

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi adalah “pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi” (KBBI). Menurut (H.A Abbas Salim 2016: 6-7) transportasi ialah kegiatan memindahkan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain.

Sistem transportasi memiliki dua komponen (H.A Abbas Salim 2016: 8-9). Meliputi:

1. Angkutan Umum

Moda transportasi merupakan suatu sistem yang digunakan untuk mengangkut barang atau penumpang dengan menggunakan angkutan atau alat angkut tertentu. Moda transportasi terbagi atas tiga macam berdasarkan lokasi atau medan yang dilalui, yaitu:

a. Transportasi Darat

Sesuai dengan namanya, moda transportasi darat hanya dapat digunakan didarat, moda transportasi darat meliputi : kereta api, kendaraan bermotor, dan gerobak yang ditarik oleh manusia ataupun hewan.

Moda transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor:

- Tujuan Perjalanan
- Jenis dan spesifikasi kendaraan
- Ketersediaan moda
- Jarak perjalanan
- Kepadatan pemukiman

b. Transportasi Air

Transportasi air hanya dapat dilalui bila medan yang ditempuh sebagian besar terdiri dari air seperti, laut, sungai, dan danau untuk itu moda

transportasi yang digunakan adalah kapal, perahu, atau rakit.

c. Transportasi Udara

Transportasi udara dilakukan dengan cara terbang, untuk itu hanya ada dua jenis moda transportasi yang dapat digunakan yaitu, pesawat terbang dan helikopter.

2. Manajemen

Dalam manajemen sistem transportasi, dapat dikelompokkan menjadi dua kategori yaitu:

a. Manajemen penjualan dan pemasaran jasa angkutan

Manajemen penjualan dan pemasaran bertugas atau bertanggung jawab untuk mencari pelanggan sebanyak mungkin bagi kepentingan perusahaan, selain itu mereka juga bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perusahaan di bidang pengangkutan

b. Manajemen lalu lintas angkutan

Tugas dan tanggung jawab manajemen lalu lintas adalah untuk mengatur ketersediaan jasa angkutan

2.2 Angkutan Umum Penumpang

Transportasi umum ialah transportasi yang memakai sistem bayar / sewa. Tujuan transportasi umum ialah sebagai penyelenggara pelayanan transportasi yang baik dan layak kepada masyarakat. Upaya untuk memahami kriteria penumpang angkutan, sebaiknya berawal dari pengkajian kriteria masyarakat sebagai pengguna jasa. Dilihat dari kebutuhan mobilitasnya, masyarakat kota terdiri dari 2 kelompok yakni (Andriansyah, 2015: 15):

1. *Choice* ialah kelompok yang memiliki alternatif dalam memenuhi keperluan mobilitas mereka, yakni pilihan untuk memakai kendaraan sendiri/pribadi atau tidak.
2. *Captive* ialah kelompok yang memiliki ketergantungan pada angkutan umum dalam memenuhi kebutuhan mobilitas mereka.

2.2.1 Peranan Angkutan Umum Penumpang

Menurut (Andriansyah, 2015: 16), peran utama yang dimiliki angkutan umum penumpang ialah:

1. Sebagai penyelenggara layanan transportasi yang layak dan baik kepada pengguna angkutan antara lain aman, nyaman, terjangkau, dan tepat.
2. Sebagai sarana terbukanya lowongan pekerjaan.
3. Sebagai upaya untuk mengurangi frekuensi penggunaan kendaraan pribadi.

Transportasi umum berperan untuk memberikan pelayanan dalam perjalanan masyarakat dalam melakukan atau pemenuhan kegiatannya sehari-hari. Peran lain dari transportasi umum ialah untuk mengembangkan wilayah, mengendalikan lalu lintas dan menghemat energi.

2.2.2 Dasar Hukum Pengangkutan

Beberapa UU yang berhubungan dengan angkutan, perhitungan tarif dan lalu lintas serta jalan, antara lain :

1. Dephubdar RI SK Dirjen nomor 687 tahun 2002 tentang Pedoman teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur
2. Permen Perhubdar No. KM 31 tahun 2015 Tentang Tarif dasar batas atas dan batas bawah angkutan penumpang antar kota antar propinsi kelas ekonomi di jalan dengan mobil bus umum.
3. UU No. 22 tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Permen Perhubdar No. KM 52 tahun 2006 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum antar kota kelas ekonomi. Yang menyebutkan “ besaran tarif dasar batas atas untuk angkutan penumpang dengan mobil bus umum antar kota adalah 30% diatas biaya pokok.
5. Kepmen Perhubdar No. 15 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

2.2.3 Dasar Penetapan Tarif Angkutan

Dalam membuat kebijakan penetapan tarif yang berlaku dapat di tentukan berdasarkan beberapa pendekatan, salah satunya yaitu pendekatan dari pemerintah (Warpani, 2002 : 149)

Gubernur Jawa Timur Telah Mengeluarkan Peraturan Gubernur Nomer 21 Tahun 2023 Tentang Tarif Dasar, Tarif Jarak Batas Atas Dan Bawah Angkutan Penumpang AKDP Kelas Ekonomi Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi Yang Menggunakan Mobil Bus Umum yang berisi penetapan tarif pada angkutan umum salah satunya pada transportasi dengan trayek Malang (T. landungsari) – Kediri (T. Tamanan), sebesar tarif batas bawah senilai Rp.12.000.00 dan tarif batas atas senilai Rp.18.000.00. Setelah di terbitkan peraturan Gubernur tersebut agar selanjutnya dapat di terapkan pada angkutan bus AKDP di seluruh daerah Jawa Timur.

2.2.4 Moda Transportasi

Dalam memilih moda transportasi terdapat beberapa hal yang dipertimbangkan antara lain Dalam Segi pelayanan, Segi Keterampilan dalam bergerak, Segi Kebutuhan, Segi Keselamatan, Fleksibilitas, Tarif, Banyak Polusi, Jarak , Penggunaan BBM dan Kecepatan perjalanan (Andriansyah, 2015:11).

Dilihat dari pandangan (Andriansyah, 2015: 7) terdapat 2 kelompok pengguna moda transportasi antara lain :

1. Kelompok angkutan pribadi ialah kelompok transportasi yang khusus untuk kebutuhan individual dan bersifat bebas digunakan atau tidak sama sekali.
2. Kelompok angkutan umum ialah kelompok transportasi yang dapat digunakan untuk kepentingan bersama, dan terikat dengan peraturan dan jadwal yang ditentukan.

2.3 Tarif Angkutan

Menurut (Abbas Salim 2016:43) Tarif Angkutan ialah susunan yang berisi nilai yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa yang dibuat secara teratur.

Untuk menentukan besar tarif, harapan apapun yang diharapkan pada akhirnya akan diputuskan yang memperhatikan dari dua sisi yang sama.

Tarif menurut Dephub tahun 2002 ialah biaya yang dibebankan pada seluruh penumpang kendaraan berbentuk mata uang rupiah. Analisis tarif menurut Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI SK nomor 687 tahun 2002, menggunakan persamaan berikut

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata rata}) + 10\% \\ \text{Tarif BEP} &= \text{tarif pokok} \times \text{jarak rata rata} \\ \text{Tarif Pokok} &= \frac{\text{total biaya pokok}}{\text{faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}} \end{aligned}$$

2.3.1 Jenis Tarif Angkutan

Terdapat 4 jenis tarif angkutan yaitu antara lain (Abbas Salim, 2016: 46) :

1. Tarif Menurut Trayek, ialah tarif angkutan yang di tinjau berdasarkan penggunaan operasional transportasi saat digunakan dengan mempertimbangkan jarak yang di tempuh.
2. Tarif Lokal, ialah tarif yang diberlakukan pada suatu wilayah tertentu misalnya tarif bus khusus wilayah Jawa Barat.
3. Tarif Diferensial, ialah tarif yang memiliki selisih antara besar tarif berdasarkan jarak tempuh, beratnya barang, kecepatan atau yang lainnya.
4. Tarif *Container*, ialah tarif yang ditetapkan kepada angkutan yang memuat kotak/peti berdasarkan ukuran yang diangkut dari lokasi awal menuju lokasi tujuan.

2.3.2 Sistem Penetapan Tarif

Tarif bagi pengelola usaha ialah nilai dari layanan yang ditawarkan. Sedangkan bagi penerima jasa atau penumpang, ialah harga yang harus dikeluarkan karena telah menggunakan jasa yang ditawarkan. Menurut (Abbas Salim 2016 :73) terdapat beberapa cara dalam menentukan besarnya tarif, antara lain:

1. Tarif menurut Biaya Operasi yang dihitung per kilometer

2. Tarif menurut penilaian pengguna, besarnya nilai tarif ditentukan dari penilaian dari pengguna jasa.
3. Tarif menurut *What the traffic will bear*, ialah menetapkan besar tarif antara batas maksimum dan minimum di atur sedemikian rupa agar bisa menerima pemasukan terbesar untuk menutupi semua biaya variabel dan beberapa biaya tetap.

2.3.3 Evaluasi Tarif

Evaluasi Tarif yaitu mempelajari efek dari kebijakan tarif pada perilaku produsen, konsumen dan kesejahteraan ekonomi secara keseluruhan. Peraturan penentuan tarif bisa dikatakan sebagai peraturan multisisi. Satu sisi dikatakan sebagai alat untuk mengendalikan lalu lintas, dari sisi lain sebagai pendorong masyarakatan untuk menggunakan kendaraan umum dan pada sisi lainnya sebagai alat dalam mengarahkan pengembangan wilayah dan kota (Warpani, 2002 : 149).

Penentuan tarif yang berlaku ditentukan berdasarkan beberapa pendekatan yakni (Warpani, 2002 : 150):

1. Pendekatan dari penyedia jasa
Pendekatan ini dilakukan untuk mempertahankan kelangsungan dalam usaha pengelola jasa angkutan.
2. Pendekatan dari pengguna jasa
Pendekatan ini dilakukan agar tarif yang berlaku tidak membebani penumpang dan dapat melancarkan mobilitas baik penumpang atau barang.
3. Pendekatan dari Pemerintah
Pendekatan ini dilakukan untuk meningkatkan perekonomian, menjaga kestabilan politik dan menjaga keamanan pada era globalisasi

Melalui beberapa pendekatan diatas maka untuk mengevaluasi tarif yang berlaku maka harus diperhatikan penetapan kebijakan tarif berdasarkan pendekatan yang ada (Warpani,2002:150).

2.4 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan merupakan biaya yang dikeluarkan untuk proses produksi. Dalam perhitungan biaya tersebut, perusahaan harus teliti dalam menghitungnya. Biaya operasional kendaraan harus selalu dianalisis karena merupakan bagian penyusun dari tarif yang akan ditentukan oleh penyedia jasa angkutan umum. Perubahan yang dapat mengubah besarnya biaya operasional yang bersifat langsung seperti contoh, perubahan dari harga bahan bakar minyak yang terjadi karena turunnya kondisi mesin, naiknya jumlah pemakaian ban akibat permukaan jalan, dan lain – lain. Usaha untuk meminimalisir biaya operasional kendaraan dapat dilakukan apabila mengetahui. (Menurut Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. Km. 89 Tahun 2002 Tanggal 22 November), tentang mekanisme penetapan tarif dan formula penghitungan Biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi, mengelompokkan biaya pokok operasi kendaraan menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan di bagi atas:

2.4.1 Biaya Langsung

Biaya langsung adalah nilai yang berkaitan langsung dengan produksi jasa transportasi. Dibedakan menjadi dua jenis yaitu (Pedoman Teknis Dephub RI nomor 687 tahun 2002) :

1) Biaya Tetap

ialah biaya yang tidak berubah dan tidak terpengaruh oleh pengoperasian kendaraan. Yang terdiri dari beberapa variabel antara lain (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan nomor 687 tahun 2002) :

- Penyusutan Kendaraan

Penyusutan dianalisis menggunakan pola garis lurus. Pada kendaraan yang baru, harganya dihitung berdasarkan nilai belinya bea balik nama serta biaya muat, lalu pada kendaraan yang lama, harganya dihitung berdasarkan nilai perolehan.

$$\text{Penyusutan kendaraan} = \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{Masa penyusutan}}$$

Nilai residu/sisa kendaraan sebesar 20% dari harga beli kendaraan (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

- Pajak Kendaraan

Kendaraan yang beroperasi untuk umum diwajibkan untuk membayar pajak. Yang mana dibayar untuk jangka waktu satu tahun, besar biaya pajak telah ditentukan oleh pemerintah dilihat dari ukuran dan tahun kendaraannya (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{Pajak kendaraan} = \frac{\text{Biaya pajak}}{\text{km} - \text{tempuh per tahun}}$$

- Pendapatan operator Kendaraan

Pendapatan operator bus sangat dipengaruhi oleh banyaknya produksi yang didapatkan, selain itu banyaknya penumpang yang naik atau menggunakan jasa angkutan juga berpengaruh pada besar pendapatan operator bus. (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{Pendapatan awak kendaraan} = \frac{\text{Pendapatan awak kendaraan per tahun}}{\text{km} - \text{tempuh per tahun}}$$

2) Biaya Berubah

biaya berubah adalah biaya yang besar biayanya dipengaruhi oleh pengoperasian kendaraan. Biaya ini meliputi (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002):

- BBM

Besarnya pengeluaran BBM sangat dipengaruhi oleh keadaan kendaraan, kondisi jalan, serta cara sopir mengendarai kendaraan. Jika kendaraan dalam keadaan baik, kondisi permukaan jalan lurus dan bagus, pengalaman serta cara berkendara sopir baik maka pemakaian BBM akan relatif irit. Begitupun sebaliknya (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{BBM} = \frac{\text{Pemakaian BBM per hari}}{\text{km-tempuh per hari}}$$

- Ban

Fungsi ban umumnya untuk semua jenis kendaraan adalah sama yaitu untuk menopang beban, mengurangi guncangan, menalirkan rem dan traksi ke jalan, serta mengatur arah kendaraan. Untuk bisa berfungsi lebih baik, ban sebaiknya diganti ketika telah mencapai 25.000 km jarak tempuh menurut (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{Biaya ban} = \frac{\text{jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban/buah}}{\text{km daya tahan ban}}$$

- Servis Kecil

Perbaikan atau servis kecil sebaiknya dilakukan setelah mencapai 4.000 km jarak tempuh dan juga dilakukan pergantian oli pada mesin, rem serta dihitung pula biaya servisnya (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$B_{Sk} = B_{Om} + B_g + B_{Or} + U_s$$

Keterangan :

B_{Sk} = Biaya Servis kecil

B_{Om} = Biaya Pengisian oli mesin

B_{Or} = Biaya Pengisian oli rem

B_g = Biaya gemuk

U_s = Upah servis

$$\text{Maka, Servis kecil} = \frac{\text{Biaya servis kecil}}{4000 \text{ km}}$$

- Servis Besar

Perbaikan atau servis besar dapat dilakukan ketika mencapai 12.000 km jarak tempuh. Dan juga dilakukan proses ganti oli mesin, gardan, tranmisi, rem, gemuk, ganti filter udara, ganti filter oli (atas dan bawah), biaya servis dan lainnya (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{Servis besar} = \frac{\text{Biaya servis besar}}{12.000 \text{ km}}$$

- *General Overhaul*

Perbaikan *Overhaul* dilakukan hanya pada kendaraan yang berusia 5 tahun ke atas. Pada keadaan ini, kondisi mesin kendaraan mulai aus karna telah dipakai lama. Untuk itu, overhaul kendaraan sebaiknya dilakukan ketika telah mencapai 150.000 km jarak tempuh (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{Overhaul/tahun} = \frac{\text{km-tempuh per tahun}}{150.000 \text{ km}} \times \text{biaya pemeriksaan}$$

- Penambahan Oli

Penambahan Oli seharusnya dilakukan ketika telah menempuh jarak km tertentu. Namun dilapangan, selalu saja dilakukan penambahan oli. Alasannya yaitu karena kendaraan yang telah beroperasi lama sehingga adanya bocor pelumas ke pembakaran. (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{Biaya oli} = \frac{\text{penambahan oli per hari} \times \text{harga oli per lt}}{\text{km-tempuh per hari}}$$

- Cuci Kendaraan

Bua seharusnya dicuci setiap hari dengan tujuan membuat penumpang merasa nyaman dan betah saat menaiki kendaraan tersebut (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{Biaya cuci} = \frac{\text{biaya cuci kendaraan/hari}}{\text{km-tempuh/hari}}$$

- Retribusi Terminal

Biaya ini dibayar setiap bus masuk dalam terminal. Besar biaya retribusi telah ditentukan pemerintah yang berkaitan dengan Perda Tentang retribusi (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{Retribus} = \frac{\text{retribusi terminal/hari}}{\text{km-tempuh/hari}}$$

- Asuransi

Setiap angkutan umum diwajibkan harus membayar asuransi seperti jasa rahrja dengan tujuan mendapatkan kompensasi ketika terjadi kecelakaan baik pengemudi atau penumpang. (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002).

$$\text{Asuransi} = \frac{\text{Asuransi} \frac{\text{kendaraan}}{\text{tahun}}}{\text{km} \frac{\text{tempuh}}{\text{tahun}}}$$

Untuk menghitung besar biaya pokok, dapat digunakan pedoman yang dimasukan ke dalam Tabel 2.1

Tabel 2. 1 Pedoman Perhitungan Biaya Pokok

No	Uraian	Satuan	Angkutan Kota				
			Bus Besar		Bus Sedang	Bus Kecil	Mobil Penumpang Umum (MPU)
			Bus DD	Bus SD			
1.	Masa penyusutan kendaraan	Th	5	5	5	5	5
2.	Jarak tempuh rata-rata	Km/hr	250	250	250	250	250
3.	Bahan Bakar Minyak	Km/lt	2	3.6-3	5	7.5-9	7.5-9
4.	Jarak tempuh ganti ban ³⁾	Km	24.000	21.000	20.000	25.000	25.000
5.	Ratio pengemudi/bus	Org/kend	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
6.	Ratio kondektur/bus	Org/kend	1.2	1.2	1.2	-	-
7.	Jarak Tempuh antar service kecil	Km	5.000	5.000	4.000	4.000	4.000
8.	Suku cadang/service besar	Km	10.000	10.000	10.000	12.000	12.000
9.	Penggantian minyak motor	Km	4.000	4.000	4.000	3.500	3.500
10.	Penggantian minyak rem	Km	8.000	8.000	8.000	12.000	12.000
11.	Penggantian Gemuk	Km/kg	3.000	3.000	3.000	4.000	4.000
12.	Penggantian minyak gardan	Km	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
13.	Penggantian minyak persneling	Km	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
14.	Hari jalan siap operasi	Hr/th	365	365	365	365	365
15.	SO : SGO	%	80	80	80	80	80
16.	Nilai residu	%	20	20	20	-	-

Sumber: SK 687/AJ.206/DRJD/2002

2.5.2 Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung ialah biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produksi yang diberikan. Biaya tidak langsung meliputi (Pedoman Teknis Departemen Perhubungan RI nomor 687 tahun 2002):

1.) Biaya pegawai kantor selain operator kendaraan

- gaji pegawai selain operator kendaraan
- uang lembur
- tunjangan

2.) Biaya pengeolaan

Ialah biaya administrasi atau biaya pengelolaan yaitu antara lain: biaya pengelolaan dan administrasi kantor, pengelolaan pool, pengelolaan dan peralatan bengkel, listrik air telpon, perjalanan dinas, biaya pemasaran dll.

2.5 Daya Beli Penumpang (Ability To Pay Dan Willingness To Pay)

2.5.1 Penumpang

Menurut (Damardjati 1995:75) penumpang adalah semua orang yang di angkut di dalam pesawat udara maupun kendaraan transportasi lainnya, dengan adanya perjanjian dari perusahaan barang dan jasa dengan seorang atau individual untuk mendapat suatu jasa dan harga.

Untuk menganalisis daya beli penumpang, perlu diketahui beberapa karakteristik penumpang antara lain (Yaakub, 2011:3) :

- Karakteristik demografis / karakteristik gambaran penumpang
- Karakteristik Perjalanan Penumpang
- Pilihan dan preferensi penumpang

2.5.2 Karakteristik demografis

Karakteristik demografis adalah karakteristik yang menggambarkan penumpang angkutan umum dan rumah tangganya. Karakteristik demografis meliputi usia, etnis, jenis kelamin, pendapatan rumah tangga, jumlah rumah tangga, pekerjaan, ketersediaan kendaraan untuk perjalanan dan kendaraan yang dimiliki (John Neff, 2007:18). Untuk menganalisis daya beli penumpang dibutuhkan karakteristik usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan bulanan (Stradling S et al, 2007: 283-292).

2.5.3 Karakteristik perjalanan penumpang

Karakteristik perjalanan penumpang menggambarkan perilaku perjalanan penumpang *on board* yang meliputi Durasi perjalanan, frekuensi perjalanan, tujuan perjalanan, moda perjalanan alternatif

(JohnNeff, 2007:9). Untuk menganalisis daya beli penumpang dibutuhkan karakteristik frekuensi perjalanan dan tujuan perjalanan (Yaakub, 2011: 3).

2.6 Ability To Pay (ATP)

Merupakan kesanggupan individual untuk membayar jasa yang telah diterima dengan perhitungan pendapatan yang dipandang ideal. Menurut (Tamin, dkk1999: 133) factor faktor yang berpengaruh terhadap perhitungan ATP yaitu:

- Besarnya pendapatan
- Kebutuhan transportasi
- Alokasi persen biaya dalam penggunaan transportasi dari penghasilan
- Identitas perjalanan
- Jenis kegiatan

Dengan memakai metode travel cost (TC) penumpang, nilai ATP yang dapat diterima dihitung dengan rumus yaitu :

$$ATP = \frac{\text{pendapatan perbulan} \times \text{persentase dari penghasilan untuk TC}}{\text{frekuensi perjalanan}}$$

Teori dasar metode ini yaitu bahwa waktu dan biaya perjalanan yang dikeluarkan seseorang untuk mengunjungi suatu tempat mencakup “harga” akses ke tempat tersebut (Jala, et al. 2015:1315-1321). Sehingga, kemampuan dan kemauan membayar masyarakat ketika mengunjungi suatu tempat dapat diasumsi berdasarkan intensitas perjalanan dan biaya perjalanan yang telah dilakukan. Hal ini sebanding dengan menghitung kemauan masyarakat dalam membayar berdasarkan banyaknya permintaan pada harga yang berbeda.

2.7 Willingness To Pay (WTP)

Merupakan kesediaan pengguna untuk membayar atas jasa yang telah diterima. Pendekatan yang dipakai dalam menganalisis WTP yaitu berdasarkan pandangan pengguna mengenai tarif dan kualitas pelayanan jasa angkutan tersebut. Menurut (Tamin 1999:133) faktor yang berpengaruh dalam analisis WTP antara lain :

- Produksi jasa yang disediakan oleh pihak pengelola
- Pendapat dari pengguna mengenai kualitas pelayanan jasa angkutan

- Kepuasan pengguna kepada layanan angkutan
- Pendapatan pengguna jasa

Nilai WTP didapat dari masing masing responden dengan pendekatan mengenai pandangan tarif yang diinginkan berdasarkan jenis pekerjaan yang dihitung agar memperoleh besar nilai WTP rata rata:

$$\text{WTP pekerjaan} = \frac{\sum(\text{tarif yang dipilih} \times \text{jumlah responden})}{\text{jumlah seluruh responden dari jenis pekerjaan}}$$

$$\text{WTP semua kategori pekerjaan} = \frac{\sum(\text{WTP jenis pekerjaan})}{\text{jumlah kategori pekerjaan}}$$

Dalam penentuan tarif dapat adanya perbedaan terhadap besar nilai ATP dan WTP, perbedaan tersebut antara lain (Tamin, 1999:133):

- a. Nilai ATP berada di atas nilai WTP

Ini mengartikan bahwa kemampuan membayar pengguna berada di atas kemauan membayar pengguna. Hal ini dapat terjadi jika pengguna memiliki pendapatan besar akan tetapi keinginan untuk memakai jasa lebih kecil, atau dapat disebut *choiced riders*.

- b. Nilai ATP berada di bawah nilai WTP

Ini menunjukkan bahwa kemauan membayar pengguna berada di atas kemampuan membayar pengguna. Hal ini dapat terjadi bila pengguna memperoleh pemasukan yang kecil akan tetapi keinginan untuk menggunakan angkutan lebih tinggi, dapat dikatakan sebagai *captive riders*.

- c. Nilai ATP dan nilai WTP bernilai sama

Ini mengartikan yakni kemampuan dan kemauan membayar pengguna jasa tersebut bernilai sama besar, dapat terjadi apabila keinginan pengguna seimbang dengan biaya untuk membayar layanan tersebut.

Untuk melakukan penentuan tarif menurut analisis perbandingan ATP dan WTP dapat dihitung dengan menerapkan beberapa hal dibawah, antara lain (Tamin, 1999:134) :

- a. WTP adalah fungsi penilaian tingkat pelayanan angkutan tersebut, jika nilai WTP berada di bawah nilai ATP, maka ada kemungkinan untuk menaikkan tarif dibarengi dengan peningkatan pelayanan angkutan.
- b. Nilai ATP adalah fungsi ukuran kemampuan membayar pengguna, maka besar tarif angkutan yang ditentukan tidak boleh di atas atau lebih besar dari nilai ATP pengguna tersebut.
- c. Keterlibatan pemerintah dapat berupa pengadaan subsidi langsung maupun subsidi silang yang diperlukan saat ketika tarif angkutan yang berlaku berada di atas nilai ATP. Dengan tujuan untuk mendapat besar tarif maksimum atau sama dengan nilai ATP.

Dalam menentukan tarif dianjurkan untuk memperhatikan hal hal sebagai berikut (Tamin, 1999:134) :

1. Tidak lebih besar dari ATP
2. Tarif rata rata di antara nilai ATP dan WTP, dengan catatan disesuaikan kualitas pelayanan.
3. Apabila tarif telah ditetapkan dan lebih kecil dari perhitungan tarif, namun berada di atas nilai ATP maka selisih dari tarif itu dianggap sebagai masalah yang diatasi pemerintah.
4. Jika tarif jauh lebih kecil dari nilai ATP dan WTP maka ada kebebasan dalam mengajukan tarif baru, yang bisa menjadi peluang penerapan subsidi silang kepada jenis kendaraan lain dengan tarifnya lebih besar dari nilai AT

2.8 Penelitian Terdahulu

Berikut beberapa penelitian terdahuluyang berkaitan dengan penelitian yang sedang saya kerjakan yang dimaksud dalam tabel 2.2

Tabel 2. 2 Penelitian Terdahulu

Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi	Persamaan	Perbedaan	Hasil Studi
Andre Beny Saputra	<i>Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan Ability To Pay dan Willingness To Pay</i>	Menganalisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), kemampuan membayar/ Ability To Pay (ATP) dan kemauan membayar/ Willingness To Pay (WTP).	Analisis Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), kemauan membayar/ Willingness To Pay (WTP) dan Ability To Pay (ATP)	Menggunakan analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK), kemauan membayar/ Willingness To Pay (WTP) dan Ability To Pay (ATP)	<ul style="list-style-type: none"> • Trayek yang diteliti adalah Surabaya - Pare 	Hasil dari penelitian ini adalah besaran tarif berdasarkan BOK sebesar Rp.27.000, berdasarkan ATP sebesar Rp. 40.043,03 dan nilai <i>Willingness To Pay</i> (WTP) sebesar Rp. 22.779,49. Dengan tarif yang berlaku saat ini adalah sebesar Rp. 25.000, juga melihat nilai ATP dan nilai WTP, dapat disimpulkan bahwa penumpang memiliki kemampuan dalam membayar tarif angkutan umum yang tinggi tetapi, kemauan penumpang dalam membayar tarif angkutan umum cenderung rendah.
Rifky Fadhiel Brouwer (2023)	<i>Analisis Okupansi Dan Kelayakan tarif</i>	Meng analisis kelayakan tarif angkutan Bus Trans Jatim rute		Menggunakan analisis Biaya Operasional	<ul style="list-style-type: none"> • Hanya menganalisis BOK dan 	Hasil analisis penelitian ini diperoleh nilai okupansi rata-rata Bus Trans Jatim dari bulan

Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi	Persamaan	Perbedaan	Hasil Studi
	<p><i>Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Pada Bus trans Jatim Rute Sidoarjo – Gresik</i></p>	<p>Sidoarjo-Gresik Agar dapat mengetahui tingkat keterisian penumpang, biaya operasional kendaraan, dan kemauan penumpang dalam membayar jasa Bus Trans Jatim</p>	<p>Analisis Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Willingness To Pay (WTP)</p>	<p>Kendaraan (BOK), kemauan membayar/ Willingness To Pay (WTP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • WTP, sedangkan penulis menganalisis juga dengan ATP • Trayek yang diteliti yaitu Sidoarjo – Gresik 	<p>Besarnya biaya operasional kendaraan (BOK) Bus Trans Jatim yaitu sebesar Rp 531.649.491 per bus-tahun atau Rp 21.074 per bus-km. Tarif penumpang Bus Trans Jatim sesuai perhitungan biaya operasional kendaraan saat ini apabila menggunakan tinjauan tarif penumpang aktual yaitu sebesar Rp 33.000,00 dan menggunakan tinjauan <i>load factor</i> 70% sebesar Rp 71.000,00. Hasil analisis kelayakan tarif berdasarkan WTP golongan umum sebesar Rp 6.500,00 dan golongan pelajar / mahasiswa / santri sebesar Rp 5.300,00. Hal itu menunjukkan kemauan penumpang dalam membayar sudah di atas tarif yang berlaku saat ini</p>

Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan studi	Persamaan	Perbedaan	Hasil Studi
Miftahul Jannah (2021)	<i>Evaluasi Penetapan Tarif Bus Berdasarkan Bok Pasca Pandemi Covid – 19 Dan Kenaikan Harga Bbm</i>	Mengevaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pasca covid dan kenaikan BBM	Analisis Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).	Menggunakan Analisis Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok).	<ul style="list-style-type: none"> • Trayek yang diteliti yaitu Probolinggo – Malang • Hanya menganalisis berdasarkan BOK 	Berdasarkan hasil analisis BOK diperoleh biaya pemeliharaan bus sebesar Rp. 9.820,12 /bus-km dan tarif ideal yang dikeluarkan penumpang sebesar Rp. 19.149,25/penumpang-rit. Berdasarkan hasil analisis ATP diperoleh nilai rata – rata tarif bus sebesar Rp.23.854,41 /penumpang-rit dan hasil analisis WTP diperoleh nilai rata – rata tarif bus sebesar Rp. 31.102,95 /penumpang-rit. Dari hasil analisis BOK, ATP dan WTP tarif tersebut berada dibawah tarif yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp. 35.000,00 sehingga diharapkan pemerintah segera melakukan evaluasi kebijakan yang berlaku saat ini dan perusahaan otobus perlu meningkatkan kualitas pelayanan.