

ANALISIS *ABILITY TO PAY* DAN *WILLINGNESS TO PAY* TARIF *BUS RAPID TRANSIT* TRANS JATENG

ARIF RAHMAN¹, RACHMAT MUDIYONO², KARTONO WIBOWO²

Program Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung Semarang¹

Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung Semarang^{2,3}

Email : arrahman181181@gmail.com¹, mts@unissula.ac.id²

DOI: <http://dx.doi.org/10.31869/rjtj.v6i1.3430>

Abstrak: Kawasan perkotaan merupakan daya tarik dalam segala bidang bagi wilayah sekitar. Fenomena kepadatan dan kemacetan lalu lintas menuju kawasan perkotaan merupakan masalah serius dalam sistem transportasi. Pengembangan transportasi perkotaan aglomerasi menjadi upaya memecahkan permasalahan tersebut. *Bus Rapid Transit (BRT)* merupakan konsep pengembangan transportasi pada kawasan perkotaan aglomerasi dengan penerapan sistem pelayanan yang cepat, jalur tetap dan jadwal teratur. Tarif merupakan daya tarik utama dalam sistem transportasi. Selain penetapan tarif atas dasar biaya operasional kendaraan, perlu juga dikaji kemampuan daya beli masyarakat pengguna transportasi agar nilai tarif yang ditetapkan dapat diterima masyarakat. Desain dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan fokus studi kasus transportasi. Data penelitian diambil dengan metode kuesioner dengan tujuan untuk mendapatkan nilai kemampuan bayar dan kesediaan bayar pengguna transportasi. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengguna *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Jateng koridor Semarang-Gubug yang berusia 15-65 tahun dengan pendidikan minimal Sekolah Menengah Pertama. Dari hasil penelitian diperoleh nilai tarif kemampuan daya beli pengguna jasa transportasi, untuk kategori pelajar/buruh/veteran nilai *ATP* sebesar Rp. 4.626,00 dan nilai *WTP* Rp. 2.976,00; kategori umum, nilai *ATP* Rp. 9.981,00; dan nilai *WTP* Rp. 4.061,00. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan pengelola dalam penetapan tarif operasional *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Jateng sehingga terjadi keseimbangan antara kepentingan penyedia dan pengguna jasa transportasi.

Kata kunci : *Ability To Pay, Willingness To Pay, Bus Rapid Transit*

Abstract: *Urban areas are an attraction in all fields for the surrounding area. The phenomenon of density and traffic congestion to urban areas is a serious problem in the transportation system. The development of agglomeration urban transportation is an effort to solve these problems. Bus Rapid Transit (BRT) is a transportation development concept in agglomerated urban areas by implementing a fast service system, fixed lines and regular schedules. Fares are the main attraction in the transportation system. In addition to setting tariffs on the basis of vehicle operating costs, it is also necessary to study the purchasing power of transportation users so that the value of the tariffs set can be accepted by the public. The design in this study is a quantitative research with a focus on transportation case studies. The research data was taken using a questionnaire method with the aim of getting the value of the ability to pay and willingness to pay for transportation users. The sample used in this study were users of the Trans Jateng Bus Rapid Transit (BRT) Semarang-Gubug corridor aged 15-65 years with a minimum education of Junior High School. From the results of the study, the value of the purchasing power of transportation service users was obtained, for the category of students/labor/veterans the ATP value was IDR. 4,626.00 and the value of WTP is IDR. 2,976.00; general category, ATP value of IDR. 9,981.00; and the value of WTP IDR. 4,061.00. The results of this study are expected to be used as a consideration for managers in determining the operational rates of the Trans Jateng Bus Rapid Transit (BRT) so that there is a balance between the interests of providers and users of transportation services.*

Keywords: *Ability To Pay, Willingness To Pay, Bus Rapid Transit*

A. Pendahuluan

Penyediaan layanan transportasi publik merupakan wujud tanggungjawab pemerintah kepada masyarakat. Transportasi merupakan barang publik (*public goods*), sehingga peranan pemerintah sangat

vital dalam pengembangan sistem transportasi. Dalam Undang-Undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, disebutkan bahwa pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum, yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau. Mendasari amanat Undang-Undang tersebut, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah mempunyai program pengembangan dan pengelolaan angkutan umum perkotaan berbasis bus untuk kawasan aglomerasi yaitu angkutan umum tanpa batas wilayah administratif. Angkutan perkotaan aglomerasi (Dishubjateng, 2015) bertujuan mengintegrasikan angkutan antar daerah guna mengurangi kepadatan lalu lintas di jalur akses utama ke kawasan perkotaan. Dalam penyelenggaraan *Bus Rapid Transit (BRT)*, pemerintah Provinsi Jawa Tengah menetapkan biaya tarif yang diberlakukan dalam operasional pelayanan. Penetapan tarif (Warpani, 2017) dimaksudkan untuk menjamin keberlangsungan penyelenggaraan jasa transportasi guna menjamin mutu pelayanan sesuai standar keselamatan, kenyamanan dan keamanan, dengan mempertimbangkan kemampuan daya beli masyarakat. Pengembangan Transportasi umum perkotaan harus ditingkatkan supaya pengguna kendaraan pribadi ada kemauan untuk menggunakan sarana pelayanan transportasi publik, sehingga dapat mengurangi jumlah kendaraan di jalan perkotaan, dengan harapan bisa mengurangi kepadatan dan kemacetan lalu lintas (Adisasmita, 2015).

Joewono, 2009 menggunakan metode *ordinal probit* dan *regresi logistic binomial* dalam melakukan penelitian mengenai kesediaan dan kemampuan membayar pengguna paratransit di kota Bandung. Hasil analisis menunjukkan persepsi masyarakat yang berbeda dalam penilaian ATP-WTP. Kelompok pengguna transportasi memiliki kecenderungan yang lebih tinggi untuk menetapkan nilai tarif yang harus dibayarkan dibandingkan dengan kelompok pengguna lain. Frans, J. H., Messah, Y. A., & Issu, N. A., 2016 menggunakan metode *cross tabulation* dan *travel budgeted* dalam melakukan analisis ATP dan WTP pengguna angkutan umum di kabupaten Timor Tengah Selatan. Masyarakat pengguna transportasi memiliki kemampuan dan kesediaan yang berbeda-beda dalam membayar nilai tarif. Nilai tarif yang ditentukan dilapangan lebih besar dari perhitungan nilai tarif. Romadhona & Maimunah, 2011 melakukan analisis *ability to pay* dan *willingness to pay* pengguna transportasi bus Trans Jakarta. Hasil analisis menunjukan persepsi yang berbeda dalam penilaian terhadap tarif. Kemampuan dan kesediaan membayar pengguna jasa transportasi lebih tinggi dibandingkan dengan nilai tarif yang ditetapkan, sehingga diperlukan peninjauan kembali penetapan tarif bus Trans Jakarta terhadap peningkatan pelayanan. Suweda & Arisena Wikarma, 2012 melakukan analisis kemampuan membayar dan kesediaan membayar bus rapid transit sarbagita di Bali. Hasil analisis kemampuan masyarakat menunjukkan pengguna jasa transportasi masih dibawah nilai tarif yang ditetapkan pemerintah. Analisis penetapan tarif yang dilaksanakan pemerintah didasarkan pada perhitungan nilai biaya operasional kendaraan. Agar terjadi perimbangan antara pengelola dan pengguna jasa, nilai tarif diperlukan penyesuaian tarif atas dasar biaya operasional, kemampuan bayar dan kesediaan membayar masyarakat pengguna transportasi.

Dari beberapa kajian penelitian kemampuan bayar dan kesediaan bayar transportasi, belum banyak yang membahas kesediaan membayar berdasar peningkatan pelayanan. Maka dalam penelitian ini, selain melakukan analisis kemampuan dan kesediaan membayar pengguna transportasi, dilakukan juga analisa kesediaan membayar pengguna transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan.

Pendekatan penelitian dalam penelitian ini dilakukan secara kuantitatif dengan pendekatan survey *stated preference* menggunakan instrumen kuesioner. Responden merupakan pengguna jasa yang sedang atau pernah menggunakan sarana transportasi bus Trans Jateng koridor Semarang-Gubug. Manfaat dari hasil penelitian yang dilakukan yaitu dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dalam pengambilan keputusan penentuan tarif operasional bus Trans Jateng koridor Semarang-Gubug.

B. Metodologi Penelitian

Sampel

Penelitian dilaksanakan di kota Semarang yang merupakan ibu kota provinsi Jawa Tengah, Indonesia. Jumlah populasi diperoleh dari jumlah rata-rata penumpang bus rapid transit pada saat penelitian 1.213 penumpang. Berpedoman pada teknik perhitungan jumlah minimum sampel, maka dalam

penelitian ini digunakan sampel 292 responden. Untuk menghilangkan bias, kuesioner dibagikan pada saat jam sibuk dan jam tidak sibuk.

Responden mayoritas berusia 31 – 40 tahun (27,05%), berusia 21 – 30 tahun (25,68%), 41 – 50 tahun (21,23%), ≤ 20 tahun (16,78%), 51 – 60 tahun (8,56%) dan yang paling sedikit berusia > 60 tahun (0,68%). Tingkat pendidikan responden sangat beragam mulai dari jenjang pendidikan SMP, SMA, D3, sarjana dan pasca sarjana. Jenis pekerjaan responden pengguna sarana transportasi juga berbeda-beda mulai dari pelajar/mahasiswa, pegawai negeri/TNI/POLRI, pegawai swasta/BUMN, pensiunan PNS/TNI/POLRI, guru/dosen/akademisi, pengusaha/wiraswasta, ibu rumah tangga, pekerja swasta/buruh dan pekerjaan lain-lain. Namun selama melaksanakan dilaksanakan tidak mendapatkan pengguna jasa yang berstatus sebagai veteran.

Tabel 1 Informasi Latar Belakang Sampel

Kategori	Kelompok	Jumlah	(%)
Jenis kelamin	Pria	144	49
	Wanita	148	51
Usia	≤ 20	49	16,78
	21 - 30	75	25,68
	31 - 40	79	27,05
	41 - 50	62	21,23
	51-60	25	8,56
	> 60	2	0,68
Pendidikan	SD/Sederajat	0	0,00
	SMP/Sederajat	29	9,93
	SMA/SMK/Sederajat	146	50,00
	Diploma (D1/D2/D3)	37	12,67
	Sarjana (S1/S2/S3)	80	27,40
Jenis Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	55	18,84
	Pegawai Negeri/TNI/POLRI	22	7,53
	Pegawai Swasta/BUMN	25	8,56
	Ibu rumah tangga	30	10,27
	Pensiunan PNS/TNI/POLRI	3	1,03
	Guru/Dosen/Akademisi	19	6,51
	Pengusaha/Wiraswasta	31	10,62
	Pekerja swasta/buruh	102	34,93
	Lain-lain (tanpa kategori)	5	1,71

Daftar pertanyaan

Kuesioner terdiri atas tiga bagian yang mencakup 26 pertanyaan yang terdiri dari 19 pertanyaan tertutup dan 7 pertanyaan terbuka. Pertanyaan tertutup dan skala penilaian untuk memperoleh gambaran karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan responden, respon dan sikap responden terhadap tarif, sedangkan pertanyaan terbuka untuk mengetahui gambaran responden dalam membayar tarif dan penilaian terhadap standar pelayanan transportasi.

Bagian 1: Karakteristik sosial ekonomi responden. Terdapat 12 pertanyaan pada bagian ini. Pertanyaan yang disampaikan untuk mengetahui karakter responden yang meliputi : usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan formal, status perkawinan, pekerjaan, tujuan perjalanan, lokasi tempat tinggal, lokasi awal dan tujuan perjalanan, jumlah/frekuensi penggunaan transportasi umum, jenis transportasi yang

sering digunakan, alternatif alat transportasi yang biasa dipilih.

Bagian 2 : Karakteristik perjalanan responden. Terdapat 14 pertanyaan pada bagian ini. Pertanyaan yang disampaikan pada bagian ini meliputi: jumlah penghasilan, kebutuhan transportasi, total biaya transportasi, intensitas perjalanan, pengeluaran total perbulan untuk transportasi, prosentase penghasilan digunakan untuk biaya transportasi dan besaran nilai tarif atas layanan transportasi yang diharapkan oleh pengguna jasa.

Bagian 3 : Penilaian terhadap tarif. Bagian ini menggunakan penilaian dengan skala likert yang berisikan lima poin; 1 "sangat tidak setuju", 2 "tidak setuju", 3 "ragu-ragu", 4 "setuju" dan 5 "sangat setuju". Terdapat 6 pertanyaan pada bagian ini untuk mengetahui perspektif pengguna transportasi terhadap nilai tarif yang diberlakukan. Menurut Kotler dan Armstrong (Perwitasari & DS, 2018), terdapat empat ukuran yang mencirikan tarif harga yaitu keterjangkauan tarif, kesesuaian tarif dengan kualitas, kesesuaian tarif dengan manfaat, dan tarif sesuai kemampuan atau daya saing. Keterjangkauan tarif dicirikan konsumen dapat menjangkau nilai tarif yang telah ditetapkan, terlebih pada konsumen dengan penghasilan rendah. Kesesuaian tarif dengan kualitas dicirikan dengan kesesuaian nilai tarif dengan jenis kualitas yang diterima oleh konsumen. Konsumen akan membandingkan terhadap beberapa pilihan yang ada, konsumen sering memilih nilai tarif yang lebih tinggi jika mereka melihat adanya perbedaan kualitas. Konsumen menilai dengan tarif lebih tinggi cenderung beranggapan bahwa kualitasnya juga lebih baik. Kesesuaian tarif dengan manfaat dicirikan dengan keputusan konsumen dalam membeli suatu produk barang/jasa jika manfaat yang dirasakan lebih besar atau sama dengan nilai yang telah dikeluarkan. Apabila konsumen merasa manfaat produk barang/jasa lebih kecil dari uang yang dikeluarkan, maka konsumen akan beranggapan bahwa produk tersebut mahal dan konsumen akan berpikir kembali untuk membeli ulang. Tarif sesuai dengan kemampuan atau daya saing dicirikan dengan konsumen sering membandingkan tarif dari satu produk dengan produk lainnya. Dalam hal ini murah atau mahalnya tarif suatu produk menjadi pertimbangan konsumen saat akan membeli produk barang/jasa tersebut.

Prosedur Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada bulan Desember 2021. Penyebaran kuesioner dilaksanakan diatas kendaraan (*on board*) dan di halte/tempat pemberhentian bus Trans Jateng. Responden yang digunakan merupakan penumpang dan calon penumpang bus Trans Jateng koridor Semarang-Gubug. Responden diberitahukan maksud dan tujuan dilaksanakannya penelitian, partisipasi mereka dalam penelitian ini bersifat sukarela dan tidak ada keterkaitan apapun dalam upaya pembenaran data/penggiringan opini pelayanan. Mereka dapat menarik kembali partisipasi mereka kapan saja tanpa alasan apapun.

Dengan menggunakan teknik *stratified random sampling*, kuesioner dibagikan kepada responden dengan kategori penumpang umum dan pelajar. Kuesioner disebarkan kepada responden pada hari kerja dan akhir pekan. Untuk mencapai tingkat keakuratan penelitian, responden yang dijadikan sampel penelitian merupakan pengguna jasa transportasi yang berusia 15 sampai dengan 65 tahun, pendidikan responden minimal Sekolah Menengah Pertama (SMP), dan berjenis kelamin laki-laki dan perempuan. Lokasi pengambilan sampel ditentukan pada wilayah yang menjadi rute perjalanan BRT Trans Jateng koridor Semarang-Gubug.

Data Analisis

Pendekatan kuantitatif digunakan untuk menganalisis data dalam penelitian ini. Data kuantitatif dianalisis menggunakan software IBM SPSS 26.00 dan microsoft excel. langkah pertama data yang masuk di analisis berdasarkan kriteria responden dan data yang hilang sangat sedikit (<0,5%). Langkah kedua dilakukan analisis statistik deskriptif untuk menghitung frekuensi, mean dan standar deviasi karakteristik sosial ekonomi, karakteristik perjalanan pengguna jasa transportasi. Data responden pengguna jasa transportasi dikelompokkan menurut jenis pekerjaan responden. Langkah ketiga yaitu menganalisis penilaian responden terhadap tarif. Penilaian responden dengan menggunakan skala *likert* dianalisis untuk mendapatkan nilai respon paling dominan dari total nilai skala yang ada. Langkah terakhir yaitu menganalisa nilai kemampuan membayar dan kesediaan membayar. Data yang dibutuhkan untuk menganalisis kemampuan membayar antara lain tingkat penghasilan, prosentase biaya transportasi perbulan, prosentase alokasi biaya transportasi untuk angkutan umum dan frekuensi perjalanan per bulan.

Pendekatan yang digunakan untuk menganalisis kesediaan membayar adalah preferensi nilai tarif yang ideal menurut pengguna jasa. Analisa kemampuan bayar dan kesediaan membayar dihitung berdasarkan kategori jenis pekerjaan responden, kemudian dikelompokkan berdasarkan golongan tarif yang ditentukan pengelola jasa angkutan. Pengelola mengelompokkan jenis pembayaran tarif dalam dua kategori yaitu kategori umum dan kategori pelajar/buruh/veteran. Dalam penelitian ini kategori umum dikelompokkan atas pekerjaan pegawai negeri/TNI/POLRI, pegawai swasta/BUMN, ibu rumah tangga, pensiunan PNS/TNI/POLRI, guru/dosen/ akademisi, pengusaha/wiraswasta, dan pekerjaan lainnya, sedangkan kategori pelajar/buruh/veteran terdiri atas kelompok pelajar/mahasiswa dan pekerja swasta/ buruh.

Hasil analisis kemampuan membayar merupakan pembagian antara tingkat penghasilan, prosentase biaya transportasi perbulan, prosentase alokasi biaya transportasi untuk angkutan umum dengan frekuensi perjalanan per bulan. Hasil analisis nilai kesediaan membayar tiap jenis pekerjaan diperoleh dari hasil pembagian antara jumlah nilai tarif tiap pekerjaan dengan jumlah responden tiap jenis pekerjaan.

C. Hasil Penelitian

Analisis tarif berdasarkan kemampuan membayar/*Ability To Pay* (ATP)

Kemampuan membayar (*Ability To Pay*) adalah kemampuan seseorang dalam membayar jasa pelayanan yang telah diterima berdasarkan nilai pendapatan yang dianggap logis/ideal (Anggraini dkk., 2019). Pendekatan dalam analisis ATP adalah jumlah alokasi biaya transportasi yang diperoleh dari nilai pendapatan yang diterimanya. Faktor yang mempengaruhi kemampuan membayar (Ofyar Z Tamin dkk., 1999) antara lain : besaran penghasilan, kebutuhan transportasi, total biaya transportasi, intensitas perjalanan, pengeluaran total per bulan, jenis kegiatan dan prosentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi.

Dalam menentukan besar nilai ATP, variabel sosial ekonomi yang menjadi pertimbangan (Rumtily & Setiawan, 2019) adalah biaya perjalanan yang dikeluarkan, besar penghasilan responden, prosentase biaya yang dikeluarkan untuk transportasi dan intensitas perjalanan. Data analisis nilai *Ability To Pay* (ATP) tarif diperoleh dari hasil survey wawancara menurut persepsi pengguna jasa transportasi.

Tabel 2. Nilai ATP bersadarkan Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Ix	Pp	Pt	Tr	ATP
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)=(3*4*5)/(6)
1	Pelajar/Mahasiswa	1.200.000	18,14	84,65	38	4.863
2	Pegawai Negeri/TNI/POLRI	4.886.364	15,45	27,22	39	5.257
3	Pegawai Swasta/BUMN	3.120.000	14,47	84,08	35	10.880
4	Ibu rumah tangga	2.566.667	13,56	41,47	11	12.883
5	Pensiunan PNS/TNI/POLRI	3.666.667	7,22	14,93	9	4.237
6	Guru/Dosen/Akademisi	2.421.053	24,12	98,84	34	17.030
7	Pengusaha/Wiraswasta	3.451.613	13,25	62,73	18	15.657
8	Pekerja	2.892.157	11,82	36,94	29	4.388

swasta						
9	Lain-lain	2.300.000	8,67	40,96	21	3.925

Keterangan : ATP : Kemampuan membayar (Rp/Pnp); Ix : Pendapatan per Bulan (Rp); Pp :Biaya Tranportasi (Rp); Pt :Prosentase Biaya Angkutan (%); Tr : Frekuensi Trip (kali)

Hasil analisis data survey diketahui bahwa berdasarkan jenis pekerjaan, proporsi dan nilai *Ability To Pay* (ATP) rata-rata untuk kategori pelajar/mahasiswa (18,84%) ATP Rp. 4.863; pegawai negeri/TNI/POLRI (7,53%) ATP Rp. 5.257; pegawai swasta/BUMN (8,56%) ATP Rp. 10.880; ibu rumah tangga (10,27%) ATP Rp. 12.883; pensiunan PNS/TNI/POLRI (1,03%) ATP Rp. 4.237; guru/dosen/akademisi (6,51%) ATP Rp. 17.030; pengusaha/wiraswasta (10,62%) ATP Rp. 15.657; pekerja swasta (34,93%) ATP Rp. 4.388 dan lain-lain (1,71%) ATP Rp. 3.925.

Tabel 3. Nilai ATP berdasarkan kategori kelompok tarif

No	Kategori	Jenis Pekerjaan	Nilai ATP per Jenis Pekerjaan	Nilai ATP
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)= $\sum(4)/n(4)$
1	Pelajar/Buruh /Veteran	Pelajar/Mahasiswa	4.863	4.626
		Pekerja swasta	4.388	
		Pegawai Negeri/TNI/ POLRI	5.257	
		Pegawai Swasta/ BUMN	10.880	
2	Umum	Ibu rumah tangga	12.883	9.981
		Pensiunan PNS/TNI/ POLRI	4.237	
		Guru/Dosen/Akademisi	17.030	
		Pengusaha/Wiraswasta	15.657	
		Lain-lain	3.925	

Hasil analisis nilai ATP rata-rata berdasarkan kelompok tarif diketahui bahwa kemampuan membayar tarif (*Ability to Pay/ATP*) kategori pelajar/buruh/veteran adalah Rp. 4.626,00 yang berarti kemampuan membayar lebih tinggi 2,3 kali dari nilai tarif yang berlaku saat ini, untuk kategori umum nilai ATP rata-rata Rp. 9.981,00, lebih tinggi dari nilai tarif yang ditetapkan pengelola saat ini. Kemampuan membayar kategori umum 2,5 kali dari nilai tarif yang berlaku.

Analisis tarif berdasarkan kesediaan membayar/ *Willingness To Pay* (WTP)

Kesediaan membayar (*Willingness To Pay*) (Rumtily & Setiawan, 2019) adalah kesediaan pengguna jasa guna mengeluarkan biaya terhadap nilai jasa yang telah diperolehnya. Faktor-faktor yang mempengaruhi nilai kesediaan membayar (WTP) (Ofyar Z Tamin dkk., 1999) dalam bidang transportasi antara lain: produk jasa pelayanan transportasi, kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan, utilitas pengguna terhadap jasa pelayanan transportasi dan penghasilan pengguna. Dalam menentukan besar nilai *Willingness To Pay/WTP*, variabel yang perlu diketahui adalah persepsi pengguna jasa terhadap tarif angkutan yang diharapkan oleh pengguna jasa.

Tabel 4. Nilai *WTP* berdasarkan jenis pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Akumulasi Nilai Tarif	Jumlah Responden	Nilai <i>WTP</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)/(4)
1	Pelajar/Mahasiswa	134.000	55	2.436
2	Pegawai Negeri/TNI/POLRI	91.500	22	4.159
3	Pegawai Swasta/BUMN	100.000	25	4.000
4	Ibu rumah tangga	118.000	30	3.933
5	Pensiunan PNS/TNI/POLRI	12.000	3	4.000
6	Guru/Dosen/Akademisi	82.000	19	4.316
7	Pengusaha/Wiraswasta	121.500	31	3.919
8	Pekerja swasta	358.500	102	3.515
9	Lain-lain	20.500	5	4.100

Hasil analisis data survey diketahui bahwa berdasarkan jenis pekerjaan, nilai kesediaan membayar *Willingness To Pay (WTP)* rata-rata kategori pelajar/ mahasiswa Rp. 2.436,00; pegawai negeri/TNI/POLRI Rp. 4.159,00; pegawai swasta/BUMN Rp. 4.000,00; ibu rumah tangga Rp. 3.933,00; pensiunan PNS/TNI/POLRI Rp. 4.000,00; guru/dosen/akademisi Rp. 4.316,00; pengusaha/wiraswasta Rp. 3.919,00; pekerja swasta Rp. 3.515,00 dan lain-lain Rp. 4.100,00.

Tabel 5. Nilai *WTP* berdasarkan kategori kelompok tarif

No	Kategori	Jenis Pekerjaan	Nilai <i>WTP</i> per Jenis Pekerjaan	Nilai <i>WTP</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)= $\sum(4)/n(4)$
1	Pelajar/Buruh/Veteran	Pelajar/Mahasiswa	2.436	2.976
		Pekerja swasta	3.515	
		Pegawai Negeri/TNI/POLRI	4.159	
		Pegawai Swasta/BUMN	4.000	
2	Umum	Ibu rumah tangga	3.933	4.061
		Pensiunan PNS/TNI/POLRI	4.000	
		Guru/Dosen/Akademisi	4.316	
		Pengusaha/Wiraswasta	3.919	
		Lain-lain	4.100	

Hasil analisis nilai *WTP* rata-rata berdasarkan kelompok tarif ditetapkan pengelola diketahui bahwa nilai *WTP* yang untuk kategori pelajar/buruh/veteran diperoleh nilai Rp. 2.976,00 lebih besar dari nilai tarif yang ditentukan pengelola Rp. 2.000,00; sedangkan kategori umum diperoleh nilai *WTP* Rp. 4.061,00; sedikit lebih besar Rp. 61,00 dari nilai tarif yang ditentukan pengelola sebesar Rp. 4.000,00. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna jasa transportasi bersedia untuk membayar nilai tarif yang ditetapkan pengelola.

Penilaian masyarakat terhadap tarif

Penilaian masyarakat terhadap tarif dimaksudkan untuk mengetahui respon masyarakat pengguna transportasi terhadap tarif yang diberlakukan. Penilaian tarif (Perwitasari & Agus Hermani DS, 2018) dilakukan berdasarkan indikator yang menjadi tolak ukur dalam penilaian yaitu: keterjangkauan tarif, kesesuaian tarif dengan kualitas, kesesuaian tarif dengan manfaat dan nilai tarif sesuai kemampuan atau daya beli.

Tabel 6. Penilaian Harga Tarif

No	Penilaian Tarif	Sangat Tidak setuju		Tidak setuju		Ragu-ragu		Setuju		Sangat Setuju	
		f	(%)	f	(%)	f	(%)	f	(%)	f	(%)
1	Kemahalan tarif	51	17,5	180	61,6	45	15,4	12	4,1	4	1,4
2	Keterjangkauan tarif	0	0	3	1,0	18	6,2	223	76,4	48	16,4
3	Kesesuaian kualitas tarif	1	0,3	2	0,7	46	15,8	197	67,7	45	15,5
4	Tingkat ekonomis tarif	1	0,3	2	0,7	20	6,8	207	70,9	62	21,2
5	Tingkat persaingan tarif	1	0,3	3	1,0	39	13,4	204	69,9	45	15,4
6	Nilai manfaat tarif	0	0	2	0,7	47	16,1	201	68,8	42	14,4

Pertama, keterjangkauan tarif. Tarif angkutan yang ditentukan pengelola sebesar Rp. 2.000,00 untuk kategori pelajar/buruh/veteran dan Rp. 4.000,00 untuk kategori umum, menurut penilaian pengguna transportasi termasuk dalam harga tarif yang tidak mahal dan terjangkau oleh pengguna transportasi. Mayoritas responden menyatakan bahwa tarif yang ditentukan terjangkau dengan tingkat responsifitas setuju (76,4%) dan sangat setuju (16,4%). Hal ini turut didukung penilaian sikap pengguna transportasi terhadap tingkat kemahalan harga tarif yang ditetapkan pengelola. Responsifitas pengguna transportasi memberikan pernyataan bahwa mereka tidak setuju (61,6%) dan sangat tidak setuju (17,5%) terhadap penilaian yang menyatakan bahwa nilai tarif yang ditentukan pengelola dalam kategori mahal. Secara umum penilaian pengguna jasa transportasi terhadap nilai tarif yang ditentukan oleh pengelola masih terjangkau dan murah.

Kedua, kesesuaian tarif dengan kualitas. Pengguna jasa transportasi memberikan penilaian dengan tingkat responsifitas menyatakan setuju (67,7%) dan sangat setuju (15,5%) jika nilai tarif yang ditentukan sudah sesuai nilai kualitas yang diharapkan pengguna jasa. Kualitas pelayanan transportasi merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM. 27 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) penyelenggaraan angkutan umum di Indonesia mencakup 6 hal yaitu keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan (Kementerian Perhubungan, 2015). Penilaian pengguna jasa terhadap standar minimal transportasi yang diterapkan pada koridor layanan ini dinyatakan bahwa koridor sudah memenuhi standar minimal pelayanan (51,71%), masih diperlukan peningkatan pada standar keamanan (10,19%), keselamatan (7,69%), kenyamanan (8,77%), keterjangkauan (6,72%), kesetaraan (5,35%) dan keteraturan (9,57%). Hal ini menunjukkan secara umum kualitas pelayanan yang di terapkan oleh pengelola sudah sesuai dengan nilai tarif dan harapan masyarakat pengguna transportasi.

Ketiga, kesesuaian tarif dengan manfaat. Pengguna jasa transportasi memberikan penilaian setuju (68,8%) dan sangat setuju (14,4%) terhadap pernyataan yang menyatakan bahwa nilai tarif yang ditentukan pengelola telah memberikan manfaat bagi pengguna jasa transportasi. Nilai manfaat yang diperoleh antara lain biaya transportasi dan nilai pelayanan. Biaya transportasi lebih murah dan pelayanan yang baik dan teratur, penumpang mendapatkan manfaat ketepatan waktu sampai lokasi tujuan, aman, nyaman dan menghemat biaya waktu perjalanan sehingga biaya transportasi lebih ekonomis.

Keempat, kesesuaian tarif dengan kemampuan dan daya saing. Pengguna jasa transportasi

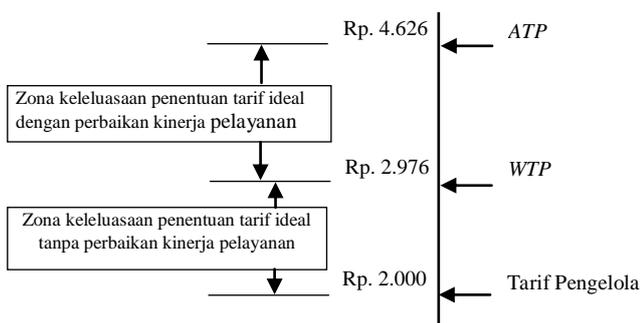
memberikan tingkat responsifitas setuju (69,9%) dan sangat setuju (15,4%) bila nilai tarif yang ditetapkan pengelola mampu bersaing dengan sarana transportasi lain pada rute yang sama. Hal ini menunjukkan bahwa ekspektasi penumpang terhadap daya saing dengan tarif yang ditetapkan saat ini, pengelola masih mampu bersaing dengan penyedia jasa layanan transportasi lain yang sejenis dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa transportasi. Turut campur tangan pemerintah (Ofyzar Z Tamin, 2000) dalam penyediaan sarana transportasi ini dalam rangka menyediakan sarana transportasi yang murah, aman dan nyaman turut menjadi pertimbangan pengguna transportasi yang mengharapkan sarana transportasi ini lebih berkembang, berdaya saing dan lebih ekonomis dibandingkan dengan sarana transportasi lain.

Pembahasan

Tarif merupakan daya tarik bagi penumpang angkutan umum, dan tarif merupakan faktor penting dari sistem operasi angkutan umum. Tarif akan berpengaruh terhadap kondisi finansial perusahaan angkutan umum (Vuchic, 2004, Syafrismen, 2018). Nilai tarif angkutan umum berkaitan erat dengan layanan jasa yang disediakan. Dalam penetapan tarif jasa transportasi (Miro, 2011) perlu didasari kebijakan yang bertujuan untuk mendorong upaya pemanfaatan sarana prasarana yang maksimal, efektif dan efisien dengan memperhatikan wilayah jaringan trayek, segmentasi pasar, dan jumlah perjalanan setiap moda transportasi, menerapkan persaingan yang sehat dan wajar pada trayek angkutan yang gemuk, menjamin keberlangsungan usaha bidang jasa transportasi, mengoptimalkan peran sumber daya dengan menekankan efisiensi biaya, mengupayakan tarif yang terjangkau bagi pengguna transportasi, pemerintah menugaskan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) untuk menjadi salah satu penyedia jasa guna berperan sebagai penentu tarif jasa transportasi.

Skema tarif yang ditetapkan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dalam operational bus Trans Jateng adalah skema tarif seragam (*flate fare*) untuk setiap perjalanan. Skema tarif seragam/*flate fare* (Abubakar dkk., 1998) merupakan skema tarif yang diterapkan pada penumpang dengan nilai sama rata sepanjang perjalanan tanpa ada batasan jarak tertentu, tidak dipengaruhi faktor jarak maupun zona wilayah. Menurut waktunya penerapan tarif ditentukan dalam 2 kategori yaitu tarif hari biasa dan tarif akhir pekan (Minggu) atau hari libur nasional. Sedangkan menurut nilainya terdapat 2 kategori yaitu kategori pelajar/buruh/veteran dan kategori umum. Pada hari biasa nilai tarif yang ditetapkan untuk kategori pelajar/buruh/veteran sebesar Rp. 2.000,00 dan kategori umum sebesar Rp. 4.000,00; sedangkan pada akhir pekan (Minggu) serta hari libur nasional, nilai tarif nilai tarif yang berlaku hanya untuk kategori umum dan veteran.

Hubungan ATP, WTP dan Tarif kategori pelajar/ buruh/veteran



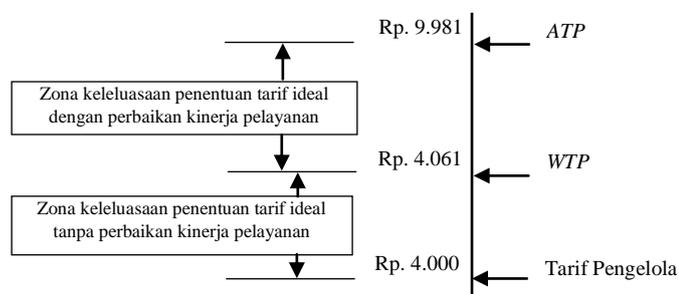
Gambar 1. Grafik hubungan ATP, WTP dan tarif kategori pelajar/buruh/veteran

Nilai tarif operasional bus Trans Jateng kategori pelajar/veteran/buruh Rp. 2.000,00 secara umum responden kategori ini mampu membayar. Berdasarkan jenis pekerjaan responden diketahui bahwa nilai ATP golongan pelajar/mahasiswa sebesar Rp. 4.863,00 dan golongan pekerja swasta Rp. 4.388,00. Nilai ATP rata-rata golongan ini adalah Rp. 4.626,00 berada diatas nilai tarif yang ditetapkan oleh pengelola saat ini. Kondisi ini memberikan peluang kepada pengelola untuk menaikkan nilai tarif sampai batas nilai ATP penumpang, namun perlu disertai perbaikan layanan transportasi.

Nilai WTP merupakan nilai yang menunjukkan kesediaan membayar seseorang. Berdasarkan analisis nilai WTP diketahui bahwa nilai WTP golongan pelajar/ mahasiswa sebesar Rp. 2.436 dan pekerja swasta sebesar Rp. 3.515,00. Nilai WTP rata-rata kategori ini sebesar Rp. 2.976,00, berada di atas nilai tarif yang ditentukan pengelola saat ini Rp. 2.000,00. Apabila pengelola akan menaikkan tarif pada kategori ini sesuai nilai WTP, responden pada kategori ini masih mempunyai kesediaan untuk membayar tarif senilai WTP.

Hasil analisis menunjukkan nilai WTP sebesar Rp. 2.976,00 lebih kecil dari nilai ATP Rp. 4.626,00. WTP merupakan fungsi tingkat pelayanan angkutan (Putranto, 2006), dengan nilai WTP berada dibawah nilai ATP, memberi kemungkinan pengelola untuk menaikkan tarif tanpa disertai perbaikan tingkat pelayanan transportasi sampai batas nilai WTP. ATP lebih besar WTP menunjukkan kemampuan membayar lebih besar dari keinginan membayar jasa transportasi (Romadhona & Maimunah, 2011). Secara umum kondisi ini terjadi karena pengguna jasa pada kategori ini mempunyai penghasilan relatif tinggi, namun utilitas/pergerakan dengan jasa transportasi rendah (Ofyar Z Tamin dkk., 1999).

Hubungan ATP, WTP dan Tarif kategori umum



Gambar 2. Hubungan ATP, WTP dan tarif kategori umum

Nilai tarif kategori umum Rp. 4.000,00 secara umum responden memiliki kemampuan dan kesediaan membayar tarif yang ditetapkan, hanya golongan ibu rumah tangga yang mempunyai nilai WTP Rp. 3.933,00 dengan prosentase 10,27%. Dengan nilai WTP rata-rata kategori umum sebesar Rp. 4.061,00, sedikit di atas nilai tarif yang ditentukan pengelola saat ini, kecil kemungkinan apabila pengelola akan menaikkan tarif senilai WTP karena nilai WTP hampir sama dengan nilai tarif yang ditetapkan pengelola saat ini.

Nilai ATP kategori umum Rp. 9.981,00 berada di atas nilai tarif yang ditetapkan oleh pengelola saat ini, kondisi ini memberikan peluang kepada pengelola untuk menaikkan nilai tarif sampai batas nilai ATP penumpang, namun perlu disertai perbaikan layanan transportasi.

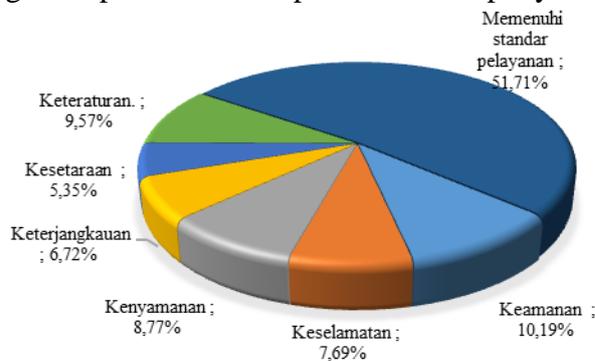
Hasil analisis menunjukkan nilai WTP kategori umum sebesar Rp. 4.061,00 lebih kecil dari nilai ATP Rp. 9.981,00. $ATP > WTP$ menunjukkan kemampuan membayar lebih besar dari keinginan membayar jasa transportasi. Kondisi ini terjadi (Putranto, 2006) karena pengguna jasa mempunyai penghasilan relatif tinggi, namun utilitas/pergerakan dengan jasa transportasi rendah. Pengguna jasa transportasi dalam kondisi ini sering disebut sebagai *choice rider*, dimana mereka mempunyai alternatif transportasi lain selain menggunakan transportasi umum. Apabila pengelola akan menaikkan tarif sampai batas nilai ATP, 77,8% responden kategori umum mampu membayar nilai tarif sesuai batas nilai ATP, namun sejumlah 22,2% responden tidak mampu membayar. Diperlukan pertimbangan kesediaan membayar tarif penumpang dalam hal kenaikan tarif angkutan karena akan berpengaruh pada responsifitas penumpang dalam pengambilan keputusan penggunaan transportasi.

Komparasi nilai WTP terhadap perbaikan pelayanan

Perbaikan layanan transportasi (Syafriksen, 2018) merupakan hal mutlak yang dilakukan pengelola sebagai upaya memaksimalkan pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi. Perbaikan kualitas layanan angkutan umum menjadi sesuatu yang tidak bisa terelakkan ketika masyarakat sudah memanfaatkan

transportasi umum sebagai sarana transportasi utama. Perbaikan layanan akan turut meningkatkan kepuasan masyarakat dan meningkatkan ekspektasi masyarakat terhadap layanan bus trans Jateng.

Terhadap upaya peningkatan pelayanan pada koridor ini, responden sebagian besar menunjukkan respon positif terhadap upaya peningkatan tersebut. Sebanyak 225 responden (77%) menyatakan bersedia apabila dilakukan peningkatan pelayanan transportasi, dan 67 responden (23%) tidak bersedia dilakukan peningkatan pelayanan. Hasil analisa persepsi pengguna layanan BRT Trans Jateng koridor Semarang-Gubug menunjukkan tingkat kepuasan dan ekspektasi terhadap layanan yang diberikan oleh pengelola.



Gambar 3. Grafik persepsi responden terhadap standar pelayanan transportasi

Hasil analisis kualitas layanan Trans Jateng menunjukkan bahwa menurut persepsi responden, koridor ini telah memenuhi standar minimal pelayanan dengan tingkat prosentase 51,71%, masih perlu ditingkatkan standar layanan untuk kategori keamanan (10,19%), keselamatan (7,69%), kenyamanan (8,77%), keterjangkauan (6,72%), kesetaraan (5,35%) dan keteraturan (9,57%). Respon peningkatan pelayanan transportasi berpengaruh positif terhadap nilai *WTP* penumpang pada koridor ini. Responden bersedia membayar tarif lebih tinggi terhadap upaya peningkatan layanan pada koridor ini.

Tabel 7. Nilai *WTP* peningkatan pelayanan berdasarkan jenis pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Akumulasi Nilai Tarif	Jumlah Responden	Nilai <i>WTP</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)/(4)
1	Pelajar/Mahasiswa	118.500	34	3.485
2	Pegawai Negeri/TNI/POLRI	87.500	18	4.861
3	Pegawai Swasta/BUMN	93.000	20	4.650
4	Ibu rumah tangga	125.000	25	5.000
5	Pensiunan PNS/TNI/POLRI	15.000	3	5.000
6	Guru/Dosen/Akademisi	101.500	19	5.342
7	Pengusaha/Wiraswasta	130.500	26	5.019
8	Pekerja swasta	332.000	76	4.368
9	Lain-lain	18.500	4	4.625

Tabel 8. Tabel hubungan Tarif Pengelola, *ATP*, *WTP* dan *WTP* perbaikan pelayanan

No	Jenis Pekerjaan	Tarif Pengelola		<i>ATP</i>	<i>WT P</i>	<i>WTP</i> Peningkatan Layanan
		(1)	(2)			
1	Pelajar/ Mahasiswa	200 0	-	4.86 3	2.4 36	3.485
2	Pekerja swasta	200 0	-	4.38 8	3.5 15	4.368
3	Pegawai Negeri/ TNI/ POLRI	-	400 0	5.25 7	4.1 59	4.861
4	Pegawai Swasta/ BUMN	-	400 0	10.8 80	4.0 00	4.650
5	Ibu rumah tangga	-	400 0	12.8 83	3.9 33	5.000
6	Pensiunan PNS/ TNI/ POLRI	-	400 0	4.23 7	4.0 00	5.000
7	Guru/Dosen/ Akademisi	-	400 0	17.0 30	4.3 16	5.342
8	Pengusaha / Wiraswasta	-	400 0	15.6 57	3.9 19	5.019
9	Lain-lain	-	400 0	3.92 5	4.1 00	4.625

Ket : (1) tarif kategori pelajar/buruh/veteran; (2) tarif kategori umum

Dari tabel diatas diinformasikan bahwa secara umum dengan adanya peningkatan pelayanan transportasi, semua kategori jenis pekerjaan menunjukkan nilai kesediaan membayar (*WTP*) yang lebih tinggi dibandingkan nilai *WTP* yang mereka sedia bayarkan sekarang. Hal ini menunjukkan pengguna jasa transportasi baik kategori pelajar/buruh/veteran dan kategori umum bersedia membayar nilai tarif lebih tinggi terhadap tarif yang diberlakukan sekarang.

D. Penutup

Tarif sebagai unsur pokok dalam operasional usaha dalam bidang transportasi menjadi salah satu aspek yang perlu diperhatikan agar suatu usaha dalam bidang transportasi dapat diterima oleh masyarakat. Sebagai aspek penentu, penentuan tarif tidak hanya semata-mata dianalisa berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK) saja, namun perlu dipertimbangkan juga unsur kemampuan dan kesediaan pengguna jasa dalam membayar tarif yang ditetapkan pengelola. Analisis kemampuan pengguna jasa penting artinya karena pengguna jasa merupakan obyek dalam usaha transportasi.

Operasional Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng yang diselenggarakan dalam upaya

mengembangkan kawasan aglomerasi yang ada di Jawa Tengah telah menetapkan tarif yang diberlakukan pada setiap koridor. Hasil analisis nilai kemampuan membayar (*ATP*) pengguna jasa transportasi menunjukkan nilai yang lebih tinggi dari nilai tarif yang diberlakukan. Nilai *ATP* kategori pelajar/buruh/veteran lebih tinggi 2,3 kali dari nilai tarif dan kategori umum lebih tinggi 2,5 kali dari nilai tarif. Hasil analisis kesediaan membayar (*WTP*) pengguna jasa transportasi menunjukkan nilai *WTP* yang lebih tinggi daripada nilai tarif yang diberlakukan. Kategori pelajar/buruh/veteran nilai *WTP* lebih tinggi 1,5 kali dari nilai tarif dan kategori umum lebih tinggi 1,01 kali dari nilai tarif. Dalam upaya peningkatan pelayanan, analisis nilai *WTP* semua kategori mengalami peningkatan, nilai *WTP* kategori pelajar/buruh/veteran naik 1,3 kali nilai *WTP* sekarang dan kategori umum naik 1,2 kali nilai *WTP* sekarang.

Hasil analisa nilai *ATP* dan *WTP* menunjukkan bahwa untuk semua kategori yaitu kategori umum dan kategori pelajar/buruh/veteran mempunyai nilai *WTP* lebih kecil dari nilai *ATP*. Dengan nilai *WTP* berada dibawah nilai *ATP*, memberi kemungkinan pengelola untuk menaikkan tarif tanpa disertai perbaikan tingkat pelayanan transportasi sampai batas nilai *WTP*. Nilai *ATP* lebih besar *WTP* menunjukkan kemampuan membayar lebih besar dari keinginan membayar jasa-transportasi. Kondisi ini terjadi karena pengguna jasa mempunyai penghasilan relatif tinggi, namun utilitas/pergerakan dengan jasa transportasi rendah.

Daftar Pustaka

- Abubakar, I., Agung, T., Widyatmoko, Subroto, D. M., & Judiza. (1998). *Sistem Transportasi Kota*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Adisasmita, S. A. (2015). *Perencanaan Sistem Transportasi Publik* (1 ed.). Graha Ilmu.
- Anggraini, R., Sugiarto, S., Caisarina, I., Ahlan, M., Rahmani, D., & Jalil, E. (2019). Kajian Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja berdasarkan Ability to Pay (*ATP*) dan Willingness to Pay (*WTP*). *Media Komunikasi Teknik Sipil*, 25(1), 81.
<https://doi.org/10.14710/mkts.v25i1.22076>
- Dishubjateng. (2015). *Studi Potensi Demand BRT Trans Jateng Koridor IV*.
- Frans, J. H., Messah, Y. A., & Issu, N. A. (2016). Kajian Tarif Angkutan Umum berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (*BOK*), Ability To Pay (*ATP*) dan Willingness To Pay (*WTP*) di Kabupaten TTS. *Jurnal Teknik Sipil*, 5(2), 185–198.
- Joewono, T. (2009). Exploring the Willingness and Ability to Pay for Paratransit in Bandung, Indonesia. *Journal of Public Transportation*, 12(2), 85–103.
<https://doi.org/10.5038/2375-0901.12.2.5>
- Kemhub. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 27 Tahun 2015 Tentang Perubahan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Minimum Pelayanan Massal Berbasis Jalan*. Kementerian Perhubungan.
- Kemhub. (2019). *Peraturan Menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Kementerian Perhubungan.
- Kusumastuti, D. R. (2005). *Analisis Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Kota (Studi Kasus Pengguna Jasa Angkutan Kota pada Empat Kecamatan di Kota Semarang)*. Universitas Diponegoro.
- LPM ITB. (1997). *Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum*. ITB Bandung.
- Miro, F. (2011). *Pengantar Sistem Transportasi*. Penerbit Erlangga.
- Pemprov Jateng. (2019). *Peraturan Gubernur Jawa Tengah Nomor 4 Tahun 2019 tentang Tarif Angkutan Aglomerasi Perkotaan Bus Rapid Transit Trans Jateng*. Sekretaris Daerah Provinsi Jawa Tengah.
- Perwitasari, Z., & DS, A. H. (2018). The Influence of Product Quality and Price on Customer Loyalty of Teh Botol Sosro (Case Study on Consumers of Teh Botol Sosro Who Make Purchases at Indomaret, Tembalang Village). *Jurnal Ilmu Administrasi Bisnis*, 7(3), 25–36.
- Putranto, P. P. (2006). *Penentuan Tarif Bus Rapid Transit Koridor Mangkang-Penggaron*. Universitas Katolik Soegiyopranoto.

- Romadhona, P. J., & Maimunah, S. (2011). Tarif Ideal Bus Trans Jakarta Berdasarkan Analisis Willingness To Pay dan Ability To Pay. *Warta Penelitian Perhubungan*, 23(5), 467. <https://doi.org/10.25104/warlit.v23i5.1103>
- Rumtily, A. D. I., & Setiawan, R. (2019). Kemampuan Dan Kesiediaan Membayar Pengguna Bus Trans Sidoarjo. *Jurnal Transportasi*, 19(1), 31–38. <https://doi.org/10.26593/jt.v19i1.3260.31-38>
- Suweda, I., & Arisena Wikarma, K. (2012). Analisis Tarif Bus Rapid Transit (Brt) Trans Sarbagita Berdasarkan Bok, Atp Dan Wtp. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 16(1), 11–23.
- Syafrismen. (2018). *Analisis Tarif Bus Trans Padang Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Kemampuan Membayar dan Keinginan Membayar (Studi Kasus Koridor 1 BRT Trans Padang)*. Institut Teknologi Bandung.
- Tamin, Ofyar Z, Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A. S., & Setiadji, B. H. (1999). Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis “Ability To Pay”(ATP) dan “Willingnes To Pay” (WTP) Di DKI Jakarta. *Jurnal Transportasi*, 1(2), 121–139.
- Tamin, Ofyzar Z. (2000). *Perencanaan & Pemodelan Transportasi* (2 ed.). Penerbit ITB.
- Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB.
- Warpani, S. P. (2017). *Ekonomi Perangkutan*. Kepel Press.