

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Angkutan Umum

Angkutan Umum perkotaan menurut UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki pengertian yaitu pemindahan orang/dan atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain menggunakan kendaraan dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek tetap dan teratur. Jenis pelayanan angkutan orang umum dalam trayek pada pasal 140 terdiri dari Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Antar Provinsi, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Angkutan Perkotaan, serta Angkutan Pedesaan.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas. Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan Angkutan umum sebagaimana dimaksud pada Pasal 14 untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek disebutkan bahwa Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lainnya, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta adanya pungutan biaya. Sebagai sarana transportasi umum harus dapat memberikan pelayanan yang baik terhadap para penggunanya, baik dari kenyamanan, ketepatan waktu dan biaya yang terjangkau bagi seluruh lapisan masyarakat.

Angkutan umum adalah sarana angkutan yang ditujukan kepada masyarakat kecil maupun menengah supaya bisa melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsi dalam masyarakat.

Angkutan umum penumpang ialah pemberlakuan sistem sewa atau bayar yang dilakukan oleh angkutan penumpang. Pengertian lain angkutan umum penumpang yaitu angkutan kota termasuk bus, mini bus, kereta api, dan angkutan air serta angkutan udara. Adapun tujuan utama keberadaan Angkutan umum penumpang meliputi menyelenggarakan pelayanan angkutan secara baik dan layak untuk masyarakat. Standar ukuran yang baik adalah pelayanan yang murah, aman, cepat, dan nyaman. Dilhat dari per lalu-lintasan, angkutan umum penumpang berarti adanya minimalisir dari volume lalu lintas kendaraan pribadi (Primasworo et al, 2022).

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan cara sistem bayar atau sewa. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila terciptanya keseimbangan antara kesediaan dan permintaan (Budiman et al, 2019). Dalam kaitan ini pemerintah perlu campur tangan dengan tujuan antara lain adalah:

- a. Menjamin operasi yang lebih aman bagi kepentingan masyarakat khususnya pengguna angkutan umum, pengelola angkutan umum, dan pengusaha jasa angkutan umum.
- b. Mengarahkan agar lingkungan tidak terlalu terganggu dengan kegiatan angkutan umum.
- c. Menciptakan persaingan yang sehat dan menghindarkan sesuatu yang tidak diinginkan.
- d. Membantu pembangunan nasional maupun daerah dengan meningkatkan pelayanan jasa angkutan umum.
- e. Menjamin pemerataan jasa angkutan umum sehingga tidak ada pihak yang dirugikan.
- f. Mengendalikan operasi layanan jasa angkutan umum

Angkutan umum dapat dibedakan menjadi angkutan tak bermotor dan angkutan umum bermotor. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki. Selain itu, transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan,

keamanan, dan kecepatan (Rumokoy et al, 2020).

3.2 Tarif

Tarif Angkutan Umum adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah (Warpani, 2002). Disamping itu, menurut Vuchic, 2005, tarif angkutan umum merupakan faktor terbesar dalam menarik orang untuk melakukan perjalanan menggunakan angkutan umum, dan merupakan elemen dasar sistem operasi angkutan umum yang mempengaruhi kondisi keuangan operator angkutan umum.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 18 disebutkan tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek dibagi menjadi tarif kelas ekonomi dan kelas non ekonomi, sedangkan tarif angkutan orang tidak dalam trayek ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.2006/DRJD/2002 :

- 1) Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan.
- 2) Tarif angkutan umum penumpang kota merupakan hasil perhitungan biaya kendaraan dibagi hasil kali *load factor* dengan kapasitas armada

Rumusannya adalah :

$$\text{Biaya Kendaraan} = (\text{BOK} + (10\% \text{BOK})) \times \text{Jarak}$$

$$\text{Tarif} = \frac{\text{Biaya Kendaraan}}{\text{Kapasitas} \times \text{load Faktor}}$$

$$\text{Km yang ditempuh per tahun} = \text{Jarak trayek} \times \text{jumlah perjalanan dalam Per tahun dalam satu hari} \times \text{jumlah hari operasi dalam satu bulan} \times \text{Jumlah bulan dalam satu tahun}$$

- 3) Faktor muat (Load Factor) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70%.
- 4) Satuan produksi adalah pembagi terhadap total biaya produksi sehingga dapat ditentukan besar per satuan produksi.
- 5) Alat produksi adalah sarana angkutan yang digunakan untuk memproduksi jasa angkutan penumpang dengan atau tanpa fasilitas tambahan.
- 6) Rit adalah satu kali perjalanan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan.
- 7) Waktu tempuh/rit adalah lama perjalanan dalam satu rit.
- 8) Jarak tempuh/rit adalah jarak km yang ditempuh untuk satu kali jalan dari tempat asal ke tempat tujuan.
- 9) Jarak tempuh/hari adalah jarak km yang ditempuh dalam satu hari.
- 10) Frekwensi adalah jumlah rit dalam kurun waktu tertentu (per jam, per hari).
- 11) Kapasitas angkut/kapasitas tersedia adalah kapasitas maksimal yang tersedia untuk penumpang (duduk dan berdiri) sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- 12) Kapasitas terjual adalah jumlah penumpang yang diangkut dihitung berdasarkan jumlah tempat duduk yang terpakai + berdiri x frekwensi.
- 13) Hari operasi per bulan adalah jumlah hari operasi dalam satu bulan.
- 14) Kilometer-kosong adalah kilometer yang tidak produktif yang terjadi pada awal operasi (berangkat dari pool) dan akhir operasi (kembali ke pool). Kilometer-kosong per hari diasumsikan sebesar 3% dari total kilometer-tempuh per hari.
- 15) Kilometer-efektif adalah kilometer-tempuh produktif pada saat operasi

16) Seat-km (Pnp-Km) tersedia adalah jumlah tempat duduk-km, dihitung dengan mengalikan jumlah tempat duduk yang tersedia dengan frekwensi serta jarak tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan.

17) Seat-Km (Pnp-Km) terjual adalah jumlah produksi yang terjual yang dihitung dengan mengalikan jumlah tempat duduk terjual dengan jarak tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan lalu dikalikan dengan frekwensi.

a. Metodologi Perhitungan Produksi. Produksi angkutan penumpang jalan raya dapat ditentukan dalam beberapa bentuk yaitu sebagai berikut :

- 1) Produksi km
- 2) Produksi rit
- 3) Produksi penumpang orang (penumpang diangkut)
- 4) Produksi penumpang km (seat-km)

Rumusan perhitungan produksi

- 1) Produksi perhitungan produksi

Kilometer-tempuh angkutan penumpang jalan raya diperoleh dari perhitungan :

$(\text{Jumlah SO} \times \text{frekuensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun} \times \text{km/rit}) + \text{kilometer kosong.}$

- 2) Produksi rit

Jumlah rit diperoleh dari perhitungan :

$(\text{Jumlah bus SO} \times \text{frekwensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun}).$

- 3) Produksi penumpang orang (pnp diangkut)

Jumlah penumpang orang diperoleh dari perhitungan :

$(\text{Jumlah SO} \times \text{frekwensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun} \times \text{kapasitas terjual/rit}).$

- 4) Produksi Penumpang Km (seat-km) Jumlah seat-km (pnp-km) diperoleh dari perhitungan:

(Jumlah SO x frekwensi/hari x hari operasi/bulan x bulan operasi/tahun x jarak tempuh/rit x kapasitas terjual/rit)

b. Struktur Biaya

Jika ditinjau dari kegiatan usaha angkutan biaya yang dikeluarkan, untuk suatu produksi jasa angkutan yang akan dijual kepada pemakai jasa, dapat dibagi dalam tiga bagian, yaitu :

- 1) Yang dikeluarkan untuk pengelolaan perusahaan;
- 2) Yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan;
- 3) Yang dikeluarkan untuk retribusi, iuran, sumbangan, dan yang berkenaan dengan pemilikan usaha dan operasi.

Untuk memudahkan perhitungan biaya pokok, perlu dilakukan pengelompokan biaya dengan teknik pendekatan sebagai berikut:

- 1) Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan
 - a) Biaya produksi : biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi.
 - b) Biaya organisasi : semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan,
 - c) Biaya pemasaran : biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.
- 2) Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan.
 - a) Biaya Langsung.

Biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas :

 - (1) Biaya Langsung
 - (2) Biaya tidak tetap
 - b) Biaya Tidak Langsung

Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas:

 - (1) Biaya tetap
 - (2) Biaya tidak tetap

4.1.1 Sistem Penentuan Tarif Jasa Transportasi

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 dapat dikelompokkan sebagai berikut:

1. Sistem penentuan tarif atas dasar produksi jasa transportasi (*Cost of Service Pricing*).

Sistem ini dibentuk atas dasar biaya produksi jasa transportasi ditambah dengan keuntungan yang layak bagi kelangsungan bagi pengembangan perusahaan. Sistem ini digunakan setelah terlebih dahulu menentukan biaya yang dikeluarkan operator. Diantaranya biaya itu adalah biaya langsung dan biaya tidak langsung.

2. Sistem pembentukan tarif atas dasar nilai jasa transportasi (*Values Service Pricing*).

Jika pemakai jasa angkutan memberikan nilai tinggi atas jasa angkutan yang diberikan maka tingkat tarif akan tinggi pula. Begitu juga sebaliknya, tarif yang ditetapkan akan rendah jika jasa tersebut dinilai oleh pemakai jasa rendah .

3. Sistem pembentukan tarif atas dasar (*What The Traffic Will Bear*).

Sistem pembentukan tariff ini berada diantara tarif minimum dan tarif maksimum. Tarif minimum dibentuk atas biaya operasi dan untuk tarif maksimum ditentukan berdasarkan nilai jasa angkutan (value of services).

4.1.2 Sistem Pertarifan Angkutan Umum

Tarif angkutan umum merupakan salah satu faktor yang berpengaruh padabesarnya permintaan pelayanan jasa angkutan, tarif pelayanan ekonomi yang ditetapkan Pemerintah Daerah berdasarkan beberapa faktor antara lain: sosial, lingkungan, ekonomi, dan keuangan serta faktor operasi. Sehingga besaran tarif yang ditetapkan harus mencerminkan pemberian kesempatan perjalanan yang lebih besar kepada masyarakat yang kurang

mampu, mengurangi kekacauan pada angkutan umum, meningkatkan kinerja angkutan umum dan memberikan pendapatan yang cukup kepada operator (Hanna Fitriyani et al, 2019).

1. Tarif Seragam (*Flat Fare*),

Merupakan system tarif yang merata dimana tidak melihat jauh dekatnya jarak yang ditempuh oleh angkutan umum. Memberikan kemudahan dalam pengumpulan ongkos di dalam kendaraan sehingga memungkinkan transaksi yang cepat terutama untuk kendaraan berukuran besar dan dioperasikan oleh satu orang.

Tetapi sistem ini memiliki kerugian yaitu tidak memperhitungkan kemungkinan untuk menarik penumpang yang melakukan perjalanan jarak pendek dengan membuat perbedaan tarif. Pada sistem ini akan menguntungkan penumpang yang melakukan perjalanan jarak jauh, sedangkan bagi penumpang dengan jarak dekat akan mengalami kerugian.

2. Tarif Berdasarkan Jarak (*Distance Based Fare*)

Pada sistem ini dibedakan berdasarkan jarak yang ditempuh. Perbedaan tarif didasarkan pada satuan kilometer, tahapan dan zona:

- a. Tarif Berdasarkan Kilometer. Sistem ini mempunyai kerugian yaitu kesulitan dalam pengumpulan ongkos karena sebagian penumpang melakukan perjalanan yang relatif pendek, ini memakan waktu yang lama untuk mengumpulkan ongkosnya.
- b. Tarif Berdasarkan Tahapan. Tahapan adalah suatu penggal dari rute yang jaraknya antara satu atau lebih tempat perhentian sebagai dasar perhitungan tarif, oleh karena itu panjang rute yang dilalui dibagi dalam penggalan yang panjangnya kira-kira sama.

- c. Tarif Berdasarkan Zona. Tarif Berdasarkan Zona Sistem tarif ini adalah penyederhanaan dari tarif bertahap dimana daerah pelayanan perangkutan dibagi ke dalam zona-zona.

3.3 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah biaya yang secara ekonomi terjadi karena dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada penelitian ini menggunakan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur berupa Surat Keputusan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/BLJD/2002. Struktur perhitungan biaya pokok jasa angkutan adalah sebagai berikut:

- 1) Biaya Langsung, meliputi
 - a) Penyusutan kendaraan
 - b) Bunga modal
 - c) Gaji dan tunjangan awak kendaraan
 - d) Bahan bakar minyak (BBM)
 - e) Ban
 - f) Servis kecil
 - g) Servis besar
 - h) Penambahan oli mesin
 - i) Suku cadang dan bodi
 - j) Cuci bus
 - k) Retribusi terminal
 - l) STNK/ pajak kendaraan
 - m) Kir
 - n) Asuransi (kendaraan dan awak kendaraan)
- 2) Biaya tidak Langsung :
 - a) Biaya pegawai selain awak kendaraan :
 - (1) Gaji/ upah
 - (2) Uang lembur
 - (3) Tunjangan sosial

- i. Tunjangan perawatan kesehatan
 - ii. Pakaian dinas
 - iii. Asuransi kecelakaan
- b) Biaya pengelolaan
- (1) Penyusutan bangunan kantor
 - (2) Penyusutan pool dan bengkel
 - (3) Penyusutan inventaris / alat kantor
 - (4) Penyusutan sarana bengkel
 - (5) Biaya administrasi kantor
 - (6) Biaya pemeliharaan kantor
 - (7) Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
 - (8) Biaya listrik dan air
 - (9) Biaya telepon dan telegram
 - (10) Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
 - (11) Pajak perusahaan
 - (12) Izin trayek
 - (13) Izin usaha
 - (14) Biaya pemasaran
 - (15) Lain-lain

3) Perhitungan Biaya

Tabel berikut dapat digunakan sebagai perhitungan biaya pokok yaitu:

Tabel III. 1 Perhitungan Biaya Pokok

No	Uraian	Satuan	Mobil Penumpang Umum (MPU)
1	Masa penyusutan kendaraan	Th	5
2	Jarak tempuh rata-rata	Km/hr	110
3	Bahan Bakar Minyak	Km/lt	7 - 9
4	Jarak tempuh ganti ban	Km	25000
5	Ratio pengemudi/bus	Org/kend	1.2
6	Ratio kondektur/bus	Org/kend	-

No	Uraian	Satuan	Mobil Penumpang Umum (MPU)
7	Jarak Tempuh antar service kecil	Km	4000
8	Suku cadang/service besar	Km	12000
9	Penggantian minyak motor	Km	3500
10	Penggantian minyak rem	Km	12000
11	Penggantian Gemuk	Km/kg	4000
12	Penggantian minyak gardan	Km	12000
13	Penggantian minyak persneling	Km	12000
14	Hari jalan siap operasi	Hr/th	340
15	SO : SGO	%	80
16	Nilai residu	%	-

Sumber : SK.687/AJ.2006/DRJD/2002

3.4 ATP (Ability to Pay)

Ability To Pay merupakan kemampuan pengguna untuk membayar jasa angkutan yang diterima sesuai pendapatan yang dikatakan ideal. Ancangan yang diberlakukan dalam analisis ATP berdasarkan alokasi biaya guna transportasi serta intensitas perjalanan pengguna. Besar ATP merupakan rasio anggaran guna transportasi dengan intensitas perjalanan. Besaran ini menunjukkan kemampuan pengguna untuk membayar biaya perjalanan yang digunakan. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP adalah:

1. Penghasilan Keluarga Per Bulan

Jika penghasilan total keluarga makin tinggi, maka semakin banyak uang yang dimiliki sehingga alokasi biaya transportasi akan semakin tinggi.

2. Alokasi Biaya Transportasi

Makin tinggi alokasi biaya transportasi yang dimiliki suatu keluarga, sehingga meningkatkan kemampuan membayar perjalanan, begitupun sebaliknya

3. Intensitas Perjalanan

Makin tinggi intensitas perjalanan keluarga maka semakin panjang jarak perjalanan yang ditempuh sehingga semakin tinggi alokasi biaya dari pendapatan keluarga per bulan yang harus dimilikinya

4. Jumlah Anggota Keluarga

Makin banyak anggota keluarga maka semakin tinggi intensitas perjalanannya, semakin panjang jarak yang ditempuh serta semakin tinggi alokasi dana dari pendapatan keluarga per bulan yang harus dimilikinya.

Besaran tarif merupakan hal yang menjadi pertimbangan masyarakat dalam memilih moda angkutan. Jika tarif yang harus dibayar terbilang lebih tinggi dari pendapatannya, maka masyarakat akan memilih moda yang lebih murah, namun jika tidak terdapat pilihan lain maka ia akan menggunakan moda tersebut dengan terpaksa. Secara tidak langsung terlihat bahwa pendapatan mempengaruhi daya beli jasa pelayanan angkutan umum, sehingga perlu untuk melakukan perhitungan terhadap ATP masyarakat. Dengan metode household budget dapat dicari besaran ATP.

$$\text{ATP}_{\text{umum}} = \frac{I_t \times P_p \times P_t}{T_t}$$

Dimana:

I_t = Total pendapatan keluarga per bulan (Rp/Kel/Bulan)

P_p = Persentase pendapatan untuk transportasi perbulandari total pendapatan keluarga

P_t = Persentase untuk angkutan dari pendapatan transportasi keluarga per bulan

T_t = Total panjang perjalanan keluarga per bulan per trip (trip/kel/bulan)

$$\text{ATPresp/trip} = \frac{\text{Irs} \times \text{Pp} \times \text{Pt}}{\text{Trs}}$$

Dimana:

ATPresp = ATP responden berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/Resp/Trip)

Irs = Pendapatan responden per buIan (Rp/buIan)

Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per buIan dari pendapatan responden

Pt = Persentase untuk angkutan dari pendapatan untukTransportasi

Trs = Total panjang perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/buIan)

Nilai ATP yang diperoleh dari responden berupa rupiah yang dibayarkan untuk tarif angkutan perkotaan diolah untuk mendapatkan rata-rata dari nilai ATP tersebut, dengan rumus:

$$\text{Rata-rata ATP} = \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n}$$

Dimana:

$\sum X_i \cdot F_i$ = Total nilai tengah x frekuensi

n = Jumlah data

3.5 Willingness To Pay (WTP)

Willingness To Pay merupakan kesediaan pengguna guna mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperoleh. Ancangan yang digunakan pada analisis WTP berdasarkan persepsi pengguna pada tarif dari jasa pelayanan angkutan umum itu. WTP dipengaruhi dari beberapa faktor, yaitu:

3.5.1 Produk Yang Ditawarkan / Disediakan Oleh Operator

Jasa Pelayanan Transportasi. Makin banyak armada angkutan yang melayani maka akan memberi keuntungan pihak pengguna.

3.5.2 Kualitas Dan Kuantitas Pelayanan Yang Disediakan

Dengan produksi jasa angkutan yang besar, maka tingkat kualitas pelayanan akan lebih baik, dengan demikian dapat dilihat pengguna tidak berdesak-desakkan dengan kondisi tersebut tentunya konsumen dapat membayar yang lebih besar.

3.5.3 Utilitas Atau Maksud Pengguna Terhadap Angkutan

Bila manfaat yang didapat pengguna makin tinggi pada suatu pelayanan transportasi yang dialaminya maka makin tinggi kemauan membayar terhadap tarif yang berlaku, begitu pula bila manfaat yang dialami pengguna rendah maka pengguna tidak mau untuk memakainya, oleh karena itu kemauan membayar dapat makin rendah.

3.5.4 Pendapatan pengguna

Jika pengguna memiliki pendapatan yang tinggi tentunya kemauan membayar tarif perjalanan makin tinggi hal tersebut dikarenakan alokasi biaya perjalan lebih tinggi, sehingga dapat memberikan kemampuan dan kemauan membayar tarif perjalannya semakin besar. Nilai WTP yang diperoleh dari responden berupa nilai maksimum rupiah yang bersedia dibayarkan oleh pengguna untuk tarif angkutan, kemudian diolah untuk memperoleh nilai rata – rata dari WTP, dengan rumus:

$$\text{Rata-rata WTP} = \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n}$$

Dimana:

$\sum X_i \cdot F_i$ = Total nilai tengah x frekuensi

N = Jumlah data

3.6 Hubungan ATP dan WTP

3.6.1 ATP lebih tinggi dari WTP

Menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa tersebut. Jika pengguna memiliki pendapatan yang tinggi tapi utilitas pada jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada situasi ini dikatakan choiced riders.

3.6.2 ATP lebih rendah WTP

Situasi ini adalah kebalikan dari situasi sebelumnya dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih tinggi dari pada kemampuannya. Ini dapat terjadi pada pengguna yang memiliki pendapatan relatif rendah tapi utilitas pada jasa sangat besar, oleh karena itu keinginan pengguna untuk membayar jasa lebih ditingkatkan dari utilitas, pada situasi ini pengguna dikatakan captive riders.

3.6.3 ATP sama dengan WTP

Situasi ini menunjukkan antar kemampuan dan keinginan membayar jasa yang dikonsumsi pengguna sama, dalam situasi tersebut terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.