

## BAB III

### LANDASAN TEORI

#### 3.1 *Ability To Pay (ATP)*

*Ability To Pay (ATP)* adalah kemampuan seseorang untuk membayar suatu jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis *Ability To Pay (ATP)* berdasarkan alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatn rutin yang diterimanya atau dengan kata lain adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. *Ability to pay* adalah kemampuan seseorang untuk membayar suatu jasa berdasarkan penghasilan yang didapat (Rumiati, Fahmi, dan Edison:2013). Faktor-faktor yang mempengaruhi *ATP* :

1. Penghasilan keluarga per bulan

Bila pendapatan total keluarga semakin besar, maka semakin banyak uang yang di dapat atau dimiliki sehingga semakin besar alokasi biaya untuk transportasi yang disediakan.

2. Alokasi biaya transportasi

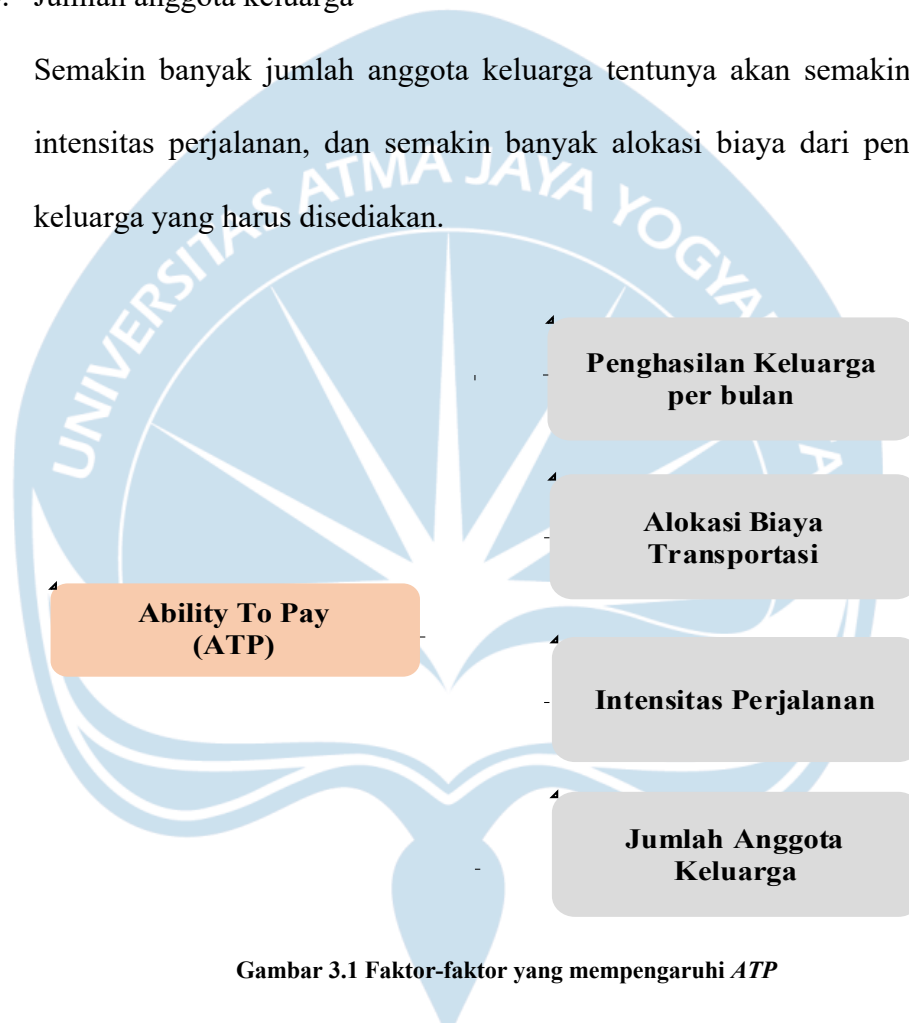
Semakin besar alokasi biaya untuk transportasi yang disediakan sebuah keluarga, maka secara otomatis akan meningkatkan kemampuan guna membayar perjalanannya, dan sebaliknya.

### 3. Intensitas perjalanan

Semakin besar intensitas perjalanan maka semakin banyak alokasi biaya dari penghasilan per bulan yang harus dikeluarkan atau disediakan.

### 4. Jumlah anggota keluarga

Semakin banyak jumlah anggota keluarga tentunya akan semakin banyak intensitas perjalanan, dan semakin banyak alokasi biaya dari penghasilan keluarga yang harus disediakan.



Gambar 3.1 Faktor-faktor yang mempengaruhi *ATP*

Dengan rumus perhitungan sebagai berikut

$$ATP_{resp/trip} = \frac{Irs.Pp.Pt}{Trs}$$

Dimana :

$ATP_{resp}$  = *ATP* responden berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/Resp/Trip)

*Irs* = Pendapatan responden per bulan (Rp/bulan)

- Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari Pendapatan responden
- Pt = Persentase untuk angkutan dari Pendapatan untuk transportasi
- Trs = Total panjang perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/bulan)

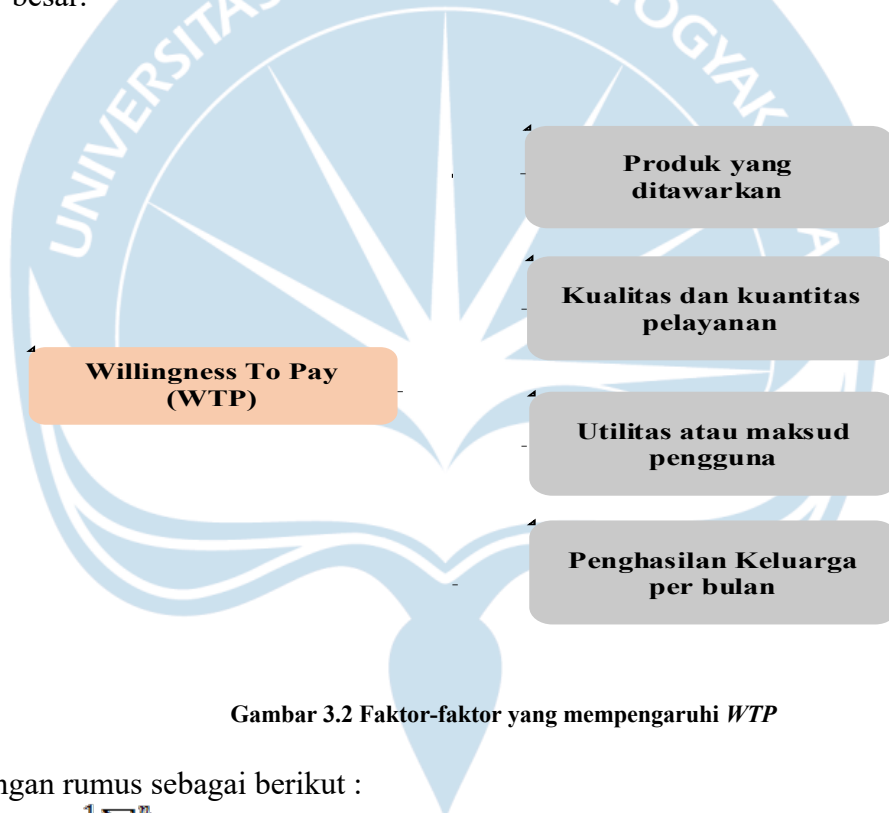
### 3.2 *Willingness To Pay (WTP)*

*Willingness to Pay* atau kesediaan untuk membayar adalah kesediaan individu untuk membayar terhadap suatu kondisi lingkungan atau penilaian terhadap sumberdaya alam dan jasa alami dalam rangka memperbaiki kualitas lingkungan (Hanley dan Spash:1993). Dengan kata lain *Willingness To Pay* merupakan nilai yang bersedia dibayarkan atas suatu jasa yang diterimanya. Dalam permasalahan transportasi *WTP* dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya Sebagai berikut:

- Produk yang ditawarkan/disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi. Semakin banyak jumlah armada angkutan yang melayani tentunya lebih menguntungkan pihak pengguna.
- 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.
- Utilitas atau maksud pengguna terhadap angkutan tersebut Jika manfaat yang dirasakan konsumen semakin besar terhadap suatu pelayanan transportasi yang dirasakannya tentunya semakin besar pula kemauan membayar terhadap tarif yang berlaku, demikian sebaliknya jika manfaat yang dirasakan konsumen

rendah maka konsumen akan enggan untuk menggunakannya, sehingga kemauan membayarnya pun akan semakin rendah.

- Penghasilan pengguna bila seseorang mempunyai penghasilan yang besar maka tentunya kemauan membayar tarif perjalanannya semakin besar hal ini disebabkan oleh alokasi biaya perjalanannya lebih besar, sehingga akan memberikan kemampuan dan kemauan membayar tarif perjalanannya semakin besar.



Gambar 3.2 Faktor-faktor yang mempengaruhi *WTP*

Dengan rumus sebagai berikut :

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i$$

MWTP : Rata-rata WTP

N : Ukuran sampel

WTP<sub>i</sub> : Nilai WTP maksimum responden ke-i Dalam

### 3.3 Hubungan *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay*

Pelaksanaan dalam menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya *ATP* dan *WTP*, kondisi tersebut dapat berupa:

- *ATP* lebih besar dari *WTP*

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

- *ATP* lebih kecil dari *WTP*

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

- *ATP* sama dengan *WTP*

Kondisi ini menunjukkan 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.

### 3.4 Dimensi Kualitas Jasa

Berikut beberapa dimensi kualitas jasa yang harus diperhatikan menurut (Gasperez:1997) adalah :

1. Kemudahan mendapatkan pelayanan, berkaitan dengan banyaknya outlet, banyaknya petugas yang melayani, banyak fasilitas pendukung, dll.
2. Kenyamanan dalam memperoleh pelayanan, berkaitan dengan lokasi, ruangan tempat pelayanan, kemudahan menjangkau, tempat parkir kendaraan, ketersediaan informasi, petunjuk-petunjuk dan bentuk-bentuk lain.
3. Ketepatan waktu pelayanan, hal-hal yang perlu diperhatikan disini adalah yang berkaitan dengan waktu tunggu dan waktu proses.
4. Tanggung jawab, berkaitan dengan penerimaan pesanan dan penanganan keluhan dari pelanggan eksternal.
5. Kelengkapan, menyangkut lingkup pelayanan dan ketersediaan sarana pendukung.
6. Kesopanan dan keramahan dalam memberikan pelayanan. Menyangkut lingkup pelayanan dan ketersediaan sarana pendukung serta pelayanan komplementer lainnya.
7. Pelayanan pribadi, berkaitan dengan fleksibilitas, penanganan permintaan khusus, dll.
8. Atribut pendukung lainnya, seperti lingkungan, ruang tunggu, fasilitas musisi, AC, dll.

### 3.5 Bandar Udara

Bandar Udara menurut Direktorat Jenderal Perhubungan adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Menurut Annex 14 dari *ICAO (International Civil Aviation Organization)* : Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Bandar udara *Yogyakarta International Airport (YIA)* adalah bandar udara yang dibangun di daerah kapanewon Temon, kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Bandar udara Yogyakarta International Airport mempunyai luas tanah 600 hektar dan memiliki terminal dengan luas 210.000 meter persegi dengan jumlah kapasitas 20 juta penumpang per tahun. bandar udara ini direncanakan akan membantu kinerja bandar udara Internasional Adisutjipto yang sudah melebihi kapasitas bandar udara tersebut.

### 3.6 Transportasi

Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. (Miro:2005). Dengan kata lain Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat menuju tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan manusia atau oleh mesin. Dalam penelitian ini moda transportasi yang diteliti adalah sebagai berikut:

#### 3.6.1 Damri

Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia atau di singkat DAMRI dibentuk berdasarkan maklumat Kmentrian Perhubungan RI No.01/DAMRI/46 tanggal 25 November 1946 dengan mengemban tugas utama yaitu menyelenggarakan angkutan penumpang dan barang di atas jalan dengan menggunakan kendaraan bermotor. Hingga saat ini DAMRI masih tetap konsisten menjalankan tugasnya sebagai salah satu service provider angkutan penumpang maupun barang dengan menggunakan bus dan truk.

DAMRI sendiri memiliki jaringan pelayanan yang tersebar hampir di seluruh wilayah di Indonesia. Dalam kegiatan usahanya DAMRI sendiri menyelenggarakan pelayanan angkutan kota, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota antar provinsi, angkutan pariwisata, angkutan logistic, angkutan keperintisan, angkutan lintas batas negara dan angkutan khusus



bandar udara. Damri sendiri juga memberi pelayanan dari dan menuju Bandar Udara *Yogyakarta International Airport (YIA)* dengan kendaraan minibus dengan jadwal jam keberangkatan dan rute sebagai berikut :

Jam keberangkatan dari dan menuju Bandara *YIA* :

**Pukul** : 06.00, 08.00, 10.00, 12.00, 14.00

Rute Keberangkatan dan tarif ke Bandara *YIA* :

Tarif Rp.65.000

- Pool Damri -Ambarketawang-*YIA*.
- Terminal Concat-Ambarketawang-*YIA*.
- Hotel Limaran-Ambarketawang-*YIA*.
- Stasiun Tugu-*YIA*.
- Hotel Bronto-Ambarketawang-*YIA*.

### 3.6.2 SatelQu

Satelqu adalah perusahaan di bidang transportasi yang berada pada naungan PT. Karen Trasindo Sejahtera, perusahaan ini berdiri pada tanggal 21 Februari 2018 di Jakarta. Satelqu sendiri juga menawarkan rute dari Yogyakarta menuju *Yogyakarta International Airport (YIA)* dan sebaliknya. Jadwal dari bus Satelqu ini juga bervariasi sesuai dengan rute yang akan dipilih.

Semua armada Satelqu dilengkapi dengan fasilitas AC, kursi ergonomis, bagasi luas dan stop kontak di setiap kursinya. Kemudian Satelqu juga memiliki titik-titik keberangkatan dan jadwal pada tabel 3.1 dan 3.2 sebagai berikut:

Tabel 3.1 jadwal keberangkatan Satelqu

Jadwal SatelQu Yogyakarta Kota - Yogyakarta International Airport					
Adisucipto	Eastparc Hotel	Grand Keisha Hotel	Prime Hotel	UC Hotel UGM	Swissbel Hotel
04.00	04.10	04.20	04.25	04.30	04.35
05.00	05.10	05.20	05.25	05.30	05.35
06.00	06.15	06.25	06.30	06.40	06.50
07.00	07.15	07.25	07.30	07.40	07.50
09.00	09.15	09.25	09.30	09.40	09.50
10.00	10.15	10.25	10.30	10.40	10.50
11.00	11.15	11.25	11.30	11.40	11.50
12.00	12.15	12.25	12.30	12.40	12.50
13.00	13.15	13.25	13.30	13.40	13.50
14.00	14.15	14.25	14.30	14.40	14.50
15.00	15.15	15.25	15.30	15.40	15.50

Sumber : Kantor Satelqu

Tabel 3.2 jadwal keberangkatan Satelqu

Adisucipto	Grand Dafam	Grand Mercure Hotel	Pesonna Tugu	Phoenix Hotel	Amartya
04.00	04.10	04.20	04.25	04.30	04.35
05.00	05.10	05.20	05.25	05.30	05.35
06.00	06.15	06.25	06.35	06.40	06.55
07.00	07.15	07.25	07.35	07.40	07.55
09.00	09.15	09.25	09.35	09.40	09.55
10.00	10.15	10.25	10.35	10.40	10.55
11.00	11.15	11.25	11.35	11.40	11.55
12.00	12.15	12.25	12.35	12.40	12.55
13.00	13.15	13.25	13.35	13.40	13.55
14.00	14.15	14.25	14.35	14.40	14.55
15.00	15.15	15.25	15.35	15.40	15.55

Sumber : Kantor Satelqu

rute keberangkatan dari dan menuju *YIA* :

- Bandar udara Internasional Adisutjipto.
- JEC.
- The Cube Hotel.
- Yats Colony.
- Rest area Ambarketawang.
- East Parc Hotel.
- Grand mercure Hotel.
- Swissbel Hotel.
- Pesona Tugu.
- Grand Keisha Hotel.
- Prime Hotel.
- UC Hotel UGM.
- Phoenik Hotel.
- Hotel The Amartya.

### **3.7 Jalan Tol**

Menurut PP No.15 Tahun 2005 tentang jalan Tol yaitu jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar. Jalan tol sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum merupakan lintas alternatif, namun dalam keadaan tertentu jalan tol dapat tidak merupakan lintas alternatif.

### **3.7.1 Tujuan dan manfaat pembangunan jalan Tol**

Dalam pembangunan jalan Tol terdapat tujuan dan manfaat yaitu meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi yang dapat menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah. Menurut Undang-undang No. 38/2004 tentang jalan, dinyatakan bahwa wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada pemerintah yang meliputi pengaturan, pembinaan, pengusahaan, serta pengawasan.

Jalan Tol memiliki peran dalam perkembangan suatu daerah. Jalan Tol adalah jalan yang bebas hambatan dan jalan nasional yang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi. Pembangunan jalan tol sendiri bertujuan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah. Pembangunan jalan Tol sebagai perwujudan jaringan jalan bebas hambatan sebagai bagian jaringan jalan nasional dan dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara dan/atau Badan Usaha Milik Daerah dan/atau Badan Usaha Milik Swasta.

### **3.7.2 Pembangunan Tol Yogyakarta-YIA**

Dalam pembangunan Tol Yogyakarta-YIA PT Jogjasolo Marga Makmur – PT JMM merupakan pemenang lelang dari rencana pembangunan tol ruas Solo-Yogyakarta-YIA Kulon Progo. PT JMM adalah badan usaha pengatur jalan tol yang dibentuk berdasarkan hasil konsorsium dari empat perusahaan. Masing-masing perusahaan yaitu PT Daya Mulia Turangga dan PT GAMA

Group sebesar 51 persen saham, PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Sebesar 25 saham, dan PT Adhi Karya (Persero) Tbk. Sebesar 24 saham.

Menurut Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) secara teknis jalan tol Yogyakarta-*YIA* yang dikelola PT Jogjasolo Marga Makmur memiliki Panjang keseluruhan 96,57 Km, terdiri dari seksi 1 (Kartasura-Purwomartani) 42,37 Km dengan target operasi pada kuartal III tahun 2023, seksi 2 (Purwomartani-JC Sleman) 15,46 Km dan seksi 3 (JC Sleman-Purworejo) 38,74 Km dengan target beroperasi pada kuartal III tahun 2024.

