

**PERENCANAAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF  
BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY*  
(WTP) PADA BUS MOJOKERTO TOUR**

**KERTAS KERJA WAJIB**



**DISUSUN OLEH :**

**NABILLA PUTRI DEWI**

**2203017**

**PROGRAM STUDI  
DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI  
TABANAN**

**2025**

**HALAMAN PERSETUJUAN  
KERTAS KERJA WAJIB**

**PERENCANAAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF  
BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP)  
PADA BUS MOJOKERTO TOUR**

Disusun oleh:

**NABILLA PUTRI DEWI  
2203017**


Disetujui untuk diajukan pada

Sidang Akhir Kertas Kerja Wajib

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I



Budi Mardikawati, M.Pd.

NIP. 19840829 201902 2 001

Tanggal :

DOSEN PEMBIMBING II



A.A. Bagus Oka Chrisna Surya, S.T., M.T.

NIP. 19900519 201902 1 002

Tanggal :

Ditetapkan di: Tabanan

**HALAMAN PENGESAHAN  
KERTAS KERJA WAJIB**

**PERENCANAAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF  
BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP)  
PADA BUS MOJOKERTO TOUR**

Telah dipersiapkan dan disusun oleh:

**NABILLA PUTRI DEWI**

2203017

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI**


**PADA TANGGAL 14 JULI 2025**

**DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**Tim Penguji**



**Aswin Badarudin Atmajaya, S.S.T., M.A.P.**  
NIP 19910816 201902 1 002



**Stefanus Sylvan Ryanto, S.S., M.M.**  
NIP 19910816 201902 1 002



**Budi Mardikawati, M.Pd.**  
NIP 19840829 201902 2 001



**A.A. Bagus Oka Chrisna Surya, S.T.M.T.**  
NIP 19900513 201012 1 004

Mengetahui,

**KETUA PROGRAM STUDI**

**DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**



**Ir. Putu Eka Suartawan, S.T., M.T.**

NIP.19820530 200912 1 003

## PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya Nabilla Putri Dewi, Notar 2203017, menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib dengan judul “ Perencanaan Biaya Operasional Kendaraan Dan Tarif Berdasarkan *Ability To Pay* (Atp) Dan *Willingness To Pay* (Wtp)” adalah karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau kesarjanaan maupun sertifikat Akademik di suatu Perguruan Tinggi. Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali.

Tabanan, 7 Juli 2025

Penulis



Nabilla Putri Dewi

2203017

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

وَهُوَ مَعَكُمْ أَيْنَ مَا كُنْتُمْ

*“ and He is with you wherever you are ”*

( QS. Al Hadid 4)

Kertas Kerja Wajib ini saya persembahkan kepada :

### **KEDUA ORANG TUA**

Alm. Ayah Hendri Gunawan dan Mama Ika Pujiati yang selalu mengusahakan dan memperjuangkan saya disetiap doa doanya. Terimakasih atas seluruh doa yang tak pernah terputus.

### **KELUARGA**

Opa Supinah, Kakak Reno, Kakak Wiky dan Adik Thomas yang menjadi penyemangat agar penulis dapat segera menyelesaikan pendidikan ini untuk segera kembali pulang.

### **REKAN**

Rekan kamar adiwangsa, intan , ayu sri yang selalu menghibur dengan candaan yang penuh tawa.

### **ORANG TERSAYANG**

Kepada Marcelo Soares yang tak kalah penting kehadirannya, terimakasih karena selalu ada dan tidak pernah lelah untuk menghadapi penulis dalam mengerjakan tugas akhir ini.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga penulisan Kertas Kerja Wajib yang berjudul “Perencanaan Biaya Operasional Kendaraan Dan Tarif Berdasarkan *Ability To Pay* (Atp) Dan *Willingness To Pay* (Wtp)” mampu diselesaikan. Dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan rasa terimakasih yang sebesar-besarnya atas segala dukungan, bantuan, dorongan, serta bimbingan yang tak ternilai kepada:

1. Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk mendukung;
  2. Ibu Firga Ariani, SE, M.M.Tr. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali;
  3. Ibu Budi Mardikawati. S.Pd., M.Pd dan Bapak A.A. Bagus Oka Khrisna Surya, S.T., M.T. Selaku dosen pembimbing tugas akhir.
  4. Seluruh dosen Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan yang telah memberikan dukungan dan bimbingan selama proses pendidikan.
  5. Rekan Mahasiswa Politeknik Transportasi Darat Bali Angkatan II
- Penulis menyadari bahwa tugas akhir ini masih banyak kekurangan dan kesalahan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun guna menyempurnakan penulisan. Akhir kata, penulis ucapkan terimakasih dan berharap semoga dapat bermanfaat untuk membangun transportasi di Indonesia serta untuk Kota Mojokerto.

Tabanan, 7 Juli 2025  
Penulis,

Nabilla Putri Dewi  
2203017

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN .....	xi
INTISARI.....	xii
<i>ABSTRACT</i> .....	xiii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	4
1.4 Manfaat Penelitian .....	5
1.5 Batasan Masalah.....	5
BAB II GAMBARAN UMUM.....	6
2.1 Kondisi Wilayah.....	6
2.2 Kondisi Objek Kajian.....	14
BAB III TINJAUAN PUSTAKA .....	17
3.1 Tinjauan Pustaka .....	17
3.2 Penelitian Terdahulu/Keaslian Penelitian.....	28
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2 Metode Analisis Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.3 Bagan Alir Penetian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

4.4	<i>Timeline</i> Kegiatan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN ..		<b>Error! Bookmark not defined.</b>
5.1	Hasil Pengumpulan Data.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
5.2	Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
5.3	Perhitungan Tarif BOK .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
5.4	Perhitungan Tarif ATP ( <i>Ability To Pay</i> ) & WTP ( <i>Willingnes To Pay</i> ) <b>Error! Bookmark not defined.</b>	
5.5	Perbandingan Hasil Perhitungan Tarif Bus Mojokerto Tour.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB VI PENUTUP.....		<b>Error! Bookmark not defined.</b>
6.1	Kesimpulan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
6.2	Saran.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
DAFTAR PUSTAKA .....		<b>Error! Bookmark not defined.</b>
LAMPIRAN .....		<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Batas Wilayah Kota Mojokerto .....	6
Tabel 2. 2 Luas Wilayah Kota Mojokerto .....	7
Tabel 2. 3 Jumlah Penduduk Kota Mojokerto.....	8
Tabel 2. 4 Pelayanan Angkutan Umum Kota Mojokerto .....	9
Tabel 3. 1 Pedoman Asumsi Perhitungan Biaya .....	23
Tabel 3. 2 Penelitian Terdahulu.....	29
Tabel 4. 1 Daftar Komponen BOK .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tabel 4. 2 Timeline kegiatan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tabel 5. 1 Data Sekunder .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tabel 5. 2 Hasil Survei Harga Komponen BOK ....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tabel 5. 3 Hasil Survei Data Operasional Layanan	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tabel 5. 4 Rekapitulasi Biaya Pokok .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tabel 5. 5 Perbandingan Tarif BOK, ATP dan WTP .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Trayek Mojokerto Tour.....	16
Gambar 2. Ilustrasi Keleluasaan Penentuan Tarif berdasarkan ATP dan WTP .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 3. Diagram Alir Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4. Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Domisili .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 5. Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin ..	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 6. Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Kelompok Usia	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 7. Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 8. Diagram Minat Responden terhadap Layanan	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 9. Diagram Preferensi Responden terhadap Fasilitas Tambahan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Notulen Rapat Perencanaan Bus Wisata Mojokerto Tour ..... **Error! Bookmark not defined.**
- Lampiran 2 Hasil Survey BOK Pada Bengkel Resmi **Error! Bookmark not defined.**
- Lampiran 3 Hasil Survey BOK Pada Dinas Perhubungan **Error! Bookmark not defined.**
- Lampiran 4 Validitas Kuesioner Oleh Dishub ..... **Error! Bookmark not defined.**
- Lampiran 5 Kuesioner Ability To Pay dan Willingness To Pay **Error! Bookmark not defined.**
- Lampiran 6 Data Mentah Survei Ability To Pay dan Willingness To Pay ..... **Error! Bookmark not defined.**
- Lampiran 7 Dokumentasi Survey BOK Pada Bengkel Resmi **Error! Bookmark not defined.**
- Lampiran 8 Dokumentasi Survey BOK Pada Dinas Perhubungan Kota Mojokerto ..... **Error! Bookmark not defined.**
- Lampiran 9 Dokumentasi Validasi Kuesioner ..... **Error! Bookmark not defined.**
- Lampiran 10 Dokumentasi Survey ATP dan WTP. **Error! Bookmark not defined.**

Lampiran 11 Lembar Asistensi Bimbingan.....**Error! Bookmark not defined.**



**INTISARI**

**PERENCANAAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN  
TARIF BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN  
*WILLINGNESS TO PAY* (WTP) PADA BUS MOJOKERTO TOUR**

Oleh  
Nabilla Putri Dewi  
2203017

Kota Mojokerto memiliki potensi besar dalam sektor pariwisata, Untuk mendukung mobilitas wisatawan dan meningkatkan daya tarik pariwisata, Dinas Perhubungan Kota Mojokerto merencanakan layanan Bus Mojokerto Tour. Penelitian ini dilakukan untuk merancang tarif layanan Bus Mojokerto Tour berdasarkan analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK), serta pendekatan ekonomi masyarakat melalui *Ability to Pay (ATP)* dan *Willingness to Pay (WTP)*. Perhitungan BOK mengacu pada SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Berdasarkan hasil penelitian bahwa terdapat perbedaan tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK) antara trayek pagi dan malam pada layanan Bus Wisata Mojokerto Tour, yaitu sebesar Rp 6.000 untuk pagi dan Rp 13.000 untuk malam. Perbedaan ini disebabkan oleh perbedaan jam operasional yang berdampak pada jumlah ritase dan distribusi biaya. Nilai Ability to Pay (ATP) masyarakat sebesar Rp 23.500 dan Willingness to Pay (WTP) sebesar Rp 8.140 menunjukkan bahwa masyarakat memiliki kemampuan ekonomi yang mencukupi, meskipun kesediaan membayar masih terbatas. Hasil perbandingan antara BOK, ATP, dan WTP digunakan sebagai dasar dalam mempertimbangkan penetapan tarif yang layak dengan tetap memperhatikan keterjangkauan dan keberlanjutan operasional layanan.

**Kata Kunci :** Bus Wisata, BOK, ATP, WTP, Tarif

### ***ABSTRACK***

## ***PLANNING OF VEHICLE OPERATIONAL COSTS AND FARES BASED ON ABILITY TO PAY (ATP) AND WILLINGNESS TO PAY (WTP) FOR THE MOJOKERTO TOUR BUS***

Oleh

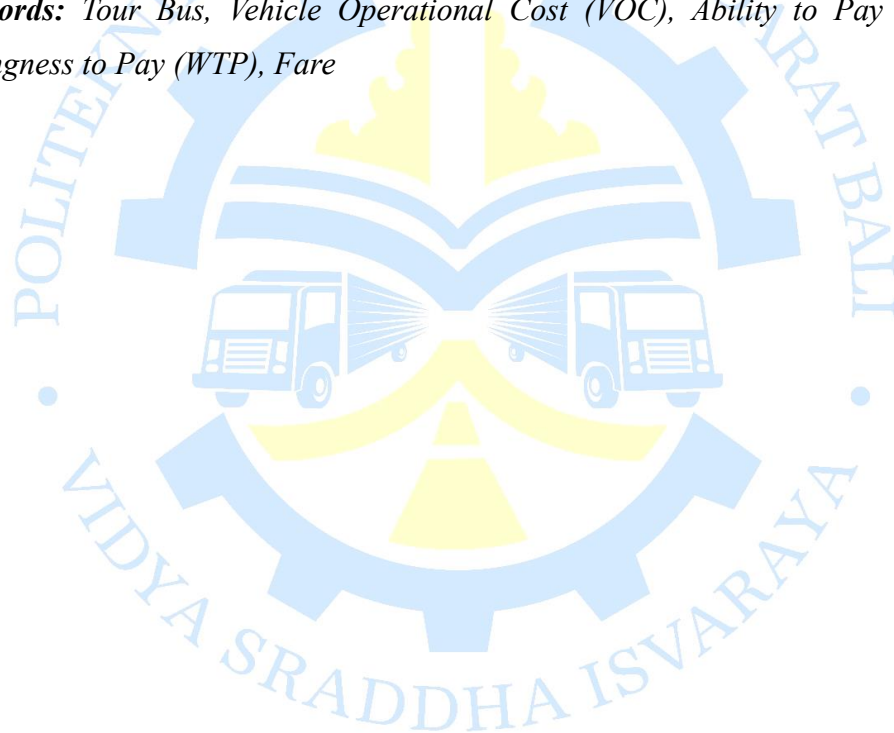
Nabilla Putri Dewi

2203017

*Mojokerto City holds significant potential in the tourism sector. To support tourist mobility and enhance the attractiveness of local tourism, the Mojokerto City Transportation Agency has planned the operation of the Mojokerto Tour Bus service. This study was conducted to design the appropriate fare for the Mojokerto Tour Bus based on an analysis of Vehicle Operational Costs (VOC), as well as an economic assessment of the community through the approaches of Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP). The VOC calculation refers to SK.687/AJ.206/DRJD/2002.*

*Based on the results of the study, there is a difference in the Vehicle Operating Cost (VOC)-based fares between the morning and evening routes of the Mojokerto Tour Bus service, amounting to Rp 6,000 for the morning route and Rp 13,000 for the evening route. This difference is caused by variations in operational hours, which affect the number of trips and the distribution of costs. The community's Ability to Pay (ATP) is recorded at Rp 23,500, while the Willingness to Pay (WTP) is Rp 8,140, indicating that the public has sufficient economic capacity, although their willingness to pay remains limited. The comparison between VOC, ATP, and WTP serves as a basis for considering a feasible fare, with attention to both affordability for users and the sustainability of service operations.*

**Keywords:** *Tour Bus, Vehicle Operational Cost (VOC), Ability to Pay (ATP), Willingness to Pay (WTP), Fare*



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Sektor pariwisata memiliki peran strategis dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui kontribusinya yang berasal dari aktivitas wisata (Agustin et al., 2021). Nilai pertumbuhan sektor pariwisata dipengaruhi oleh aksesibilitas yang baik (Khurota Ayun et al., 2024). Strategi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan aksesibilitas wisatawan salah satunya dengan menciptakan transportasi publik (Raharjo et al., 2023). Kota Mojokerto merupakan salah satu daerah di Jawa Timur yang memiliki potensi besar dalam sektor pariwisata, terutama karena nilai sejarah dan budayanya yang kental. Potensi ini menjadi peluang strategis dalam pengembangan sektor pariwisata Kota Mojokerto. Sebagai bentuk dukungan terhadap pengembangan pariwisata daerah, Dinas Perhubungan Kota Mojokerto berupaya menciptakan sistem transportasi yang terintegrasi dengan sektor pariwisata. Salah satu langkah yang tepat untuk dilakukan adalah merencanakan pengadaan angkutan umum yang khusus melayani destinasi wisata, sehingga mobilitas wisatawan menjadi lebih mudah, aman, dan nyaman.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 angkutan umum wisata merupakan moda berupa mobil atau bus yang disediakan untuk keperluan wisata. Berdasarkan hasil rapat yang diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Kota Mojokerto pada tanggal 24 Maret 2025, telah dilakukan pembahasan terkait rencana operasional angkutan umum pariwisata dengan nama “ Bus Mojokerto Tour (MOTO)” . Dalam rapat tersebut dijelaskan bahwa layanan ini akan melayani dua rute utama, yaitu trip pagi–sore dan trip malam, yang dirancang untuk menjangkau sejumlah objek wisata dan titik strategis dalam kota. Selain itu, telah ditetapkan kebutuhan armada, estimasi kapasitas penumpang, serta jadwal operasional awal. Hal ini menunjukkan bahwa perencanaan Bus Mojokerto Tour telah memasuki tahap

teknis awal dan memerlukan dukungan kajian, khususnya dalam hal analisis biaya operasional kendaraan (BOK) serta penentuan tarif berbasis kemampuan dan kesediaan membayar masyarakat (ATP dan WTP). Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan sebagai bentuk kontribusi terhadap perencanaan kebijakan transportasi pariwisata yang efektif dan berkelanjutan. Perencanaan “Bus Mojokerto Tour” berkonsep *city tour* yang melayani rute destinasi wisata unggulan Kota Mojokerto. Rute bus wisata ini dirancang sedemikian rupa untuk menjangkau berbagai destinasi unggulan di Kota Mojokerto yang memiliki daya tarik baik dari sisi sejarah, budaya, rekreasi, hingga pusat aktivitas masyarakat

Bus Mojokerto Tour ini direncanakan untuk memiliki waktu operasional pagi hingga malam hari untuk mendukung aksesibilitas pengunjung Kota Mojokerto menuju tempat wisata atau sekedar berkeliling menikmati Kota Mojokerto. Waktu operasional pagi bus direncanakan melewati beberapa objek wisata utama, antara lain: Alun-Alun Kota Mojokerto, Sky Walk, Pasar Loak Ketidur, dan Taman Bahari Mojopahit. Sementara itu, pada malam hari, rute bus akan menyesuaikan dengan titik-titik yang masih ramai dikunjungi masyarakat, yaitu Alun-Alun Kota Mojokerto, Sky Walk, Balai Kota Mojokerto, Sunrise Mall, Taman Benteng, serta SDN Purwotengah yang memiliki nilai sejarah karena pernah menjadi tempat pendidikan Ir. Soekarno. Pemilihan rute ini bertujuan untuk memaksimalkan jangkauan pelayanan transportasi wisata dengan tetap memperhatikan nilai strategis dan potensi kunjungan dari masing-masing lokasi. Diharapkan dengan hadirnya Bus Mojokerto Tour mobilitas wisatawan menjadi lebih mudah, aman, dan nyaman serta mampu meningkatkan kunjungan wisata secara keseluruhan. Seperti angkutan wisata Bus Bandros di Kota Bandung yang digunakan untuk memberikan pelayanan terbaik untuk wisatawan yang akan berkeliling (Kharisma Akbar et al., 2021).

Perencanaan Bus Mojokerto Tour telah memiliki perencanaan rute namun belum terdapat kajian mengenai penentuan tarif sehingga membutuhkan dukungan untuk dilakukan analisis terkait biaya operasional kendaraan (BOK)

serta penentuan tarif yang sesuai dengan kemampuan dan keinginan masyarakat. Oleh karena itu, pendekatan dengan metode *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) menjadi penting dalam proses perencanaan. Berdasarkan (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002, 2002) Biaya Operasional Kendaraan (BOK) merupakan seluruh biaya yang dikeluarkan untuk mengoperasikan kendaraan yang terjadi menjadi dua jenis yaitu biaya langsung dan tidak langsung, Biaya langsung termasuk biaya bahan bakar, pemeliharaan, gaji dan tunjangan awak kendaraan, biaya servis kecil dan besar, biaya penyusutan kendaraan dan lainnya sedangkan biaya tidak langsung meliputi biaya pegawai selain awak kendaraan dan biaya pengelolaan. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) menjadi acuan sebagai penentuan tarif karena tanpa perhitungan BOK yang tepat terdapat risiko ketidaksesuaian antara tarif dengan biaya operasional sebenarnya yang dapat mengakibatkan kerugian pada operator atau menurunnya kualitas pelayanan (Suryoputro et al., 2015)

Metode ATP dan WTP merupakan pendekatan yang digunakan untuk mengukur kemampuan dan kesediaan masyarakat dalam membayar tarif suatu layanan. *Ability to Pay* (ATP) merupakan kesanggupan masyarakat untuk membayar tarif layanan angkutan, sedangkan *Willingness to Pay* (WTP) menunjukkan sejauh mana masyarakat bersedia membayar berdasarkan persepsi terhadap manfaat layanan (Safitri, 2016). Penyesuaian tarif berdasarkan ATP dan WTP diperlukan untuk meningkatkan keterjangkauan dan mencegah penurunan volume pengguna angkutan akibat tarif yang tidak sesuai dengan kemampuan membayar masyarakat (Lestari et al., 2021).

Analisis BOK bertujuan untuk memastikan bahwa operasional angkutan dapat berkelanjutan secara finansial, sementara analisis ATP dan WTP bertujuan agar tarif yang ditetapkan tidak memberatkan masyarakat serta sesuai dengan nilai yang mereka harapkan dari layanan tersebut. Keberhasilan penentuan tarif angkutan umum bergantung pada keseimbangan antara biaya operasional kendaraan dan kesesuaian tarif terhadap kemampuan dan kesediaan membayar masyarakat, sehingga tarif yang ditetapkan dapat diterima

luas oleh pengguna layanan (Susanto et al., 2015). Berdasarkan latar belakang tersebut penulis hendak melakukan penelitian dengan judul “ **Analisis Biaya Operasional Kendaraan Dan Tarif Berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingnes To Pay* (WTP) Pada Bus Mojokerto Tour** ”. Hasil penelitian berupa tarif yang nantinya dapat digunakan sebagai dasar dalam penentuan tarif Bus Mojokerto Tour yang ideal oleh Dinas Perhubungan Kota Mojokerto. Rekomendasi tarif ini nantinya akan menjadi bagian dari kebijakan pelayanan transportasi wisata yang berkelanjutan dan berpihak pada masyarakat.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, dapat diketahui permasalahan utama yang akan di kaji sebagai berikut :

1. Berapa besar nilai tarif sesuai Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Mojokerto Tour ?
2. Berapa besaran tarif yang sesuai berdasarkan kemampuan membayar (ATP) dan kesediaan membayar (WTP) masyarakat Kota Mojokerto ?
3. Bagaimana perbandingan antara tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK), kemampuan membayar (ATP), dan kesediaan membayar (WTP) ?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun kegunaan pelaksanaan kegiatan penelitian ini sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui besar nilai tarif sesuai Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk layanan Bus Mojokerto Tour.
2. Untuk mengetahui tarif yang sesuai dengan kemampuan membayar (ATP) dan kesediaan membayar (WTP) masyarakat Kota Mojokerto.
3. Untuk menyajikan hasil perbandingan antara Biaya Operasional Kendaraan (BOK), kemampuan membayar (ATP), dan kesediaan membayar (WTP) sebagai dasar pertimbangan dalam merumuskan tarif yang layak digunakan.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian sebagai berikut :

1. Menambah pengetahuan mengenai konsep dan penerapan analisis biaya operasional kendaraan (BOK) dalam perencanaan layanan angkutan umum wisata.
2. Memberikan kontribusi terhadap kajian akademik mengenai pendekatan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) sebagai dasar perencanaan tarif angkutan umum.
3. Menjadi referensi ilmiah dalam pengembangan metode penentuan tarif berbasis analisis kuantitatif di sektor transportasi pariwisata.
4. Sebagai acuan untuk mengetahui besarnya kebutuhan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Mojokerto Tour.
5. Sebagai rekomendasi tarif yang akan diberlakukan pada Bus Mojokerto Tour.

#### **1.5 Batasan Masalah**

Batasan masalah serta pembahasan penelitian ini difokuskan pada :

1. Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dilaksanakan berdasarkan teknis yang sesuai dengan Keputusan Direktur Perhubungan Darat No 687 Tahun 2002.
2. Penelitian ini hanya membahas perencanaan tarif untuk layanan Bus Mojokerto *Tour* yang dalam tahap perencanaan oleh Dinas Perhubungan Kota Mojokerto.
3. Penentuan tarif berdasarkan pendekatan ATP dan WTP diperoleh melalui survei kepada masyarakat Kota Mojokerto.
4. Objek penelitian dibatasi berdasarkan perencanaan layanan Bus Mojokerto *Tour* yang telah direncanakan Dinas Perhubungan Kota Mojokerto.

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

#### **2.1 Kondisi Wilayah**

Kota Mojokerto merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Timur. Kota ini terletak strategis di jalur utama Surabaya hingga Jombang, serta menjadi bagian dari kawasan metropolitan (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, Lamongan). Dari aspek ekonomi, sesuai dengan data BPS Kota Mojokerto tahun 2025 sektor perdagangan dan jasa menjadi penggerak utama perekonomian, diikuti sektor industri kecil dan menengah. Sektor pariwisata mulai dikembangkan dengan mengedepankan potensi sejarah dan budaya peninggalan Majapahit, serta ruang terbuka publik yang mendukung aktivitas rekreasi masyarakat.

##### **2.1.1 Batas Administrasi**

Kota Mojokerto merupakan kota yang terletak di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kota ini berbatasan langsung dengan kecamatan-kecamatan yang termasuk dalam Kabupaten Mojokerto. Letak geografis Kota Mojokerto berada antara 7° 27' - 7° 34' Lintang Selatan dan 112° 25' - 112° 37' Bujur Timur dengan batas administrasi sebagai berikut :

**Tabel 2. 1** Batas Wilayah Kota Mojokerto

Arah	Batas Wilayah
Utara	Kecamatan Gedeg, Kabupaten Mojokerto
Timur	Kecamatan Mojoanyar, Kabupaten Mojokerto
Selatan	Kecamatan Puri, Kabupaten Mojokerto
Barat	Kecamatan Sooko, Kabupaten Mojokerto

*(Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Mojokerto 2025)*

##### **2.1.2 Luas Wilayah Kota Mojokerto**

Kota Mojokerto merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Timur yang memiliki luas wilayah sekitar 20,21 km<sup>2</sup> memiliki 3 kecamatan dan 18 kelurahan di dalamnya. Kecamatan Magersari merupakan kecamatan terbesar dengan luas

8,27 km persegi dan kecamatan Kranggan merupakan kecamatan terkecil dengan luas 4,65 km persegi. Berikut merupakan luas wilayah kota Mojokerto :

**Tabel 2. 2** Luas Wilayah Kota Mojokerto

Kecamatan	Kelurahan	Luas Wilayah
		(Km <sup>2</sup> )
Prajurit Kulon	Surodinan	1,47
	Prajurit Kulon	1,31
	Blooto	1,87
	Mentikan	0,31
	Kauman	0,32
	Pulorejo	1,91
Magersari	Gunung Gedangan	1,92
	Kedundung	2,73
	Balongsari	1,07
	Gedongan	0,2
	Magersari	0,71
	Wates	1,61
Kranggan	Kranggan	1,42
	Meri	1,79
	Jagalan	0,25
	Miji	0,71
	Sentanan	0,21
	Purwotengah	0,23
<b>Kota Mojokerto</b>		<b>20,21</b>

*Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Mojokerto 2025)*

### 2.1.3 Demografi

Jumlah penduduk Kota Mojokerto berdasarkan data Badan Puser Statistik Kota Mojokerto pada tahun 2024 berjumlah 142.272 Jiwa yang tersebar di masing-masing 3 kecamatan dengan 18 kelurahan. Berikut merupakan jumlah penduduk berdasarkan kecamatan :

Tabel 2.3 Jumlah Penduduk Kota Mojokerto

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk Tahun ( Jiwa )
		2024
1	Prajurit Kulon	43.502
2	Magersari	60.588
3	Kranggan	38.182
Jumlah		142.272

(Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Mojokerto 2025)

#### 2.1.4 Jaringan Jalan

Jalan merupakan infrastruktur transportasi yang memiliki peran krusial dalam mendukung kelancaran aktivitas ekonomi dan berbagai kegiatan lainnya. Menurut SK Walikota Mojokerto tentang Penetapan Status Ruas Jalan Di Kota Mojokerto sesuai dengan fungsi jalan di seluruh Kota Mojokerto terdapat 10 Ruas Jalan Arteri, 44 Ruas Jalan Kolektor, dan 71 Ruas Jalan Lokal yang tersebar di 3 Kecamatan Kota Mojokerto. Adapun, Ruas Jalan berdasarkan KM PUPR Tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional terdapat 1 Ruas Jalan Nasional yakni Jl. Jampirogo-Mlirip. Di Kota Mojokerto, panjang jalan yang tersedia pada tahun 2024 mencapai 188,19 km. Dari panjang jalan tersebut sekitar 180,18 km sudah diaspal.

#### 2.1.5 Pelayanan Angkutan Umum

Kota Mojokerto memiliki beberapa angkutan umum diantaranya adalah Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Sekolah Gratis (ASG), Trans Jatim (BRT), dan DAMRI. Terlaksananya pelayanan angkutan umum di Kota Mojokerto dalam penyelenggaraannya terdapat pelayanan angkutan umum. Dengan tersedianya angkutan umum, diharapkan dapat mempermudah berbagai aktivitas yang dilakukan. Selain angkutan umum seperti AKAP, AKDP, Angkutan Sekolah Gratis (ASG), Trans Jatim (BRT), dan DAMRI. Selain itu, Kota Mojokerto memiliki angkutan paratransit, seperti ojek konvensional dan online, dan becak. Berikut ini adalah daftar trayek angkutan umum di Kota Mojokerto.

**Tabel 2. 4** Pelayanan Angkutan Umum Kota Mojokerto

NO	JENIS PELAYANAN	NAMA	TRAYEK	JUMLAH ARMADA
1	AKAP	PT. EKA MIRA PRIMA SENTOSA	BANDUNG CICAHEUM-SURABAYA PURBAYA.	3
			CILACAP-SURABAYA PURABAYA	9
			MAGELANG - SURABAYA	14
			PURWOKERTO-SURABAYA PURABAYA	5
			PURWOREJO - YOGYAKARTA - SURABAYA	2
			SEMARANG - MANGKANG - SURABAYA - PURABAYA	8
			SEMARANG-SURABAYA	2
			SOLO-SURABAYA	6
			SURABAYA - YOGYAKARTA	10
			SURABAYA PURABAYA-BOBOT SARI	9
		WONOSARI - SURABAYA	1	
2	AKDP	KOPERASI ANGKUTAN ANGGORO JOYO	MOJOKERTO - PASURUAN	6
		PT. PUTRI GEA JAYA	MOJOKERTO - PASURUAN	10
		PT. AMOEDI PUTRA MOJOKERTO	MOJOKERTO - PASURUAN	8
		PT. DJOKO KENDIL	MOJOKERTO - SURABAYA	3
		PT. BAGONG	MOJOKERTO - SURABAYA	4
		PT. HIKMAH TRANS JAYA	MOJOKERTO - SURABAYA	6
3	PEMADU MODA	DAMRI	TERMINAL KERTAJAYA – BANDARA JUANDA SURABAYA	1

NO	JENIS PELAYANAN	NAMA	TRAYEK	JUMLAH ARMADA
4.	ANGKUTAN SEKOLAH GRATIS (ASG)	Rute 01	<p><u>Pagi:</u> (Start dari depan Gelora A.Yani) Jl. Ronggolawe - Jl. Raya Ijen - Jl. Muria Raya - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Ahmad Dahlan - Jl. Cokroaminoto - Jl. Gajah Mada - Jl. Pahlawan - Jl. Meri SMPN 5 (ke timur) - Jl. Meri SMPN 5 (ke barat) - Jl. Raden Wijaya Brawijaya - Jl. Tribuana Tungga Dewi - Jl. Prajuritkulon - Jl. Raya Cinde - (Finish depan SMPN 3)</p> <p><u>Siang:</u> (Start dari depan SMPN 3) - Jl. Raya Cinde - Jl. Prajuritkulon - Jl. Tribuana Tungga Dewi - Jl. Brawijaya - Sinoman Gg.III - Jl. Mojopahit Selatan 1 - Jl. Raden Wijaya - Jl. Meri SMPN 5 ke timur - Jl. Meri SMPN 5 ke barat - Jl. Pahlawan - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Ahmad Dahlan - Jl. PB. Sudirman - Jl. Residen Pamuji - Jl. Empunala - Jl. Semeru - Jl. Penanggungan - Jl. Muria Raya - Jl. Raya Ijen - Jl. Ronggolawe (Finish di depan Gelora A.Yani).</p>	3 (Mikrolet)
		Rute 02	<p><u>Pagi:</u> (Start dari depan Hotel Sekarputih) Jl. By Pass - Jl. Sekarputih ke timur - Jl. Sekarputih ke barat - Jl. Empunala - Jl. Semeru - Jl. Raya Ijen - Jl. Ronggolawe - Jl. Trunojoyo - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Ahmad Dahlan - Jl. PB. Sudirman - Jl. Residen Pamuji - Jl. Gajah Mada - Jl. Pahlawan - Jl. Meri SMPN 5 - (Finish depan SMPN 5)</p> <p><u>Siang:</u> (Start dari depan SMPN 5) Jl. Meri SMPN 5 ke barat - Jl. Pahlawan - Jl. Gajah Mada - Jl. Cokroaminoto - Jl. PB. Sudirman - Jl. Residen Pamuji - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumarjo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Hasyim Asyari - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada - Jl. Trunojoyo - Jl. Ronggolawe - Jl. Raya Ijen - Jl. Semeru - Jl. Empunala - Jl. Sekarputih ke timur - Jl. Sekarputih ke barat - Jl. By Pass - Finish (Depan Hotel Sekarputih).</p>	4 (Mikrolet)
		Rute 03	<p><u>Pagi:</u> (Start dari depan Bank BNI) Jl. Mojopahit Selatan 1 - Jl. Mojopahit Selatan 2 - Jl. Mojopahit Selatan 3 - Jl. Tembus Gapura Pekayon - Jl. Pekayon - Jl. Raden Wijaya - Jl. Pahlawan - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Hasyim Asyari - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada - Jl. Trunojoyo - Jl. Ronggolawe - Jl. Raya</p>	2 (Mikrolet)

NO	JENIS PELAYANAN	NAMA	TRAYEK	JUMLAH ARMADA
			Ijen - Jl. Semeru - Jl. Benteng Pancasila - Jl. Kedungsari - (Finish depan SMKN 1) <u>Siang:</u> (Start di depan SMKN 1) Jl. Kedungsari - Jl. Benteng Pancasila - Jl. Semeru - Jl. Raya Ijen- Jl. Ronggoiawe - Jl. Trunojoyo - Ji. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Jaksa Agung Suprpto - Jl. Residen Pamuji - Jl. Gajah Mada - Jl. Pahlawan - Jl. Raden Wijaya- Jl. Pekayon - Jl. Tembus Gapura-Pekayon Jl. Mojopahit Selatan 3 - Jl. Brawijaya - Jl. Wachid Hasyim - Jl. Mojopahit Selatan 1 (Finish depan RS Reksa Waluyo).	
		Rute 04	<u>Pagi:</u> (Start dari selatan Jembatan Pulorejo) Jl. Raya Pulorejo - Jl. Cancer - Jl. Raya Pulorejo - Jl. Pulorejo V Pulorejo - Jl. Brawijaya - Jl. Hayam Wuruk Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. ^mad Dahlan - Jl. PB. Sudirman Jembatan Jl. Letkol Jl. Residen Pamuji - Jl. Gajah Mada - Jl. Benteng Pancasila - Jl. Kedungsari - (Finish depan SMKN 1) <u>Siang:</u> (Start depan SMKN 1) Jl. Kedungsari - Jl. Benteng Pancasila - Jl. Gajah Mada - Jl. Cokroaminoto - Jl. PB. Sudirman - Jl. Residen Pamuji - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo Mojopahit Utara Brawijaya Watudakon -Jl. Pulorejo V - Jl. Raya Pulorejo Jl. Cancer - Jl. Raya Pulorejo (FINISH Selatan Jembatan Pulorejo).	2 (Mikrolet)
		Rute 05	<u>Pagi:</u> (Start dari Tikungan Jl. Surodinawam) Jl. Surodinawan - Jl. Suromulang (ke barat) - Jl. Jl. Raya Suromurukan Ketidur Jl. Surodinawan - Jl. Prajuritkulon - Jl. Tribuana Tungga Dewi - Jl. Brawijaya - Jl. Wachid Hasyim - Jl. Mojopahit Selatan 1 - Jl. Raden Wijaya - Jl. Pahlawan - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumarjo - Jl. Ahmad Yani- Jl. Hasyim Asyari - Jl. Veteran Mojopahit Utara - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada - Jl. Trunojoyo - Jl. Ronggoiawe Jl. Raya Ijen (Finish depan SMAN 2) <u>Siang:</u> (Start depan SMAN 2) Jl. Raya Ijen - Jl. Ronggolawe - Jl. Trunojoyo - Jl. Gajah Mada Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Wachid Hasyim- Jl. Brawijaya - Jl. Yos Sudarso - Jl. Jaksa Agung Suprpto - Jl. Residen Pamuji - Jl. Gajah Mada - Jl. Pahlawan - Jl. Raden Wijaya- Jl. Mojopahit	1 (Mikrolet), 1 (Luxio), 1 (Hiace)

NO	JENIS PELAYANAN	NAMA	TRAYEK	JUMLAH ARMADA
			Selatan 2 - Jl. Brawijaya - Jl. Tribuana Tunggadewi - Jl. Prajuritkulon - Jl. Surodinawein Jl. Ketidur Jl. Raya Suromurukan - Jl. Suromulang (ke timur) Jl. Surodinawan (Finish di TikunganJl.Surodinawan).	
		Rute 06	<p><u>Pagi:</u> (Start dari Simp. Jl. Kemasan) Jl. Kemasan Jl. Raya Blooto - Jl. Raya Cinde - Jl. Prajurit Kulon- Jl. Tribuana Tunggadewi Brawijaya - Jl, Wachid Hasyim - Jl. Mojopahit Selatan - Jl. Raden Wijaya - Jl. Pahlawan - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo- Jl. Ahmad Yani - Jl. Hasyim Asyari - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada - Jl. Trunojoyo - Jl. Ronggolawe Jl. Raya Ijen - Jl. Semeru - Jl. Benteng Pancasila - Jl. Kedungsari (Finish depan SMKN 1)</p> <p><u>Siang:</u> (Start depan SMKN 1) Jl. Kedungsari - Jl. Benteng Pancasila - Jl. Semeru - Jl. Raya Ijen- Jl. Ronggolawe - Jl. Trunojoyo - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Ahmad Dahlan - Jl. Cokroaminoto - Jl. Gajah Mada Jl. Pahlawan Jl. Raden Wijaya- Jl. Brawijaya Jl. Mojopahit Selatan Tribuana Tunggadewi - Jl. Prajurit Kulon - Jl. Raya Cinde - Jl. Raya Blooto - Jl. Kemasan Jl. (Finish di Simp. Kemasan).</p>	1 (Luxio)
		Rute 07	<p><u>Pagi:</u> (Start dari Simp. Jl. Gedangan) Jl. Jl. Gedangan - Jl. Kuti - Jembatan Kuti - Jl. Kedungturi - Jl. By Pass - Jl. Kedungsari - Jl. Benteng Pancasila - Jl. Semeru - Jl. Raya Ijen- Jl. Ronggolawe - Jl. Trunojoyo - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Ahmad Dahlan Jl. PB. Sudirman Jl. Residen Pamuji - Jl. Gajah Mada - Jl. Pahlawein - Jl. Tropodo - Jl. Raya Men - Jl. Meri - Jl. Raden Wijaya - Jl. Jawa - Jl. Raden Wijaya (Finish SMPN 8)</p> <p><u>Siang:</u> (Start depan SMPN 8) Jl. Raden Wijaya - Jl. Jawa - Jl. Raden Wijaya - Jl. Men - Jl. Raya Meri - Jl. Tropodo - Jl. Pahlawan - Jl. Gajah Mada- Jl. Cokroaminoto - Jl. PB. Sudirman Jl. Karyawan - Jl. Niaga - Jl. PB. Sudirman Jl. Residen Pamuji - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani- Jl. Hasyim Asyari - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada - Jl. Trunojoyo - Jl. Ronggolawe - Jl. Raya Ijen - Jl. Semeru - Jl. Benteng Pancasila</p>	1 (Luxio)

NO	JENIS PELAYANAN	NAMA	TRAYEK	JUMLAH ARMADA
			Kedungsari - Jl. By Pass - Jl. Kedungturi Jembatan Kuti - Jl. Gedangan (Finish Simp.3 Jl. Gedangan).	
		Rute 08	<p><u>Pagi</u>: Jl. Sekar Putih (Start TPA Randegan) - Jl. Empunala - Jl. Randu Gede - Jl. Muria Raya Jl. Raya Ijen - Jl. Semeru - Jl. Empunala - Jl. Gajah Mada - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo- Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Ahmad Dahlan - Jl. HOS Cokroaminoto - Jl. Gajah Mada - Jl. Pahlawan - Jl. Raden Wijaya- Jl. Mojopahit Selatan - Jl. Brawijaya - Jl. Tribuana Tunggadewi - Jl. Prajurit Kulon - Jl. Surodinawan (Finish SMA Islam Brawijaya) <u>Siang</u>: Jl. Surodinawan (Start SMA Islam Brawijaya) Jl. Prajurit Kulon - Jl. Tribuana Tunggadewi Jl. Brawijaya - Jl. Wachid Hasyim - Jl. Mojopahit Selatan - Jl. Raden Wijaya - Jl. Pahlawan Jl. HOS Jl. Gajah Mada Cokroaminoto - Jl. PB. Sudirman - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit Utara - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada Jl. Empunala - Jl. Semeru - Jl. Raya Ijen Muria Raya - Jl. Randu Gede - Jl. Empunala Jl. Sekar Putih (Finish TPA Randegan).</p>	2 (Bus), 1 (Elf)
		Rute 09	<p><u>Pagi</u>: [Start Pertigaan Jl. By Pass dan Jl. Empu Supo] - Jl. Empu Gandring - Jl. Randu Gede Jl. Muria Raya - Jl. Raya Penanggungan - Jl. Anjasmoro - Jl. Raya Ijen - Jl. Raya Wates Jl. Wates I - Jl. Mayjen Sungkono - Jl. Bancang - Jl. Raya Ijen - Jl. Ronggolawe - Jl. Joko Tole - Jl. Durian - Jl. Sawunggaling - Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani- Jl. Mojopahit - Jl. KH. Wahid Hasyim - Jl. Brawijaya - Jl. Prapanca - Jl. Cakarayam - Jl. Jemb. Pulorejo Watudakon 3 (Finish SMP N 6) <u>Siang</u>: (Start SMP N 6) Jl. Pendidikan - Jl. Watudak 3- Jl. Watudakon - Jl. Jemb. Pulorejo - Jl. Brawijaya - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit - Jl. KH Ahmad Dahlan - Jl. PB Sudirman - Jl. JA Suprpto “ Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Taman Siswa - Jl. Gajah Mada - Jl. Sawunggaling Jl. Durian - Jl. Joko Tole - Jl. Ronggolawe Jl. Raya Ijen - Jl. Bancang - Jl. Mayjen Sungkono - Jl. Wates I - Jl. Raya Wates - Jl. Anjasmoro - Jl. Raya Penanggungan - Jl. Muria Raya - Jl. Randu Gede - Jl. Empu Gandring - Jl. By Pass (Finish Depan Hotel Sekarputih).</p>	1 (Bus)

NO	JENIS PELAYANAN	NAMA	TRAYEK	JUMLAH ARMADA
		Rute 10	<p><u>Pagi:</u> [Start Pertigaan Jl. By Pass dan Jl. Empu Supo] - Jl. Empunala - Jl. Randu Gede - Jl. Muria Raya - Jl. Raya Ijen - Jl. Ronggolawe Jl. Joko Tole - Jl. Durian - Jl. Sawunggaling Jl. Pemuda - Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Ahmad Yani - Jl. Mojopahit - Jl. KH. Ahmad Dahlan Jl. PB Sudirman - Jl. J.A. Suprpto - Jl. Yos Sudarso - Jl. Prapanca - Jl. Jemb. Pulorejo Jl. Watudakon - Jl. Watudak - Jl. Pendidikan- (Finish SMP N 6)</p> <p><u>Siang:</u> (Start SMP N 6) Jl. Pendidikan - Jl. Watudak Jl. Watudakon - Jl. Jemb. Pulorejo - Jl. Brawijaya - Jl. Mojopahit - Jl. KH Ahmad Dahlan Jl. PB Sudirman Jl. Letkol Sumaijo - Jl. Taman Siswa - Jl. Gajah Mada Jl. Sawunggaling - Jl. Durian - Jl. Joko Tole Jl. Ronggolawe - Jl. Raya Ijen -Jl. Muria Raya- Jl. Randu Gede - Jl. Empu Gandring - Jl. By Pass (Finish Depan Hotel Sekarputih).</p>	1 (APV)
5	TRANS JATIM	K2	Mojokerto - Surabaya	22 Bus
		K3	Mojokerto - Gresik	15 Bus

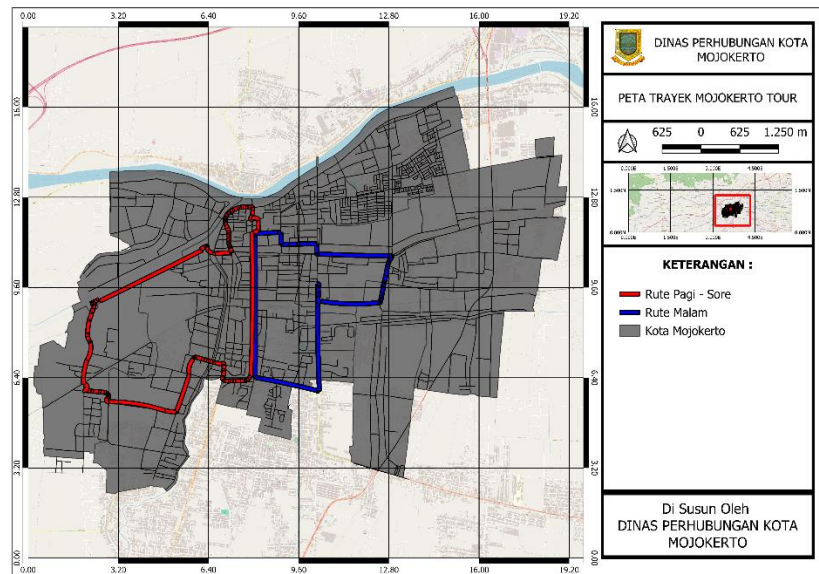
## 2.2 Kondisi Objek Kajian

Dinas Perhubungan Kota Mojokerto tengah melakukan perencanaan pengadaan layanan angkutan umum pariwisata berbentuk Bus Mojokerto Tour. Angkutan umum pariwisata ini dirancang untuk mendukung pengembangan sektor pariwisata kota dengan menyediakan sarana transportasi yang aman, nyaman, dan terintegrasi dengan lokasi wisata unggulan di Kota Mojokerto. Bus Mojokerto Tour merupakan moda transportasi dengan konsep *city tour* yang akan mengangkut masyarakat dan wisatawan mengelilingi berbagai destinasi wisata di dalam kota. Sesuai dengan **Lampiran 2**, dalam rencana operasional Dinas Perhubungan Kota Mojokerto merencanakan tiga unit armada Bus Mojokerto Tour, dengan dua unit beroperasi secara aktif dan satu unit difungsikan sebagai armada cadangan. Oleh karena itu, dalam penelitian ini perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) hanya difokuskan pada dua unit armada operasional dengan kapasitas 30 penumpang per unit bus, mengingat armada cadangan tidak menjalankan operasional harian dan tidak menimbulkan biaya rutin seperti BBM dan gaji awak. Perencanaan rute Bus

Mojokerto Tour dibagi menjadi dua jenis perjalanan, yaitu perjalanan pada pagi hingga sore hari dan perjalanan pada malam hari.

Berdasarkan hasil rapat perencanaan Dinas Perhubungan Kota Mojokerto, operasional Bus Wisata Mojokerto Tour dirancang dalam dua trayek, yaitu trayek pagi–sore dan trayek malam. Trayek pagi–sore memiliki waktu layanan mulai pukul 08.00 hingga 17.00 WIB dengan waktu istirahat antara pukul 12.00 hingga 13.00 WIB, sehingga total jam operasional pada trayek ini adalah selama 8 jam per hari. Dengan waktu tempuh perjalanan selama 30 menit per rit, maka dalam satu hari trayek pagi dapat menempuh sebanyak 16 rit. Sementara itu, trayek malam beroperasi mulai pukul 19.00 hingga 22.00 WIB dengan waktu tempuh yang sama, yaitu 30 menit per rit, sehingga dalam satu hari trayek malam dapat menempuh 6 rit.

Rute operasional Bus Mojokerto Tour dibagi menjadi dua bagian berdasarkan waktu operasional, yaitu perjalanan pagi hingga sore dan perjalanan malam hari, sesuai pada **Gambar.1** pada perjalanan pagi hingga sore, bus direncanakan berangkat dari Alun-Alun Kota Mojokerto, melewati Jalan Mojopahit, Jalan Brawijaya, Jalan Tribuana Tungga Dewi, Jalan Prajurit Kulon, Jalan Surodinawan, Jalan Ketidur, Jalan Suromulang Murukan, Jalan Kemasan, Jalan Raya Blooto, Jalan Kebonagung, dan Jalan Pulorejo hingga Blooto. Untuk rute kembali, bus akan melewati Jalan Dr. Ir. Soekarno, Jalan Riyanto, Jalan Prapanca, Jalan Brawijaya, Jalan Mojopahit, dan kembali ke Alun-Alun Kota Mojokerto, dengan jarak tempuh total 9,3 kilometer. Sementara itu, pada perjalanan malam hari, rute yang direncanakan adalah berangkat dari Alun-Alun Kota Mojokerto melalui Jalan Mojopahit, Jalan Raden Wijaya, Jalan Pahlawan, Jalan Gajah Mada, Kantor Walikota Mojokerto, Jalan Benteng Pancasila, Jalan Empunala, Jalan Gajah Mada, Jalan Taman Siswa, Jalan Letkol Sumarjo, dan Jalan Ahmad Yani, kemudian kembali ke Alun-Alun Kota Mojokerto, dengan jarak tempuh sekitar 8,1 kilometer.



(Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mojokerto)

**Gambar 1.** Peta Trayek Mojokerto Tour

Rencana pelayanan Bus Mojokerto Tour akan melewati berbagai objek wisata strategis di Kota Mojokerto, seperti Alun-Alun Kota Mojokerto, Sky Walk Mojokerto, Pasar Loak Ketidur, Taman Bahari Mojopahit, Kantor Walikota Mojokerto, Taman Benteng, Sunrise Mall, serta SDN Purwotengah yang merupakan sekolah bersejarah tempat Presiden Soekarno pernah menempuh pendidikan. Pemilihan rute dan objek wisata ini didasarkan pada pertimbangan potensi wisata budaya, sejarah, serta fasilitas modern yang dimiliki oleh Kota Mojokerto.

Pengadaan bus wisata ini menjadi bagian dari strategi Dinas Perhubungan Kota Mojokerto dalam menciptakan layanan transportasi yang tidak hanya mendukung mobilitas tetapi juga menjadi bagian dari atraksi pariwisata itu sendiri. Penelitian ini dilakukan untuk mendukung perencanaan tersebut melalui kajian biaya operasional dan analisis tarif berdasarkan kemampuan dan kesediaan masyarakat untuk membayar (ATP dan WTP).

## **BAB III**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **3.1 Tinjauan Pustaka**

Tinjauan pustaka merupakan landasan teoritis yang digunakan untuk memperkuat argumen ilmiah, membangun kerangka berpikir, serta membedakan penelitian ini dari studi sebelumnya.

##### **3.1.1 Angkutan Umum**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2019 angkutan merupakan perpindahan barang ataupun orang dari suatu tempat menuju tempat lain dengan menggunakan alat transportasi dan melewati ruang lalu lintas. Menurut Warpani dikutip dari (Ansusanto, 2017) Pada prinsipnya, angkutan merupakan fasilitas yang digunakan untuk memindahkan orang dan/atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lainnya sesuai tujuan, dengan memanfaatkan kendaraan sebagai alat transportasinya. Sedangkan angkutan umum penumpang didefinisikan sebagai layanan pengangkutan penumpang yang dilakukan dengan menggunakan kendaraan umum berdasarkan sistem pembayaran atau sewa, seperti angkutan kota (bus, minibus, dan sejenisnya), kereta api, angkutan air, serta angkutan udara.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek meliputi :

- a. Angkutan umum taksi
- b. Angkutan umum tujuan tertentu
- c. Angkutan umum wisata
- d. Angkutan umum kawasan tertentu

Terdapat dua jenis penumpang pelaku perjalanan pengguna angkutan umum yaitu *choice riders* dan *captive riders* (Saputra et al., 2021), sebagai berikut :

a. *Choice riders*

Pelaku perjalanan pilihan merupakan individu yang memilih menggunakan angkutan umum walaupun mereka memiliki alternatif lain, seperti kendaraan pribadi. Keputusan mereka untuk menggunakan angkutan umum biasanya dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti kenyamanan, efisiensi biaya, kemudahan akses, atau preferensi pribadi.

b. *Captive riders*

Pelaku perjalanan terpaksa merupakan individu yang menggunakan angkutan umum karena tidak memiliki alternatif lain, seperti ketiadaan kendaraan pribadi, keterbatasan finansial, atau pembatasan akses terhadap moda transportasi lain.

### 3.1.2 **Angkutan Wisata**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek , angkutan wisata diartikan sebagai pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum untuk keperluan pariwisata. Angkutan wisata termasuk ke dalam kategori angkutan tidak dalam trayek, yaitu angkutan yang tidak memiliki rute tetap dan tidak beroperasi secara terjadwal. Jenis angkutan ini meliputi bus pariwisata, minibus, atau kendaraan bermotor sejenis yang secara khusus digunakan untuk menunjang kegiatan pariwisata.

### 3.1.3 **Biaya Operasional Kendaraan (BOK)**

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) merupakan seluruh biaya yang timbul dari penggunaan kendaraan untuk operasional sehari-hari. Biaya pokok atau biaya operasional merupakan total pengeluaran yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu unit layanan jasa angkutan (Sajiwo, 2023). Berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Biaya Operasional kendaraan (BOK) terbagi menjadi dua yaitu

langsung dan tidak langsung. Biaya langsung merupakan biaya yang memiliki keterkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri dari biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). Sedangkan, Biaya tidak langsung merupakan biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan yang terdiri dari biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). *Fixed cost* merupakan biaya yang tidak akan berubah meskipun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu. *Variable cost* merupakan biaya yang akan berubah jika terjadi perubahan pada volume produksi jasa. Meskipun berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2019 angkutan wisata dikategorikan sebagai angkutan tidak dalam trayek, namun dalam perencanaan operasional Bus Mojokerto Tour telah ditetapkan rute pelayanan tetap, dengan jadwal keberangkatan yang teratur sebagaimana tercantum dalam dokumen perencanaan Dinas Perhubungan Kota Mojokerto. Oleh karena itu, dalam penyusunan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), digunakan acuan perhitungan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 yang meskipun ditujukan bagi kendaraan umum dalam trayek tetap relevan untuk diterapkan karena menggunakan asumsi perhitungan berdasarkan dari pihak bengkel Izusu dan kesesuaian struktur perhitungan serta keteraturan operasional yang dimiliki Bus Mojokerto Tour, sebagai berikut :

1. Komponen Biaya Langsung

a. Penyusutan Kendaraan

Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung menggunakan metode garis lurus, dengan nilai kendaraan baru berdasarkan harga beli termasuk Bea Balik Nama (BBN) dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama berdasarkan harga perolehannya.

Nilai residu bus merupakan 20% dari harga kendaraan.

$$\boxed{= \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{Nilai residu}}{\text{Masa Penyusutan}}} \quad (3.1)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

b. Bunga modal

Perhitungan bunga modal dapat dihitung menggunakan rumus :

$$= \frac{\frac{n+1}{2} \times \text{modal} \times \text{tingkat suku bunga}}{\text{Masa penyusutan}} \quad (3.2)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

Pada perencanaan ini nilai (n) dan tingkat suku bunga berdasar pada (PT. Bank Negara Indonesia (Persero), 2025) yang menyatakan suku bunga dasar kredit untuk pembiayaan kendaraan bermotor dikategorikan sebagai kredit konsumsi non KPR/KPA dengan tingkat suku bunga dasar kredit sebesar 10,37% per tahun dengan masa pengembalian pinjaman (n) 5 tahun.

c. Gaji dan tunjangan awak kendaraan

Awak kendaraan terdiri atas pengemudi dan kondektur, dengan penghasilan kotor yang mencakup gaji tetap. Nominal gaji berdasar pada UMR Kota Mojokerto yang dapat di hitung berdasarkan pada rumus berikut :

$$= \frac{\text{Gaji awak/tahun}}{\text{Produksi bus per km per tahun}} \quad (3.3)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

d. Bahan Bakar Minyak (BBM)

Pengeluaran biaya untuk BBM bergantung pada jenis kendaraan. Faktor konsumsi bahan bakar pada kendaraan di pengaruhi oleh gaya mengemudi, jenis mesin, jenis bahan bakar.

$$= \frac{\text{Penggunaan BBM per hari per bus}}{\text{km tempuh per hari}} \quad (3.4)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

e. Ban

Untuk kendaraan bus sedang menggunakan sebanyak 6 unit ban, dengan daya tempuh mencapai 20.000 kilometer.

$$= \frac{\text{Jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban/buah}}{\text{Km daya tahan ban}} \quad (3.5)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

f. Service Kecil

Service kecil dilaksanakan berdasarkan jarak tempuh kendaraan, yang mencakup kegiatan penggantian oli mesin, penambahan gemuk, serta pengisian ulang minyak rem.

$$= \frac{\text{Total Biaya Service Kecil}}{\text{Km service kecil}} \quad (3.6)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

g. Service Besar

Servis besar dilakukan setelah kendaraan menjalani beberapa kali servis kecil atau berdasarkan jarak tempuh tertentu. Kegiatan servis besar meliputi penggantian oli mesin, oli gardan, oli transmisi, platina, busi, filter oli, dan kondensor.

$$= \frac{\text{Total Biaya Service Besar}}{\text{Km service besar}} \quad (3.7)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

h. Penambahan Oli

Penambahan oli mesin dilakukan setelah kendaraan mencapai jarak tempuh tertentu, sebagai bagian dari upaya menjaga kinerja mesin tetap optimal.

i. Suku Cadang dan bodi

Pengeluaran untuk suku cadang dan bodi kendaraan mencakup biaya penggantian komponen mesin, bagian rangka bawah (chassis), serta bagian bodi kendaraan, dilakukan setiap kendaraan mencapai jarak 150.000 km Biaya tersebut diperhitungkan setiap tahun sebesar 5% dari harga kendaraan bus.

$$= \frac{\text{Jumlah biaya overhaul}}{\text{Jarak Tiap Overhaul}} \quad (3.8)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

j. Cuci Bus

Dilakukan rutin untuk menjaga kebersihan kendaraan.

$$= \frac{\text{Biaya cuci bus/bulan}}{\text{Produksi bus per km per bulan}} \quad (3.9)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

k. Retribusi terminal

Retribusi terminal dibayar apa bila kendaraan menggunakan fasilitas terminal.

l. Pajak Kendaraan/STNK

Pembayaran pajak kendaraan dilakukan setiap tahun dan sesuai dengan peraturan biaya yang berlaku.

$$= \frac{\text{Biaya STNK} + \text{Pajak Kendaraan}}{\text{Produksi bus per km per tahun}} \quad (3.10)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

m. Kir

Uji Kir dilakukan setiap 6 bulan sekali dengan biaya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

n. Asuransi

Asuransi terdiri dari asuransi kendaraan dan awak kendaraan. Pada penelitian ini perhitungan asuransi kendaraan berdasar pada Surat Edaran OJK No. 6/SEOJK.05/2017 Tentang Penetapan Tarif Premi Atau Kontribusi Pada Lini Usaha Asuransi Harta Benda Dan Asuransi Kendaraan Bermotor menetapkan tarif premi untuk kendaraan bus dengan Uang Pertanggungan di zona wilayah 3 dengan batas atas 0,22% per tahun. Terkait perhitung asuransi awak kendaraan beracuan pada PP No 44 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja Dan Jaminan Kematian yang menyatakan terkait iuran jaminan kesehatan kerja (JKK)

berdasarkan klasifikasi tingkat resiko pekerjaan. Jumlah iuran untuk pegawai administrasi pada kantor tergolong pada tingkat resiko pekerjaan sangat rendah dengan besar iuran 0,24% dari upah sebulan dan untuk supir dan pemandu wisata yang berada pada klasifikasi tingkat resiko tinggi sebesar 1,27% dari upah.

$$= \frac{\text{Jumlah Biaya Asuransi}}{\text{Produksi bus per km per tahun}} \quad (3.11)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

**Tabel 3. 1** Pedoman Asumsi Perhitungan Biaya

No	Uraian	Satuan	Bus Sedang
1.	Masa penyusutan kendaraan	Th	5
2.	Jarak tempuh ganti ban	Km	20.000
3.	Ratio pengemudi/bus	Org/kend	1.2
4.	Ratio kondektur/bus	Org/kend	1.2
5.	Jarak tempuh antar service kecil	Km	4.000
6.	Suku cadang/service besar	Km	10.000
7.	Penggantian minyak motor	Km	4.000
8.	Penggantian minyak rem	Km	8.000
9.	Penggantian gemuk	Km/kg	3.000
10.	Penggantian minyak gardan	Km	12.000
11.	Penggantian minyak persneling	Km	12.000
12.	SO : SGO	%	80
13.	Nilai residu	%	20

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

## 2. Komponen Biaya Tidak Langsung

### a. Biaya pegawai selain awak kendaraan

Tenaga kerja di luar awak kendaraan meliputi pimpinan, staf administrasi, tenaga teknis, dan tenaga operasional. Biaya yang dialokasikan untuk tenaga kerja tersebut mencakup gaji atau upah, pembayaran uang lembur, serta iuran untuk program jaminan sosial.

b. Biaya Pengelolaan

1) Penyusutan bangunan kantor

Penyusutan diperhitungkan 5 sampai 20 tahun tergantung dari keadaan fisik bangunan tanpa harga tanah.

2) Penyusutan bangunan dan peralatan bengkel

Penyusutan diperhitungkan 5 sampai 20 tahun tergantung dari keadaan fisik bangunan tanpa harga tanah.

3) Masa penyusutan inventaris/alat kantor

4) Diperhitungkan 5 tahun.

5) Masa penyusutan sarana bengkel

6) Diperhitungkan selama 3 sampai 5 tahun.

7) Administrasi kantor

8) Pemeliharaan kantor

9) Pemeliharaan pool dan bengkel

10) Listrik dan air

11) Telepon dan telegram serta porto

12) Biaya perjalanan dinas

13) Pajak Perusahaan

14) Izin trayek

15) Izin usaha

16) Biaya pemasaran (biaya promosi)

17) Biaya lain-lain

3. Biaya Tidak Langsung Per Bus-km

$$= \frac{\text{Total biaya tidak langsung per bus /tahun}}{\text{Produksi bus per km per tahun}}$$

(3.12)

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

#### 4. Biaya Tidak Langsung Per Bus Per Tahun

$$= \frac{\text{Total biaya tidak langsung per segmen/ tahun}}{\text{Jumlah bus}} \quad (3.13)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

#### 5. Fasilitas Tambahan

Pada bagian ini, fasilitas yang ditambahkan ke dalam armada wajib di perhitungkan. Masa penyusutan dari tiap komponen adalah 5 tahun dengan besar pemeliharaan 5% dan besar biaya perbaikan 15% dari harga barang baru.

$\text{Biaya Penyusutan} = \frac{\text{Harga Barang Baru}}{\text{masa penyusutan}}$	(3.14)
$\text{Biaya Pemeliharaan} = 5\% \times \text{Harga barang baru}$	
$\text{Biaya Perbaikan} = 15\% \times \text{Harga barang baru}$	
$\begin{aligned} &\text{Biaya BBM Pertahun (Khusus untuk AC)} \\ &= \text{Pemakaian BBM per tahun} \times \text{Harga BBM} \end{aligned}$	
$\begin{aligned} &\text{Biaya Fasilitas Tambahan per tahun} \\ &= \frac{\text{Total biaya fasilitas tambahan}}{\text{KM tempuh per tahun}} \end{aligned}$	

#### 3.1.4 Tarif

Setiap penyedia jasa transportasi memiliki hak untuk memperoleh bayaran dari konsumen sebagai bentuk kompensasi atas layanan yang telah diberikan (Akbar et al., 2019). Pembayaran ini diwujudkan dalam bentuk tarif yang telah ditetapkan sebelumnya. Besarnya tarif tersebut bersifat beragam, disesuaikan dengan jenis dan karakteristik moda transportasi yang digunakan, serta tingkat pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa. Penentuan tarif ini

menjadi aspek penting dalam keberlanjutan operasional dan kualitas layanan angkutan. Sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 perhitungan tarif menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Tarif} = \text{Tarif BEP} + (10\% \times \text{Tarif BEP}) \quad (3.15)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif pokok} \times \text{Panjang Trayek} \quad (3.16)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{Total biaya pokok}}{\text{Faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}} \quad (3.17)$$

Sumber : (Dirjen Hubdat SK. 687/AJ.206/DRJD/2002)

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

*Ability to Pay* (ATP) atau kemampuan membayar merupakan indikator yang digunakan untuk mengukur sejauh mana individu atau rumah tangga mampu membayar suatu barang atau jasa berdasarkan pendapatan yang dimiliki (Basuki & Chuadinata, 2019). Konsep ini sering digunakan dalam analisis kebijakan tarif untuk memastikan bahwa tarif yang dikenakan tidak melebihi kemampuan finansial pengguna. Berikut merupakan faktor yang mempengaruhi dan rumus perhitungan yang diambil dari jurnal (Tamin et al., 1999) yang disesuaikan untuk kebutuhan analisis ATP angkutan wisata yaitu :

- a. Pendapatan perbulan
- b. Kebutuhan sarana transportasi wisata
- c. Jumlah biaya transportasi saat berwisata
- d. Frekuensi perjalanan wisata perbulan
- e. Total biaya transportasi perbulan
- f. Jenis kegiatan (berwisata)
- g. Proporsi pendapatan yang digunakan untuk biaya transportasi wisata

Perhitungan ATP menggunakan rumus sebagai berikut :

$$ATP = \frac{lt \times Pp \times Pt}{Tr} \quad (3.20)$$

Dimana :

Lt = Penghasilan per kapita per bulan

Pp = Persentase pengeluaran biaya transportasi perbulan

Pt = Persentase alokasi biaya transportasi yang digunakan untuk kegiatan wisata

Tr = Total perjalanan wisata perbulan

### 3.1.6 Willingness To Pay (WTP)

Menurut Setijowarno dan Putranto dalam (Anggraini et al., 2019) *Willingness to Pay* (WTP) atau kemauan membayar adalah merujuk pada sejauh mana pengguna bersedia membayar sebagai bentuk imbalan atas jasa yang mereka terima. Analisis WTP dilakukan dengan menggunakan pendekatan berbasis persepsi pengguna terhadap besaran tarif layanan angkutan umum. Dalam konteks transportasi, tingkat WTP dipengaruhi oleh faktor :

- Jumlah jasa angkutan wisata yang disediakan oleh penyedia layananm
- Mutu dan kuantitas pelayanan yang ditawarkan
- Tingkat kegunaan layanan angkutan wisata bagi pengguna
- Tingkat pendapatan pengguna.

Perhitungan WTP menggunakan rumus sebagai berikut :

$$WTP = \frac{\text{Total pemilih} \times \text{Nilai WTP}}{\text{Total Responden}} \quad (3.21)$$

Dimana :

Total pemilih = Pemilih dari item pertanyaan

Nilai WTP = Besaran tarif yang dianggap layak oleh responden

Total responden = Jumlah seluruh responden

### 3.1.7 Hubungan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)

Menurut (Widodo, 2024) Dalam pelaksanaan penetapan tarif, sering kali ditemukan adanya perbedaan antara nilai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP). Perbedaan tersebut dapat berupa kondisi di mana ATP lebih tinggi dari WTP, ATP lebih rendah dari WTP, maupun ketika keduanya memiliki nilai yang setara. Dikutip dari (Tamin et al., 1999) berikut merupakan korelasi penentuan tarif menggunakan metode ATP dan WTP :

#### 1) $ATP > WTP$

Jika ATP lebih besar dari WTP menunjukkan kemampuan masyarakat untuk membayar layanan lebih besar dari pada keinginan untuk membayar layanan transportasi tersebut. Hal ini terjadi saat penghasilan masyarakat lebih tinggi dibanding ke butuhan terhadap penggunaan layanan.

#### 2) $ATP < WTP$

Jika ATP lebih kecil dari WTP menunjukkan keinginan masyarakat untuk membayar layanan lebih tinggi dari pada kemampuan untuk membayar layanan transportasi tersebut. Hal ini terjadi saat kebutuhan masyarakat lebih tinggi untuk menggunakan layanan tersebut dari pada kemampuan mereka untuk membayar.

#### 3) $ATP = WTP$

Pada kondisi ini menunjukkan keseimbangan kebutuhan layanan dengan kemampuan masyarakat untuk membayar layanan tersebut.

### 3.2 Penelitian Terdahulu/Keaslian Penelitian

Untuk mendukung pelaksanaan penelitian ini, diperlukan kajian terhadap sejumlah penelitian sebelumnya yang menggunakan pendekatan serupa. Penelitian terdahulu tersebut dijadikan acuan dalam memperluas landasan analisis yang digunakan. Adapun ringkasan penelitian-penelitian tersebut disajikan pada tabel di bawah ini :

Tabel 3. 2 Penelitian Terdahulu

No	Judul	Penulis dan Tahun	Persamaan	Perbedaan
1.	Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan <i>Ability To Pay (Atp)</i> , <i>Willingness To Pay (Wtp)</i> Dan Biaya Operasional Kendaraan (Bok) (Studi Kasus Trans Jogja Rute 4a Dan 4b)	Joni Suryoputri, Agus Sumarsono, Djumari (2015)	Menganalisis perhitungan tarif angkutan umum berdasarkan ATP WTP dan BOK	Wilayah studi penelitian, ruang lingkup, jenis angkutan
2.	Kajian Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja berdasarkan <i>Ability to Pay (ATP)</i> dan <i>Willingness to Pay (WTP)</i>	Renni Angraini, Irin Caesarina, Muhammad Ahlan, Dhuyufur Rahmani, Erlinawati Jalil (2019)	Menganalisis perhitungan tarif berdasarkan ATP dan WTP	Wilayah studi dan ruang lingkup
3.	Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan <i>Ability To Pay (Atp)</i> Dan <i>Willingness To Pay (Wtp)</i> Di Kota Pangkalpinang	Revy Safitri (2021)	Menganalisis perhitungan tarif berdasarkan ATP dan WTP	Wilayah studi penelitian dan ruang lingkup
4.	Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok), <i>Ability To Pay</i> Dan <i>Willingness To Pay</i>	Agung Sajiwo (2022)	Menganalisis perhitungan tarif angkutan umum berdasarkan ATP WTP dan BOK	Wilayah studi penelitian dan ruang lingkup

No	Judul	Penulis dan Tahun	Persamaan	Perbedaan
5.	Analisis Tarif Bus Wisata Trans Meudiwana Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, ATP dan WTP	Ahmad Egi Fahrezi, Cut Mutiawati, M.Isya, Fitrika Mita Suryani (2024)	Menganalisis perhitungan tarif angkutan umum berdasarkan ATP WTP dan BOK	Wilayah studi dan metode pengambilan data lapangan (penelitian ini menggunakan metode DEPHUB untuk BOK )
6.	Perencanaan Angkutan Wisata Kawasan Situs Sejarah Trowulan Di Kabupaten Mojokerto	Davin Rayhan, Edi Purwanto, Agus Pramono	Menganalisis perhitungan tarif angkutan umum berdasarkan ATP WTP dan BOK	Jenis Kendaraan dan Objek Penelitian