

BAB III

LANDASAN TEORI

A. Pengertian Jalan Tol

Di Indonesia, jalan tol sering dianggap sinonim untuk jalan bebas hambatan, meskipun hal ini sebenarnya salah. Di dunia secara keseluruhan, tidak semua jalan bebas hambatan memerlukan bayaran. Dalam bahasa Inggris, jalan bebas hambatan tanpa membayar dinamakan *freeway* atau *expressway* sedangkan jalan bebas hambatan membayar dinamakan dengan *tollway* atau *toll road*.

Jalan tol merupakan suatu jalan yang memiliki tujuan untuk mempersingkat jarak dan waktu tempuh dari satu tempat ke tempat lain. Dalam penggunaan jalan tol, para pengguna diharuskan membayar sesuai tarif yang berlaku. Penetapan tarif jalan tol didasarkan pada Golongan kendaraan. Jalan tol juga kerap kali disebut sebagai jalan bebas hambatan membayar, yang sesuai dengan singkatan tol itu sendiri yaitu “*Tax on Location*” yang memiliki arti setiap pengendara yang menggunakan jalan tertentu dikenakan pajak di tempat saat melewati atau menggunakannya. Hal ini sesuai dengan pengertian jalan tol menurut PP No. 23 Tahun 2024 Tentang Jalan Tol, yakni jalan tol adalah Jalan Bebas Hambatan yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar.

Menurut Undang-undang nomor 38 Tahun 2004 Pasal 43 tentang jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-undang nomor 2 Tahun 2022, Jalan tol diselenggarakan untuk:

- a. memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang;
- b. meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan ekonomi
- c. meringankan beban dana Pemerintah Pusat melalui partisipasi pengguna jalan
- d. meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan

- e. meningkatkan aksesibilitas dari daerah potensial yang belum berkembang
- f. meningkatkan dan memberdayakan perekonomian masyarakat.

B. Ruas Jalan Tol Solo – Cikopo

Menurut PP No. 23 Tahun 2024 Tentang Jalan Tol, ruas jalan tol adalah satu bagian atau penggal dari sistem jaringan jalan tol yang pengusahaannya dapat dilakukan oleh badan usaha. Dengan kata lain, ruas jalan tol adalah segmen tertentu dari jalan tol yang memiliki batas awal dan akhir, dan bisa dioperasikan oleh perusahaan yang berbeda. Ruas jalan tol memiliki fungsi untuk menghubungkan antar kota dan provinsi, sehingga perjalanan menjadi lebih cepat dan nyaman.

C. Tarif Tol

Pada dasarnya penentuan tarif harus menutup seluruh biaya yang ditanggung penyedia jasa transportasi dan sesuai kemampuan membayar pengguna jasa. Berkaitan dengan hal tersebut, studi ini mencoba menguraikan kondisi, regulasi yang diperlukan agar permasalahan tarif dapat diselesaikan dalam lingkup evaluasi tarif yang berkelanjutan. Tarif tol adalah biaya yang wajib dibayarkan oleh pengguna jalan tol baik kendaraan pribadi maupun kendaraan pengangkut barang sebagai kontribusi atas penggunaan infrastruktur jalan bebas hambatan (PP No 15 tahun 2005).

Penetapan tarif tol di Indonesia mengikuti Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2024, dalam Pasal 81, 82, 83 dan 84. Pada Pasal 81 tertulis bahwa tarif tol awal dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan tol, besar keuntungan biaya operasi kendaraan, dan kelayakan investasi. Adapun pemberlakuan tarif tol awal bersamaan dengan penetapan pengoperasian jalan tol yang dilakukan oleh Menteri PUPR, sebagaimana tertera di dalam Pasal 82. Disebutkan Pasal 83 bahwa evaluasi dan penyesuaian tarif tol dilakukan oleh Menteri PUPR setiap 2 tahun sekali berdasarkan pengaruh laju inflasi dan evaluasi terhadap pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) jalan tol. Pasal 84 tertulis selain dilakukan setiap 2 tahun, evaluasi dan penyesuaian tariff dapat dilakukan dalam hal pemenuhan pelayanan lalu lintas pada sistem jaringan jalan tol di wilayah tertentu

dengan memperhatikan kapasitas jalan tol, terdapat penambahan lingkup di luar rencana usaha yang memengaruhi kelayakan investasi, dan terdapat kebijakan Pemerintah Pusat yang memengaruhi kelayakan investasi jalan tol.

D. *Ability to Pay* (ATP)

Ability to Pay (ATP) merupakan kemampuan pengguna untuk membayar layanan atau kemampuan seseorang dalam membayar jasa pelayanan yang telah diterima, berdasarkan nilai pendapatan yang dianggap logis atau ideal (Munawar, Ahmad, 2015). Pendekatan dalam analisis ATP adalah jumlah alokasi biaya transportasi yang diperoleh dari nilai pendapatan yang diterima. Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP diantaranya:

1. Besar penghasilan
2. Kebutuhan transportasi
3. Total biaya transportasi (harga tiket yang ditawarkan);
4. Persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi

Ability to Pay (ATP) merupakan kemampuan seseorang untuk membayar jasa yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Perhitungan ATP digunakan sebagai acuan penentuan tarif untuk melihat tolak ukur kemampuan membayar bagi pengguna jalan tol. Parameter-parameter yang mempengaruhi nilai ATP diantaranya pendapatan per bulan, alokasi biaya transportasi, frekuensi perjalanan ideal (Munawar, Ahmad, 2015).

Menurut Munawar, Ahmad (2015) dalam penentuan nilai ATP, dibutuhkan beberapa jenis data dari responden seperti, pendapatan per bulan, alokasi biaya untuk transportasi, alokasi biaya untuk jalan tol, serta frekuensi penggunaan jalan tol, Nilai *Ability To Pay* (ATP) dapat dihitung menggunakan Persamaan 3.1.

$$ATP = \frac{Irs \times Pp \times Pt}{Trs}$$

Keterangan :

ATP : nilai kemampuan bayar jalan tol (Rp/responden).

Irs : Pendapatan responden per bulan (Rp/bulan).

- P : Persentase pendapatan per bulan untuk biaya transportasi.
- PT : Persentase biaya jalan tol per bulan
- Trs : Frekuensi atau jumlah perjalanan menggunakan jalan tol per bulan.

E. *Willingness to Pay (WTP)*

Menurut Munawar, Ahmad (2015) kemauan membayar (*willingness to pay*) adalah kesediaan pengguna jasa guna mengeluarkan imbalan (dalam bentuk uang) atas jasa yang telah diperolehnya. *Willingness to pay* juga diartikan sebagai jumlah maksimum yang dibayarkan konsumen untuk menikmati kualitas (Whitehead, 2015)

Definisi konvensional yang biasa diberikan orang terhadap konsep *willingness to pay (WTP)* adalah jumlah maksimum yang bersedia dibayarkan oleh seorang individu untuk suatu barang dan jasa tertentu yang dinginkannya. WTP juga dapat diukur dalam bentuk pertambahan pendapatan yang membuat seseorang tidak terpengaruh oleh perubahan-perubahan variabel-variabel eksogen yang ada di luar dirinya.

Perubahan-perubahan eksogen terjadi karena adanya perubahan harga atau perubahan mutu sumber daya. Akibatnya, konsep WTP sangat erat dikaitkan dengan konsep Variasi Mengkompensasi (*Compensating Variation*) dan Variasi yang Setara (*Equivalent Variation*) dalam teori permintaan. Dengan kata lain, WTP dapat diinterpretasikan sebagai jumlah maksimum yang bersedia dibayarkan seseorang untuk mencegah pengurangan dari sesuatu. Dalam permasalahan WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor (Munawar, Ahmad, 2015) diantaranya adalah:

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

Willingness to Pay (WTP) merupakan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. WTP direpresentasikan sebagai nilai waktu penghematan waktu perjalanan atau nilai pertukaran (*trade-off*) antara waktu perjalanan dan biaya perjalanan. Nilai WTP dapat diketahui berdasarkan persepsi nilai tarif yang dirasa sesuai oleh pengguna transportasi (Button, 1982)

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

Dimana :

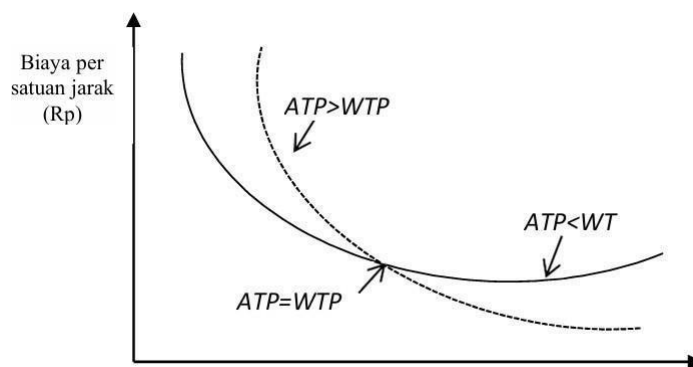
MWTP : Nilai WTP rerata sampel

N : Banyak sampel responden

WTP_i : Persepsi nilai WTP responden ke-i

F. Hubungan Kemampuan Membayar (*Ability To Pay*) dan Kemauan Membayar (*Willingness To Pay*)

Menurut Munawar, Ahmad (2015) dalam menentukan tarif sering muncul kondisi yang mengakibatkan benturan terhadap besar nilai ATP dan WTP. Kondisi tersebut dapat dilihat pada Gambar



Sumber : *Konsultan Teknik Dardela Yasa Guna*

Gambar 3.1 Grafik Hubungan ATP dan WTP

Berikut ini adalah penjelasan mengenai grafik di atas:

a. $ATP > WTP$

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

b. $ATP < WTP$

Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi di atas, di mana keinginan pengguna untuk membayar jasa transportasi lebih besar dari pada kemampuan membayarnya. Hal ini memungkinkan terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih dipengaruhi oleh utilitas, pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

c. $ATP = WTP$

Kondisi ini menunjukkan bahwa antara kemampuan dan keinginan membayar yang dikonsumsi pengguna tersebut sama. Pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

Menurut Munawar, Ahmad (2015) jika aspek pengguna dijadikan subjek yang menentukan nilai tarif ATP dan WTP, maka prinsip yang perlu diperhatikan sebagai berikut:

- a. WTP merupakan fungsi tingkat pelayanan. Apabila nilai WTP berada di bawah nilai ATP, ada kemungkinan untuk menaikkan tarif dengan disertai perbaikan tingkat pelayanan transportasi.
- b. ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, sehingga tarif transportasi tidak boleh melebihi ATP. Jika tarif yang diberlakukan lebih besar dari ATP, campur tangan pemerintah berupa subsidi diperlukan agar tarif sesuai dengan ATP.

Menurut Munawar, Ahmad (2015), penentuan nilai tarif dianjurkan memenuhi beberapa parameter berikut ini:

- a. Tidak melebihi nilai ATP.
- b. Berada di antara nilai ATP dan WTP, diperlukan perbaikan tingkat pelayanan jika tarif akan diberlakukan.
- c. Berada di bawah perhitungan tarif dan di atas ATP, selisih nilai tarif dan tersebut menjadi beban subsidi.
- d. Tarif berada jauh di bawah ATP dan WTP memberikan keleluasaan dalam penentuan tarif baru. Hal ini menjadi peluang penerapan subsidi silang pada jenis kendaraan lain yang tarifnya di atas ATP.

G. Populasi dan Sampel

Menurut Handayani (2020), populasi adalah totalitas elemen yang akan diteliti dengan ciri serupa, baik individu dari kelompok, peristiwa, maupun objek yang akan diteliti. Menurut Sugiyono (2013), sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik populasi. Sampel harus representatif dan mewakili populasi tersebut. Populasi adalah gabungan dari seluruh elemen yang berbeda peristiwa, hal atau orang yang memiliki karakteristik yang serupa yang menjadi pusat perhatian seorang peneliti, karena itu dipandang sebagai sebuah semesta penelitian. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah penentuan tarif tol *Gate* Banyudono – Cikopo.

Sampel yang dilakukan pada penelitian ini adalah dengan menggunakan rumus Cochran karena populasi tidak diketahui pasti jumlahnya. Rumus Cochran dikutip Sugiyono (2019; 84)

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q}{e^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel yang dibutuhkan

Z = Nilai standar deviasi normal (misalnya, 1,96 untuk tingkat kepercayaan 95%)

p = Proporsi populasi yang diperkirakan (biasanya 0,5 jika tidak diketahui untuk hasil sampel maksimal)

q = 1 - p (juga 0,5 jika p = 0,5)

e = *Margin of error* atau tingkat kesalahan yang diinginkan (misalnya, 0,10 10%)

$$n = \frac{(1,96)^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{(0,10)^2}$$

$$n = \frac{3,8416 \cdot 0,25}{0,01}$$

$$n = \frac{0,9604}{0,01}$$

n = 96,04 = 96 responden dibulatkan menjadi 100 responden

Teknik pengambilan sampel yang digunakan penelitian ini adalah metode teknik *accidental sampling* adalah metode pengambilan sampel berdasarkan salah satu yang cocok, yang artinya sampel yang diperoleh oleh seorang peneliti secara kebetulan tanpa ada perencanaan terlebih dahulu dan peneliti meyakini bahwa orang tersebut layak dijadikan sumber informasi untuk penelitiannya (Sugiyono, 2019). Didalam penelitian ini adapun kriteria yang digunakan yaitu :

- 1) Masyarakat berumur 17 tahun ke atas dan memiliki sim A,
- 2) Masyarakat yang pernah/sering melakukan perjalanan dari Tol Solo – Cikopo atau sebaliknya, dan
- 3) Masyarakat pengguna kendaraan golongan I yaitu sedan, jip, pick up/truk kecil, dan bus.