

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Parkir

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996) yang menyatakan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Parkir menurut kamus Bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat. Sedangkan Joko Murwono (1996) berpendapat, parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara dan pengemudi meninggalkan kendaraannya termasuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang atau barang.

Fasilitas parkir merupakan suatu bagian yang penting dalam sistem transportasi darat. Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik kendaraan pribadi, angkutan penumpang umum, sepeda motor maupun truk adalah sangat penting. Kebutuhan tempat parkir tersebut tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing kendaraan dengan desain dan lokasi parkir. Permasalahan parkir pada dasarnya terjadi apabila jumlah kebutuhan parkir lebih besar dari pada kapasitas parkir, sehingga dapat mengganggu lalu lintas di sekitar lokasi parkir.

B. Jenis-jenis Parkir

1. Berdasarkan Penempatan

a) Parkir di badan jalan (*on street parking*)

Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan sebagai ruang parkirnya.

b) Parkir di luar badan jalan (*off street parking*)

Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di lokasi parkir adalah tata guna lahan yang khusus disediakan sebagai ruang parkir dan mempunyai pintu pelayanan masuk atau pintu pelayanan keluar sebagai tempat mengambil atau menyerahkan karcis sehingga dapat mengetahui secara pasti jumlah kendaraan dan jangka waktu kendaraan parkir yang parkir. Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), untuk mendesain suatu pelataran parkir harus diperhatikan beberapa kriteria penting, yaitu: rencana tata guna lahan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, kemudahan bagi pengguna, tersedianya tata guna tanah serta letak jalan akses utama dan daerah yang dilayani.

C. Tarif Parkir

Tarif parkir merupakan imbalan yang berupa uang yang di terima operator atas pelayanan yang di berikan kepada pengguna. Penentuan tarif tidak hanya berdasar pada total biaya operasional, melainkan juga memperhitungkan biaya biaya pendukung lainnya seperti investasi, biaya pemeliharaan, pajak dan biaya administrasi lainnya, jenis tarif parkir pada dasarnya di bagi menjadi dengan dua macam (*Imira Anindia, 2003*), yaitu

1. Tarif parkir tanpa penunjuk waktu

Menyelenggarakan parkir dengan tarif seperti ini berarti tarif tidak bergantung pada lamanya waktu parkir. Pada umumnya, penyelenggara parkir di Indonesia terutama jenis parkir di tepi jalan menggunakan system tarif seperti ini. Penggunaan system tarif seperti ini akan menyebabkan adanya kendaraan yang di parkir sepanjang hari sehingga penggunaan tempat parkir menjadi tidak efisien yang ahirnya akan menyebabkan penurunan tingkat kenyamanan pada fasilitas parkir area tersebut.

2. Tarif parkir dengan penunjuk waktu

Menyelenggarakan parkir dengan tarif seperti ini pada dasarnya akan ada pembatasan waktu lama parkir (*time restriction*). Tarif parkir dilakukan berdasarkan lama parkir dengan menggunakan alat bantu penunjuk waktu (meteran parkir) yang sudah banyak di gunakan di negara negara maju . meteran parkir adalah alat bantu yang berfungsi

mengukur dan membatasi lama parkir. Apabila waktu terlewati , maka akan ada biaya tambahan. Penentuan parkir dengan system seperti ini dapat dilakukan dengan kelengkapan sarana penunjang dan peraturan yang mendukung.

3. Tarif parkir kombinasi

System tarif seperti ini pada dasarnya adalah mengombinasikan kedua system tersebut di atas.

Dalam penelitian ini, operator fasilitas parkir menggunakan system tarif parkir kombinasi. Tarif parkir tanpa penunjuk waktu untuk satu hari pertama dan tarif parkir dengan penunjuk waktu untuk hari selanjutnya

D. Konsep *Willingness To Pay* (WTP)

Willingness to pay ialah harga tertinggi seseorang (konsumen) yang rela dibayarkan untuk mendapatkan suatu manfaat baik berupa barang atau jasa, serta menjadikan tolak ukur seberapa besar calon konsumen menghargai barang atau jasa tersebut. (Amelia, 2016).

Willingness to pay merupakan nilai ekonomi yang diartikan sebagai pengukuran jumlah maksimum seseorang berkeinginan mengorbankan barang dan jasa untuk memperoleh barang dan jasa lainnya. Konsep keinginan membayar seseorang terhadap barang atau jasa yang dihasilkan oleh sumber daya alam dan lingkungan ini secara formal disebut dengan *willingness to pay* (Kamal, 2014).

Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya, pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa factor, 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

Rumus untuk menghitung WTP untuk jenis tarif parkir berdasarkan jenis pekerjaan dengan dihitung menggunakan pendekatan

$$WTP = \frac{\sum(AxJ)}{T} \dots\dots\dots(2.1)$$

Dengan :

\sum = besarnya WTP berdasarkan jenis pekerjaan pengguna fasilitas di area parkir

A = Berdasarkan Tarif parkir

J = Jumlah pengguna parkir yang memilih tarif parkir

T = Jumlah pengguna parkir berdasarkan pekerjaan

E. Konsep *Ability to pay* (ATP)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang di terimanya, berdasarkan pendapatan yang di anggap ideal, (O.Z.T.Tamin, 1999). Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi, frekuensi kedatangan ke stasiun, dan lamanya waktu parkir.

Besarnya *Ability To Pay* (ATP) dipengaruhi beberapa factor (dwi Sugiyarso,2004), antara lain :

1. Besarnya pendapatan pengguna fasilitas parkir dan jumlah anggota keluarga
2. Presentasi biaya untuk transportasi per bulan dari pendapatan
3. Presentasi alokasi biaya untuk retribusi parkir dari alokasi biaya untuk transportasi
4. Frekuensi kedatangan ke stasiun
5. Lamanya waktu parkir

Untuk menghitung ATP untuk jenis tarif parkir berdasarkan jenis pekerjaan dihitung dengan rumus pendekatan sebagai berikut :

- a. Untuk tarif parkir satu hari pertama

$$ATP_p = \frac{Ph.Ppt.Ptt}{Ft} \dots\dots\dots(2.2)$$

- b. Untuk tarif parkir jam selanjutnya

$$ATP_m = \frac{Ph.Ppt.Ptt}{Tp} \dots\dots\dots(2.3)$$

Dimana :

ATP_p = ATP tarif parkir satu hari pertama berdasarkan jenis pekerjaan (Rp)

ATP_m = ATP tarif parkir hari selanjutnya berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/hari)

Ph = Total pendapatan keluarga perbulan

Ppt = presentasi biaya transportasi perbulan dari total penghasilan (%)

Ptt = presentasi biaya retribusi parkir perbulan (%)

Ft = frekuensi menggunakan fasilitas parkir di area stasiun perbulan

Tp = lamanya menggunakan fasilitas parkir perbulan (jam/bulan)

F. Model ATP dan WTP

Berikut adalah model perhitungan ATP dan WTP

1. *Economic Valuation Method*

Pendekatan *Economic Valuation Method* mengasumsikan setiap individu memiliki *Ability To Pay (ATP) value* atau *Willingness To Pay*

(WTP) *value* untuk barang atau jasa yang di konsumsinya. Untuk memperoleh nilai ATP dan WTP perlu dilakukan survey dengan penggunaan barang dan jasa tersebut.

2. *Travel cast and contingent Valuation Method*

Travel cast and contingent Valuation Method adalah alokasi dari penghasilan individu untuk biaya transportasi. Model ini mengacu pada beberapa penelitian dan pendapat ahli bidangnya di antaranya :

- a. Menurut O.Z.Tamin dkk (1999) untuk dapat mengetahui ATP maka variable social ekonomi yang harus di ketahui adalah ongkos perjalanan, penghasilan, intensitas perjalanan dan presentasi penghasilan untuk biaya perjalanan.
- b. Menurut Santoso (2001) salah satu cara untuk mengetahui besarnya suatu kemampuan masarakat membayar barang dan jasa adakah dengan menghitung rata rata pengeluaran khususnya komsumsi untuk barang dan jasa tersebut. Pengeluaran ini di anggap suatu indicator kemampuan membayar masyarakat.

G. Hubungan ATP dan WTP

Dalam pelaksanaan untuk tarif sering terjadi benturan antara besarnya ATP dan WTP, kondisi tersebut kemudian disajikan secara ilustratif sebagai berikut :

- a. ATP lebih besar dari WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada kesediaan membayar jasa tersebut. Hal ini terjadi apabila penggunaan memiliki penghasilan yang relative tinggi tetapi nilai utilitas atau ketergantungan terhadap jasa tersebut relatif rendah.

b. ATP lebih kecil dari WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar dari pada kemampuannya untuk membayar. Kemungkinan ini terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi ketergantungan terhadap jasa tersebut sangat tinggi, sehingga pengguna tidak mempunyai pilihan lain. Keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut cenderung di pengaruhi oleh utilitas atau ketergantungan terhadap jasa tersebut relatif tinggi.

c. ATP sama dengan WTP

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

H. Nilai tarif ATP/WTP

Bila parameter ATP dan WTP yang ditinjau, maka aspek pengguna dalam hal ini dijadikan subyek yang menentukan nilai tarif yang diberlakukan dengan prinsip sebagai berikut :

1. Karena ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar maka besaran tarif yang diberlakukan tidak boleh melebihi nilai ATP kelompok sasaran.
2. Karena WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan, maka bila nilai WTP masih dibawah ATP, masih dimungkinkan peningkatan tarif dengan perbaikan tingkat pelayanan jasa tersebut.

I. Peneliti terdahulu

No	Refrensi jurnal	
1	Judul	ANALISIS ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY PENGGUNA JASA ANGKUTAN UMUM
	Peneliti	Nuraida Wahyuni, Hadi Setiawan, Tama Putra Tua
	Tahun	2015
	Hasil	Dari data yang telah diolah, diperoleh ability to pay sebesar Rp 77.042,00 dan nilai willingness to pay sebesar Rp 45.981,00. Jika ingin menaikan tarif tanpa adanya perbaikan pelayanan, Perum Damri disarankan untuk menaikan tarif sampai batas nilai willingness to pay. Sedangkan jika ada perbaikan tingkat pelayanan, Perum Damri memiliki keleluasaan dalam menaikan tarif sampai batas nilai ability to pay pengguna jasa bus Damri.
2	Judul	Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Pengguna Sepeda Motor, Mobil Pribadi dan Bus di

		Wilayah Yogyakarta dan Bantul terhadap Pengoperasian Kereta Api Perkotaan
	Peneliti	Ustadi Ridwan , Sigit Priyanto, Latif Budi Suparma
	Tahun	2018
	Hasil	Hasilnya adalah faktor yang mempengaruhi pengguna untuk menggunakan kereta api adalah harga dan berbagai faktor kereta api dan faktor kenyamanan dan kemudahan. ATP rata-rata pengguna sepeda motor adalah Rp. 12.666,00; pengguna mobil pribadi Rp. 39.682,00 dan pengguna bus Rp. 10.557,00. IPA pengguna sepeda motor dan bus adalah Rp. 6.000,00 sedangkan pengguna mobil pribadi Rp. 8.000,00. Peluang responden tertinggi untuk menggunakan kereta api adalah jika diterapkan skenario 1 di mana probabilitas pengguna sepeda motor adalah 48,1217%, pengguna mobil pribadi 5,5760% dan pengguna bus 53,0927%.
3	Judul	ANALISIS TARIF PARKIR BERDASARKAN ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) DI SOLO SQUARE SURAKARTA
	Peneliti	Agus Sumarsono, Djumari, Andita Cahya Nurani
	Tahun	2015

Hasil	<p>Dari hasil perhitungan terlihat nilai ATP di Solo square lebih tinggi dari tarif yang diberlakukan oleh pihak manajemen Solo Square. Untuk pengguna fasilitas parkir kendaraan roda dua diperoleh nilai WTP Rp1.924,30. Kategori kendaraan roda empat diperoleh nilai WTP tarif satu jam pertama Rp2.925,20, tarif progresif Rp1.202,79. Kendaraan roda empat VIP tarif satu jam pertama Rp9.090,91, tarif progresif Rp3.045,45 dan nilai untuk tarif valet Rp23.800,00. Dari hasil perhitungan juga didapatkan bahwa nilai WTP kendaraan roda dua dan empat hampir mendekati tarif yang diberlakukan di Solo square sedangkan nilai WTP parkir VIP dan Valet lebih rendah dari tarif yang diberlakukan di Solo square.</p>
-------	--