BAB III
KAJIAN PUSTAKA

3.1 Angkutan Tradisional

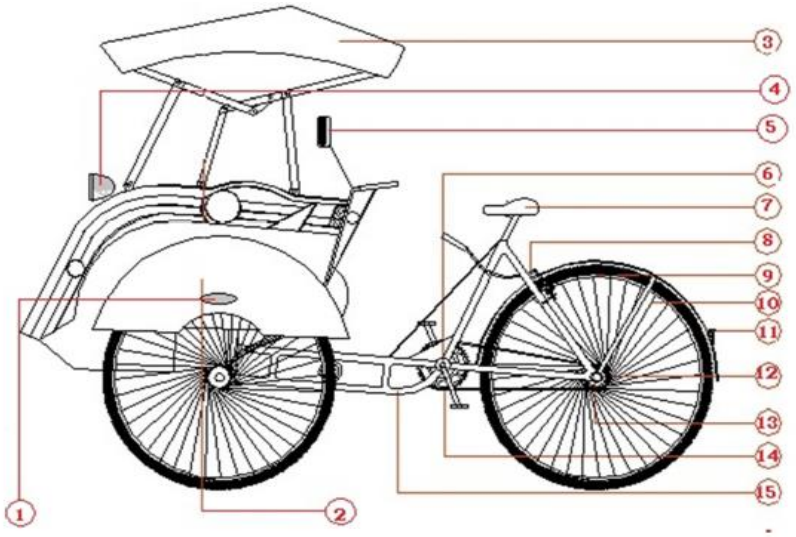
Menurut Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta No.5 Tahun 2016, Transportasi tradisional adalah sarana angkutan umum dengan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang dan/atau ditarik oleh hewan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Terdapat 2 jenis kendaraan tradisional yang diakui oleh Pemerintah Yogyakarta, yaitu :

1. Becak

   Becak adalah Moda Transportasi Tradisional beroda 3 (tiga) yang digerakkan oleh tenaga orang. Persyaratan operasional Becak meliputi:

   a. Pengemudi mampu mengemudikan kendaraannya;
   b. Jumlah penumpang paling banyak 2 (dua) orang atau tidak melebihi kemampuan daya dorong, kemampuan rem dan daya dukung sumbu roda;
   c. Muatan barang tidak melebihi ukuran becak dan kemampuan daya angkut becak;
   d. Muatan barang tidak boleh mengganggu pengguna jalan lain dan pengemudi becak;
   e. Berperilaku tertib;
   f. Mematuhi rambu-rambu lalu lintas;
   g. Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan;
   h. Menggunakan lajur jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah; dan memberikan isyarat sinar dan atau tanda lainnya ketika beroperasi pada malam hari.

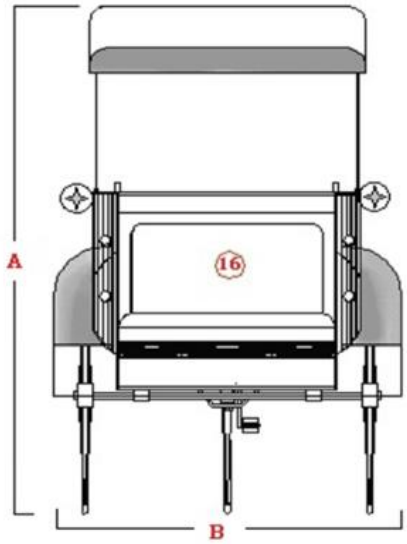
Berikut adalah desain ukuran becak menurut Peraturan daerah DIY No. 5 Tahun 2016



TAMPAK SAMPING

Sumber : Peraturan daerah DIY No. 5 Tahun 2016

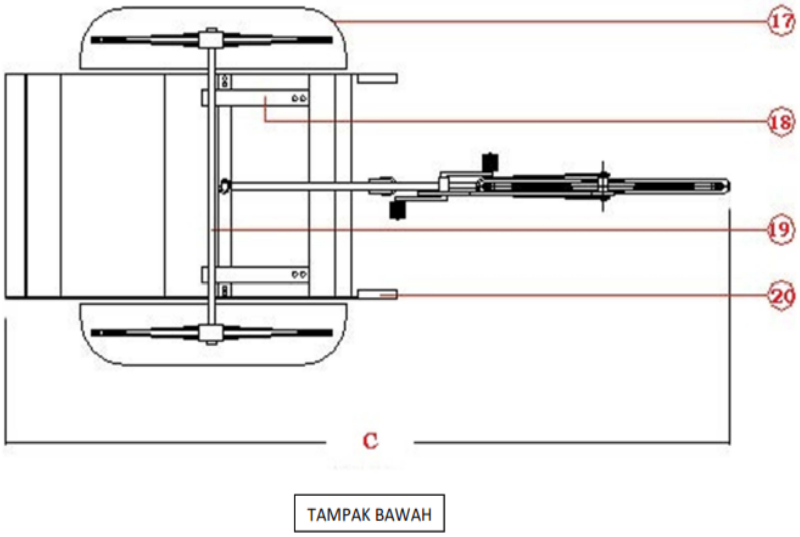
Gambar III. 1 Becak Tampak Samping



TAMPAK DEPAN

Sumber : Peraturan daerah DIY No. 5 Tahun

Gambar III. 2 Becak Tampak Depan



Sumber : Peraturan daerah DIY No. 5 Tahun 2016

Gambar III. 3 Becak Tampak Bawah

Keterangan

1. Keterangan Gambar Becak:
2. Alat peringatan tanda belok;
3. *Spekbor* samping;
4. Atap becak;
5. Lampu;
6. Spion;
7. Pedal Becak;
8. Sedel Becak;
9. Kampas Rem Becak;
10. *Velg* dan Ban Becak;
11. Jeruji roda becak;
12. *Spekbor* belakang dan pemantul cahaya;
13. *Gear* roda belakang;
14. Rantai penarik;
15. *Gear* roda bagian depan;
16. Poros tengah struktur badan Becak;
17. Jok penumpang;

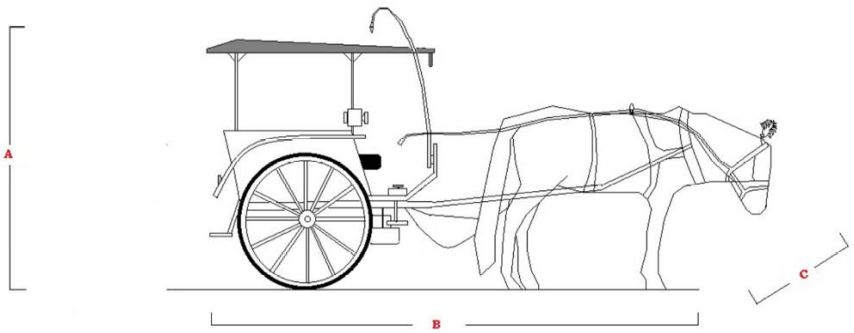
18. *Spekbor* samping;
19. Besi tumpuan jok penumpang Becak;
20. Besi poros bagian tengah badan Becak;
21. Stang kemudi tukang becak

A. Tinggi 1.500 – 1.600 milimeter;
B. Lebar 900 – 1.000 milimeter; dan
C. Panjang 2.250 – 2.350 milimeter.

2. Andong

Andong adalah Moda Transportasi Tradisional beroda 2 (dua) atau beroda 4(empat) yang ditarik oleh kuda. Kuda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus kuda yang terlatih, sehat, umur paling sedikit 3 (tiga) tahun dan bisa dikendalikan oleh pengemudinya. Persyaratan operasional Andong meliputi:

a. Pengemudi mampu mengemudikan kendaraannya;
b. Jumlah penumpang paling banyak 6 (enam) orang atau sesuai dengan kemampuan penarik, kemampuan rem dan daya dukung sumbu roda;
c. Muatan barang tidak melebihi ukuran andong dan kemampuan daya angkut andong;
d. Muatan barang tidak boleh mengganggu pengguna jalan lain dan pengemudi andong;
e. Berperilaku tertib;
f. Mematuhi rambu-rambu lalu lintas;
g. Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan Kerusakan jalan;
h. Menggunakan lajur jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur
i. Paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah; dan memberikan isyarat sinar dan atau tanda lainnya ketika beroperasi pada malam hari.



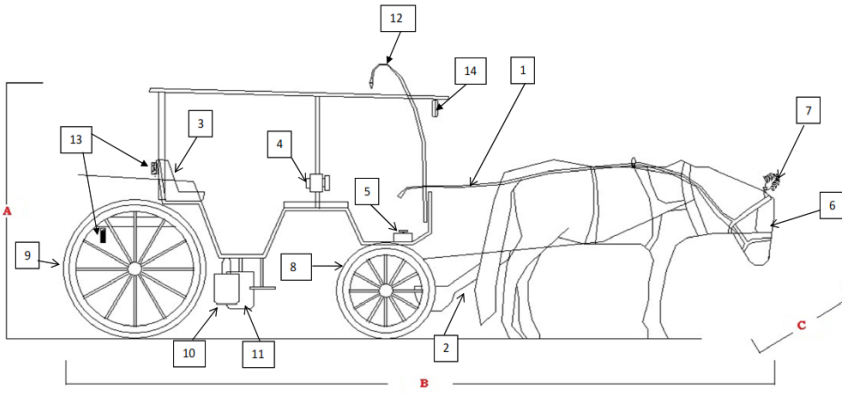
Sumber : Peraturan daerah DIY No. 5 Tahun 2016

Gambar III. 4 Andong beroda dua ditarik 1 (satu) ekor kuda

A. Tinggi 1.660 – 1.760 milimeter;

B. Lebar 1.270 – 1.370 milimeter; dan

C. Panjang 2.900 – 3.000 milimeter.



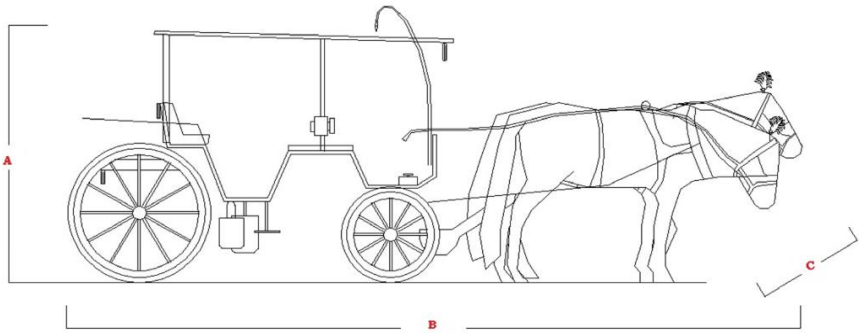
Sumber : Peraturan daerah DIY No. 5 Tahun 2016

Gambar III. 5 Andong ditarik 1 (satu) ekor kuda

A. Tinggi 2.150 – 2.250 milimeter;

B. Lebar 1.600 – 1.700 milimeter; dan

C. Panjang 5.150 – 5.250 milimeter.



Sumber : Peraturan daerah DIY No. 5 Tahun 2016

Gambar III. 6 Andong ditarik 2 (dua) ekor kuda

A. Tinggi 2.200 – 2.300 milimeter;
B. Lebar 1.900 – 2.000 milimeter; dan
C. Panjang 5.900 – 6.000 milimeter.

Keterangan Gambar Andong:

1. Tali pengendali;
2. Tempat penampungan kotoran kuda;
3. Jok belakang penumpang;
4. Lampu Andong;
5. Bel Andong/Tutter;
6. Kacamata Kuda;
7. Klinting aksesoris;
8. Roda depan;
9. Roda belakang Andong;
10. Tempat Air;
11. Tempat pakan kuda;
12. Pecut;
13. Pemantul cahaya;
14. Spion.

3.2 Tarif Angkutan

3.2.1 Tarif Angkutan Umum

Menurut Miro (2011) tarif transportasi merupakan nilai jasa pelayanan yang disediakan oleh pihak penyedia jasa kepada pelaku perjalanan untuk berpindah tempat dari tempat satu ke tempat lain dengan menggunakan moda tertentu. Maksud pengumpulan tarif penyelenggaraan angkutan (Abu bakar dkk., 1998) antara lain :

1. Memaksimalkan pendapatan atau keuntungan
2. Memaksimalkan penumpang
3. Mempengaruhi pemilihan moda
4. Menutup sebagian atau seluruh biaya operasi
5. Mengumpulkan dana untuk pembangunan prasarana yang sudah ada atau baru
6. Penerapan sruktur tarif yang berbeda untuk kelompok masyarakat tertentu

Menurut Nassi & Costa (2012) dalam menentukan kebijakan tarif, ada beberapa parameter mendasar yang perlu diperhatikan dalam penentuannya, antara lain:

1. Tujuan : hasil yang diharapkan dan penerapan kebijakan. Tujuan dasar kebijakan tarif, sisi keuangan adalah menutupi biaya layanan, sisi ekonomi adalah menginduksi pilihan pengguna yang optimal secara ekonomi; sisi sosial adalah mendistribusikan kembali pendapatan dan mendorong inklusi kelas sosial tertentu.
2. Struktur tarif : cara pembiayaan layanan, tingkat harga, strategi penagihan tarif dan opsi pembayaran.
3. Teknologi pembayaran: alat (peralatan, prosedur dan program) yang digunakan untuk penjualan tiket dan kontrol pembayaran tarif.

Pemerintah melakukan penetapan tarif dimaksudkan untuk melindungi kepentingan pengguna jasa agar terjangkau oleh daya beli konsumen dan melindungi penyedia jasa (produsen) demi kelangsungan usaha (Andriansyah, 2015). Kebijakan penetapan harga tarif tidak semata-mata didasarkan pada perhitungan biaya, karena dalam penentapan ini

juga terkandung misi pelayanan kepada masyarakat, menjamin mobilitas orang dan atau barang, melancarkan roda perekonomian (Warpani, 2017). Penentuan besaran tarif dilihat dari ketiga sisi pandangan yaitu penyedia jasa, pengguna jasa dan pemerintah.

1. Penentuan tarif dari sisi penyedia jasa

   Penyedia jasa merupakan operator layanan jasa transportasi, yang diselenggarakan secara perorangan maupun perusahaan berbadan hukum dengan berbagai jenis moda transportasi (Miro, 2011). Penentuan tarif dari sisi penyedia jasa bertujuan menjaga keberlangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa pengangkutan, yaitu :

   a. Menjaga keberlangsungan usaha berupa keuntungan
   b. Menutup biaya produksi jasa yang dikeluarkan
   c. Meningkatkan modal usaha perusahaan
   d. Mengefisiensikan manajemen dalam proses produksi

2. Penentuan tarif dari sisi pengguna jasa

   Pengguna jasa merupakan pelaku perjalanan baik secara perorangan, badan usaha maupun institusi, yang menggunakan sarana transportasi untuk melakukan perjalanan jarak tertentu dengan maksud dan tujuan tertentu (Miro, 2011). Penentuan tarif dari sisi pengguna jasa memiliki kepentingan diantaranya :

   a. Tarif terjangkau oleh kemampuan masyarakat terutama golongan ekonomi lemah
   b. Tarif ditekan seminimal mungkin sehingga biaya transportasi tidak mempengaruhi harga jual produk
   c. Tarif harus mampu mendorong distribusi dan pemasaran yang luas dan lancar
   d. Tarif harus rasional dan dapat diterapkan secara umum, layak, adil serta tidak diskriminatif
   e. Tarif harus mampu meningkatkan intensitas aktivitas sosial masyarakat

f. Tarif harus mampu meningkatkan kegiatan usaha dan pertumbuhan produksi.

3. Penentuan tarif dari sisi pemerintah

Pemerintah selaku regulator dan pamong masyarakat di satu pihak harus menjamin agar tarif jasa angkutan tidak memperberat beban masyarakat, namun disisi lain harus menjamin agar usaha jasa pelayanan dapat bertahan hidup dan berkembang (Miro, 2011). Penentuan tarif dari sisi pemerintah mempunyai kepentingan yaitu:

a. Menjaga stabilitas ekonomi nasional dan mencapai kesejahteraan sosial
b. Menjaga keseimbangan antara penyedia jasa sistem transprotasi dengan jumlah kebutuhan perjalanan msyarakat
c. Tarif harus dapat menjamin dan mendorong penggunaan sumber daya secara maksimal
d. Tarif harus mendukung kelancaran mobilitas penduduk antar wilayah
e. Tarif harus mendorong pengadaan sarana transportasi inovatif
f. Tarif harus memperhatikan kepentingan pihak pengguna jasa dan penyedia jasa serta dikendalikan untuk memenuhi kepentingan kedua belah pihak.

Penentuan tarif angkutan tradisional sepenuhnya diatur oleh pemerintah daerah seperti yang tertuang dalam Undang Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 63 ayat(1) yang berbunyi "Pemerintah Daerah dapat menentukan jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor di daerahnya sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan daerah."

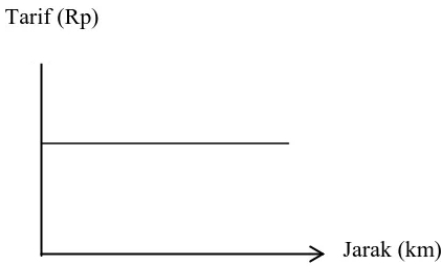
3.2.2 Struktur Tarif

Struktur tarif menjadi bagian penting dalam menentukan kebijakan dalam perencanaan kota. Struktur tarif berpengaruh secara langsung terhadap kondisi sosial ekonomi pengguna jasa transportasi, pola penggunaan lahan dan keberlanjutan keuangan sistem transportasi.

Merujuk pedoman yang dikeluarkan Dirjenhubdar, struktur tarif yang digunakan dalam angkutan perkotaan ataupun angkutan antar kota yaitu (Abubakar dkk., 1998) :

1. Tarif Seragam atau sama rata (*flate fare*)

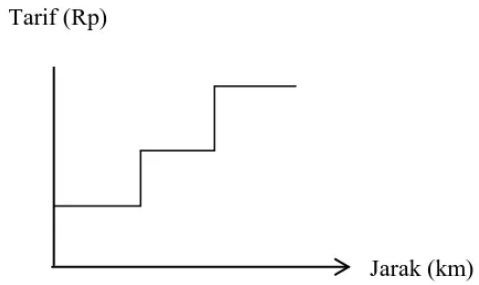
   Tarif sama rata (*flate fare*) diterapkan pada penumpang dengan nilai sama rata sepanjang perjalanan tanpa ada batasan jarak tertentu. Struktur tarif jenis ini hanya sesuai apabila diterapkan pada daerah perkotaan, dan kurang cocok diterapkan pada trayek panjang, seperti angkutan antar kota maupun antar provinsi. Kelemahan dalam sistem tarif ini adalah asumsi panjang perjalanan rata-rata setiap penumpang adalah sama, sehingga penumpang dengan perjalanan jarak dekat diperlakukan sama nilai tarifnya dengan penumpang dengan perjalanan jarak panjang.



Gambar III. 7 Tarif Seragam

2. Tarif berdasarkan jarak

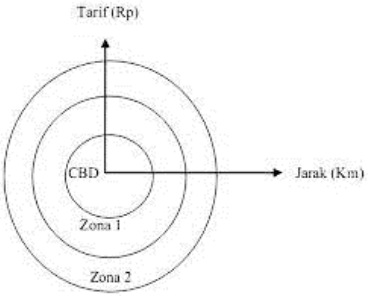
   Tarif berdasarkan jarak biasa disebut dengan tarif pos (*postal tarif*). Penumpang dikenakan nilai tarif berdasarkan jarak tempuh perjalanan. Besaran tarif yang ditentukan merupakan perkalian nilai tarif per kilometer dengan jarak perjalanan. Dalam perhitungan strukur tarif ini, jarak dan tarif minimal ditentukan dahulu. Semakin jauh jarak tempuh perjalanan, semakin besar biaya yang dikeluarkan untuk perjalanan tersebut.



Gambar III. 8 Tarif Jarak

3. Tarif zona

Tarif zona merupakan struktur tarif yang daerah pelayanannya dibagi dalam berbagai zona. Dalam penentuan tarif menurut zona, pusat kota berada pada posisi terdalam yang dikelilingi masing-masing zona yang tersusun seperti ikat pinggang. Tarif zona hampir sama dengan tema tarif jarak, tetapi yang menjadi dasar perubahan adalah batas antar zona, bila sudah keluar dari zona yang ditentukan besaran tarif akan berubah sesuai nilai yang ditentukan.



Gambar III. 9 Tarif Zona

4. Tarif Waktu

Penentuan tarif waktu, yang menjadi dasar dalam penerapan tarif adalah batasan waktu, misal: 30_menit, 1 jam, 1jam 30 menit dan seterusnya. Tarif menurut waktu juga bisa tergantung pada efektifitas hari, hari kerja, akhir pekan atau hari libur. Metode pembayaran berdasarkan waktu sering menjadi pertimbangan karena:

a. Memiliki kemampuan lebih besar untuk membayar tarif
b. Biaya untuk menyediakan layanan dan mengakomodasi pengendara tambahan secara signifikan lebih tinggi.

3.3 Metode Regresi

Regresi merupakan konsep statistik yang pertama kali diperkenalkan pada tahun 1877 oleh Sir Francis Galtoon (1822-1911). Beliau memperkenalkan konsep statistik setelah melakukan studi tentang kecenderungan tinggi badan anak yang lahir terhadap tinggi badan orangtuanya adalah menurun (*regress*). Pada awalnya istilah 'regresi' bertujuan untuk memperkirakan nilai satu *variable* terhadap satu variabel yang lain, tetapi pada perkembangannya analisis regresi dapat dijadikan suatu alat untuk memperkirakan nilai suatu variabel dengan beberapa variabel lain yang saling berhubungan. Hal mendasar yang harus dipenuhi dalam membetuk suatu peersamaan regresi adalah variabel terikat (*dependent*) dan variabel bebas (*independent*) bersifat sebab-akibat, baik berdasarkan teori, hasil penelitian sebelumnya, atau berdasakan pada penjelasan logis.

Pengertian analisis regresi atau peramalan adalah suatu proses memperkirakan secara sistematis atau teratur tentang suatu hal yang mungkin terjadi dimasa yang akan datang berdasarkan informasi di masa lalu. Analisis regresi dapat juga diartikan sebagai usaha memperkirakan suatu hal untuk mengemukakan tentang keingintahuan terhadap apa yang terjadi dimasa depan yang dapat memberikan kontribusi untuk menentukan suatu keputusan yang terbaik.

Salah satu manfaat dari hasil analisis regresi adalah untuk memberikan masukan dalam membuat suatu keputusan, masukan tersebut didapat dari analisis apakah perubahan dari variabel terikat (*dependent*) dapat dilakukan melalui peningkatan *variable* bebas (*independent*). Sebagai contoh naiknya jumlah penjualan suatu produk dapat dilakukan melalui peningkatan jumlah iklan. Metode regresi memiliki tiga kegunaan, yaitu untuk mengontrol, untuk mendeskripsi fenomena data atau kasus yang diteliti, dan untuk prediksi. Ada dua metode regresi, yaitu :

3.3.1 Regresi *Linear*

Regresi *linear* merupakan salah satu metode untuk memprediksi suatu variabel antara satu atau beberapa variabel bebas terhadap satu

buah variabel terikat. Variabel yang mempengaruhi sering disebut variabel bebas (*independent*) sedangkan variabel yang dipengaruhi disebut juga dengan variabel terikat (*dependent*).

Secara umum ada dua regresi *linear*, yaitu regresi *linear* sederhana yang terdiri dari satu buah variabel bebas dan satu buah variabel terikat, dan regresi *linear* berganda dengan beberapa variabel bebas dan satu buah variabel terikat.

1. Regresi *Linear* Sederhana

   Secara umum analisis regresi *linear* sederhana dipergunakan untuk mengetahui pengaruh antara satu buah variabel bebas terhadap satu buah *variable* terikat. Persamaan umumnya adalah:

   $$Y = a + bX$$ ***Rumus III. 1***

   Dimana:

   Y = variabel terikat (*Dependent*)

   X = variabel bebas (*Independent*)

   a = konstanta

   b = koefisien regresi

2. Regresi *Linear* Berganda

   Analisis regresi *linear* berganda sebenarnya merupakan pengembangan dari persamaan analisis regresi *linear* sederhana, hanya saja variabel bebas pada regresi *linear* berganda lebih dari satu buah. Persamaan umumnya adalah:

   $$Y = a + b1\,X1 + b2\,X2 + \cdots\ bk\,Xk$$ ***Rumus III. 2***

   Dimana:

   Y = variabel terikat (*Dependent*)

   X1, X2,…, Xk = variabel bebas (*Independent*)

   a = konstanta

   b1, b1,…, bk = koefisien regresi

3.3.2 Regresi *Non-Linear*

Regresi *non-linear* adalah suatu metode regresi yang letak titik – titik pada diagramnya (x,y) tidak membentuk suatu garis lurus. Regresi *non-linear* digunakan apabila variabel – variabel persamaannya berpangkat. Banyak sekali model – model dari regresi *non-linear* seperti model eksponen, geometri, hiperbola, dan lain - lain.

Dalam kasus regresi *non-linear*, yang banyak digunakan yaitu model regresi eksponensial dan regresi geometri. Regresi *non-linear* dimaksudkan sebagai satu bentuk regresi yang melihat hubungan antara variabel prediktor (X) dengan variabel respon (Y), yang tidak bersifat *linear*. Beberapa contoh regresi non-linear adalah sebagai berikut :

Model Parabola : $Y = a + bX + cX2$ ***Rumus III. 3***

Model Eksponensial: $Y = abX$ ***Rumus III. 4***

Model Hiperbola $Y = \frac{1}{a + bX}$ ***Rumus III. 5***

Model Geometri $Y = aXb$ ***Rumus III. 6***

Keterangan:

Y = variabel terikat

X = variabel bebas

a = konstanta

b = kofisien regresi

3.4 Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Menurut Sriastuti (2015), Biaya secara umum dapat didefinisikan sebagai suatu pengorbanan sumber daya yang ditujukan untuk memperoleh manfaat (barang atau jasa) pada waktu sekarang dan masa yang akan datang, kata biaya ini tidak sealu dapat dinilai dengan uang.

Terdapat beberapa kelompok yang mengalami biaya transport berlainan, antara lain:

1. Pemakai sistem berupa biaya yang harus dikeluarkan sebagai harga langsung, seperti ongkos, tarif tol, dan lain-lain. Juga termasuk waktu yang telah terpakai, ketidak nyamanan penumpang dan kehilangan atau kerusakan barang.
2. Pemilik sistem, berupa biaya langsung untuk operasional dan pemeliharaan.
3. *Non* pemakai, adalah orang-orang yang tidak memakai sistem itu, tetapi terpengaruh oleh akibat-akibatnya contohnya yaitu orang-orang yang tinggal didekat sarana transportasi, seperti perubahan dari nilai tanah, produktifitas, dan penurunan dari tingkat lingkungan
4. Pemerintah, berupa subsidi dari sumbangan modal, tetapi juga kehilangan hasil dari pajak.

Biaya operasional kendaraan adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasional kendaraan terdiri dari dua komponen yang biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap (*fixed cost*) adalah biaya yang tidak berubah walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai tingkat tertentu, sedangkan biaya tidak tetap *(variable cost*) adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa. Pengertian biaya operasional Kendaraan :

1. Button (1993) Dalam penetapan nilai operasi kendaraan, menyatakan bahwa penetapan harga layanan transportasi (*pricing*) bertujuan untuk memaksimasi kepentingan penyedia jasa transportasi dengan tetap mempertimbangkan kesejahteraan masyarakat (*maximizing welfare*)..
2. Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang secara ekonomis terjadi karena dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Sesuai Standart Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002).

Menurut SK Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.687 Tahun 2002 biaya operasional kendaraan terbagi atas 3 yaitu ;

1. Biaya Langsung

   Biaya langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). Penghitungannya adalah sebagian biaya dapat secara langsung dihitung per km kendaraan, tetapi sebagian biaya lagi dihitung per km kendaraan setelah dihitung biaya per tahun.

2. Biaya Tidak Langsung

   Biaya tidak langsung yaitu biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan yang terdiri dari biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). Penghitungannya tidak dapat secara langsung per km kendaraan karena mengandung komponen yang tidak terkait langsung dengan operasi kendaraan seperti biaya total per tahun pegawai selain awak kendaraan dan biaya pengelolaan meliputi pajak perusahaan, pajak kendaraan, penyusutan bangunan kantor, dan lain – lain.

3. Biaya Pokok

   Biaya pokok per kendaraan kilometer dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung.

3.5 *Ability To Pay* (ATP)

Menurut Tamin, dkk (1999) *Ability to Pay* adalah sebuah kemampuan masyarakat dalam membayar tarif angkutan umum. *Ability to Pay* memiliki kedekatan yang sering digunakan dalam analisis ini diantaranya, alokasi biaya untuk transportasi, intensitas penggunaan jasa transportasi yang dilakukan oleh calon responden. Hal penting untuk mengetahui intensitas perjalanan yang dilakukan oleh pengguna jasa, berfungsi untuk mengetahui biaya tarif perjalanan yang dikeluarkan dalam melakukan perjalanan. Adapun hal yang mempengaruhi *Ability to Pay* diantaranya:

1. Pendapatan keluarga dalam setiap bulan

   Pendapatan per bulan keluarga dapat mempengaruhi tingkat kemampuan masyarakat untuk membayar tarif transportasi yang digunakan. Dikarenakan semakin besarnya pendapatan dalam keluarga maka akan semakin besar alokasi biaya transportasi yang akan disediakan.

2. Alokasi biaya transportasi

   Semakin besar alokasi biaya untuk penggunaan transportasi dapat meningkatkan kemampuan dalam membayar tarif untuk perjalanan. Dan sebaliknya jika alokasi biaya untuk transportasi semakin rendah tingkat kemampuan masyarakat dalam membayar tarif akan semakin kecil.

3. Intensitas Perjalanan

   Semakin besar intensitas perjalanan dalam sebuah keluarga akan semakin banyak perjalanan yang ditempuh dan dapat mempengaruhi besar biaya yang akan dikeluarkan setiap bulannya. Dan sebaliknya jika intensitas perjalanan yang dilakukan semakin kecil biaya yang akan dikeluarkan setiap bulannya akan semakin kecil.

4. Jumlah Anggota Keluarga

   Banyaknya anggota keluarga yang ditanggung dapat mempengaruhi banyaknya intensitas perjalan yang dilakukan. Dan akan mempengaruhi alokasi biaya transportasi yang dikeluarkan.

3.6 *Willingness To Pay* (WTP)

Menurut Tamin, dkk (1999) *Willingness to Pay* adalah kesediaan atau kemauan pengguna untuk memberikan royalitas atas jasa yang didapatkan. Pendekatan yang sering digunakan pada analisis *Willingness to Pay* didasarkan pada pemikiran pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum yang ada. Faktor-faktor analisis permasalahan transportasi WTP diantaranya :

1. Produk yang ditawarkan;

   Sebuah produk/ jasa yang ditawarkan oleh penyedia jasa pelayanan transportasi biasanya semakin banyak jumlah armada dalam melayani akan semakin menguntungkan pihak pengguna.

2. Kuantitas dan kualitas pelayanan yang disediakan;

   Produksi jasa angkutan yang besar biasanya akan meningkatkan kualitas pelayanan yang baik. Dengan demikian dapat dilihat penggunan tidak mengalami desak-desakan, pada kondisi ini pengguna jasa bersedia membayar lebih besar.

3. Utilitas pengguna terhadap angkutan;

   Apabila banyak manfaat yang dapat dirasakan penggunan pada suatu pelayanan transportasi. Pastinya akan semakin besar pula kemauan pengguna untuk membayar tarif yang ditentukan. Dan sebaliknya apabila manfaat yang dirasakan penggunan semakin rendah maka pengguna enggan menggunakan sehingga semakin rendah kemauan untuk membayar tarif jasa yang tersedia akan semakin rendah.

4. Penghasilan;

   Jika seseorang mendapatkan penghasilan yang lebih tinggi pastinya tingkat kemauan untuk membayar tarif perjalanan akan semakin tinggi/besar hal ini disebabkan alokasi biaya perjalan yang disediakan oleh pengguna/calon penumpang lebih besar. Dan akan menimbulkan kemampuan dan kemauan membayar tarif semakin besar.

3.7 Hubungan Antara ATP dan WTP

Beberapa bentuk hubungan antara ATP dan WTP, dapat dikemukakan sebagai berikut (Tamin, 1998):

1. ATP > WTP

   Kondisi ini menunjukkan bahwa kemamapuan membayar penumpang lebih besar dari pada keinginannya untuk membayar. Hal ini terjadi apabila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi

nilai utilitas terhadap suatu produk dan pengguna pada kondisi ini disebut *choice riders*.

2. ATP < WTP

   Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar penumpang lebih rendah daripada kerelaan membayarnya. Hal ini terjadi apabila pengguna mempunyai penghasilan yang lebih rendah tetapi nilai utilitas terhadap suatu produk sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar cenderung lebih dipengaruhi utilitas, pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

3. ATP = WTP

   Kondisi ini menunjukkan bahwa antara keterjangkauan membayar penumpang dan kerelaan membayar penumpang dari pengguna sama atau terjadi keseimbangan nilai utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar suatu produk.

   Implikasi hubungan ATP dan WTP terhadap kebijakan tarif yaitu:

   a. Karena WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan, maka bila nilai ATP masih dibawah WTP, implikasinya masih dimungkinkan menaikkan besaran tarif dengan konsekuensi perbaikan tingkat pelayanan.
   b. Karena ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, maka besaran tarif yang diberlakukan tidak boleh melebihi nilai ATP kelompok sasaran.
   c. Intervensi/campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau silang dibutuhkan pada kondisi dimana besaran tarif yang berlaku lebih besar dari ATP, hingga didapat besaran tarif maksimum sama dengan nilai ATP.