

**BAB V**  
**KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

**5.1. Kesimpulan**

Beberapa kesimpulan yang diberikan untuk penentuan tarif angkutan BRT rute Mangkang-Penggaron adalah sebagai berikut.

1. Biaya angkutan BRT pada koridor Mangkang-Penggaron memiliki hasil perhitungan biaya operasional yang telah direkapitulasi sebagai berikut.

**Tabel 27.** Rekapitulasi biaya pokok bus patas

komponen biaya	Kp/bus-km	Rp/pnp-km	%
Biaya langsung	996	17,786	26,582
Gaji dan tunjangan awak	233,38	4,168	6,229
BBM	946,6	16,904	25,263
Ban	200	3,571	5,338
Servis kecil	28,7	0,513	0,766
Servis besar	31,8	0,568	0,849
Perawatan	311,17	5,557	8,305
Cuci bus	23,33	0,417	0,623
Retribusi	112	2,000	2,989
STNK	12,61	0,225	0,337
KIR	1,82	0,033	0,049
Asuransi	124,47	2,223	3,322
Pengelolaan kantor	725,04	12,947	19,350
<b>Total</b>	<b>3746,92</b>	<b>66,909</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil perhitungan (2006)

Dari perhitungan pada tabel di atas diketahui bahwa biaya operasional per bus-kilometer diperkirakan sebesar Rp 3.746,92,-. Untuk biaya per penumpang-kilometer bus diperkirakan sebesar Rp 66,909,-. Dari hasil tersebut menghasilkan perhitungan tarif untuk rute Mangkang-Penggaron dengan jarak tempuh 26 kilometer diberikan sebagai berikut.

$$\text{Tarif} = 66,909 \times 26 = \text{Rp } 1.739,- \approx \text{Rp } 1.750,-$$

Di dalam penambahan fasilitas AC berdasarkan hasil perhitungan dengan menambahkan biaya langsung pembelian AC dan perawatannya serta penyesuaian pemakaian bahan bakar menghasilkan nilai tambah sebesar Rp 250,-. Dengan penambahan biaya tersebut diperkirakan biaya operasi bus dengan penambahan fasilitas AC menjadi Rp 2.000,-

2. Hasil dari *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) secara umum memiliki nilai ATP dan WTP rata-rata untuk *captive travelers* masing-masing sebesar Rp 1.063,- dan Rp 937,-. Sedangkan untuk *choice travelers* nilai ATP dan WTP rata-rata yang diberikan sebesar Rp 2.805,- dan Rp 3.116,-. Hasil ATP dan WTP BRT berdasarkan golongan pekerjaan secara ringkas dapat disimpulkan sebagai berikut

**Tabel 28.** ATP dan WTP rata-rata berdasarkan golongan pekerjaan

Golongan pekerjaan	<i>Captive travelers</i>		<i>Choice travelers</i>	
	WTP	ATP	WTP	ATP
PNS/TNI	Rp 814	Rp 3.963	Rp 6.341	Rp 3.487
BUMN/SWASTA	Rp 1.107	Rp 2.273	Rp 2.939	Rp 3.690
Pelajar/Mahasiswa	Rp 916	Rp 1.583	Rp 2.395	Rp 1.809
Lainnya	Rp 1.013	Rp 1.738	Rp 3.500	Rp 2.145

Sumber: Hasil perhitungan (2006)

- Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa kemampuan daya beli yang dimiliki *choice travelers* lebih tinggi dibandingkan dengan *captive travelers*. Kemampuan daya beli yang ada menunjukkan bahwa kelompok pekerja (pegawai) juga memiliki kemampuan daya beli lebih dibandingkan kelompok pelajar atau mahasiswa. Kondisi ini juga memerlukan perhatian di dalam melakukan kebijakan penentuan tarif angkutan BRT juga terhadap usaha melakukan subsidi golongan pelajar (tarif khusus).
3. Alternatif tarif yang diberikan berdasarkan penyesuaian tarif untuk tarif umum berada dalam *range* antara Rp 1.700,- sampai dengan Rp 1.850,-. Penentuan tarif tersebut berdasarkan pertimbangan kemampuan daya beli yang dimiliki *captive transveller* masih berada di antara *range* tersebut. Untuk alternatif tarif pelajar berdasarkan penyesuaian tarif memiliki *range* yang relatif lebih rendah daripada tarif umum. Hal ini disebabkan rendahnya kemampuan daya beli pelajar. Tarif pelajar berdasarkan hasil analisis memiliki *range* tarif berkisar Rp 1.300,- sampai dengan Rp 1.850,-. Dengan pertimbangan kemampuan daya beli yang ada dan pertimbangan subsidi usulan tarif yang berlaku diusulkan untuk tarif umum sebesar Rp 1.850,- dan untuk tarif pelajar sebesar Rp 1.500,-
4. Alokasi pengeluaran transportasi kota Semarang memiliki rata-rata alokasi sekitar 28,9 persen. Alokasi ini jauh lebih tinggi dari nilai alokasi pengeluaran yang ideal. Pengeluaran ideal yang ditetapkan sebesar 10 persen masih belum dapat dipenuhi berkaitan dengan mahalnyanya sarana transportasi yang ada dan rendahnya tingkat

penghasilan. Kondisi ini hampir sama terjadi pada kota di negara berkembang yang memiliki alokasi pengeluaran transportasi mencapai 30 persen

5. Dari hasil analisa diperlukan subsidi langsung yang sama besarnya untuk umum dan pelajar yaitu sebesar Rp 150,- per penumpang. Dari nilai subsidi akan menurunkan tarif menjadi Rp 1.850,-. Namun demikian tarif pelajar masih perlu disubsidi lagi, hal ini berkaitan daya beli yang relatif lebih rendah. Total subsidi yang diberikan apabila menggunakan tarif sampai dengan Rp 1.500,- adalah sebesar Rp 500,- per penumpang pelajar. Pemberian subsidi tersebut dilakukan pemerintah yang merupakan *intervensi* pemerintah sebagai *regulator*
6. Dari hasil *interview* yang ada sebagian besar responden antusias membahas BRT Kota Semarang. Beberapa responden kurang menyetujui apabila keberadaan BRT mengambil jalur yang sudah ada. Kebanyakan responden hanya menginginkan bus yang menyerupai BRT karena bagi mereka menginginkan konsep yang dapat memberikan kenyamanan, keamanan dan kepastian waktu. Berkenaan dengan tarif, hampir seluruh responden yang diwawancara menganggap masih relatif wajar dan cukup murah. Hampir seluruh responden menyatakan minat atau keinginan untuk pindah ke angkutan BRT. Namun demikian tidak sedikit yang melihat kondisi terlebih dahulu dengan mempertimbangkan frekuensi dan jarak. Meskipun demikian tetap diakui masih terdapat beberapa responden yang memilih tetap menggunakan kendaraan pribadi terutama kalangan pelajar/mahasiswa dengan alasan karena memiliki mobilitas dan jadwal yang tidak tentu.

## 5.2. Rekomendasi

Rekomendasi yang diberikan untuk penentuan tarif angkutan BRT rute Mangkang Penggaron adalah sebagai berikut.

1. Perlu dilakukan pemberian subsidi langsung dari pemerintah sebagai *regulator* dan upaya *intervensi* kebijakan angkutan umum. Kebijakan tersebut untuk meningkatkan okupansi penumpang dan pelayanan angkutan umum itu sendiri.
2. Selain berkenaan dengan tarif, berdasarkan hasil *interview* perlu peningkatan kenyamanan dan keamanan sebagai faktor yang menentukan. Di dalam pemilihan moda yang beberapa variabel menjadi pertimbangan sebagai parameter adalah jarak, frekuensi dan efisien.

3. Untuk memudahkan di dalam pemberian subsidi dan kontrol operasional BRT sebaiknya menggunakan sistem *buy the service* dengan pengelolaan kepada *operator*.
4. Perlu dilakukan pembedaan antara tarif pelajar dengan umum berdasarkan terdapat perbedaan nilai kemampuan daya beli yang cukup signifikan.
5. Untuk memberikan kenyamanan sesuai dengan permintaan responden, usulan BRT yang diterapkan adalah bus AC. Hal ini sebagai salah satu upaya pengguna kendaraan pribadi untuk beralih pada angkutan BRT.
6. Perlu *political will* dan dukungan dari masyarakat yang kuat di dalam menerapkan sistem BRT ini, karena tanpa ada kemauan bersama dan penyelerasan visi yang sama BRT tidak akan berjalan dengan baik.
7. Keterpaduan moda antar angkutan BRT dan terhadap angkutan pengumpaan (*feeder*) sangat penting untuk diwujudkan.

