# BAB II

# TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan dibahas mengenai angkutan umum, angkutan umum massal, pelayanan angkutan umum massal tarif angkutan, analisis *Willingness to Pay* (WTP) dan *Ability to Pay* (ATP). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

## 2.1 Terminologi Evaluasi

Secara umum evaluasi kebijakan dapat dikatakan sebaga kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi & dampak. Dalam hal ini, evaluasi dipandang sebagai sesuatu kegiatan fungsional. Artinya, evaluasi kebijakan tidak hanya dilakukan pada tahap akhir saja, melainkan dilakukan dalam seluruh proses kebijakan. Dengan demikian, evaluasi kebijakan bisa meliputi tahap perumusan masalah-masalah kebijakan, program-program yg diusulkan untuk menyelesaikan masalah kebijakan, implementasi, maupun tahap dampak kebijakan (Dunn, 1999).

Pada umumnya evaluasi adalah suatu pemeriksaan terhadap pelaksanaan suatu program yang telah dilakukan dan yang akan digunakan untuk meramalkan, memperhitungkan, dan mengendalikan pelaksanaan program ke depannya agar jauh lebih baik. Evaluasi lebih bersifat melihat kedepan daripada melhat kesalahan-kesalahan dimasa lalu, dan ditunjukan pada upaya peningkatan kesempatan dem keberhasilan program. Dengan demikian misi dari evaluasi itu adalah perbaikan atau penyempurnaan di masa mendatang atas suatu program.

Evaluasi memainkan sejumlah fungsi utama dalam analisis kebijakan. Menurut Dunn fungsi evaluasi, yaitu:

1. Evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh kebutuhan nilai dan kesempatan telah dapat dicapai melalui tindakan publik. Dalam hal ini, evaluasi mengungkapkan seberapa jauh tujuan, tujuan tertentu dan target tertentu telah dicapai,
2. Evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Nilai diperjelas dengan mengidentifikasikan dan mengoprasikan tujuan dan target. Nilai juga dikritik

dengan menanyakan secara sistematis kepantasan tujuan dan target dalam hubungan dengan masalah yang dituju. Dalam menanyakan kepantasan tujuan dan sasaran, analisis dapat menguji alternatif sumber nilai (kelompok kepentingan, pegawai negeri, kelompok-kelompok klien), maupun landasan mereka dalam berbagai bentuk rasionalitas (teknis, ekonomis, legal, sosial, dan substantif),

3. Evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi. Informasi tentang tidak memadainya kinerja kebijakan dapat memberi sumbangan pada perumusan ulang masalah kebijakan, sebagai contoh dengan menunjukkan bahwa tujuan dan target perlu didefinisi ulang. Evaluasi dapat pula menyumbang pada definisi alternatif kebijakan yang baru atau revisi kebijakan dengan menunjukkan bahwa alternatif kebijakan yang diunggulkan sebelumnya perlu dihapus dan diganti dengan yang lain.

Terdapat tiga pendekatan besar dalam evaluasi kebijakan menurut Dunn (1999), yakni evaluasi semu, evaluasi formal, dan evaluasi keputusan teoritis. Selanjutnya masing-masing pendekatan akan dijelaskan sebagai berikut:

1. Evaluasi Semu

   Evaluasi semu (*pseudo evaluation*) adalah pendekatan yang menggunakan metode-metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang valid tentang hasil kebijakan, tanpa mempersoalkan lebih jauh tentang nilai dan manfaat dari hasil kebijakan tersebut bagi individu, kelompok sasaran, dan masyarakat dalam skala luas. Analisis yang menggunakan pendekatan ini mengasumsikan bahwa nilai atau manfaat dari suatu hasil kebijakan akan terbukti dengan sendirinya serta akan diukur dan dirasakan secara langsung, baik oleh individu, kelompok, maupun masyarakat.

2. Evaluasi Formal

   Evaluasi formal (*formal evaluation*) adalah pendekatan yang menggunakan metode-metode deskriptif untuk menghimpun informasi yang valid mengenai hasil kebijakan dengan tetap melakukan evaluasi atas hasil tersebut berdasarkan tujuan kebijakan yang telah ditetapkan dan diumumkan secara

formal oleh pembuat kebijakan dan tenaga administratif kebijakan. Pendekatan ini memiliki asumsi bahwa tujuan dan target yang telah ditetapkan dan diumumkan secara formal merupakan ukuran yang paling tepat untuk mengevaluasi manfaat atau nilai suatu kebijakan.

Evaluasi formal terdiri dari evaluasi sumatif dan evaluasi formatif. Evaluasi yang bersifat sumatif adalah evaluasi yang dilakukan untuk mengukur pencapaian target atau tujuan segera setelah selesainya suatu kebijakan yang ditetapkan dalam jangka waktu tertentu yang biasanya bersifat pendek dan menengah. Sedangkan evaluasi formatif merupakan evaluasi yang dilakukan secara terus menerus dalam waktu yang relatif panjang untuk memantau pencapaian target dan tujuan suatu kebijakan.

3. Evaluasi Teoritis

   Evaluasi keputusan teoritis (*decision-theoretic evaluation*) adalah kegiatan evaluasi yang menggunakan metode-metode deskriptif untuk mengumpulkan informasi yang valid dan akuntabel tentang hasil kebijakan, yang dinilai secara eksplisit oleh para pelaku kebijakan. Evaluasi jenis ini bertujuan untuk menghubungkan antara hasil kebijakan dengan nilai-nilai dari para pelaku kebijakan tersebut.

   Perbedaan mendasar evaluasi ini dengan dua pendekatan sebelumnya adalah bahwa evaluasi ini berusaha untuk menemukan dan mengeksplisitkan tujuan dan target dari pelaku kebijakan, baik yang nyata maupun tersembunyi. Dengan demikian, individu maupun lembaga pelaksana kebijakan dari yang paling rendah sampai yang paling tinggi dilibatkan di dalam mengukur pencapaian tujuan dan target suatu kebijakan.

## 2.2 Tipe dan Pelayanan Angkutan Umum

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan. Sementara angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan

kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. (*Warpani,2002*).

Angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang angkutan jalan, kendaraan umum adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Dari segi kelompok konsumen terdapat dua kelompok konsumen jasa angkutan yaitu paksawan (*captive riders*) yang tidak memilki akses dalam menggunakan kendaraan pribadi dan pilihan (*choice riders*) yang mampu memiliki kendaraan sendiri atau memilih moda yang akan digunakan (*Warpani,2002)*.

### 2.2.1 Angkutan Umum Massal

Pada dasarnya sarana angkutan umum massal diadakan yaitu untuk mengurangi beban lalulintas dalam system transportasi, tetapi pada dasarnya tidak berjalan sesuai yang diharapkan, ternyata ada satu dampak yang ditimbulkan dengan adanya sarana angkutan umum massal yaitu kemacetan. Namun hal itu dapat terjadi karena pengelolaan system yang kurang baik sehingga terjadi demikian *(Tamin, 2000*).

Angkutan umum massal di Indonesia pada umumnya dilayani dengan bus sedang dan kecil, sedangkan bus besar hanya melayani angkutan kota di beberapa kota besar. Selebihnya, bus besar melayani angkutan antar kota antar provinsi.

### 2.2.2 Pelayanan Angkutan Umum Massal

Pengelolaan Angkutan Massal Trans Metro Bandung mengacu kepada Standar Pelayanan Minimum Pengoperasian TMB sesuai Keputusan Walikota Bandung Nomor 704 tahun 204 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pengoperasian Angutan Umum Massal Bus Trans Metro Bandung. Serta, PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya, yang disebutkan bahwa terdapat beberapa variabel yaitu aspek keselamatan, aspek kenyamanan, aspek keamanan, aspek keterjangkauan dan aspek keteraturan.

Aturan tersebut harus dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait untuk mengelola angkutan umum massal. Aturan tersebut dibuat untuk menyerempakkan seluruh angkutan umum massal di Indonesia.

### 2.2.2.1. Aspek Keselamatan

Aspek keselamatan ini meliputi; fasilitas kemanan, fasilitas kesehatan, dan alat bantu pegangan tangan.

**A. Fasilitas Keamanan**

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya tersebut disebutkan untuk fasilitas keamanan harus berupa suatu alat untuk melindungi kemanan pengguna yang terdiri dari palu pemecah kaca, tabung pemadam kebakaran, tombol pintu otomatis.

**B. Fasiltas Kesehatan**

Menurut standar pelayanan minimal tersebut disebutkan untuk fasilitas kesehatan harus berupa satu kotak alat kesehatan dimana di letakan di setiap bus/armada. Kotak obat beisi obat-obatan yang tidak kadaluarsa dan mendukung pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K) meliputi cairan yodium, cairan alkohol, kapas steril, plester, pembalut luka/ perban, dan gunting kecil.

**C. Fasilitas Alat Bantu Pegangan Tangan**

Untuk alat bantu pegangan tangan harus berupa alat untuk pegangan waktu berdiri dimana dilihat dari jumlah yang berfungsi, kondisi dan 100% harus berfungsi sesuai standar teknis.

### 2.2.2.2 Aspek Keamanan

Aspek keamanan ini meliputi; lampu penerangan, petugas keamanan, aduan pelayanan, identitas kendaraan, identitas pengemudi, dan kaca film.

**A. Petugas Keamanan**

Untuk standar petugas kemanan menurut peraturan tersebut 42 bahwa harus ada orang yang bertugas untuk keamanan didalam bus disebutkan bahwa jumlah petugas kemanan yang harus ada di dalam bus sebanyak 1 orang.

**B. Aduan Pelayanan**

Untuk aduan pelayanan harus berupa stiker dimana didalam nya memuat *call centre* dan jumlah stiker tersebut minimal dua stiker.

**C. Identitas Kendaraan**

Berdasarkan peraturan PM. Nomor 10 untuk identitas kendaraan yang harus ada yaitu nomor seri kendaraan serta nama trayek yang di tempelkan di depan atau di belakang minimal satu jumlahnya.

**D. Identitas Pengemudi**

Berdasarkan peraturan PM. Nomor 10 untuk tanda pengenal pengemudi berupa papan/kartu identitas pengemudi yang diletakan di depan.

### 2.2.2.3 Aspek Kenyamanan

Aspek kenyamanan ini meliputi; lampu penerangan, kapasitas penumpang, fasilitas kebersihan, dan pengatur suhu ruangan.

**A. Lampu Penerangan**

Untuk standar lampu penerangan di hitung jumlah yang berfungsi dan minimal 95% sudah sesuai dengan standar teknis.

**B. Kapastas Penumpang**

Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut dan maksimal 100% sesuai kapasitas angkut. Kapasitas penumpang yang dianjurkan adalah 55 orang dengan 30 orang duduk dan 25 penumpang berdiri.

**C. Fasilitas Kebersihan**

Menurut Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan fasilitas kebersihan harus berupa alat tempat sampah minimal terdapat dua buah dimana posisinya harus di depan dan di belakang. Sedangkan berdasarkan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pengoperasian Angutan Umum Massal Bus Trans Metro Bandung setiap kendaraan harus dlengkapi dengan tempat sampah yang tertutup.

**D. Pengatur Suhu Ruangan**

Untuk standar pengatur suhu bus yaitu berupa AC *(Air Conditioner)* dan jumlah minimal harus ada sebanyak 2 buah yang di letakan di depan di belakang. Dengan maksimum 250 (dua puluh lima derajat) celcius yang diukur diruangan penumpang belakang/ kurs belakang.

#### 2.2.2.4 Aspek Keterjangkauan

Aspek keterjangkauan ini meliputi; integrasi moda lain dan biaya/tarif.

**A. Integrasi Moda Lain**

Standar tersebut untuk integrasi moda lain harus tersedia memberikan akses kemudahan untuk memperoleh trayek angkutan umum lainnya.

**B. Biaya/ Tarif**

Menurut Peraturan Mentri No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya tersebut disebutkan tarif/biaya harus sesuai dengan SK penetapan tarif oleh pemerintah setempat. Untuk tariff TMB sekali jalan Rp.3.000 untuk umum dan Rp. 1500 untuk pelajar.

#### 2.2.2.5 Aspek Keteraturan

Aspek kesetaraan yang diambil dalam penelitian ini meliputi; waktu tunggu bus, kecepatan bus, lama waktu berhenti tiap halte, dan informasi kedatangan bus.

**A. Waktu Tunggu**

Berdasarkan PM No. 10 Tentang Standar minimal pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan raya disebutkan bahwa untuk waktu tunggu bus pada waktu puncak minimal 7 menit dan waktu non pucak selama 15 menit.

**B. Kecepatan Bus**

Berdasarkan standar pelayanan untuk kecepatan bus pada waktu puncak maksimal perjalanan 30 Km/Jam dan non puncak maksimal 50 Km/Jam.

**C. Lama Waktu berhenti setiap halte**

Berdasarkan standar tersebut untuk waktu berhenti di halte waktu puncak 45 detik dan waktu non pucak maksimal 60 detik.

**D. Informasi Kedatangan Bus**

Untuk kondisi informasi kedatangan bus berdasarkan standar pelayanan harus berupa bentuk, tempat dan kondisi. Dalam bentuk bisa berbentuk visual harus ditempatkan di sisi yang strategis, kondisinya harus berfungsi dengan baik dan sesuai kondisi teknis.

### 2.3 Penetapan Tarif Angkutan

Tarif Angkutan Umum adalah biaya atau harga riil yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum sebagai imbalan fasilitas kepada operator atas

penyediaan fasilitas dimana besaran biaya tersebut ditetapkan oleh pemerintah (*Suhartono et al. 2003*).

Tarif bagi penyedia jasa transportasi (operator) adalah harga dari jasa yang diberikan. Sedangkan bagi pengguna, besarnya tarif, merupakan biaya yang harus dibayarkan untuk jasa yang telah dipakainya. Penentuan tarif ini harus berdasarkan sistem pembentukannya yang diatur oleh pemerintah.

Menurut Purnomo dan Jatisulistio ada 2 hal yang dipertimbangkan dalam menangani kebijaksanaan tarif. Hal pertama tingkatan tarif merupakan besarnya tarif yang dikenakan yang mempunyai rentang dari tarif bebas / gratis sampai pada tingkatan tarif yang dikenakan akan menghasilkan keuntungan pada pelayanan. Kedua mempertimbangkan struktur tarif yang merupakan cara bagaimana tarif tersebut dibayarkan. Beberapa pilihan yang umum adalah :

1. Tarif Seragam (*Flat Fare*)

Tarif ini dikenakan kepada penumpang yang besarnya sama rata terhadap semua penumpang dalam trayek yang bersangkutan tanpa membedakan jarak yang dilewati, jauh atau dekat membayar sama. Tarif ini memudahkan kondektur dalam pengumpulannya, namun merugikan penumpang yang melakukan perjalanan jarak pendek.

Dalam sistem tarif datar tarif ditarik berdasarkan jauhnya jarak yang dapat dicover. Tarif datar menawarkan berbagai jenis keuntungan khususnya dalam hubungan antara pengumpulan ongkos dalam kendaraan. Hal ini memperbolehkan transaksi tunai terutama sangat penting kepada kendaraan besar.

Semakin besar perbedaan antara panjang jarak perjalanan rata-rata dan frekuensi terbanyak, akan semakin besar dampak yang merugikan pada penumpang jarak dekat, sedangkan penumpang jarak jauh menikmati biaya perjalanan yang menguntungkan secara sesuai.

Pada kenyataannnya, tarif datar pada saat ini jarang diterapkan, bentuk klasik dan lebih banyak dalam kombinasi/perpaduan dengan sistem tarif lainnya. Sebagai contoh, terdapat beberapa varian tarif datar, seperti tarif datar– berhubungan dengan rute atau khususnya, tarif datar dengan tarif dekat terdahulu.

Tarif berhubungan dengan rute dapat digunakan bila struktur panjang perjalanan dari daerah tangkapan tidak memenuhi penggunaan secara general namun memperbolehkan penggunaannya pada beberapa kasus rute yang spesifik.

2. Tarif Berdasarkan Jarak (*Distance-Based fare*)

Dalam struktur ini, sejumlah tarif dibedakan secara mendasar oleh jarak yang ditempuh. Perbedaan ini dibuat berdasarkan tarif kilometer, tahapan, dan zona.

a. Tarif Kilometer

Penetapan tarif kilometer sangat tergantung pada jarak kilometer yang ditempuh, sehingga penetapan besarnya tarif dilakukan dengan pengkalian ongkos tetap pada tiap kilometer dengan panjang perjalanan yang ditempuh oleh setiap penumpang dengan biasanya ditetapkan jarak minimumnya (tarif minimum). Hal ini menyulitkan dalam pengumpulan ongkos karena seagian besar peumpang melakukan perjalanan relatif pendek sehingga memerlukan waktu lama dalam pengumpulan.

b. Tarif Bertahap

Struktur tarif ini dihitung berdasarkan jarak yang ditempuh oleh penumpang. Tahapan disini adalah suatu penggal rute yang jaraknya antara satu atau lebih tempat perhentian digunakan sebagai dasar perhitungan tarif sehingga rute trayeknya dibagi dalam segmen – segmen rute yang kasar mempunyai panjang yang sama dan jarak antara kedua titik tahapan pada umumnya berkisar antara dua sampai tiga kilometer dan masing – masing titik perubahan harus mudah dikenali serta cukup spesifik.

c. Tarif Zona

Struktur tarif ini merupakan bentuk penyederhanaan dari tarif bertahap dengan membagi daerah pelayanan trayek ke dalam zona –zona. Di pusat kota biasanya sebagai zona terdalam dan dikelilingi oleh zona –zona di luarnya yang tersusun membentuk ring – ring yang semakin keluar semakin besar, jika terdapat rute trayek yang melintang dan melingkar maka panjang rute harus dibatasi dengan membagi zona –zona kedalam sektor –sektor. Pemberlakuan tarif ini dapat merugikan penumpang yang melaukan perjalanan jarak pendek yang melalui dua zona yang berdekatan.

## 2.4 *Willingness to Pay* (WTP) dan *Ability to Pay* (ATP)

*Willingness to Pay* (WTP) adalah kemauan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diterimanya, pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan atas presepsi pengguna terhadap tarif dan jasa pelayanan angkutan umum tersebut (*Tamin, et al. 1999*).

Faktor yang mempengaruhi antara lain :

- Persepsi pengguna terhadap kualitas pelayanan yang diberikan oleh pengusaha
- Utilitas pengguna terhadap angkutan umum tersebut.

Sedangkan menurut Saweda dan Wikarma (2012). Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah:

- Produk yang ditawarkan/disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi.
- Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan.
- Utilitas pengguna terhadap angkutan tersebut.
- Perilaku pengguna.

Nilai WTP didapat dengan merata-ratakan persepsi tarif yang dipilih oleh setiap jenis pekerjaan:

$$\text{WTP}_{\text{jenis pekerjaan}} = \frac{\sum(Tarif\ yang\ dipilih\ x\ jumlah\ responden)}{jumlah\ seluruh\ kategori\ pekerjaan}$$

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

*Ability to Pay* (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (*Tamin, et al. 1999*). Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP antara lain:

a) Besar penghasilan
b) Presentase biaya untuk transportasi dari penghasilan
c) Persentase alokasi biaya untuk angkutan umum dari alokasi biaya untuk transportasi
d) Intensitas perjalanan

Rumusnya sebagai berikut:

$$\text{ATP} = \frac{Budget\ untuk\ transportasi\ bus/bulan}{frekuensi\ penggunaan\ bus/bulan}$$

Pelaksanaan dalam menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya ATP dan WTP. Kondisi tersebut diantaranya adalah:

a. ATP lebih besar daripada WTP

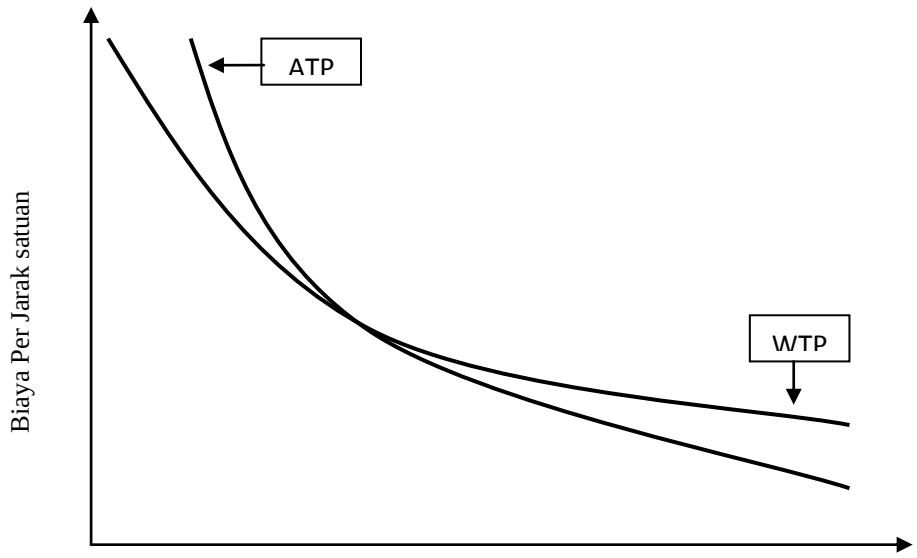
Kondisi ini menunjukan bahwa kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar jasa tersebut. ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.

b. ATP lebih kecil daripada WTP

Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi sebelumnya dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar daripada kemampuan membayarnya hal ini mungkin terjadi pada pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa angkutan sangat tinggi sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut relatif lebih dipengaruhin oleh utilitas. Pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

c. ATP sama dengan WTP

Kondisi ini menunjukan bahwa antara kemampuan dan keinginan membayar jasa tersebut adalah sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.




Prosentase responden yang mempunyai ATP dan WTP tertentu

Faktor-faktor yang digunakan untuk menentukan WTP dan ATP adalah seperti yang disajikan pada tabel berikut:

**Tabel II-1 Faktor penentu ATP dan WTP**

| Faktor Penentu | Variabel |
|---|---|
| Ukuran rumah tangga | Jumlah anggota keluarga |
| Penghasilkan keluarga | Rata-rata penghasilkan yang diterima keluarga perbulan |
| Kebutuhan Transportasi | Jumlah perjalanan yang dilakukan per hari |
| Total biaya transportasi | Rata-rata presentase penghasilan untuk biaya transportasi |
| Panjang perjalanan | Rata-rata panjang perjalanan harian |

*Sumber: Wicaksono, Riyanto, Kusumastuti (2006)*

Rekomendasi kebijakan penentuan tarif angkutan umum berdasarkan analisis perbandingan ATP dan WTP dapat dilakukan dengan prinsip-prinsip berikut ini, yaitu:

- Karena WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, bila nilai WTP masih dibawah ATP, maka masih memungkinkan kenaikan nilai tarif dengan perbaikan tingkat pelayanan angkutan umum.
- Karena ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, maka besaran tarif angkutan umum yang diberlakukan tidak boleh melebih nilai ATP kelompok sasaran.
- Intervensi/ campur tangan pemerintahan dalam bentuk subsidi langsung atau silang dibutuhkan pada kondisi dimana besaran tarif angkutan umum yang berlaku lebih besar dari ATP. Hingga didapat besaran tarif angkutan umum maksimum sama dengan nilai ATP.

Penentuan/ Penyesuaian tarif dianjurkan sebagai berikut:

- Tidak melebihi ATP
- Berada antara nilai ATP dan WTP, bila akan dilakukan penyesuaian tarif pelayanan

- Bila tarif yang diajukan berada dibawah perhitungan tarif, namun berada diatas nilai ATP maka selisih tersebut dapat dianggap sebagai beban yang harus ditanggung oleh pemerintah,
- Bila perhitungkan tarif, pada suatu jenis kendaraan berada jauh dibawah ATP dan WTP maka terdapat keleluasaan dalma perhitungan/ pengajuan nilai tarif baru, yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan subsidi silang terhadap jenis kendaraan lain yang kondisi perhitungan tarifnya diatas ATP.

## 2.5 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan tentang analisis *Willingness to Pay* (WTP) dan *Ability to Pay* (ATP) baik dilakukan didalam maupun diluar negeri. Berikut merupakan penelitan ATP dan WTP yang dilakukan didalam maupun di luar negeri.

## Tabel II-2 Penelitian Terdahulu

| No | Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal | Isu, Permasalahan, Tujuan | Lokasi | Data (Primer/ Sekunder, agregat/ Disagregat) | Metode | Variabel | Output |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **Judul Artikel:**<br>Analisa Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan *Willingness to Pay (Wtp) Dan Ability to Pay (Atp)* ( Studi Kasus : Rencana Jalan Tol Medan - Binjai)<br>**Penulis:**<br>Indra Ferdinan Panjaitan, 2013<br>**Nama Jurnal:**<br>Jurnal Teknik Sipil USU, Vol. 2 No.3, 2013 | **Masalah:**<br>Penetapan tarif tol awal berorientasi kepada analisa finansial<br>Sehingga keberadaan tarif terkadang tidak sesuai dengan keinginan atau kemampuan (WTP, ATP) dari pada masyarakat .<br>**Tujuan:**<br>• Untuk mengetahui dan menganalisa karakteristik calon pengguna Jalan Tol Medan-Binjai di sekitar Tanjung Mulia.<br>• Untuk mengetahui besarnya nilai keinginan membayar jalan tol (WTP).<br>• Untuk mengetahui besarnya nilai kemampuan membayar jalan tol (ATP). | Rencana Jalan Tol Medan - Binjai | **Data Primer:**<br>Melakukan survey terhadap pengguna tol Medan-Binjai<br>**Data Sekunder:**<br>Mencari data mengenai penetapan tarif awal Jalan Tol Medan-Binjai oleh pemerintah. | Metetode yang digunakan adalah persamaan regresi | • Gender<br>• Usia<br>• Penghasilan bulanan<br>• Frekuensi penggunaan jalan tol<br>• Biaya transportasi responden<br>• Alasan menggunakan jalan tol | • Persamaan regresi linier yang mempengaruhi pembentukan tarif WTP dalam penelitian ini yaitu : Y = 17,326-0,873X1 - 0,140X2 + 0,146X3 - 0,312X4. , dengan X1 = Gender, X2 = Usia, X3 = Pendapatan, X4 = Frekuensi.<br>• Besarnya nilai WTP = Rp. 606,92/ km<br>• kemampuan membayar (ATP) = Rp.753,52/ km<br>• sementara berdasarkan data sekunder diketahui penetapan tarif awal Jalan Tol Medan-Binjai oleh pemerintah adalah sebesar Rp.600/km. |
| 2 | **Judul Artikel:**<br>Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Jasa | Masalah:<br>Penetapan besarnya tarif angkutan umum seringkali | Kota Binjai | **Data Primer:**<br>- Survey pendapatan RT | | • Pola perjalanan<br>• Pendapatan Keluarga | • Rata-rata *ATP* sebesar Rp.924,- per |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Angkutan Umum dalam Membayar Tarif<br>**Penulis:**<br>Suhartono, Sumarsono, Mudjiastuti Handayani<br>**Nama Jurnal:**<br>PILAR volume 12, nomor 2, september 2003 : halaman 73-88 | menimbulkan konflik kepentingan antara user dan operator. Permasalahan akan muncul apabla user memiliki ATP dan WTP yang lebih rendah dari besarnya tarif ngktan kota yg ditetapkan pemerintah. Sehingga kondisi tersebut merugikan bagi masayarakat.<br>Tujuan:<br>Untuk menganalisis keterjangkauan daya beli masyarakat dalam membayar tarif angkutan umum yang titik beratkan kepada analisis ATP dan WTP serta kombinasi dari keduanya atau dengan parameter lainnya dengan mengambil studi kasus masyarakat pengguna jasa angkutan kota di kabupaten kudus | | - Survey wawancara persepsi pengguna angkutan kota<br>- Survey karakteristik pengguna angkutan kota<br>**Data Sekunder:**<br>-Data hasil survey wawancara rumah tangga<br>a. pola perjalanan<br>b. Bangkitan perjalanan<br>c. pemilihan moda<br>- Data tarif angkutan kota<br>-BOK | | • Biaya untuk angkutan Kota<br>• Jumlah Perjalanan Angkutan Kota<br>• Persepsi dan karakteristik user | penumpang-per perjalanan.<br>• Rata-rata *ATP* ini lebih rendah 6,60% dari rata-rata tarif angkutan kota yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp.985,-<br>• rata-rata *WTP* masyarakat sebesar Rp.803,- per penumpang-per perjalanan. Rata-rata *WTP* ini lebih rendah 22,66% dari rata-rata tarif angkutan kota yang berlaku saat ini sebesar Rp.985,- |
| 3. | **Judul Artikel:**<br>Evaluasi Penerapan Tarif Angkutan Umum Kereta Api<br>(Studi Kasus Kereta Api Madiun Jaya Ekspres)<br>**Penulis:**<br>Maya Fricilia, Slamet Jauhari Legowo | **Masalah:**<br>Kereta Madiun Jaya Ekspress merupakan sebuah realisasi program pemerintah untuk meningkatan pelayanan masyarakat terhadap transportasi rute Madiun-Yogyakarta dan | Kereta Api Madiun Jaya Ekspres | **Data Primer:**<br>Karakterstik dan daya beli penympang<br>**Data Sekunder:**<br>Harga Komponen BOK | metode deskriptif kuantitatif | • Gender<br>• Tingkat Pendidikan<br>• Jenis Pekerjaan<br>• Tujuan Perjalanan<br>• Alasan Penggunaan<br>• Pendapatan<br>• Persepsi | • Tarif yang berlaku belum memenuhi BOKA rute terjadi pada rute Madiun-Yogyakarta dan rute Madiun –Sragen atau Yogyakarta – Solo Sebaliknya pada tarif rute Madiun-Solo atau |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Nama Jurnal:**<br>E-Jurnal Matriks Teknik Sipil/ Juni 2013/46 | memberlakukan sistem tarif berdasarkan jarak. Dalam menentukan tarif jasa angkutan, harus memperhatikan biaya operasional kereta (BOKA) dan daya beli masyarakat (A-WTP).<br>**Tujuan:**<br>untuk mengetahui tarif yang telah diterapkan oleh pemerintah dapat memenuhi BOKA madiun jaya ekspres dan mengetahui tarif yang telah ditetapkan sesuai dengan daya beli penumpang madiun jaya ekspres. | | | | | Yogyakarta - Sragen sudah sangat memenuhi BOKA rute.<br>• Tarif yang berlaku belum memenuhi daya beli penumpang rute Madiun – Yogyakarta. Pada rute Madiun – Solo atau Yogyakarta – Sragen terjadi kondisi Tarif > WTP > ATP sehingga tarif yang berlaku juga belum memenuhi daya beli penumpang. kondisi ATP > Tarif > WTP terjadi pada rute Madiun – Sragen atau Yogyakarta – Solo sehingga tarif yang berlaku sudah memenuhi daya beli penumpang. |
| 4. | **Judul Artikel:**<br>Analisis Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Kota<br>(Studi Kasus Pengguna Jasa Angkutan Kota Pada Empat Kecamatan Di Kota Semarang)<br>**Penulis:**<br>Wicaksono, Bambang | **Masalah:**<br>kebijaksanaan penetapan tarif angkutan umum di Kota Semarang cenderung mengalami peningkatan, yang paling berpengaruh adalah kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM). penetapan tarif yang ada oleh Pemerintah | Pengguna Jasa Angkutan Kota Pada Empat Kecamatan Di Kota Semarang | **Data Primer:**<br>Survey wawancara Pengguna Angkutan Kota (persepsi, karakteristik pengguna)<br>**Data Sekunder:**<br>- BOK<br>- Gambaran Umum | Metode analisis *ATP, WTP,* dan berdasarkan BOK | • Anggota Keluarga<br>• Penghasilan Keluarga<br>• Frekuensi Perjalanan<br>• Biaya Transportasi<br>• Panjang Perjalanan | rata-rata tarif angkutan kota yang berlaku saat ini sebesar Rp. 851,50 berada di bawah *ATP* rata-rata tarif angkutan kota sebesar Rp. 884,78 per perjalanan dan berada di atas *WTP* tarif angkutan kota sebesar |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Riyanto, Dianita Ratna Kusumastuti<br>**Nama Jurnal:**<br>Pilar Volume 15, Nomor 1, April 2006 : Halaman 31 - 35 | Daerah sebagai *regulator* dipandang masyarakat berpihak kepada *operator* sebaliknya bagi *operator*, kenaikan tarif tersebut belum layak mengingat kenaikan harga suku cadang dan harga bahan bakar yang cukup tinggi.<br>**Tujuan:**<br>menentukan kemampuan membayar berdasarkan persepsi pengguna angkutan umum (*willingness to pay / WTP* dan *ability to pay* / *ATP*) | | Empat Kecamatan di Kota Semarang | | | Rp. 684,46 per perjalanan. Dengan demikian tar if yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Semarang masih terjangkau oleh daya beli masyarakat meskipun prosentase yang mampu membayar kurang dari 50 %. |
| 5. | **Judul Artikel:**<br>Analisis Tarif Bus Rapid Transit (Brt) Trans Sarbagita Berdasarkan Bok, Atp Dan Wtp<br>**Penulis:**<br>I Wayan Suweda Dan Kadek Arisena Wikarma<br>**Namal Jurnal:**<br>Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Vol. 16, No. 1, Januari 2012 | **Masalah:**<br>penetapan tarif resmi *Bus Rapid Transit (BRT)* SARBAGITA oleh pemerintah merupakan sesuatu yang berpengaruh langsung terhadap daya guna masyarakat. Jika penetapan tarif terlalu tinggi dibandingkan dengan kemampuan masyarakat, otomatis konsumen tidak akan mau beralih moda transportasi dari kendaraan pribadi menjadi moda transportasi umum.<br>**Tujuan:** | Bus Rapid Transit (Brt) Trans Sarbagita, Denpasar | **Data Primer:**<br>Survey wawancara Pengguna Angkutan Kota (persepsi, karakteristik pengguna)<br>**Data Sekunder:**<br>Survey data Primer dinas perhubungan Kota Denpasar<br>- Komponen BOK<br>- Pengembangan Trans Sarbagita<br>- Trayek Sarbagita | Metode Skenario Load Factor | • Alokasi Biaya Transportasi<br>• Perpindahan moda<br>• Jumlah Perjalanan<br>• Persepi pengguna<br>• Tarif | • berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bus dapat ditetapkan tarif sebesar Rp. 2.500,- per penumpang, berdasarkan Ability to Pay (ATP) sebesar Rp. 1.800,- per penumpang sedangkan berdasarkan Willingness to Pay (WTP) sebesar Rp. 2.500,-<br>• penetapan tarif resmi saat ini yaitu sebesar |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Menganalisis tarif *Bus Rapid Transit (BRT)* Sarbagita yang telah diberlakukan secara resmi, berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Penyedia Jasa dan *Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP)* masyarakat pengguna (*Users*). | | | | | Rp. 3.500,- per penumpang merupakan penetapan tarif yang relatif masih tinggi dibandingkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dengan *load factor* 80%. Dipihak lain, tarif untuk penumpang umum tersebut masih diluar jangkauan ATP dan WTP masyarakat pemakai (users). |
| 6. | **Judul Artikel:**<br>*Exploring The Willingness and Ability to pay For Paratransit In* Bandung, Indonesia<br>**Penulis:**<br>Tri Basuki Joewono<br>**Nama Jurnal:**<br>Journal Of Public Transportation, Vol. 12, No. 2, 2009 | **Masalah:**<br>Motivasi dasar untuk penelitian ini adalah pertanyaan tentang bagaimana pengguna memandang tarif berdasarkan mereka W / ATP. Dengan demikian, penelitian ini mengeksplorasi keinginan dan kemampuan untuk membayar dari pengguna paratransit<br>**Tujuan:**<br>Penelitian ini mengeksplorasi keinginan dan kemampuan untuk | Paratransit di Bandung | **Data Primer:**<br>Data dikumpulkan melalui kuesioner kepada pengguna paratransit mengambil KebonKelapa-Ledeng | • Probit ordinal model regresi<br>• regresi logistik binomial | • data sosial demografis<br>• perilaku perjalanan<br>• kualitas pelayanan<br>• rekomendasi tarif<br>• kondisi keuangan | • ada kesenjangan antara nilai kemauan dan kemampuan untuk membayar, dan orang-orang membuat penilaian berbeda mengenai persepsi terkait.<br>• Perbedaan karakteristik pengguna juga mempengaruhi keputusan mereka untuk menerima kenaikan tarif dan untuk menentukan jumlah yang dapat |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | membayar dari pengguna paratransit | | | | | diterima dari kenaikan tersebut. |
| | **Judul Artikel:**<br>Evaluasi Tarif Angkutan Umum Dan Analisis *Ability to Pay* (ATP) Dan *Willingness to Pay* (WTP) Di Dki Jakarta<br>**Penulis:**<br>Ofyar Z. Tamin, Haermein Rahman, Aine Kusumawati, Arie Sarif Munandar, Bagus Hario Seriadji<br>**Nama Jurnal:**<br>Vol. 1 No.2 Desember 1999 | **Masalah:**<br>Masyarakat pengguna angkutan umum berpendapat bahwa tarif yang berlaku sekarang lebih memihak pada operator atau pengusaha angkutan tanpa melihat pada daya beli masyarakat pengguna itu sendiri. Dilain pihak, adanya kenaikan harga-harga di beberapa sektor yang drasakan juga oleh sektor transportasi angkutan umum<br>**Tujuan:**<br>untuk mengetahu apakah tarif yang berlaku pada saat ini telah sesuai atau masih berada dibawah/diatas tarif yng semestinya berlaku. | Angkutan Umum di DKI Jakartaa | **Data Primer:**<br>Survey wawancara Pengguna Angkutan Kota (persepsi, karakteristik pengguna)<br>**Data Sekunder:**<br>• Data jumlah penumpang dan karateristik tryek angkutan umum<br>• Data biaya opetas kendaraan | • metode dari Departemen perhubungan<br>• metode dari DLLAJ<br>• metode FSTPT | • penghasilan<br>• kebutuhan transportasi<br>• biaya transportasi<br>• frekuensi perjalanan<br>• pengeluara total<br>• jenis kegiatan<br>• biaya transportasi<br>• persepsi | • nilai tarif yang diterapkan adalah lebh besar daripada nilai ATP rata-rata |