

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 TARIF ANGKUTAN UMUM**

Warpani (1990) mengatakan angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dan tujuan diselenggarakannya angkutan umum adalah memberikan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat.

Secara umum dapat dikatakan bahwa setiap kendaraan yang melakukan kegiatan transaksi pembayaran atas jasa operasionalnya digolongkan dalam kendaraan umum.

Tarif angkutan itu sendiri adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Pembebanan dalam harga dihitung menurut kemampuan transportasi.

Tarif Bus Trans Jogja yang berlaku untuk saat ini adalah Rp 3.500,- untuk perjalanan tunggal dengan tidak membayar lagi jika melakukan perjalanan transit selama penumpang tidak keluar dari halte. Adapun penumpang yang rutin melakukan perjalanan dapat lebih ekonomis dengan berlangganan tiket bersistem isi ulang dengan varian harga dengan tarif mendapatkan potongan sehingga hanya harus membayar Rp 2.700,-. Sedangkan bagi penumpang dengan status Pelajar Berlangganan hanya dikenakan tarif sebesar Rp1.800,-.

#### **2.2 KEMAMPUAN DAN KEMAUAN MEMBAYAR**

Pujianto (2002) menjelaskan *Ability To Pay* (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada retribusi untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterima pembayar (penumpang). ATP dapat juga kita katakan sebagai kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP diantaranya:

1. Penghasilan
2. Kebutuhan transportasi
3. Total biaya transportasi (harga tiket yang ditawarkan)
4. Prosentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi

Tamin dkk (1999) menjelaskan *Willingness To Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna/penumpang untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada kesesuaian tarif dengan pelayanan yang penumpang dapatkan. WTP cenderung melihat dari perspektif individu para penumpang dengan melakukan pendekatan maupun survey langsung kepada target tinjauan (dalam hal ini pengguna Trans Jogja).

WTP sendiri dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah:

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

### **2.3 BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN**

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasi kendaraan terdiri dari dua komponen yaitu biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap (*fixed cost*) adalah biaya yang tidak berubah/tetap 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.

Menurut Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 89 Tahun 2002 tanggal 22 November 2002, 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, dibagi atas :

1. 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 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, dll.
3. Biaya pokok per kendaraan kilometer dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung.

#### 2.4 PENELITIAN TERDAHULU

Sugeng (2016) dari Universitas Janabadra mempublikasikan hasil penelitiannya mengenai *Ability To Pay* (Kemampuan Membayar) dan *Willingness To Pay* (Kemauan Membayar). Hasil yang didapat adalah beberapa tipikal serta kebiasaan masyarakat dalam menggunakan jasa layanan Trans Jogja serta mengetahui standar mayoritas ekonomi warga Jogja dimana banyak kalangan yang diwawancarai beliau perihal tarif Trans Jogja dari sudut pandang masyarakat.

Tujuannya ialah mengetahui tingkat kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan umum yang terjangkau dan sesuai dengan perekonomian masyarakat di berbagai kelas ekonominya. Tujuan lainnya adalah untuk memasyarakatkan Trans Jogja kepada setiap lapisan masyarakat.

Suryoputro dkk (2015) dari Universitas Sebelas Maret dalam karya tulisnya member pemaparan mengenai *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* pada bus Trans Jogja trayek 4A dan 4B menggunakan metode penelitian analitis deskriptif. Metode ini merupakan penelitian yang bukan bersifat eksperimen atau percobaan di laboratorium dan dimaksudkan untuk mengumpulkan data-data yang

dibutuhkan yang berkaitan dengan penelitian di lapangan. Penelitian dari Joni Suryoputra dkk menghasilkan beberapa poin diantaranya yaitu.

1. Besarnya nilai *Ability To Pay* (ATP) Trans Jogja Rute 4A & 4B pada hari kerja untuk kategori umum, anak sekolah, dan mahasiswa
2. Besarnya nilai *Ability To Pay* (ATP) Trans Jogja Rute 4A & 4B pada hari libur untuk kategori umum, anak sekolah, dan mahasiswa
3. Besarnya nilai *Willingnes To Pay* (WTP) Trans Jogja Rute 4A & 4B pada hari kerja untuk kategori umum, anak sekolah, dan mahasiswa
4. Besarnya nilai *Willingnes To Pay* (WTP) Trans Jogja Rute 4A & 4B pada hari libur untuk kategori umum, anak sekolah, dan mahasiswa.

Rosyidah (2017) dari Universitas Sebelas Maret meninjau nilai *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* pada Solo Batik dengan Analisis potensi *demand* yang merupakan analisis untuk mengetahui jumlah calon penumpang BST Koridor 1 yang bersedia beralih dari kendaraan pribadi ke BST Koridor 1. Dalam penelitiannya Marhamah Rosyidah (2017) mendapatkan hasil berupa Nilai tarif potensi *demand* berdasarkan ATP sebesar Rp7.500 dan berdasarkan WTP sebesar Rp4.185 untuk tarif sebelum peningkatan kualitas, dan Rp4.200 untuk tarif setelah peningkatan kualitas.