, disebabkan oleh sarana pendidikan dan perilaku ekonomi. Sedangkan Kecamatan Ende Utara merupakan daerah peneliti dengan luas 50,96 km² dan pembagian administrasi terdiri dari 4 kelurahan dan 3 desa dengan populasi penduduk 17.658 jiwa.

Tujuan penelitian Untuk menghitung besar biaya operasional kendaraan (BOK) yang dikeluarkan oleh pengelola angkutan umum, Untuk mengetahui tarif angkutan umum yang berlaku saat ini ditinjau dari pendekatan biaya operasi kendaraan, Untuk menghitung kemampuan membayar masyarakat (Ability to pay) terhadap tarif jasa angkutan umum, Untuk menghitung kemauan membayar masyarakat (*Willingness to pay*) terhadap tarif jasa angkutan umum di Kecamatan Ende Utara.

Transportasi

Pengertian transportasi menurut Morlok (1978) adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ketempat lain. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan.

Menurut Setijowarno dan Frazila (2001), pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya mengikuti tiga kondisi yaitu (1) Perlengkapan, relatif menarik antara dua tujuan atau lebih. (2) Keinginan untuk mengatasi jarak, dimana sebagai perpindahan yang diukur dalam kerangka waktu dan ruang yang dibutuhkan untuk mengatasi jarak dan teknologi terbaik untuk mencapainya. (3) Kesempatan intervensi berkompetisi di antara beberapa lokasi untuk memenuhi kebutuhan dan penyediaan.

Angkutan Umum Penumpang

Angkutan umum penumpang menurut Warpani (1990) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar, Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, kereta api, angkutan air dan angkutan udara). Tujuan utama angkutan umum penumpang adalah : (1) Menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah dan nyaman. (2) Membuka lapangan kerja. (3) Pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi.

Tarif Angkutan.

Menurut Abbas Salim (1998), penentuan tarif dapat didasarkan salah satu dari pada biaya operasi, nilai jasa angkutan dan volume angkutan, kemudian dikelompokkan sebagai berikut: (1) Sistem

pembentukan tarif atas dasar jasa transportasi (*cost of service pricing*). (2) Sistem pembentukan tarif atas dasar nilai jasa transportasi (*value service pricing*). (3) Sistem pembentukan tarif atas dasar “*What the traffict will bear*”.

Sistem Tarif Angkutan Umum.

Tarif angkutan umum penumpang merupakan hasil perkalian antara biaya satuan dengan jarak (km) rata-rata satuan perjalanan, ditambah 10% untuk jasa keuntungan pengusaha (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1999).

$$\text{Tarif} = (\text{Biaya Satuan} \times \text{Jarak rata-rata}) + 10\% \dots \dots \dots (2.1)$$

Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Biaya operasi kendaraan (BOK) adalah biaya yang secara ekonomi terjadi karena dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk satuan tujuan tertentu. Daniel (1974), mengemukakan bahwa biaya operasi kendaraan biasanya dibagi dalam dua kelompok, yaitu biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap atau biaya variabel (*variable cost*), selain kedua kelompok tersebut, ada satu jenis biaya yang sering dipakai untuk perhitungan biaya operasional kendaraan yaitu biaya *overhead*.

Biaya operasional kendaraan dapat ditinjau dari dua sisi tergantung dari sistem hubungan kerja antara pengusaha sebagai pemilik kendaraan dengan sopir. Diantaranya adalah biaya operasional kendaraan sistem gaji dan biaya operasional kendaraan sistem setoran. Bila hubungan kerja dengan sistem setoran dimana sopir harus memberi setoran dengan jumlah yang telah disepakati maka biaya operasional kendaraan menjadi beban sopir untuk operasional kendaraan tersebut.

Biaya Pokok Produksi Jasa Angkutan

Biaya pokok produksi jasa angkutan didefinisikan sebagai besarnya biaya yang harus dikeluarkan oleh pihak operator dalam kaitannya untuk menghasilkan satuan produksi pelayanan umum yang dapat disediakan.

$$BPP = \frac{T_{BOK}}{T_{PP}} \dots \dots \dots (2.2)$$

Dimana:

- BPP = Biaya pokok produksi pelayanan (Rp/Pnp-Km)
- T_{BOK} = Total biaya operasional kendaraan persatuan waktu (Rp)
- T_{PP} = Total Produksi pelayanan persatuan waktu (pnp-Km)

Biaya Overhead

Biaya tetap sering dihubungkan dengan overhead, hal ini disebabkan karena biaya overhead tetap dikeluarkan walaupun ada beberapa kendaraan dari suatu perusahaan angkutan tidak jalan. Untuk menghindari kekacauan ini maka perhitungan biaya tetap digunakan untuk setiap kendaraan, sedangkan biaya overhead dikeluarkan untuk mengelola usaha perangkat tersebut. David Lowe (1989) menyatakan, bahwa menghitung biaya overhead ini, beberapa peneliti melakukan dengan dua cara, yaitu:

Ability To Pay (ATP). ATP dihitung dengan menggunakan metode *Household Budget*, dimana dasar yang digunakan adalah total pendapatan responden dan besarnya alokasi dana untuk transportasi.

$$ATP = \frac{(Lrs \times Pp \times Pt)}{Trs} = \dots \dots \dots (2.3)$$

Dimana:

- Lrs = Pendapatan responden per bulan (Rp/bulan)
- Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi/bulan
- Pt = Persentase dari proporsi biaya transportasi, pengguna angkutan sejenis.
- Trs = Total panjang perjalanan responden per bulan (Km/bulan)

Average Trip Length (ATL). (ATL) adalah jumlah dari perkalian volume dengan panjang jarak tempuh kendaraan, sehingga dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$ATL = \frac{\sum d}{N} \dots\dots\dots (2.4)$$

Dimana:

ATL = panjang perjalanan rata-rata

\sum = jumlah jarak tempuh dari semua kendaraan

N = jumlah kendaraan

METODE

Tempat dan Waktu Penelitian dilaksanakan di wilayah Kecamatan Ende Utara, yang terdiri dari 4 kelurahan dan 3 desa. Penelitian ini dilakukan selama 4 bulan. Data primer yaitu data lapangan yang bersumber langsung dari survei antara lain: pengukuran panjang rute perjalanan, mencari data biaya operasi kendaraan, mengetahui pendapatan perhari. Data sekunder yaitu data lapangan yang bersumber dari pemilik kendaraan tersebut

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pendeskripsian data primer hasil survei di Kecamatan Ende Utaraselengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut:

1. Daerah / Lokasi Penelitian Kecamatan Ende Utara

Tabel.1. Lokasi Survei Kecamatan Ende Utara

Zona	Lokasi	Jumlah Sampel (KK)
1	Kota Raja	10
2	Kota Ratu	15
3	Roworena	15
4	Borokanda	15
5	Watusipi	15
6	Roworena Barat	10
7	Gheogoma	10
Jumlah		90

Sumber: Hasil Survei, 2022

2. Data Faktual Panjang Perjalanan Keluarga di Kecamatan Ende Utara

Tabel.2. Data Faktual Panjang jalan keluarga dalam satu bulan

No Sampel	Total Panjang Perjalanan (km/bulan/keluarga)	No Sampel	Total Panjang Perjalanan (km/bulan/keluarga)
1	152	16	202
2	262	17	262
3	262	18	262
4	262	19	512
5	262	20	262

Mansuetus Gare
Analisa Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Umum

6	262	21	262
7	262	22	184
8	222	23	192
9	222	24	192
10	310	25	262
11	310	26	262
12	212	27	192
13	256	28	262
14	222	29	262
15	268	30	262
Jumlah	3746	Jumlah	3832
Jumlah Total			7578

Sumber: Hasil Survei, 2022

3. Data Faktual Penghasilan, Panjang Perjalanan dan WTP

Tabel.3. Data Faktual Penghasilan, Panjang Perjalanan dan WTP

Responden	Penghasilan (Rp/Bln/KK)	Panjang Perjalanan (Km/Bln/KK)	WTP (Rp)
1	1,250,000	152	2,000
2	950,000	262	1,500
3	2,500,000	262	2,000
4	1,300,000	262	2,000
5	750,000	262	2,000
6	650,000	262	2,500
7	1,250,000	262	2,000
8	1,300,000	222	2,000
9	650,000	222	2,000
10	2,500,000	310	1,000
11	1,250,000	310	2,000
12	1,250,000	212	1,000
13	1,300,000	256	1,000
14	650,000	222	2,000
15	750,000	268	2,000

Mansuetus Gare
Analisa Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Umum

16	1,250,000	202	2,000
17	1,300,000	262	2,000
18	650,000	262	2,000
19	650,000	512	2,000
20	1,250,000	262	2,000
21	1,300,000	262	2,500
22	750,000	184	2,000
23	650,000	192	2,000
24	1,300,000	192	2,200
25	1,300,000	262	2,600
26	1,300,000	262	2,000
27	1,250,000	192	2,000
28	1,250,000	262	2,500
29	2,500,000	262	2,000
30	750,000	262	1,000

Sumber: Hasil Survei, 2022

4. Penghasilan Keluarga di Wilayah Kecamatan Ende Utara

Tabel.4. Data Faktual Penghasilan Keluar

Pendapatan Keluarga (Rp)	Frekuensi
Rp 600,000-Rp 855,068	20
Rp 855,068- Rp 1,110,136	18
Rp 1,110,136 - Rp 1,365,203	22
Rp 1,365,203 - Rp 1,620,271	4
Rp 1,620,271 - Rp 1,875,339	5
Rp 1,875,339 - Rp 2,130,407	8
Rp 2,130,407 - Rp 2,385,474	6
Rp 2,385,474 - Rp 2,640,542	7
Jumlah	90

Sumber: Hasil Survei, 2022

5. Data kemauan Membayar (WTP)

Tabel.5. Data Faktual Kemauan Membayar

No	Persepsi Tarif	Frekuensi
1	Rp 1000	19
2	Rp 1100	-
3	Rp 1200	-
4	Rp 1300	-
5	Rp 1400	-
6	Rp 1500	1
7	Rp 1600	-
8	Rp 1700	-
9	Rp 1800	-
10	Rp 1900	-
11	Rp 2000	50
12	Rp 2100	-
13	Rp 2200	3
14	Rp 2300	-
15	Rp 2400	-
16	Rp 2500	14
17	Rp 2600	3
Jumlah		90

Sumber: Hasil Survei, 2022

6. Data Faktual Pengguna Angkutan umum Berdasarkan Jenis Kelamin, Umur, Jenis Pekerjaan, Tingkat Pendidikan, Tujuan Perjalanan, dan Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

Tabel.6. Data Faktual Pengguna Angkutan Umum

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Laki-Laki	39	43,33
Perempuan	51	56,67
Jumlah	90	100

Sumber: Hasil Survei, 2022

7. Data Pengeluaran

Tabel 4.12. Data Faktual Pengeluaran

No	Jenis Pengeluaran	Satuan Ongkos/Hari (OH)	Biaya/ Ongkos (Rp)
1	Biaya setoran	OH	200,000.00

2	Ganti ban depan Rp 340.000/3 Bln danban belakang 375.000/3 Bln	OH	7,945.00
3	Bahan bakar minyak (solar)	OH	100,000.00
4	Konsumsi untuk 2 orang	OH	30,000.00
5	Retribusi	OH	200.00
6	Perawatan oli Rp.200.000/Bln	OH	6,700.00
7	Perawatan lain Rp. 1.000.000 /6 bln	OH	5,600.00
8	ConUp Rp.300.000 / 3 Bln	OH	3,300.00
9	Honor sopir Rp.450.000/Bln	OH	15,000.00
10	Honor konjak	OH	10,000.00
11	Perawatan berkala Rp.2.500.000/Thn	OH	6,950.00
Total Pengeluaran per Hari			385,695.00

Sumber: Hasil Survei, 2022

Analisis Produksi Pelayanan ($P_{np} - Km$)

Analisis Produksi Pelayanan Jurusan Ende-Nangaba danNangaba-Ende

1. Data Penumpang Untuk Mobil dengan Plat EB.2574 BA

a. Mobil EB. 2574 BA jurusan Ende – Nangaba

$$\text{Total Produksi Pelayanan} = \frac{(6 \times 1) + (8 \times 7)}{8} = 7,750 \text{ Pnp-km}$$

$$\text{Total Rata – Rata} = \frac{79,750}{10} = 7,975 \text{ Pnp-km}$$

b. Mobil EB. 2574 BA jurusan Nangaba – Ende

$$\text{Total Produksi Pelayanan} = \frac{(9 \times 2) + (10 \times 6)}{8} = 9,750 \text{ Pnp-km}$$

$$\text{Total Rata – Rata} = \frac{77,375}{10} = 7,7375 \text{ Pnp-k}$$

2. Data Penumpang Untuk Mobil dengan Plat EB.2897 AA

a. Mobil EB. 2897 AA jurusan Ende – Nangaba

$$\text{Total Produksi Pelayanan} = \frac{(6 \times 1) + (8 \times 4) + (7 \times 2) + (5 \times 1)}{8}$$

$$= 7,125 \text{ Pnp-km}$$

$$\text{Total Rata – Rata} = \frac{74,000}{10} = 7,400 \text{ Pnp –km}$$

b. Mobil EB. 2897 AA jurusan Nangaba – Ende

$$\text{Total Produksi Pelayanan} = \frac{(9 \times 2) + (10 \times 3) + (7 \times 2) + (5 \times 1)}{8}$$

$$= 9,250 \text{ Pnp-km}$$

$$\text{Total Rata – Rata} = \frac{76,000}{10} = 7,600 \text{ Pnp-km}$$

3. Data Penumpang Untuk Mobil dengan Plat EB.2754 AA

a. Mobil EB.2754AA jurusan Ende – Nangaba

$$\text{Total Produksi Pelayanan} = \frac{(9 \times 2) + (10 \times 3) + (7 \times 2) + (5 \times 1)}{8} = 9,250$$

Pnp-k

$$\text{Total Rata - Rata} = \frac{76,000}{10} = 7,600 \text{ Pnp-km}$$

b. Mobil EB.2754AA jurusan Nangaba - Ende

$$\text{Total Produksi Pelayanan} = \frac{(6 \times 1) + (8 \times 7)}{8} = 7,750 \text{ Pnp-k}$$

$$\text{Total Rata - Rata} = \frac{79,750}{10} = 7,975 \text{ Pnp-km}$$

4. Data Penumpang Untuk Mobil dengan Plat EB.2536 BA

a. Mobil EB.2536BA jurusan Ende – Nangaba

$$\begin{aligned} \text{Total Produksi Pelayanan} &= \frac{(9 \times 1) + (10 \times 3) + (11 \times 2) + (7 \times 1) + (6 \times 1)}{8} \\ &= 9,25 \text{ Pnp-km} \end{aligned}$$

$$\text{Total Rata - Rata} = \frac{74,000}{10} = 7,400 \text{ Pnp -km}$$

b. Mobil EB.2536 BA jurusan Nangaba – Ende

$$\text{Total Produksi Pelayanan} = \frac{(6 \times 1) + (8 \times 7)}{8} = 7,750 \text{ Pnp-km}$$

$$\text{Total Rata - Rata} = \frac{79,750}{10} = 7,975 \text{ Pnp -km}$$

5. Data Penumpang Untuk Mobil dengan Plat EB.2609BA

a. Mobil EB.2609BA jurusan Ende – Nangaba

$$\text{Total Produksi Pelayanan} = \frac{(6 \times 1) + (8 \times 7)}{8} = 7,750 \text{ Pnp-km}$$

$$\text{Total Rata - Rata} = \frac{79,750}{10} = 7,975 \text{ Pnp -km}$$

b. Mobil EB.2609BA jurusan Nangaba – Ende

$$\text{Total Produksi Pelayanan} = \frac{(6 \times 1) + (8 \times 7)}{8} = 7,750 \text{ Pnp-km}$$

$$\text{Total Rata - Rata} = \frac{79,750}{10} = 7,975 \text{ Pnp-km}$$

Pembahasan

Wilayah penelitian ada di daerah kecamatan Ende Utara, yang terdiri dari dua rute angkutan antara lain jurusan Ende – Nangaba dengan jarak 8 km dengan jumlah trayek 7 buah dan Ende Woloare jarak 4 km dengan jumlah trayek 5 buah.

Persepsi Penggunaan Jasa Angkutan Umum di Kecamatan Ende Utara

Rata – rata tarif angkutan persepsi pengguna jasa sebesar Rp.1,888. Ada 24,25 % berada dibawah nilai rata-rata dan 75.75% berada diatas nilai rata-rata. Hal ini menunjukkan lebih banyak pendapat masyarakat tentang kemauan membayar jasa angkutan diatas Rp.1,888 sampai nilai maksimal Rp.2,600.

Karakteristik Penggunaan Jasa Angkutan Umum di Kecamatan Ende Utara

Berdasarkan Jenis Kelamin perempuan dengan persentase 56,67 %, sedangkan laki-laki hanya 43.33 %. adalah golongan umur antara 12-20 tahun dengan persentase 40%, pada umur antara 21-30 tahun dengan persentase 35,56%, pada umur 30 – 40 dengan persentase 11.11%, di bawah umur 11 tahun dengan persentase 8.89% dan diatas 40 tahun mendapat persentase 4.44%.. pekerjaan pelajar dengan persentase 48.89%, pada pekerjaan swasta dengan persentase 22.22%, pada pekerjaan ibu rumah tangga dengan persentase 17.78%, sedangkan pada pekerjaan PNS dengan persentase 11.11%.

KESIMPULAN

Kesimpulan: Biaya setoran, bahan bakar minyak (solar), gantian ban, konsumsi untuk 2 orang (sopir dan kondektur), retribusi, perawatan oli, perawatan lain, ConUp, honor sopir, honor

kondektur, perawatan berkala, sebesar Rp.385.695,00 /hari/ trip. Pengguna jasa angkutan umum di Kecamatan Ende Utara adalah sebagai berikut 44.44 % penumpang anak Sekolah/Mahasiswa dengan tarif Rp.1,400 dan penumpang umum 55.56% dengan tarif Rp.2,800. Tarif rata-rata angkutan umum sebesar Rp.2,178. Dari hari rata-rata tersebut maka di banding dengan kemauan masyarakat membayar angkutan antara Rp.1,000 sampai Rp.2.600 dengan rata-rata Rp.1,888, .masih dalam batas normal. Kemampuan membayar untuk transportasi faktual rata-rata dari hasil survei adalah Rp.1,834. Sedangkan kemampuan membayar terendah dari masyarakat sebesar Rp.1,400 dan kemampuan membayar masyarakat tertinggi sebesar Rp.3,000. Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa kemampuan membayar dibawah rata-rata sebesar 22.30 % . Sedangkan kemampuan membayar di atas rata-rata sebesar 77,70 % . Kemauan membayar tarif dari masyarakat di Kecamatan Ende Utara rata-rata dari hasil survei adalah Rp.1,888. Sedangkan kemauan membayar tarif terendah sebesar Rp.1,000 dan kemauan membayar tarif tertinggi sebesar Rp.2,600. Dari hasil tersebut menunjukkan kemauan masyarakat membayar tarif dibawa rata-rata sebesar 24,25%. Sedangkan kemauan masyarakat membayar tarif diatas rata-rata sebesar 75,75 %.

Saran : Berdasarkan hasil analisa mengenai tarif angkutan umum perkotaan, disarankan kepada pihak yang berwenang agar dalam menentukan tarif perlu memperhatikan biaya operasi kendaraan dan daya beli atau kemampuan membayar dari pengguna jasa.

DAFTAR PUSTAKA

- Bowersox, D. J.1978. *Manajemen Logistik: Integrasi Sistem-SistemManajemen*
- Hasymi, A. *Distribusi Fisik dan Manajemen Material*. Jakarta: Penerbit BumiAksara.
- Morlok, E. K. 1978.*Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. PenerbitErlangga.
- Pedoman Teknis Departemen Perhubungan, 1996
- Salim. 1998. *Manajemen Transportasi*.Penerbit Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Setijowarno, D. dan Frazila, R. B. 2001. *Pengantar Sistem. Transportasi*. Edisi ke-I Semarang: Penerbit Universitas Katolik Soegijapranata.
- Soemarsono. 2002. *Bahan Kuliah Sistem Angkutan Umum dan Barang*.PPs MTS Konsentrasi Transportasi UNDIP, Semarang
- Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.