Journal of Innovative and Creativity
Journal Homepage: https://joecy.org/index.php/joecy
e-mail: journaljoecy@gmail.com

Faculty of Education
University of Pahlawan Tuanku Tambusai
ISSN 2775-771X (Online)
ISSN 2962-570X (Printed)
6 (2) 2026, Page: 45770-45776

Analisis *Ability To Pay and Willingness To Pay* Trans Jateng (Koridor Penggaron-Godong)

Muhammad Asin Zubet[1], Retno Sri Waryani[2], Anton Sugiyarno[3]
[1,2,3]Universitas Muhammadiyah Semarang
Corresponding Author:Muhammad Asin Zubet, E-Mail: Muhammadasinzubet@unimus.ac.id

Published: August , 2026

ABSTRAK
Penelitian ini mengkaji kemampuan membayar (Ability To Pay/ATP), kesediaan membayar (Willingness To Pay/WTP), dan karakteristik pengguna BRT Trans Jateng koridor Penggaron-Godong. Hasil analisis menunjukkan bahwa ATP pengguna kategori umum didapatkan Rp 23.674,24 jauh melampaui tarif yang berlaku, yaitu Rp 5.000,00. Sebaliknya, nilai WTP lebih rendah, yakni Rp Rp 4.441,76 (umum), mengindikasikan adanya kesenjangan antara kemampuan dan kesediaan membayar yang dipengaruhi oleh persepsi terhadap kualitas layanan.

Keywords: BRT, Trans Jateng, kemauan membayar, kemampuan membayar

ABSTRACT
This study examines the Ability to Pay (ATP), Willingness to Pay (WTP), and user characteristics of BRT Trans Jateng on the Penggaron–Godong corridor. The analysis shows that the ATP for general users is IDR 23,674.24, which is significantly higher than the current fare of IDR 5,000. In contrast, the WTP is lower, at IDR 4,441.76 for general users, indicating a gap between users' financial capacity and their willingness to pay, which is influenced by their perception of service quality.

Keywords: *BRT, Trans Jateng, Willingness To Pay, Ability To Pay*

© The Author(s). 2021 Open Access This article is licensed under a Creative Commons Atibution 4.0 International License, which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons licence, and indicate if changes were made. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons licence, unless indicated otherwise in a credit line to the material. To view a copy of this licence, visit http://creativecommons.org/licenses/by/4.0

PENDAHULUAN

Transportasi pada hakikatnya merupakan aktivitas pemindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain yang memungkinkan terjadinya interaksi ruang secara efektif (Morlok 1991). Perannya tidak hanya sebatas sarana mobilitas, tetapi juga menjadi unsur strategis yang memengaruhi dinamika ekonomi, sosial, hingga perkembangan sektor industri. Ketersediaan sistem transportasi yang memadai mendorong terciptanya spesialisasi kerja sesuai karakteristik budaya dan keahlian masyarakat di suatu wilayah (Muryanti et al. 2025). Oleh karena itu, kemajuan ekonomi suatu negara sangat bergantung pada kualitas dan kapasitas sarana transportasi, mengingat dampaknya yang luas terhadap aspek individu, sosial, ekonomi, dan politik (Acton, Le, and Miller 2022).

Dalam konteks pembangunan, transportasi berfungsi sebagai infrastruktur kunci yang memicu pertumbuhan ekonomi dan memperlancar aktivitas produksi serta distribusi. Pembangunan yang berkelanjutan menuntut tersedianya layanan transportasi yang efektif dan efisien, sebab tanpa dukungan moda yang memadai, proses pembangunan tidak akan berjalan optimal (Kusmawan, Gusthini, and Dini 2025). Setiap tahap perkembangan ekonomi memerlukan kapasitas angkutan yang sesuai, meskipun penentuan kebutuhan investasi dan kapasitas tersebut bukanlah perkara sederhana. Penyelenggara jasa angkutan dituntut menyediakan layanan yang aman, terjangkau, tertib, tepat waktu, dan nyaman agar mampu memenuhi kebutuhan masyarakat sekaligus menjamin keberlangsungan operasional usaha (Ihsan Septada and Rina Herawati n.d.).

Sebagai upaya mengatasi persoalan kemacetan serta penurunan kualitas pelayanan transportasi di Kota Semarang, pemerintah mengembangkan sistem BRT Trans Jateng (Gilang et al. 2014). BRT Trans Jateng merupakan sistem angkutan massal berbasis bus yang dirancang dengan integrasi antara halte, armada, dan perencanaan operasional sehingga menghadirkan layanan yang cepat, aman, nyaman, serta memiliki ciri layanan tersendiri (Zohra, Suyono, and Kadarini n.d.). Kebijakan pendukung kemudian

dihadirkan melalui penyediaan layanan angkutan pengumpan BRT Trans Jateng mendorong peralihan penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik. Di sisi lain, masyarakat menuntut layanan transportasi umum yang terjangkau, aman, nyaman, dan efisien dari sisi waktu tempuh.

Dalam penyelenggaraan layanan BRT Trans Jateng, penetapan tarif menjadi aspek yang sangat penting. Tarif tidak hanya berfungsi menjaga keberlanjutan operasional, tetapi juga memastikan mutu layanan tetap memenuhi standar keselamatan dengan tetap memperhatikan kemampuan ekonomi masyarakat dan struktur biaya operasional (Homepage et al. n.d.) Oleh karena itu, Pemerintah Kota Semarang perlu mempertimbangkan dua indikator utama dalam penentuan tarif, yakni Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP).

ATP mencerminkan kemampuan finansial pengguna dalam membayar biaya perjalanan berdasarkan proporsi pendapatan yang dialokasikan untuk transportasi (Tamin 2000). Nilai ATP dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain: (a) tingkat pendapatan, (b) kebutuhan perjalanan, (c) total biaya perjalanan, dan (d) persentase pendapatan untuk transportasi (Krisnanto, Legowo, and Yulianto 2015). Sementara itu, WTP menggambarkan kesediaan pengguna membayar berdasarkan persepsi terhadap kualitas layanan yang diterima. Faktor yang memengaruhi WTP meliputi: (a) jenis produk dan layanan, (b) kualitas serta kuantitas pelayanan, (c) manfaat yang dirasakan, dan (d) karakteristik perilaku pengguna (Muryanti et al. 2025).

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini diarahkan untuk menjawab beberapa pertanyaan pokok, yaitu:

- bagaimana karakteristik pengguna layanan feeder pada koridor Banyumanik–Penggaron;
- berapa besar nilai ATP dan WTP menurut persepsi pengguna; dan
- berapa besaran tarif yang paling sesuai dengan kemampuan dan kesediaan membayar pengguna.

METODE PENELITIAN

Kemampuan membayar (Ability to Pay/ATP) dan kesediaan membayar (Willingness to Pay/WTP) merupakan dua indikator penting dalam evaluasi tarif layanan Bus Rapid Transit. Tinjauan pustaka ini menguraikan faktor-faktor yang memengaruhi ATP dan WTP berdasarkan literatur terdahulu, meliputi penelitian sebelumnya, teori jasa, teori permintaan, konsep ATP dan WTP, serta kerangka berpikir penelitian.

Berbagai penelitian, baik di dalam maupun luar negeri, menunjukkan bahwa ATP dan WTP dipengaruhi oleh karakteristik pengguna, tingkat pendapatan, serta kualitas layanan. Kajian tersebut umumnya menyoroti elastisitas permintaan dan preferensi pengguna dalam menentukan tarif yang optimal. Dalam konteks jasa, kualitas layanan terbagi menjadi tiga komponen utama, yaitu *technical quality* (hasil layanan seperti harga dan ketepatan waktu), *functional quality* (proses penyampaian layanan), dan *corporate image* (citra penyedia layanan). Ketiga aspek ini berperan penting dalam membentuk persepsi dan kepuasan pelanggan.

ATP didefinisikan sebagai kemampuan finansial individu dalam membayar tarif transportasi berdasarkan pendapatan dan alokasi biaya perjalanan, sedangkan WTP mencerminkan kesediaan pengguna untuk membayar sesuai persepsi terhadap manfaat dan kualitas layanan. Dengan demikian, analisis kedua konsep ini menjadi dasar dalam penetapan tarif yang berkeadilan dan berkelanjutan.

Nilai ATP menurut kategori pekerjaan dihitung menggunakan persamaan berikut:

$$\text{ATP} = \frac{\text{P x a}}{\text{F}}$$

Di mana:

ATPresp : ATP responden (Rp/Responden/Trip)
P : Pendapatan per Bulan (Rp)
a : Prosentase Alokasi Biaya Transportasi (%)
F : Frekuensi Trip (kali)

Nilai ATP Berdasarkan Kategori Kelompok Tarif Feeder 3

$$\text{ATP} = \frac{(\sum nilai\ ATP\ per\ Jenis\ Pekerjaan)}{n\ x\ (Jenis\ Pekerjaan)}$$

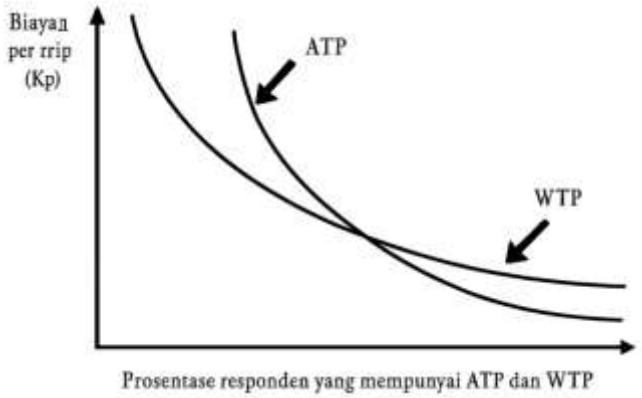
Willingness to Pay (WTP) merupakan kesediaan pengguna untuk membayar tarif atas layanan transportasi yang diterima, yang ditentukan berdasarkan persepsi terhadap kesesuaian antara tarif dan kualitas pelayanan. Dalam konteks transportasi, WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, yaitu karakteristik layanan yang ditawarkan, kualitas dan kuantitas pelayanan, tingkat utilitas atau tujuan penggunaan, serta perilaku pengguna terhadap manfaat yang dirasakan. Semakin tinggi manfaat yang dirasakan, maka semakin besar pula kesediaan pengguna untuk membayar tarif layanan tersebut.
Nilai WTP menurut kategori pekerjaan dihitung menggunakan persamaan:

$$\text{ATP} = \frac{\sum WTPi}{n}$$

Di mana :
WTPi : Nilai kemauan membayar individu ke-i
n : Jumlah responden

Nilai WTP Berdasarkan Kategori Kelompok Tarif Feeder 3

$$\text{WTP} = \frac{(\sum nilai\ WTP\ per\ Jenis\ Pekerjaan)}{n\ x\ (Jenis\ Pekerjaan)}$$



Gambar 1. Hubungan antara ATP dan WTP

Hubungan antara Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) merepresentasikan interaksi antara kapasitas finansial pengguna dan tingkat kesediaannya dalam membayar tarif layanan transportasi. Dalam implementasi kebijakan tarif, perbedaan antara kedua indikator ini kerap ditemukan dan dapat diklasifikasikan ke dalam tiga kondisi. Pertama, ATP > WTP, yang menunjukkan bahwa kemampuan membayar pengguna melebihi tingkat kesediaannya, umumnya terjadi pada kelompok *choice riders* dengan pendapatan relatif tinggi namun tingkat pemanfaatan layanan rendah. Kedua, ATP < WTP, yang mencerminkan kondisi di mana kesediaan membayar lebih tinggi dibandingkan kemampuan finansial, biasanya dialami oleh *captive riders* yang memiliki ketergantungan tinggi terhadap layanan meskipun berpendapatan rendah. Ketiga, ATP = WTP, yaitu kondisi keseimbangan antara kemampuan dan kesediaan membayar, yang mengindikasikan bahwa tarif yang diterapkan telah sesuai dengan manfaat dan utilitas yang dirasakan oleh pengguna.

Tahap pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui metode survei menggunakan instrumen kuesioner yang didistribusikan kepada pengguna layanan. Kuesioner disusun secara sistematis untuk mengidentifikasi karakteristik responden, mengukur nilai Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP), serta menggali persepsi dan harapan responden terhadap kualitas pelayanan yang diberikan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis karakteristik responden disajikan untuk menggambarkan profil sosiodemografis, meliputi jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, pekerjaan, pendapatan bulanan, tujuan perjalanan, frekuensi penggunaan transportasi umum, serta jenis moda yang sering digunakan. Berdasarkan data pada tabel, mayoritas responden pengguna jasa transportasi berjenis kelamin perempuan sebanyak 168 orang (56%),

sedangkan laki-laki berjumlah 132 orang (44%). Komposisi ini menunjukkan bahwa responden telah mewakili variasi jenis kelamin dan layak digunakan sebagai sampel dalam penelitian.

Tabel 1. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

Gender	Frekuensi	Presentase
Laki - Laki	132	44%
Wanita	168	56%
Total	50	100%

Berdasarkan tabel tersebut, mayoritas responden pengguna jasa transportasi berada pada rentang usia 10–20 tahun (32%). Kelompok usia lainnya terdiri dari 21–30 tahun (10%), 31–40 tahun (18%), 41–50 tahun (26%), 51–60 tahun (6%), dan 61–70 tahun (8%). Distribusi usia ini menunjukkan bahwa responden mencakup berbagai kelompok umur, sehingga layak dijadikan sebagai sampel dalam penelitian.

Tabel 2. Karakteristik responden berdasarkan usia

Kelompok Umur	Frekuensi	Presentase
10-20	96	32%
21-30	30	10%
31-40	54	18%
41-50	78	26%
51-60	18	6%
61-70	24	8%
Total	300	100%

Berdasarkan tabel dibawah, mayoritas responden pengguna jasa transportasi memiliki tingkat pendidikan SMA/SMK/sederajat sebanyak 30%. Selanjutnya diikuti oleh lulusan SD sebanyak28%, SMP/sederajat 22%, Sarjana (S1) sebanyak 16%, serta Diploma (D1/D2/D3) dan S2/S3 masing-masing 2%. Distribusi tingkat pendidikan ini menunjukkan bahwa responden berasal dari berbagai latar belakang pendidikan, sehingga layak dijadikan sebagai sampel dalam penelitian.

Tabel 3. Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan

Pendidikan	Frekuensi	Presentase
SD	84	28%
SMA/SMK	90	30%
S1	48	16%
SMP	66	22%
DIPLOMA	6	2%
S2/S3	6	2%
Total	300	100%

Berdasarkan tabel dibawah diperoleh informasi bahwa responden pengguna jasa transportasi didominasi oleh responden dengan pegawai swasta 40% dan pelajar/mahasiswa 30%. Sedangkan jenis pekerjaan lain pengusaha/wiraswasta 6%, Lainnya 22%, dan pensiunan PNS/TNI/POLRI sebanyak 2%. Dari data karakteristik responden menurut tingkat pekerjaan kemudian dikelompokkan dalam dala golongan tarif yang ditentukan Trans Jateng.

Tabel 4Karakteristik responden berdasarkan jenis pekerjaan

Pekerjaan	Frekuensi	Presentase
PNS	0	0%
Pensiunan	6	2%
Pengusaha/Wiraswasta	18	6%
Pegawai Swasta	120	40%

Pekerjaan	Frekuensi	Presentase
Pelajar/Mahasiswa	90	30%
Irt	0	0%
Guru/Dosen/Akademis	0	0%
Lainnya	66	22%
Total	300	100%

Berdasarkan tabel tersebut, mayoritas responden memiliki pendapatan ≤ Rp 1 juta sebanyak 126 orang (42%). Kelompok pendapatan berikutnya adalah Rp 2,5–3 juta sebanyak 66 orang (22%) dan Rp 2–2,5 juta sebanyak 42 orang (14%). Responden dengan pendapatan Rp 1–1,5 juta berjumlah 24 orang (8%), sedangkan yang berpendapatan > Rp 5 juta sebanyak 18 orang (6%). Sementara itu, masing-masing 12 orang (4%) berada pada kelompok pendapatan Rp 3–3,5 juta dan Rp 4–5 juta. Tidak terdapat responden pada kelompok pendapatan Rp 1,5–2 juta dan Rp 3,5–4 juta (0%).

Tabel 5. Karakteristik responden berdasarkan pedapatan per bulan

Gaji	Frekuensi	Presentase
≤ 1 Juta	126	42%
2 - 2,5 Juta	42	14%
3,5 - 4 Juta	0	0%
1- 1,5 Juta	24	8%
2,5 - 3 Juta	66	22%
4- 5 Juta	12	4%
1,5 - 2 Juta	0	0%
3 - 3,5 Juta	12	4%
> 5 Juta	18	6%
Total	300	100%

Nilai indikator perhitungan ATP berikut merupakan rata-rata yang diperoleh dari persepsi pengguna bus Trans Jateng. Berdasarkan tabel, nilai ATP tertinggi terdapat pada golongan lainnya sebesar Rp 52.083,33, sedangkan nilai terendah berada pada golongan pelajar dengan nilai Rp 1.875,00.

Tabel 6. Nilai ATP berdasarkan jenis pekerjaan

Jenis pekerjaan	Pendapatan per Bulan (Rp)	Biaya Transportasi (%)	Frekuensi Trip (kali)	ATP
1	3	4	5	6 = (3*4)/5
Pegawai Swasta	Rp. 2.500.000	0,10	44	Rp. 5.681,82
Lainnya	Rp. 2.100.000	0,12	4,8	Rp. 52.083,33
Pengusaha/Wiraswasta	Rp. 1.300.000	0,19	6	Rp. 41.666,67
Pelajar	Rp. 500.000	0,15	40	Rp. 1.875,00

Berdasarkan tabel tersebut, dapat diketahui bahwa kemampuan membayar tarif (Ability to Pay/ATP) responden berada di atas tarif yang ditetapkan oleh pengelola. Rata-rata nilai ATP untuk kategori umum sebesar Rp 23.674,24

Tabel 7. Nilai ATP berdasarkan kategori kelompok tarif BRT

Kategori	Jenis pekerjaan	Nilai ATP per Jenis Pekerjaan	Nilai ATP
1	2	3	4 = $(\Sigma(3))/n(2)$

Kategori	Jenis pekerjaan	Nilai ATP per Jenis Pekerjaan	Nilai ATP
Pelajar/Buruh /Veteran	Pelajar	Rp. 1.875,00	Rp. 26.979,17
	Lainnya	Rp. 52.083,33	
Umum	Pegawai Swasta	Rp. 5.681,82	Rp. 23.674,24
	Pengusaha/Wiraswasta	Rp. 41.666,67	

Dari tabel diatas diperoleh informasi bahwa nilai WTP golongan dewasa adalah dengan nilai WTP sebesar Rp. 4.117,76 sedangkan nilai WTP golongan pelajar adalah sebesar Rp. 1.000,00. Sedangkan golongan umum mempuyai nilai WTP sebesar Rp. 3.300,00

Tabel 8. Nilai WTP berdasarkan kategori kelompok tarif BRT

Jenis Pekerjaan	Akumulasi Nilai Tarif	Jumlah Respoden	Nilai WTP
Dewasa	Rp. 4.000,00	63	Rp. 4.441,76
	Rp. 1.000,00	3	
	Rp. 5.000,00	39	
Pelajar	Rp. 1.000,00	45	Rp. 1.000,00
Umum/Semua	Rp. 4.000,00	63	Rp. 3.300,00
	Rp. 5.000,00	39	
	Rp. 1.000,00	48	

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil survei dan analisis terhadap pengguna Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng koridor Semarang–Godong, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Nilai Ability to Pay (ATP) pengguna BRT Trans Jateng pada kategori umum sebesar Rp 23.674,24, sedangkan pada kategori buruh/veteran mencapai Rp 26.979,17. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kapasitas finansial masyarakat dalam membayar tarif transportasi berada di atas tarif yang saat ini diberlakukan, yaitu Rp 5.000,00 untuk umum dan Rp 1.000,00 untuk pelajar/buruh/veteran/lansia. Hal ini mengindikasikan bahwa tarif yang diterapkan masih relatif terjangkau.
2. Sementara itu, nilai Willingness to Pay (WTP) masyarakat tercatat sebesar Rp 3.300,00 untuk kategori umum, Rp 4.441,76 untuk dewasa, dan Rp 1.000,00 untuk pelajar. Nilai WTP yang lebih rendah dibandingkan ATP menunjukkan bahwa meskipun pengguna memiliki kemampuan finansial yang memadai, kesediaan mereka untuk membayar sangat dipengaruhi oleh persepsi terhadap kualitas pelayanan dan tingkat kenyamanan.
3. Perbandingan antara ATP dan WTP menghasilkan kondisi ATP > WTP, yang berarti kemampuan membayar pengguna lebih tinggi daripada kesediaannya. Kondisi ini mengindikasikan bahwa masyarakat cenderung mengharapkan peningkatan kualitas layanan sebelum bersedia membayar tarif yang lebih tinggi, sekaligus menunjukkan bahwa tarif saat ini masih sesuai dan tidak memberatkan pengguna.
4. Hasil survei kepuasan menunjukkan bahwa faktor utama yang memengaruhi persepsi pengguna terhadap layanan BRT adalah kenyamanan dan kecepatan armada (47%), diikuti oleh kualitas fasilitas halte (33%). Oleh karena itu, peningkatan kualitas layanan, khususnya dalam aspek ketepatan waktu, kenyamanan kendaraan, serta fasilitas halte yang aman dan informatif, menjadi hal yang perlu diprioritaskan.

DAFTAR PUSTAKA

Acton, Blake, Huyen T. K. Le, and Harvey J. Miller. 2022. "Impacts of Bus Rapid Transit (BRT) on Residential Property Values: A Comparative Analysis of 11 US BRT Systems." *Journal of Transport Geography* 100. doi:10.1016/j.jtrangeo.2022.103324.

Gilang, Endhar, Pradipta ∗. Suroso, Erni Suharini, and Jurusan Geografi. 2014. *Geo Image (Spatial-Ecological-Regional) EFEKTIVITAS BRT (Bus Rapid Transit) TRANS SEMARANG SEBAGAI MODA TRANSPORTASI DI KOTA SEMARANG Info Artikel*. Vol. 3. http://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/geoimage.

Homepage, Journal, Muhammad Asin Zubet, Rani Puspita Dewi, and Putri Anwar. n.d. *Journal of Innovative and Creativity Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Tarif Feeder Banyumanik-Penggaron*. Vol. 5.

Ihsan Septada, Bastiar, and Augustin Rina Herawati. n.d. *ANALISIS PELAYANAN BRT TRANS SEMARANG DI KOTA SEMARANG*.

Krisnanto, Albertus Ryan., Slamet J. Legowo, and Budi Yulianto. 2015. "Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP), Willingness to Pay (WTP), Dan Analisis Break Even Point (BEP) Bus Batik Solo Trans (Studi Kasus: Koridor 1)." *E-Journal Matrics Teknik Sipil*.

Kusmawan, Mudita, Misyi Gusthini, and) Dini. 2025. "Analisis Teknik Penerjemahan Pada Rambu Umum Di Sistem Bus Rapid Transit Transjakarta." *Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora)* 3(4):489–500. https://journal.ikmedia.id/index.php/jishum.

Morlok, Edward K. ,. author. 1991. "Metadata-11581." in *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

Muryanti, Candraningratri Widodo, Hakimatul Mukaromah, and Erika Putri. 2025. "Rasionalitas Pengguna Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Transjakarta, Batik Trans Solo, Dan Transjogja Pada Pilihan Transportasi Publik." *Jurnal Perkotaan* 17(1):12–24. doi:10.25170/perkotaan.v17i1.6663.

Tamin, Ofyar Z. .. 2000. *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB.

Zohra, Elia, Rudi S. Suyono, and S. Nurlaily Kadarini. n.d. *Analisis Abillity To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Untuk Penetuan Tarif Pada Perencana Angkutan Umum BRT Di Kota Pontianak*.