



Analisis *Willingness to Pay* Mahasiswa Pada Trans Sarbagita Koridor 1 di Kota Denpasar

Diaz Choirul Ahmad¹, I Made Endra Kartika Yudha²

^{1,2,3}Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana

Abstrak

Received: 2 November 2024

Revised: 13 November 2024

Accepted: 30 November 2024

Barang publik memiliki ciri khas yaitu tersedianya adalah berkat campur tangan pemerintah dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan barang dan jasa yang relatif murah (karena harganya ditentukan rendah oleh pemerintah melalui subsidi). Trans Sarbagita merupakan salah satu contoh dari barang publik yang disediakan pemerintah melalui subsidi yang diberikan. Responden dari penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Udayana yang ditemui di halte Trans Sarbagita Kampus Udayana Sudirman Denpasar, sebanyak 70 orang dengan penentuan sampel menggunakan *accidental sampling*. Jenis data yang digunakan yakni data kuantitatif dengan sumber data primer. Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara dan survei di halte Trans Sarbagita Kampus Udayana Sudirman Denpasar. Pengolahan data dianalisis dengan menggunakan teknik analisis deskriptif, uji normalitas, uji Kruskal-wallis dan analisis korelasi. Hasil dari penelitian ini disimpulkan bahwa terdapat adanya perbedaan rata-rata antara *willingness to pay* (WTP) skenario pertama dengan *willingness to pay* (WTP) skenario kedua dan dengan *willingness to pay* (WTP) skenario ketiga dan adanya korelasi yang rendah antara asal daerah, jumlah kendaraan, pendapatan orang tua, uang saku, jumlah tanggungan orang tua dan frekuensi perjalanan dengan *willingness to pay* (WTP) Trans Sarbagita skills.

Keywords: *Willingness To Pay* (WTP), *Ability To Pay* (ATP), Trans Sarbagita.

(*) Corresponding Author: diazchoirull@gmail.com

How to Cite: Ahmad, D., & Yudha, I. M. E. K. (2025). Analisis *Willingness To Pay* Mahasiswa Pada Trans Sarbagita Koridor 1 Di Kota Denpasar. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 11(3.A), 101-109.

Retrieved from <https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/9963>

PENDAHULUAN

Barang publik memiliki ciri khas yaitu tersedianya adalah berkat campur tangan pemerintah dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan barang dan jasa yang relatif murah (karena harganya ditentukan rendah oleh pemerintah melalui subsidi, tidak dapat dikecualikan (*non-excludeable*), karena dapat dinikmati oleh orang lain dan tidak pula bersaing (*non-rival*). Oleh karena pihak swasta tidak mau menghasilkan barang publik murni, maka pemerintahlah yang harus menghasilkannya.

Dalam kesehariannya, masyarakat pasti bermobilitas baik secara permanen maupun non-permanen. Dengan segala aktivitas yang dilakukan, pasti memerlukan suatu sarana dan atau prasarana guna memfasilitasi mobilitas tersebut. Sarana dan prasarana yang tepat dalam mendukung mobilitas masyarakat sehari-hari yakni dengan adanya sistem transportasi. Keberadaan sistem transportasi adalah untuk memenuhi kebutuhan keterkaitan ekonomi dan sosial serta memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk meningkatkan mobilitas (Schafer, 1998). Dalam penyediaan barang publik, diperlukan penentuan harga dan biaya. Dengan



penentuan biaya tersebut, pasti juga akan menghasilkan harga, namun tidak semua harga mencerminkan nilai pasarnya.

Willingness to pay (WTP) atau kesediaan untuk membayar adalah kesediaan individu untuk membayar terhadap suatu kondisi lingkungan atau penilaian terhadap sumberdaya alam dan jasa alami dalam rangka memperbaiki kualitas kualitas lingkungan. Secara umum, WTP atau kemauan/keinginan untuk membayar didefinisikan sebagai jumlah yang dapat dibayarkan seorang konsumen untuk memperoleh suatu barang atau jasa. Terdapat 2 perhitungan WTP yakni, dapat dilakukan secara langsung (*direct method*) dan tidak langsung (*indirect method*). *Direct method* memiliki 2 macam cara yang terdiri dari *Contingent Valuation Method* dan *Discrete Choice Method*. Cara ini dilaksanakan dengan melakukan survei di wilayah penelitian. sedangkan *indirect method* dilakukan dengan tiga cara, yaitu *Travel Cost Method*, *Hedonic Pricing*, dan *Random Utility Model*. Menurut Hanley dan Spash (1993), metode yang sering digunakan dalam menghitung nilai WTP yaitu *Contingent Valuation Method* (CVM). CVM dilakukan berdasarkan survei yang digunakan untuk memberikan penilaian pada barang atau komoditi lingkungan. Untuk menghitung nilai CVM dapat ditanyakan langsung pada masyarakat sejauh mana kesediaannya membayar untuk perubahan kualitas lingkungan.

Menurut (Guritno, 1991) menyatakan bahwa dalam *Ability to pay* (ATP), setiap orang harus membayar bagiannya (pajak) sesuai dengan kemampuannya untuk membayar. Dalam penggunaannya, ATP harus memiliki suatu ukuran operasional untuk mengukur kemampuan seseorang untuk membayar. Adapun ukuran yang biasanya dipakai untuk mengukur kemakmuran seseorang diantaranya, pendapatan, pengeluaran konsumsi dan kekayaan. *Ability to pay* merupakan kemampuan membayar seseorang terhadap suatu jasa atau barang berdasarkan persentase pengeluaran dari pendapatan. Dalam Safitri (2016) disebutkan bahwa *ability to pay* (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya

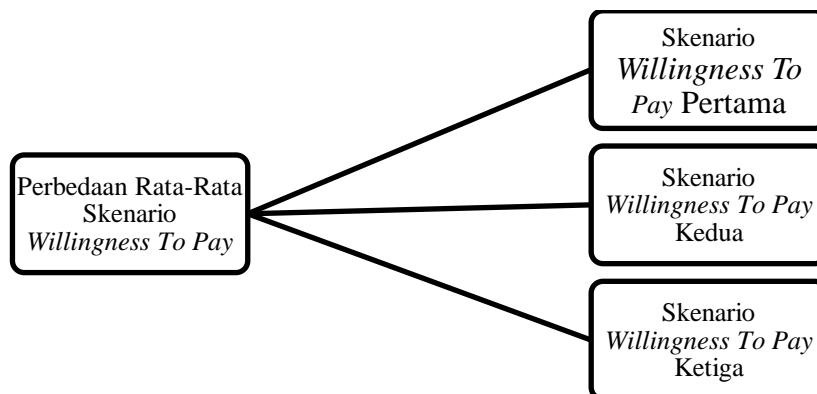
Sejak tahun 2011, Trans Sarbagita menjadi salah satu moda transportasi publik dengan harga yang relatif terjangkau. Hal ini menjadikan Trans Sarbagita sebagai pilihan yang tepat bagi masyarakat untuk berpergian dengan mudah. Trans Sarbagita memulai operasionalnya dengan membuka 1 koridor pada tahun pertamanya dan dilanjutkan dengan membuka 1 koridor lagi pada tahun selanjutnya. Rute yang dipilih oleh pihak operasional Trans Sarbagita menjadikan masyarakat dapat menjangkau beberapa tempat strategis bagi pariwisata. Sampai saat ini Trans Sarbagita memiliki 2 koridor dengan relasi koridor 1 melayani Kota-GWK dan koridor 2 melayani Kota-Nusa Dua. Saat ini, mahasiswa dan pelajar tidak diberlakukan tarif atau gratis untuk menggunakan Trans Sarbagita. Trans Sarbagita diketahui sebagai salah satu contoh dari barang publik yang disediakan oleh pemerintah untuk masyarakat sebagai bagian dari pemenuhan kebutuhan masyarakat akan barang dan jasa yang relatif murah. Namun, kondisi Trans Sarbagita saat ini atau *existing* masih berada pada tahap yang belum baik jika dibandingkan dengan *Bus Rapid Transit* (BRT) di tempat lain dan dapat terlihat dari kondisi halte yang belum memadai untuk mengakomodir kebutuhan

penumpang, kondisi bus yang masih kurang perawatan berkala dan jadwal perjalanan atau *headway* yang tergolong cukup lama serta ketepatan waktu yang tidak selalu sesuai pada jadwal. Jika pihak operator Trans Sarbagita ingin memperbaiki masalah kondisi saat ini, tentunya akan menimbulkan biaya untuk keperluan pembenahan fasilitas dan akan berimbas kepada penumpang sehingga diwajibkan untuk membayar tarif. Apabila kondisi tersebut terjadi, peneliti ingin mengetahui kesediaan penumpang untuk membayar jika adanya peningkatan fasilitas Trans Sarbagita kedepannya

METODE

Desain penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Metode ini digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/ statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Pada penelitian ini, responden dihadapkan dengan 3 skenario *willingness to pay* tarif bus yang terdiri dari skenario pertama, skenario kedua dan skenario ketiga. Pada ketiga skenario, akan dijelaskan beserta fasilitas serta karakteristik yang didapatkan dari ketiga operator bus tersebut. Responden akan diminta memilih sejumlah tarif yang disetujui dengan berdasarkan fasilitas dan karakteristik yang sudah dijelaskan peneliti. Setelah itu, responden akan diminta menjelaskan mengapa memilih tarif tersebut sebagai pertimbangan dari fasilitas dan karakteristik yang didapatkan.

Populasi dalam penelitian ini menggunakan seluruh mahasiswa Universitas Udayana. Dihimpun dari website resmi PDDIKTI, jumlah mahasiswa aktif Universitas Udayana sampai dengan semester genap 2022 berjumlah 27.413 mahasiswa/i. Sampel yang akan digunakan yakni mahasiswa Universitas Udayana yang menggunakan jasa layanan Trans Sarbagita dari Kampus Sudirman menuju Kampus Bukit Jimbaran dari halte Kampus Udayana Sudirman.



Keterangan

: Perbandingan secara langsung

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Karakteristik dalam penelitian ini memuat tentang karakteristik responden berdasarkan usia, jenis kelamin, asal daerah, jumlah kepemilikan kendaraan bermotor penghasilan orang tua dan uang saku mahasiswa serta frekuensi perjalanan dengan Trans Sarbagita per minggu. Sejumlah 70 responden terlibat dalam penelitian ini yang terdiri dari 43 perempuan dan 27 laki-laki. Semua responden yang terlibat adalah mahasiswa Universitas Udayana yang ditemui langsung oleh peneliti di halte Trans Sarbagita Kampus Udayana Sudirman dan di kompleks Kampus Udayana Sudirman.

Hasil Uji Statistik Deskriptif

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Skenario Pertama	70	0	100	32,79	11,567
Skenario Kedua	70	25	100	45	13,567
Skenario Ketiga	70	30	150	61,36	18,434

Sumber: Data Primer Diolah, 2024

Nilai minimum sebesar 0 dan memiliki nilai maksimum 100 atau sebesar Rp 10.000 sedangkan nilai rata-rata kesediaan membayar sebesar 32,79 atau Rp 3.279 yang menunjukkan bahwa mahasiswa rata-rata bersedia membayar sejumlah Rp 3.279 untuk layanan skenario pertama dengan standar deviasi sebesar 11,567. Pada skenario kedua diketahui memiliki nilai minimum sebesar 25 atau Rp 2.500 dan nilai maksimum 100 atau Rp 10.000 dengan arti bahwa ada responden yang bersedia membayar Trans Sarbagita sebesar Rp 10.000 dengan karakteristik dan kenyamanan pelayanan seperti skenario kedua. Pada nilai *mean* atau rata-rata memiliki besaran 45 atau Rp 4.500 yang menunjukkan bahwa mahasiswa bersedia membayar Trans Sarbagita dengan karakteristik dan kenyamanan pelayanan seperti skenario kedua dengan standar deviasi sebesar 13,567. pada skenario ketiga memiliki nilai minimum sebesar 30 atau Rp 3.000 dan nilai maksimum sebesar 150 atau Rp 15.000. Diketahui nilai *mean* sebesar 61,36 atau Rp 6.136 yang berarti bahwa rata-rata responden bersedia membayar Trans Sarbagita dengan karakteristik dan pelayanan seperti skenario ketiga dengan standar deviasi sebesar 18,434.

Uji Normalitas

Jenis BRT	Kolmogorov-Smirnov ^a			
	Statistic	df	Sig.	
WTP (Dalam 00 Rupiah)	Skenario Pertama	.222	70	.000
	Skenario Kedua	.271	70	.000

Skenario Ketiga	.226	70	.000
-----------------	------	----	------

Sumber: Data Primer Diolah, 2024

Diketahui hasil olah data di SPSS menunjukkan bahwa nilai probabilitas (Sig.) Trans Sarbagita yaitu $0.000 < 0,05$ yang berarti data tidak berdistribusi normal. Untuk data skenario kedua diketahui nilai probabilitas (Sig.) yaitu $0.000 < 0,05$ dengan arti bahwa data juga tidak berdistribusi normal. Sedangkan untuk data skenario ketiga memiliki nilai probabilitas (Sig.) yakni $0.000 < 0,05$ yang berarti data tidak berdistribusi normal. Hasil keseluruhan uji normalitas menyimpulkan bahwa data tidak berdistribusi secara normal.

Uji Kruskal-Wallis

WTP (Dalam 00 Rupiah)	
Chi-Square	126.928
Df	2
Asymp. Sig.	.000

Sumber: Data Primer Diolah, 2024

Diketahui bahwa nilai probabilitas (*Asymp. Sig.*) yakni $0.000 < 0,05$ yang berarti bahwa terdapat perbedaan dan H_0 ditolak. Hal ini menyimpulkan bahwa ada perbedaan kesediaan responden untuk membayar Trans Sarbagita jika sesuai dengan karakteristik dan pelayanan yang dimiliki skenario kedua dan skenario ketiga. Dari data tabel diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan rata-rata antara WTP skenario pertama, WTP skenario kedua dan dengan WTP skenario ketiga.

Uji Korelasi

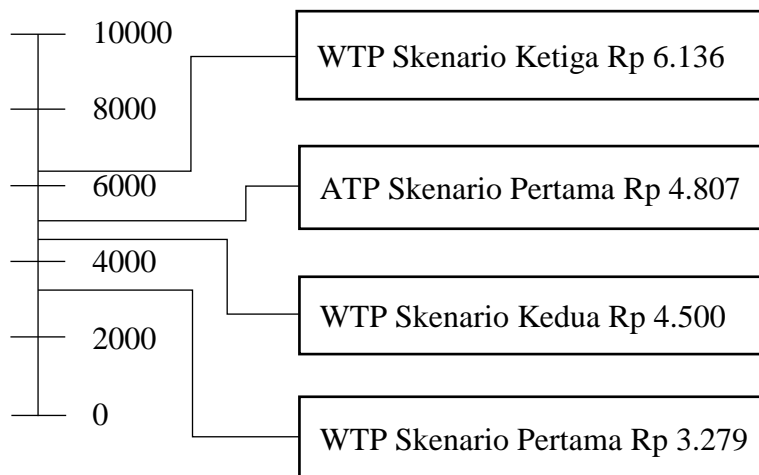
Variabel	WTP Sarba (00)	
Asal Daerah	Pearson Correlation	.149
	Sig. (2-tailed)	.218
	N	70
Jumlah Kendaraan	Pearson Correlation	-.053
	Sig. (2-tailed)	.664
	N	70
Pendapatan Orang Tua	Pearson Correlation	.154

	Sig. (2-tailed)	.202
	N	70
Uang Saku Mahasiswa	Pearson Correlation	.243*
	Sig. (2-tailed)	.043
	N	70
Jumlah Tanggungan Ortu	Pearson Correlation	-.074
	Sig. (2-tailed)	.545
	N	70
Frekuensi Naik Sarba	Pearson Correlation	-.081
	Sig. (2-tailed)	.503
	N	70

Sumber: Data Primer Diolah, 2024

Diketahui hasil uji korelasi point biserial untuk mengukur tingkat korelasi dari beberapa poin dengan variabel *willingness to pay*. Dasar pengambilan keputusan dalam uji korelasi point biserial yakni apabila nilai *Sig. (2-tailed)* < 0,05 maka ada hubungan secara signifikan, sedangkan jika nilai *Sig. (2-tailed)* > 0,05 maka tidak ada hubungan secara signifikan. Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa data tidak memiliki hubungan secara signifikan.

Perbandingan *Willingness To Pay* (WTP)



Sumber: Data Primer Diolah, 2024

Diketahui bahwa nilai *ability to pay* (ATP) Trans Sarbagita atau skenario pertama masih berada di atas *willingness to pay* (WTP) skenario pertama. Disimpulkan bahwasanya responden masih mampu membayar hingga Rp 4.807 dengan catatan harus adanya peningkatan fasilitas dan pelayanan yang melebihi dari fasilitas dan pelayanan dari skenario kedua serta skenario pertama saat ini. Dengan fasilitas dan kualitas pelayanan saat ini, responden hanya bersedia membayar skenario pertama sebesar Rp 3.279 yang hanya berbeda tipis dengan tarif untuk umum Trans Sarbagita sebesar Rp 3.500 saat ini. Jika pihak operator Trans Sarbagita ingin menetapkan tarif yang setara dengan WTP skenario kedua atau Rp 4.500, maka harus ada pembenahan fasilitas dan peningkatan kualitas pelayanan yang setara juga dengan fasilitas serta pelayanan skenario kedua. Sedangkan operator Trans Sarbagita tidak bisa menetapkan tarif yang setara dengan WTP skenario ketiga atau Rp 6.136, karena kemampuan membayar atau ATP dari mahasiswa hanya sebesar Rp 4.807 atau mahasiswa tidak mampu membayar sebesar skenario ketiga sehingga tidak bisa untuk menetapkan tarif yang melebihi dari kemampuan membayar mahasiswa.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan dan uraian sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa:

- 1) Terdapat perbedaan rata-rata antara *willingness to pay* (WTP) Trans Sarbagita dengan *willingness to pay* (WTP) skenario gambar Trans Jogja dan dengan *willingness to pay* (WTP) skenario gambar Trans Jakarta.
- 2) Terdapat korelasi yang rendah antara asal daerah, jumlah kendaraan, pendapatan orang tua, uang saku, jumlah tanggungan orang tua dan frekuensi perjalanan dengan *willingness to pay* (WTP) Trans Sarbagita be used.

SARAN

- 1) Operator Trans Sarbagita dapat menetapkan tarif skenario pertama untuk mahasiswa sebesar Rp 3.279 tanpa harus mengubah kondisi dan fasilitas saat ini.
- 2) Operator Trans Sarbagita masih bisa menetapkan tarif untuk mahasiswa hingga Rp 4.807 dengan penambahan dan perbaikan sejumlah fasilitas yang setara dengan fasilitas skenario kedua.
- 3) Operator Trans Sarbagita diharapkan tidak menetapkan tarif skenario ketiga sebesar Rp 6.136 karena mahasiswa hanya mampu membayar hingga Rp 4.807.

REFERENSI

Anggraini, R., Sugiarto, S., Caisarina, I., Ahlan, M., Rahmani, D., & Jalil, E. (2019). Kajian Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja berdasarkan *Ability to pay* (ATP) dan *Willingness to pay* (WTP). *Media Komunikasi Teknik Sipil*, 25(1), 81-89.

- Crooker, J. R., & Herriges, J. A. (2004). Parametric and semi-nonparametric estimation of willingness-to-pay in the dichotomous choice contingent valuation framework. *Environmental and resource economics*, 27, 451-480.
- Firdausi, M., El Hafizah, N., Sekartadji, R., & Istiono, H. (2020). Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar (*ATP–WTP*) Penumpang Bus Kota Rute Purabaya-Bratang. *Jurnal Teknologi dan Manajemen*, 1(1), 62-66.
- Frans, J. H., Messah, Y. A., & Issu, N. T. (2016). Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok), *Ability to pay (Atp)* Dan *Willingness to pay (WTP)* Di Kabupaten Tts. *Jurnal Teknik Sipil*, 5(2), 185-198.
- Hanley, N., & Spash, C. L. (1993). Preferences, information and biodiversity preservation (No. 93/12).
- Hildayanti, A. N., Batara, A. S., & Alwi, M. K. (2021). Determinan Ability To Pay dan Willingness To Pay Iuran Peserta Mandiri BPJS Kesehatan di Kecamatan Takabonerate (Studi Kasus di Kabupaten Kepulauan Selayar). *Promotif: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 11(1), 30-37.
- Jaensirisak, S., Luathep, P., & Paksarsawan, S. (2017). Willingness and *ability to pay* for a new public transport: A case study of Korat city, Thailand. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 12, 2310-2320.
- Kadir, A. (2006). Transportasi: peran dan dampaknya dalam pertumbuhan ekonomi nasional. *Jurnal perencanaan dan pengembangan wilayah wahana hijau*, 1(3), 121-131.
- Mabud, Z., & Marsaoly, N. (2019). ANALISIS ABILITY TO PAY (*ATP*) DAN *WILLINGNESS TO PAY (WTP)* UNTUK PENETUAN TARIF PESAWAT RUTE PULAU TERNATE–PULAU BACAN. *Journal of Science and Engineering*, 2(1).
- Nariendra, P. W., Juanita, J., & Saputri, W. P. (2021). Analisis Tarif Angkutan Umum Rute Manado–Likupang Berdasarkan *Ability to pay (Atp)* Dan *Willingness to pay (WTP)* Di Provinsi Sulawesi Utara. *Techno (Jurnal Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Purwokerto)*, 22(2), 107-114.
- Ngah, A. H., Kim, H. D., Hanafiah, R. M., Salleh, N. H. M., Jeevan, J., & Asri, N. M. (2019). *Willingness to pay* for Halal transportation cost: the stimulus-organism-response model. *Int J e-Navig Marit Econ*, 12, 11-21.
- Permata, M. R. (2012). Analisa Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-Manggarai. Universitas Indonesia.
- Sadhukhan, S., Banerjee, U. K., & Maitra, B. (2016). Commuters' willingness-to-pay for improvement of transfer facilities in and around metro stations—A case study in Kolkata. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 92, 43-58.
- Safitri, R. (2016, December). Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan *Ability to pay (ATP)* Dan *Willingness to pay (WTP)* Di Kota Pangkalpinang. In *FROPIL (Forum Profesional Teknik Sipil)* (Vol. 4, No. 2, pp. 156-164).
- Saputri, L. D. S. (2018). Willingness To Pay Mahasiswa Fe Uny 2014-2017 Terhadap Makanan Berlabel Halal. *Jurnal Ekonomi & Pendidikan*, 15(1).
- Sari, H. P., & Setiartiti, L. (2015). Willingness To Pay Perbaikan Kualitas Pelayanan Kereta Api. *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan*, 16(2), 200-209.

- Schwarzlose, A. A. I., Mjelde, J. W., Dudensing, R. M., Jin, Y., Cherrington, L. K., & Chen, J. (2014). *Willingness to pay* for public transportation options for improving the quality of life of the rural elderly. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 61, 1-14.
- Susanto, F., Anwar, M. R., & Wicaksono, A. (2015). Analisis Kemampuan Dan Kemauan Membayar (ATP-WTP) Penumpang Bus Kota Surabaya Rute P1 Purabaya “Darmo” Perak. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, 7(2), 89-98.
- Tazaruwah, D. W. (2019). Faktor–Faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Transportasi Publik Di Kota Semarang.
- Utami, C. W., & Padmalia, M. (2021). Analisis *Willingness to pay* dan Pengaruh Variabel Pendapatan, Jumlah Tanggungan Rumah Tangga, Usia, Akses ke Sekolah Terhadap Pemilihan serta Pengembangan Strategi Pengelolaan Sekolah. *Business and Finance Journal*, 6(1), 77-88.
- Winaya, A., & Caroline, J. (2019, September). Analisis Tarif Kereta Komuter Surabaya-Porong Ditinjau Dari Kemampuan Dan Kemauan Membayar (Atp Dan WTP) Pengguna Jasa. In *Prosiding Seminar Nasional Sains dan Teknologi Terapan* (Vol. 1, No. 1, pp. 37-42).
- Yulianto, B., Legowo, S. J., & Atmojo, M. S. (2017). Analisis potensi demand pada sekolah serta *ability to pay* (ATP) dan *willingness to pay* (WTP) pada Batik Solo Trans (BST) Koridor Empat di Surakarta. *Matriks Teknik Sipil*, 5(3).
- Zohra, E., Suyono, R. S., & Kadarini, S. N. (2019). Analisis Ability To Pay (ATP) dan *Willingness to pay* (WTP) untuk Penentuan Tarif Pada Perencana Angkutan Umum BRT di Kota Pontianak. *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, 5(3).