

**ANALISIS TARIF ANGKUTAN UMUM
BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* DAN *WILLINGNESS TO PAY*
(Studi Kasus: Bus Trayek Way Kanan – Bandar Lampung)**

(Skripsi)

Oleh

RAHUL RIZKY FEBRIAL

2115011091



**FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

ABSTRAK

ANALISIS TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* DAN *WILLINGNESS TO PAY* (Studi Kasus: Bus Trayek Way Kanan – Bandar Lampung)

Oleh

RAHUL RIZKY FEBRIAL

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kemampuan membayar (*Ability to Pay*) dan kesediaan membayar (*Willingness to Pay*) penumpang bus trayek Way Kanan – Bandar Lampung serta menentukan tarif yang optimal. Metode yang digunakan adalah deskriptif analitis dengan pengumpulan data melalui survei kuesioner terhadap 122 responden penumpang bus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai rata-rata ATP penumpang sebesar Rp. 112.743 per perjalanan, sedangkan nilai rata-rata WTP sebesar Rp. 65.803 per perjalanan. Nilai ATP yang lebih besar dibandingkan WTP mengindikasikan bahwa kemampuan ekonomi penumpang relatif tinggi, namun kesediaan membayar masih dipengaruhi oleh kualitas pelayanan. Berdasarkan perbandingan tersebut, tarif bus direkomendasikan sebesar Rp. 90.000 per perjalanan, karena masih berada di bawah nilai ATP dan mendekati nilai WTP. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam penetapan kebijakan tarif angkutan umum yang berkeadilan dan berkelanjutan.

Kata kunci: angkutan umum, tarif, *Ability to Pay*, *Willingness to Pay*.

ABSTRACT

ANALYSIS OF PUBLIC TRANSPORTATION FARES BASED ON ABILITY TO PAY AND WILLINGNESS TO PAY (A Case Study: Bus Service on the Way Kanan–Bandar Lampung Route)

By

RAHUL RIZKY FEBRIAL

This study aims to analyze passengers Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) for bus services on the Way Kanan – Bandar Lampung route and to determine an optimal fare based on these approaches. The research employed a descriptive analytical method with primary data collected through questionnaire surveys of 122 bus passengers. The results show that the average ATP value is Rp. 112.743 per trip, while the average WTP value is Rp. 65.803 per trip. The higher ATP compared to WTP indicates that passengers generally have sufficient economic capacity, although their willingness to pay is still influenced by the perceived quality of service. Based on the comparison of ATP and WTP, the recommended bus fare is Rp. 90.000 per trip, as it remains below the ATP value and close to the WTP value. The findings are expected to provide useful input for operators and local governments in establishing fair and sustainable public transportation fare policies.

Keywords: public transportation, fare, Ability to Pay, Willingness to Pay.

**ANALISIS TARIF ANGKUTAN UMUM
BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* DAN *WILLINGNESS TO PAY*
(Studi Kasus: Bus Trayek Way Kanan – Bandar Lampung)**

Oleh

RAHUL RIZKY FEBRIAL

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA TEKNIK**

Pada

**Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Lampung**



**FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

Judul Skripsi

: **ANALISIS TARIF ANGKUTAN UMUM
BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* DAN
WILLINGNESS TO PAY (Studi Kasus:
Bus Trayek Way Kanan – Bandar
Lampung)**

Nama Mahasiswa

: **Rahul Rizky Febrial**

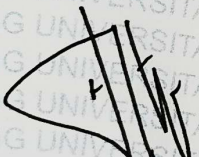
Nomor Pokok Mahasiswa : 2115011091

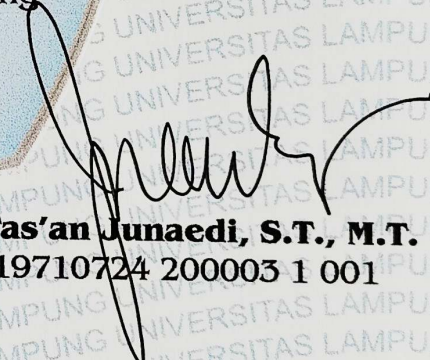
Program Studi : S1 Teknik Sipil

Fakultas : Teknik



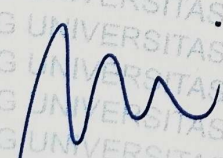
1. Komisi Pembimbing

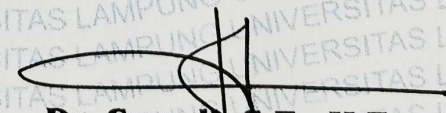

Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T.
NIP 19741004 200003 2 002


Ir. Tas'an Junaedi, S.T., M.T.
NIP 19710724 200003 1 001

2. Ketua Jurusan Teknik Sipil

3. Ketua Prodi Teknik Sipil


Sasana Putra, S.T., M.T.
NIP 19691111 200003 1 002


Dr. Suyadi, S.T., M.T.
NIP 19741225 200501 1 003

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua

: **Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T.**

Sekretaris

: **Ir. Tas'an Junaedi, S.T., M.T.**

Penguji

Bukan Pembimbing

: **Prof. Muhammad Karami, S.T.,
M.Sc., Ph.D.**

2. Dekan Fakultas Teknik

Dr. Ahmad Herison, S.T., M.T.

NIP 19691030 200003 1 001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **26 Februari 2026**

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rahul Rizky Febrial

Nomor Pokok Mahasiswa : 2115011091

Judul Skripsi : Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan
Ability To Pay Dan *Willingness To Pay* (Studi
Kasus: Bus Trayek Way Kanan – Bandar
Lampung)

Jurusan : Teknik Sipil

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan semua tulisan yang tertuang dalam skripsi ini telah mengikuti kaidah Penulisan Karya Ilmiah Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 26 Februari 2026

Pembuat Skripsi



Rahul Rizky Febrial

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Lubuk Basung, Kabupaten Agam pada tanggal 02 Februari 2003. Penulis merupakan anak pertama dari lima bersaudara, Putra dari Bapak Syahrial dan Ibu Mariyesni Gayenti, serta memiliki 4 saudara yang Bernama M. Ragiell Julio Syahma, Radifa Nayrul Ibrahim, Rafello Fradika Ananda dan Raif Anaqie Hafiez. Penulis memulai jenjang pendidikan di TK Cacang Tinggi pada tahun 2007-2009, lalu dilanjutkan Pendidikan Tingkat Dasar di SD Negeri 2 Cacang Tinggi, Kab. Agam, yang diselesaikan pada tahun 2015, lalu dilanjutkan Pendidikan Tingkat Pertama di SMP Negeri 2 Tanjung Mutiara, Kab. Agam, yang diselesaikan pada tahun 2018 dan dilanjutkan Pendidikan Menengah Atas di SMA Negeri 2 Lubuk Basung, Kab. Agam yang diselesaikan pada tahun 2021. Kemudian, penulis diterima di Jurusan S1 Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Lampung melalui jalur SBMPTN pada tahun 2021. Selama menjadi mahasiswa, penulis berperan aktif di dalam organisasi Himpunan Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Lampung (HIMATEKS) sebagai Anggota Departemen Media Informasi pada periode 2023-2024, sebagai Anggota Divisi Departemen Media Informasi pada periode 2024-2025.

Penulis telah mengikuti Kuliah Kerja Nyata (KKN) periode II di Desa Kedaton, Kec. Batang Hari Nuban, Kab. Lampung Timur selama 40 hari, yaitu pada Juni - Agustus 2024. Kemudian, pada April – Juni 2025 penulis melaksanakan Kerja Praktik pada Proyek Pembangunan Melana Hostel, Kota Bandar Lampung, Lampung. Pada tahun 2025, penulis melakukan penelitian yang berjudul “Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan *Ability To Pay* Dan *Willingness To Pay* (Studi Kasus: Bus Trayek Way Kanan – Bandar Lampung)” sebagai tugas akhir dan salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik.

PERSEMBAHAN



Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala atas segala Rahmat dan Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan lancar. Sholawat serta Salam selau tercurahkan kepada Nabiallah Nabi Muhammad SAW.

KARYA TULIS INI SAYA PERSEMBAHKAN KEPADA

Kedua orang tua tercinta Bapak Syahrial dan Ibu Mariyesni Gayenti, yang selalu memberikan semangat dan doa yang tiada henti-hentinya selalu menyertai. Terima kasih yang sebesar-besarnya kuucapkan karena telah mendidik dan membersarkanku dengan penuh kasih sayang, dukungan, dan pengorbanan yang sampai kapanpun tidak akan bisa terbalaskan.

Adikku yang selalu memberikan semangat, dukungan motivasi dan setia menemani penulis melewati setiap suka dan duka kehidupan serta doa yang menyertai saya selama proses penyelesaian skripsi ini.

Seluruh Keluarga Besar Teknik Sipil 2021

Serta

Almamater Tercinta Universitas Lampung

MOTTO

“Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan”

(Qs. Al-Insyirah : 6)

“Dan bersabarlah kamu, sesungguhnya janji Allah adalah benar”

(Qs. Ar-Rum : 60)

**“Tidak ada mimpi yang gagal, yang ada hanyalah mimpi yang tertunda.
Cuma sekiranya kalau teman-teman merasa gagal dalam mencapai mimpi,
jangan khawatir mimpi-mimpi lain bisa diciptakan”**

(Windah Basudara)

***“A single opportunity can make you a fortune, risk is what you pay for
opportunity. No risk no ferrari”***

(Andry Hakim)

**“Setelah perjalanan yang melelahkan ini berakhir, kita akan menjadi sesuatu
yang belum pernah dilihat dunia ”**

SANWACANA

Segala puji dan syukur penulis ucapkan kepada Allah *Subhanahu Wata'ala*, atas rahmar, kasih, dan karunia yang telah di anugerahkan sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan *Ability To Pay* Dan *Willingness To Pay* (Studi Kasus: Bus Trayek Way Kanan – Bandar Lampung)”, sebagai salah satu syarat dalam mendapatkan gelar Sarjana Teknik di Universitas Lampung.

Pada penyusunan laporan ini, penulis mendapatkan banyak bantuan, dukungan, bimbingan, dan arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Lusmeilia Afriani, D.E.A., I.P.M, selaku Rektor Universitas Lampung sekaligus Dosen Teknik Sipil.
2. Bapak Dr. Ahmad Herison, S.T., M.T., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Lampung.
3. Bapak Sasana Putra, S.T., M.T., selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Universitas Lampung.
4. Bapak Dr. Suyadi, S.T., M.T., selaku Ketua Program Studi S-1 Teknik Sipil Universitas Lampung.
5. Ibu Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Pertama yang sudah meluangkan waktunya dalam memberikan bimbingan dan pengarahan dalam proses penyelesaian skripsi. Saya juga ingin mengucapkan terima kasih atas kesempatan yang telah diberikan kepada oleh ibu kepada saya sehingga menjadikan saya sebagai mahasiswa bimbingan ibu. Saya sangat mengharapkan semoga ibu selalu diberikan kemudahan, kesehatan, serta keberkahan bagi ibu dan seluruh keluarga.
6. Bapak Ir. Tas'an Junaedi, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Kedua yang sudah meluangkan waktunya dalam memberikan arahan, bimbingan, dan

dukungannya dalam proses penyelesaian skripsi. Saya ucapkan terima kasih sebesar-besarnya atas kesabaran, kebaikan hati, dan keramahan bapak selama masa bimbingan saya sampai penyelesaian skripsi..

7. Bapak Prof. Muhammad Karami, S.T., M.Sc., Ph.D. selaku Dosen Penguji yang selalu mampu memberikan pengetahuan baru, masukan, serta kritik dan saran yang sangat bermanfaat baik dalam proses perkuliahan maupun dalam proses penyusunan skripsi ini. Penulis berharap kebaikan Bapak selalu membawa berkah kepada Bapak dan keluarga.
8. Bapak Prof. Ir. Masdar Helmi, S.T., D.E.A., Ph.D. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang selalu memberikan bimbingan dan pengarahan selama masa perkuliahan.
9. Seluruh Dosen Jurusan Teknik Sipil atas semua ilmu pengetahuan dan didikannya selama masa perkuliahan.
10. Seluruh staf dan karyawan Program Studi S-1 Teknik Sipil atas segala bantuannya dalam hal administrasi.
11. Kedua orang tuaku yang saya hormati, Bapak Syahrial dan Ibu Mariyesni Gayenti yang sudah memberikan dukungan materil dan spiritual dalam menyelesaikan skripsi. Terimakasih telah memberikan kasih sayang dan kepercayaan yang besar, sehingga penulis dapat bertahan dengan kuat untuk menyelesaikan masa masa sulit selama perkuliahan.
12. Kepada adik yang saya sayangi, M. Ragiul Julio Syahma, Radifa Nayrul Ibrahim, Rafello Fradika Ananda dan Raif Anaqie Hafiez, yang senantiasa menghadirkan semangat, motivasi, perhatian, dan doa, serta menjadi penopang dukungan moral maupun finansial yang menguatkan langkah penulis untuk terus bertahan dan berjuang hingga mencapai tahap penyelesaian studi ini.
13. Kepada teman-teman dari bangku sekolah hingga lingkungan tempat tumbuh penulis, yang sangat menghibur dan suka bercerita, terima kasih banyak atas obrolan lucu, dukungan mental, serta dukungan akademik baik di masa sulit maupun senang. Terima kasih karena telah menjadi tempat saya bercerita apapun dan di setiap saat. Semoga pertemanan ini tetap bertahan lama dan tetap berbagi cerita kapanpun. Nama-nama kalian (Givan, Firman, Andri, Hafiz, Khevin, Yazid, Rangga, Ikhlas dan Aldi,) akan selalu menjadi bagian berharga

dalam perjalanan penulis. Semoga segala kebaikan yang telah kalian berikan berbalas dengan kebahagiaan dan keberkahan dalam setiap langkah hidup kalian.

14. Terima kasih kepada saudara seperjuangan Akbar Ardiansyah yang telah setia menemani, memberikan dukungan, serta semangat kepada penulis di awal perkuliahan, khususnya pada masa kerja praktik, hingga saat ini, terutama dalam menghadapi berbagai masa sulit. Dukungan dan kebersamaan yang diberikan sangat berarti dalam membantu penulis menyelesaikan studi dan skripsi ini.
15. Kepada sahabat-sahabat dalam perkumpulan SetSot (Akbar, Hamdan, Bened, Fahrezy, Erlangga, Wily, Subkhan, Idham, dan Kevin), yang telah menjadi keluarga kedua penulis sejak awal masa perkuliahan. Kebersamaan, candaan, dan kritik kalian berikan telah menjadi warna dan penguat, baik secara mental maupun fisik, dalam menjalani hari-hari perkuliahan. Terima kasih atas peran dan kebersamaan yang turut menguatkan penulis hingga mampu bertahan dan menyelesaikan perjalanan akademik ini. Semoga kelak kita semua diberi kesuksesan, tetap saling menguatkan, dan menjaga tali persaudaraan layaknya saudara sejiwa di masa mendatang.
16. Teman - Teman Kuliah Kerja Nyata (KKN) yang menyenangkan (Rizky, Amri, Talia, Jeni, Winda, Fanny) selaku teman KKN penulis yang telah menjadi tempat untuk meluapkan rasa amarah, letih, penat, disertai tawa candaan selama masa-masa perkuliahan ini, terima kasih karena telah membantu meringankan beban penulis secara pikiran, mental dan lainnya.
17. Kepada teman satu kos (Idham dan Sajid), atas kebersamaan, dukungan, dan bantuan yang diberikan selama masa perkuliahan. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada Ibu Linda selaku ibu kos atas perhatian, pengertian, serta fasilitas yang diberikan sehingga penulis dapat menjalani masa studi dengan nyaman.
18. Seorang wanita yang telah tertulis di dalam *lauhul mahfudz*, yang selalu penulis ucapkan dalam doa di sepertiga malam terakhir. Tanpa disadari, kamu lah yang menjadi sumber semangat penulis untuk terus memantaskan diri, meningkatkan *value*, berjuang, berikhtiar, pantang menyerah, selalu menjadi

versi terbaik dari sebelumnya, serta tetap teguh mempertahankan gelar "Jomblo Fi Sabilillah" dengan prinsip "Menjauh untuk Menjaga". Manusia punya cinta, tapi Allah punya aturan. Semoga kita berjumpa di versi terbaik kita masing-masing.

19. Kepada keluarga besar Teknik Sipil Angkatan 2021 (ASPIRE), yang telah kebersamai penulis sejak awal masa perkuliahan dengan semangat, kebersamaan, dan dukungan yang luar biasa hingga terselesaikannya penulisan ini. Terima kasih atas setiap kisah, kenangan, dan perjuangan yang terukir, yang akan senantiasa hidup dalam ingatan penulis. Semoga seluruh cita-cita yang diimpikan dapat terwujud dan kesuksesan senantiasa menyertai langkah kalian di masa mendatang, AAMIIN.
20. kepada seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, yang telah memberikan bantuan dan dukungan sepanjang perjalanan hidup hingga saat ini, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya
21. Terakhir, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada satu sosok yang selama ini diam-diam berjuang tanpa henti, seorang laki-laki sederhana dengan impian yang tinggi, namun sering kali sulit ditebak isi pikiran dan hati. Terima kasih kepada penulis skripsi ini yaitu diriku sendiri, Rahul Rizky Febrial. Seorang Anak yang sedang melangkah menuju usia 23 tahun yang dikenal keras kepala namun terkadang sifatnya seperti anak kecil pada umumnya. Terima kasih telah turut hadir di dunia ini, telah bertahan sejauh ini, dan terus berjalan melewati segala tantangan yang semesta hadirkan. Terima kasih karena tetap berani menjadi dirimu sendiri. Aku bangga atas setiap langkah kecil yang kau ambil, atas semua pencapaian yang mungkin tak selalu dirayakan orang lain. Walau terkadang harapanmu tidak sesuai dengan apa yang semesta berikan, tetaplah belajar menerima dan mensyukuri apapun yang kamu dapatkan. Jangan pernah lelah untuk tetap berusaha, berbahagialah dimanapun kamu berada. Rayakan apapun dalam dirimu dan jadikan dirimu bersinar dimanapun tempatmu bertumpu. Aku berdoa, semoga langkah dari kaki kecilmu selalu diperkuat, dikelilingi oleh orang-orang yang hebat, serta mimpimu satu persatu akan terjawab.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki keterbatasan dan jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan demi perbaikan di masa mendatang. Akhir kata, penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi yang berarti bagi pembaca dan pihak-pihak terkait.

Bandar Lampung, Februari 2026
Penulis,

Rahul Rizky Febrial

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI.....	xv
DAFTAR TABEL	xviii
DAFTAR GAMBAR	xix
I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Batasan Masalah	3
1.5 Manfaat Penelitian	3
1.6 Sistematika Penulisan	4
II. TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Transportasi	5
2.2 Angkutan Umum.....	6
2.3 Tarif.....	7
2.3.1 Jenis Tarif Angkutan Umum	8
2.4 Metode Penentuan Besaran Tarif	11
2.4.1 Biaya Operasional Kendaraan	11
2.4.2 <i>Ability To Pay</i> (ATP).....	11
2.4.3 <i>Willingnes To Pay</i> (WTP)	13
2.5 Hubungan <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingnes To Pay</i> (WTP).....	14
2.6 Penelitian Terdahulu.....	16
III. METODOLOGI PENELITIAN	20
3.1 Umum.....	20
3.2 Lokasi Waktu Penelitian	21
3.2.1 Lokasi Penelitian	21

3.2.2 Waktu Penelitian	21
3.3 Penentuan Jumlah Sampel	21
3.4 Sumber Data	22
3.4.1 Data Primer	22
3.4.2 Data Sekunder	23
3.5 Peralatan	24
3.6 Survei Pendahuluan	24
3.7 Pengumpulan Data	25
3.7.1 Data Primer	25
3.7.2 Data Sekunder	27
3.8 Analisis Data dan Pembahasan	27
3.9 Diagram Alir Penelitian	29
IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN	30
4.1 Pelaksanaan Survei	30
4.2 Karakteristik Responden Bus	30
4.2.1 Jenis Kelamin Responden Bus	30
4.2.2 Usia Responden Bus	31
4.2.3 Jenis Pekerjaan Responden Bus	31
4.2.4 Pendapatan Rata-Rata per Bulan Responden Bus	32
4.2.5 Alokasi Biaya Untuk Penggunaan Transportasi per Bulan	32
4.2.6 Alokasi Biaya Untuk Penggunaan Bus per bulan	33
4.3 Karakteristik Perjalanan Responden	34
4.3.1 Tujuan Perjalanan	34
4.3.2 Frekuensi Perjalanan	34
4.3.3 Faktor-faktor Pemilihan Moda Bus	35
4.4 Analisis Data	35
4.4.1 Analisis Ability To Pay (ATP)	36
4.4.2 Analisis <i>Willingness To Pay</i> (WTP)	38
4.4.3 Hubungan <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP)	40
V. KESIMPULAN DAN SARAN	44
5.1 Kesimpulan	44
5.2 Saran	45
DAFTAR PUSTAKA	46

LAMPIRAN A

LAMPIRAN B

LAMPIRAN C

LAMPIRAN D

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	16
Tabel 4.1 Jenis Kelamin Responden Bus	30
Tabel 4.2 Usia Responden Bus	31
Tabel 4.3 Jenis Pekerjaan Responden Baru	31
Tabel 4.4 Pendapatan Rata-Rata/Bulan Responden Bus	32
Tabel 4.5 Alokasi Biaya Transportasi Responden Per Bulan	32
Tabel 4.6 Alokasi Biaya Untuk Penggunaan Bus Per Bulan	33
Tabel 4.7 Tujuan Perjalanan Responden Bus	34
Tabel 4.8 Frekuensi Perjalanan Responden Bus Per Bulan	34
Tabel 4.9 Faktor-Faktor Memilih Bus	35
Tabel 4.10 Perhitungan Biaya Transportasi (Pp)	36
Tabel 4.11 Perhitungan Biaya Transportasi Bus (Pt)	37
Tabel 4.12 Perhitungan ATP Responden	37
Tabel 4.13 Perhitungan WTP Responden Bus	39

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Tarif Seragam	9
Gambar 2.2 Tarif Berdasarkan Jarak.....	9
Gambar 2.3 Tarif Berdasarkan Tahapan	10
Gambar 2.4 Tarif Berdasarkan Zona.....	10
Gambar 2.5 Faktor-Faktor Yang Memengaruhi ATP	13
Gambar 2.6 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi WTP	14
Gambar 3.1 Lokasi Penelitian	21
Gambar 3.2 Diagram Alir Penelitian.....	29
Gambar 4.1 Grafik proporsi responden pada range untuk ATP dan WTP.....	41
Gambar 4.2 Hubungan antara nilai ATP dan WTP dalam penentuan tarif.....	42

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memegang peranan vital dalam mendukung mobilitas masyarakat serta aktivitas ekonomi, sosial, dan pendidikan. Ketersediaan sarana angkutan umum yang nyaman, aman, dan terjangkau menjadi kebutuhan utama khususnya bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Di Provinsi Lampung, salah satu moda transportasi darat yang paling banyak digunakan adalah angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP). Dari berbagai trayek yang ada, trayek Way Kanan – Bandar Lampung merupakan salah satu lintasan yang memiliki tingkat mobilitas penumpang yang tinggi karena menghubungkan daerah perdesaan dengan pusat aktivitas pemerintahan, pendidikan, dan perdagangan.

Keberadaan trayek ini sangat membantu masyarakat, baik pelajar, pegawai, pedagang, maupun masyarakat umum, dalam melakukan perjalanan jarak jauh dengan biaya yang relatif lebih terjangkau dibandingkan moda transportasi lainnya. Namun, di sisi lain, tarif angkutan umum sering kali menjadi isu sensitif yang menimbulkan keluhan dan ketidakpuasan apabila biaya perjalanan dianggap tidak sesuai dengan kemampuan penumpang. Sebaliknya, tarif yang terlalu rendah dapat menghambat keberlanjutan operasional perusahaan dan berdampak pada penurunan kualitas pelayanan.

Dalam hal ini, konsep *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) menjadi penting untuk mengukur kesesuaian tarif. ATP menggambarkan kemampuan finansial penumpang dalam membayar biaya transportasi berdasarkan pendapatan mereka, sedangkan WTP menunjukkan besarnya kesediaan membayar penumpang berdasarkan persepsi terhadap manfaat dan kualitas layanan. Perbandingan antara ATP, WTP, dan tarif aktual

dapat menggambarkan apakah tarif yang diberlakukan sudah ideal atau memerlukan penyesuaian baik dari sisi ekonomi masyarakat maupun penyedia layanan.

Alasan utama peneliti tertarik mengangkat topik ini adalah karena adanya realita di lapangan bahwa sebagian penumpang masih merasa keberatan dengan tarif bus, sementara di sisi lain operator juga menghadapi tantangan kenaikan biaya operasional. Ketidakseimbangan antara kemampuan penumpang dan kebutuhan operasional perusahaan dapat berdampak pada kepuasan layanan, loyalitas penumpang, serta keberlanjutan penyelenggaraan angkutan umum. Selain itu, trayek Way Kanan – Bandar Lampung memiliki karakteristik penumpang yang beragam, sehingga menarik untuk diteliti lebih dalam mengenai kemampuan dan kemauan membayar terhadap tarif transportasi yang digunakan.

Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian mengenai analisis tarif angkutan umum berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pada bus trayek Way Kanan – Bandar Lampung penting dilakukan untuk memperoleh gambaran objektif mengenai kesesuaian tarif yang diberlakukan saat ini. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak operator maupun pemerintah daerah dalam menetapkan kebijakan tarif yang adil, proporsional, dan berkelanjutan.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kemampuan membayar (*Ability to Pay*) dan kesediaan membayar (*Willingness to Pay*) penumpang Bus pada trayek Way Kanan – Bandar Lampung?
2. Bagaimana perbandingan antara *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* dalam menentukan tarif yang optimal bagi Bus pada trayek Way Kanan – Bandar Lampung?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis kemampuan membayar (*Ability to Pay*) dan menganalisis kesediaan membayar (*Willingness to Pay*) penumpang Bus ada trayek Way Kanan – Bandar Lampung.
2. Menetapkan tarif yang ideal dengan mengacu pada analisis *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) untuk layanan Bus pada trayek Way Kanan – Bandar Lampung.

1.4 Batasan Masalah

Batasan yang akan di jadikan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Angkutan umum yang diteliti adalah angkutan Bus trayek Way Kanan - Bandar Lampung
2. Responden hanya berasal dari penumpang Bus trayek Way Kanan - Bandar Lampung
3. Karakteristik pengguna Bus trayek Way Kanan – Bandar Lampung dianalisis menggunakan data primer dan akan dikelompokkan berdasarkan usia, jenis pekerjaan, tujuan perjalanan, frekuensi perjalanan, serta pendapatan bulanan.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Memberikan informasi bagi masyarakat mengenai tarif angkutan umum yang sesuai dengan kemampuan ekonomi dan persepsi nilai dari layanan yang diterima.
2. Memberikan dasar pertimbangan kepada operator Bus dalam menentukan tarif yang adil dan sesuai dengan daya beli masyarakat, sehingga dapat menjaga keberlanjutan operasional.
3. Memberikan masukan kepada operator bus daerah untuk kebijakan transportasi publik yang efektif, efisien, dan adil bagi masyarakat.

1.6 Sistematika Penulisan

Secara sistematis pembahasan yang diuraikan pada penelitian ini dibagi menjadi lima bab, antara lain sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan latar belakang, rumusan masalah, tujuan atas penelitian, batasan masalah, manfaat, serta sistematika penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang teori yang mendasari penelitian dan akan digunakan dalam penyelesaian masalah.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan gambaran umum Lokasi penelitian, diagram alir, dan prosedur-prosedur dalam penyelesaian masalah.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang hasil pembahasan dan analisis data yang diperoleh dari pembahasan

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil-hasil yang didapat dari pengolahan data dan memberikan saran untuk hasil tersebut.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi merupakan perpindahan atau usaha untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana tertentu (Miro, 2011). Sebagian besar kegiatan manusia sehari-hari berhubungan dengan penggunaan alat transportasi, dengan alat pengangkut tersebut maka manusia lebih mudah dalam berpindah atau memindahkan barang ke tujuan tertentu (Nadra Arsyad, 2020). Sedangkan menurut (Nasution Ananda, 2021) Transportasi diartikan sebagai perpindahan barang dan orang dari suatu tempat asal ke suatu tempat tujuan. Oleh karena itu, kegiatan ini menyangkut tiga hal. yaitu keberadaan barang yang akan diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat pengangkut, dan adanya jalan yang dapat dilalui. Proses perjalanan dari titik keberangkatan, tempat dimulainya suatu kegiatan transportasi, menuju suatu tujuan, tempat berakhirnya kegiatan.

Dalam penyelenggaraan transportasi dibutuhkan komponen penunjang guna terselenggaranya suatu sistem transportasi. Komponen sistem transportasi menurut Miro (2011) meliputi :

1. Prasarana yaitu tempat pergerakan alat transportasi (jalur gerak/jalan, terminal)
2. Sarana yaitu alat transportasi (kendaraan, kapal, pesawat)
3. Sistem pengoperasian yaitu sistem pengaturan, pengelolaan dan pengoperasian (sistem manajemen).
4. Obyek yang diangkut atau dipindahkan (manusia dan barang)
5. Titik temu jalur gerak/simpul (*node*) yaitu tempat pertemuan jalur pergerakan (contoh: persimpangan sebidang, wesel, pertemuan jalur pelayaran dan penerbangan).

Dalam penyelenggaraan angkutan umum menurut UU 22 Tahun 2009, peran pemerintah dalam sistem transportasi adalah sebagai regulator dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat termasuk juga menyediakan prasarana dan sarana angkutan umum yang memenuhi standar. Pemerintah dalam penyelenggaraan angkutan umum dapat bekerjasama dengan pihak swasta, BUMN maupun antar pemerintah. Penetapan trayek angkutan umum dan tarif wajib diselenggarakan oleh pemerintah sebagai regulator.

2.2 Angkutan Umum

Angkutan umum merupakan moda transportasi yang berperan memberikan pelayanan terhadap kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan aktivitas, terutama masyarakat yang tidak memiliki alternatif pilihan moda transportasi (*captive riders*). Menurut Warpani, (2002), angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan umum sangat diperlukan di wilayah perkotaan untuk mendukung mobilitas masyarakat yang berperan dalam pengembangan kota. Karena bersifat angkutan massal, penumpang diharuskan memiliki kesamaan, misalnya titik keberangkatan dan tujuan yang seragam seperti terkumpulnya penumpang di terminal atau halte. Angkutan umum penumpang berskala besar sehingga biaya operasional dapat dibagi kepada banyak penumpang, yang membuat biaya per orang menjadi lebih rendah. Layanan angkutan massal atau transportasi transit biasanya beroperasi dengan rute dan jadwal keberangkatan yang telah ditetapkan.

Transportasi umum penumpang memiliki tujuan utama untuk menyediakan layanan transportasi yang memadai dan berkualitas tinggi bagi populasi umum dengan kriteria seperti kecepatan, harga terjangkau, keamanan, dan kenyamanan. Keberadaan transportasi umum juga meningkatkan jumlah pekerjaan baru. Karena dapat menampung lebih banyak orang dengan biaya yang lebih rendah, transportasi umum penumpang dapat membantu mengurangi volume kendaraan pribadi dalam konteks lalu lintas. Karena jumlah penumpang yang besar, biaya per penumpang dapat dikurangi.

Terdapat tiga kelompok dalam pelayanan angkutan umum berdasarkan jenis rute dan perjalanan yang dilayaninya :

1. Angkutan regional yaitu mencakup perjalanan jauh, berhenti beberapa kali dan biasanya memiliki kecepatan tinggi. Bus ekspres dan kereta api cepat termasuk ke dalam kategori ini.
2. Angkutan jarak pendek adalah pelayanan dengan kecepatan rendah yang beroperasi di daerah sempit dengan densitas perjalanan tinggi, seperti kawasan perdagangan utama.
3. Angkutan kota adalah jenis yang paling sering melayani penumpang yang membutuhkan transportasi di dalam kota.

2.3 Tarif

Tarif adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah (Warpani, 2002). Disamping itu, menurut Vuchic, (2005), tarif angkutan umum merupakan faktor terbesar dalam menarik orang untuk melakukan perjalanan menggunakan angkutan umum, dan merupakan elemen dasar sistem operasi angkutan umum yang mempengaruhi kondisi keuangan operator angkutan umum.

Beberapa hal yang menjadi pertimbangan dalam menentukan tarif jasa angkutan menurut Warpani, 2002, yaitu:

- a) Kelangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa angkutan.
- b) Daya beli masyarakat pada umumnya.
- c) Tingkat bunga modal.
- d) Jangka waktu pengembalian modal.
- e) Biaya masyarakat (*social cost*) yang ditimbulkan karena operasi jasa angkutan.

Pemerintah dapat menetapkan batasan pedoman khusus prasarana dan sarana transportasi yang optimal, dengan mempertimbangkan berbagai faktor penggunaannya, sehingga mendorong persaingan yang sehat. Kebijakan tarif berbagai jasa angkutan umum ditentukan oleh mekanisme pasar, yaitu kesepakatan (proses tawar-menawar) antara pengguna jasa dan penyedia jasa.

Menurut Tamin,dkk., 2000, tarif angkutan umum bisa berupa tarif seragam (*flat fares*) ataupun tarif berdasarkan jarak (*distance –basedfares*), dimana dalam menetapkan tarif melibatkan tiga pihak yaitu:

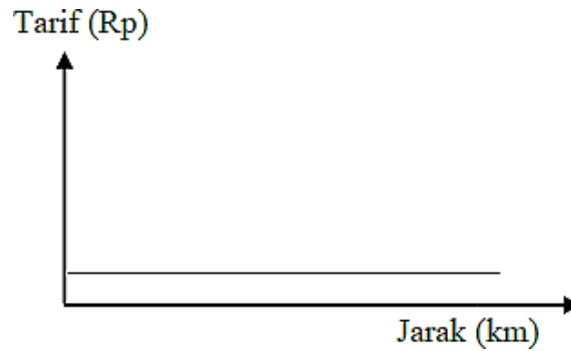
1. Penyedia jasa transportasi (*operator*), tarif adalah harga dari jasa yang diberikan.
2. Pengguna jasa angkutan (*user*), tarif adalah biaya yang harus dikeluarkan setiap kali menggunakan angkutan umum.
3. Pemerintah (*regulator*), sebagai pihak yang menentukan tarif resmi. Besarnya tarif berpengaruh terhadap besarnya pendapatan daerah pada sektor

2.3.1 Jenis Tarif Angkutan Umum

Tarif angkutan merupakan daftar yang berisi rincian biaya yang harus dibayar oleh pengguna layanan transportasi, disusun secara sistematis. Penetapan biaya ini didasarkan pada kemampuan transportasi (*what the traffic will bear*). Jenis-jenis tarif yang diterapkan dapat diklasifikasikan (Fridström, 2002) sebagai berikut:

1. Tarif Seragam (*Flat Fare*)

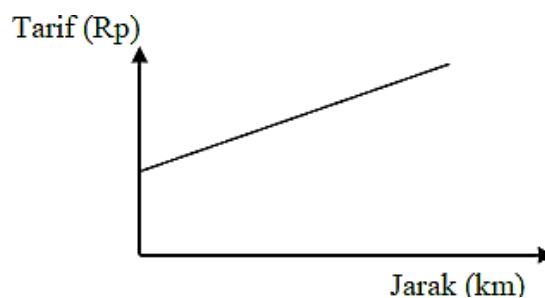
Pada sistem ini, biaya ditetapkan tanpa mempertimbangkan seberapa jauh perjalanan, sehingga tarif yang dikenakan untuk jarak pendek maupun jauh adalah serupa. Biasanya, tarif seragam diterapkan kepada penumpang yang memiliki jarak perjalanan rata-rata yang hampir setara. Kerugian dari tarif ini muncul bagi penumpang yang melakukan perjalanan pendek karena mereka membayar jumlah yang sama seperti penumpang yang menempuh perjalanan lebih jauh. Sebaliknya, penumpang yang melakukan perjalanan panjang akan diuntungkan dalam situasi ini.



Gambar 2.1 Tarif Seragam

2. Tarif Berdasarkan Jarak (*Distance-Based Fare*)

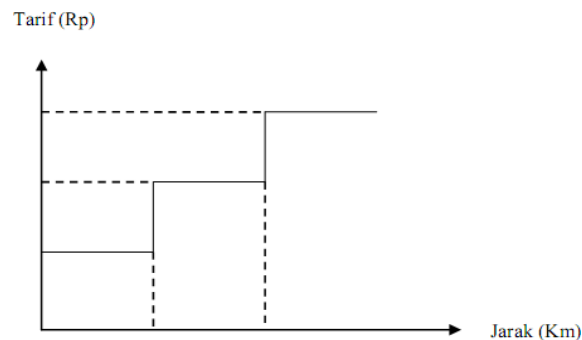
Sistem biaya ini ditentukan sesuai dengan jarak yang dilalui, yang berarti besaran biaya yang ditentukan merupakan hasil kali dari tarif per kilometer dengan panjang perjalanan yang dilakukan, di mana nilai jarak minimum dan tarif minimum telah ditentukan sebelumnya. Sistem biaya ini memiliki kekurangan, yaitu kesulitan dalam mengumpulkan biaya.



Gambar 2.2 Tarif berdasarkan jarak

3. Tarif Bertahap

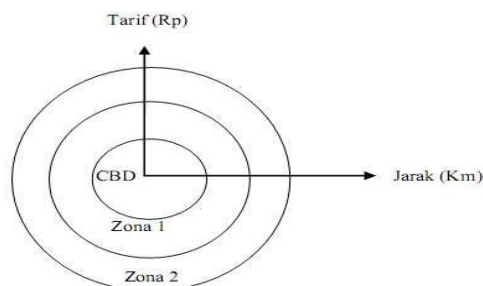
Sistem tarif ini berlandaskan pada jarak yang dilalui oleh penumpang, yang kemudian dibagi menjadi tahapan. Tahapan adalah segmen dari rute dengan jarak antara satu atau lebih lokasi pemberhentian yang digunakan sebagai dasar untuk menghitung tarif. Tarif bertahap mencerminkan usaha untuk menggabungkan dengan adil antara keinginan penumpang dan pertimbangan biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan serta waktu yang dibutuhkan untuk mengeluarkan ongkos. Struktur ini tidak hanya diterapkan dengan mempertimbangkan berbagai permintaan layanan transportasi untuk jarak dekat dan jauh, tetapi juga akan memberikan keuntungan jika memperhatikan metode pengumpulan tarif.



Gambar 2.3 Tarif berdasarkan tahapan

4. Tarif Zona

Sistem tarif ini merupakan penyederhanaan dari tarif bertahap di mana area pelayanan transportasi dibagi menjadi beberapa zona. Pusat kota umumnya berfungsi sebagai zona paling dalam yang dikelilingi oleh zona-zona luar yang tersusun secara melingkar. Area layanan transportasi juga dapat dibagi menjadi zona-zona yang saling berdekatan. Apabila terdapat jalan yang membentang dan berputar, panjang jalan ini perlu dibatasi dengan membagi zona menjadi beberapa sektor. Skala jarak dan tarif ditentukan dengan cara yang serupa dengan struktur tarif bertahap yang didasarkan pada jarak dan kategori tarif tertentu. Penumpang yang hanya melakukan perjalanan jarak pendek dalam dua zona bertetangga akan mengalami kerugian, karena mereka harus membayar tarif untuk kedua zona tersebut. Di sisi lain, perjalanan panjang mungkin menjadi lebih ekonomis jika dilakukan dalam satu zona ketimbang perjalanan singkat yang melintasi batas zona.



Gambar 3.4 Tarif berdasarkan zona

2.4 Metode Penentuan Besaran Tarif

2.4.1 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah keseluruhan biaya yang diperlukan untuk mengoperasikan satu unit kendaraan pada kondisi lalu lintas dan jalan tertentu per kilometer perjalanan (Lestari, Hasanuddin, dan Kriswardhana, 2018), Sedangkan Menurut Prasetyo, A. & Herman. (2022), Biaya operasional kendaraan adalah biaya total yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu kondisi lalu lintas dan jalan untuk satu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh (Rp/km). Ada dua kategori Biaya Operasional Kendaraan yaitu biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). Biaya variabel adalah biaya yang berubah sebagai respons terhadap variasi jumlah layanan yang dihasilkan, sedangkan biaya tetap adalah biaya yang tetap konstan (hingga titik tertentu) terlepas dari perubahan volume output layanan (Nugroho dan Purwaningsih, 2015).

2.4.2 *Ability To Pay* (ATP)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar suatu jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Metode analisis *Ability To Pay* (ATP) didasarkan pada distribusi biaya transportasi dari pendapatan rutin, atau dengan kata lain, kapasitas masyarakat untuk menutupi biaya perjalanannya. *Ability To Pay* adalah kemampuan seseorang untuk membayar suatu jasa berdasarkan penghasilan yang didapat (Rumiati, Fahmi, dan Edison, 2013).

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi *ability to pay* diantaranya :

1. Besaran pendapatan
2. Kebutuhan transportasi
3. Total biaya transportasi
4. Persentase penghasilan yang dikeluarkan

Perhitungan *Ability To Pay* (ATP) bisa dihitung dengan rumus :

$$ATP = \frac{Irs \times P_p \times P_t}{Trs} \dots\dots\dots (2.1)$$

Keterangan :

Irs = Pendapatan responden per bulan (Rp/bulan)

Pp = Persentase pendapatan responden untuk biaya transportasi dari total pendapatan keluarga (Rp/bulan)

Pt = Persentase biaya transportasi bus dari total biaya transportasi yang ada (Rp/bulan)

Trs = Total frekuensi perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/bulan).

Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP adalah (Putera, 2022):

a) Penghasilan keluarga per bulan

Pendapatan keluarga yang lebih tinggi berarti lebih banyak uang yang diperoleh atau dimiliki, yang berarti lebih banyak uang yang dialokasikan untuk biaya transportasi.

b) Alokasi biaya per bulan

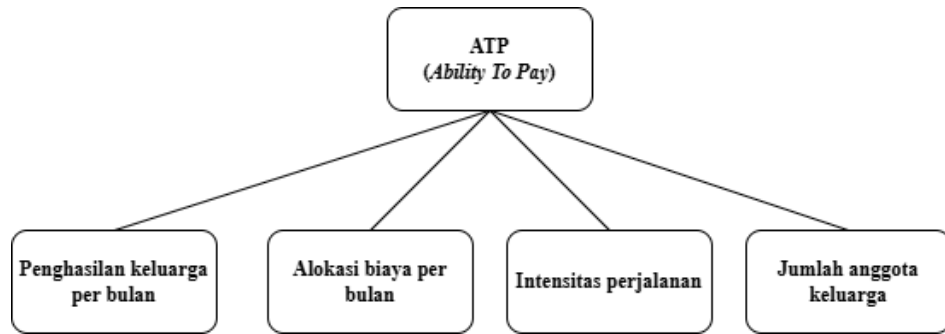
Semakin banyak uang yang dialokasikan oleh sebuah keluarga untuk transportasi, maka secara otomatis akan meningkatkan kemampuan mereka untuk membayar biaya perjalanan, begitu pula sebaliknya.

c) Intensitas perjalanan

Semakin besar intensitas perjalanan anggota keluarga, maka akan semakin lama perjalanan yang dilakukan, namun jika alokasi dana perjalanan tetap, maka keterjangkauan untuk membayar ongkos perjalanan akan semakin rendah, begitu pula sebaliknya.

d) Jumlah anggota keluarga

Banyaknya anggota keluarga yang ditanggung dapat mempengaruhi banyaknya intensitas perjalan yang dilakukan. Dan akan mempengaruhi alokasi biaya transportasi yang dikeluarkan.



Gambar 2.5 Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP

Sumber : Putera, 2022

2.4.3 *Willingness To Pay* (WTP)

Willingness To Pay pada umumnya diartikan sebagai kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan (dalam bentuk uang) atas jasa yang diperolehnya. *Willingness To Pay* juga diartikan sebagai jumlah maksimum yang akan dibayarkan konsumen untuk menikmati peningkatan kualitas (Whitehead, 2005). Dengan kata lain *Willingness To Pay* merupakan nilai yang bersedia dibayarkan atas suatu jasa yang diterimanya.

Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah (Putera, 2022):

1. Produk yang ditawarkan

Produk yang ditawarkan/disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi. Semakin banyak jumlah armada angkutan yang melayani tentunya lebih menguntungkan pihak pengguna.

2. Kualitas dan kuantitas pelayanan

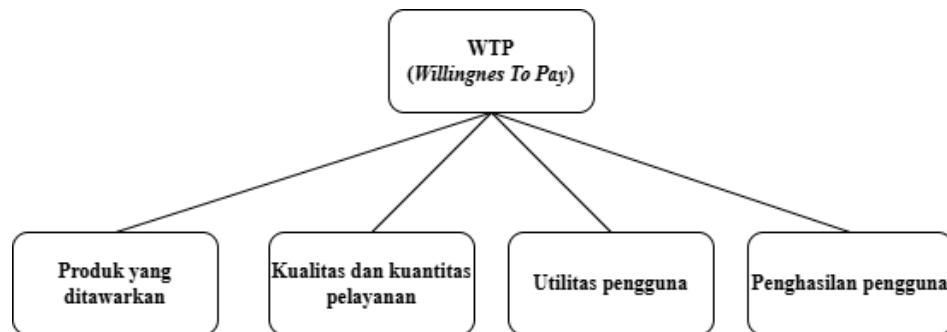
Seiring meningkatnya kapasitas layanan angkutan, kualitas pelayanannya pun bertambah baik penumpang tidak lagi berdesak-desakan sehingga mereka rela membayar tarif yang lebih tinggi.

3. Utilitas pengguna

Semakin tinggi manfaat yang dirasakan konsumen dari suatu layanan transportasi, semakin besar pula kesediaan mereka untuk membayar tarif yang berlaku. Sebaliknya, ketika manfaat yang dirasakan rendah, konsumen cenderung enggan menggunakan layanan tersebut, sehingga kesediaan membayar tarif juga menurun..

4. Penghasilan pengguna

Semakin tinggi penghasilan seseorang, semakin besar keinginan mereka untuk membayar tarif perjalanan, karena alokasi anggaran perjalanan yang lebih besar meningkatkan daya beli dan kesediaan mereka membayar tarif tersebut..



Gambar 2.6 Faktor-faktor yang mempengaruhi WTP

Sumber: Putera, 2022

Dengan rumus sebagai berikut :

$$WTP = \frac{(\sum_{i=1}^n W_i)}{n} \dots\dots\dots (2.2)$$

Keterangan :

WTP = Rata-rata WTP

n = Ukuran sampel

W_i = Nilai WTP maksimum responden ke i

2.5 Hubungan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingnes To Pay* (WTP)

Pelaksanaan dalam menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya ATP dan WTP, kondisi tersebut dapat berupa (Sajiwo, 2023):

1. ATP lebih besar dari WTP

Kondisi ini menggambarkan bahwa daya beli pengguna melebihi kemauannya untuk membayar layanan tersebut. Hal ini terjadi ketika seseorang berpenghasilan relatif tinggi namun memperoleh manfaat yang rendah dari jasa itu pengguna dalam keadaan seperti ini biasa disebut *choiced riders*.

2. ATP lebih kecil dari WTP

Kondisi ini berlawanan dengan kondisi sebelumnya, di mana hasrat pengguna untuk membayar layanan melebihi kemampuan finansialnya. Fenomena ini umumnya terjadi pada individu berpendapatan relatif rendah namun memperoleh utilitas yang sangat tinggi dari jasa tersebut, sehingga keputusan mereka untuk membayar lebih banyak didorong terutama oleh manfaat yang dirasakan. Pengguna dalam keadaan ini dikenal sebagai *captive riders*.

3. ATP sama dengan WTP

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

Rekomendasi kebijakan penentuan tarif angkutan umum berdasarkan analisis perbandingan ATP dan WTP dapat dilakukan dengan penerapan prinsip berikut ini, yaitu:

1. Karena WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, bila nilai WTP masih dibawah ATP, maka masih dimungkinkan menaikkan nilai tarif dengan perbaikan tingkat pelayanan angkutan umum.
2. Karena ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, maka besaran tarif angkutan umum yang diberlakukan tidak boleh melebihi nilai ATP kelompok sasaran.
3. Intervensi/campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau saling dibutuhkan pada kondisi dimana besaran tarif angkutan umum yang berlaku lebih besar dari ATP, hingga didapat besaran tarif angkutan umum maksimum sama dengan nilai ATP.

Penentuan/penyesuaian tarif dianjurkan sebagai berikut:

1. Tidak melebihi ATP
2. Berada antara nilai ATP dan WTP, bila akan dilakukan penyesuaian tingkat pelayanan.

3. Bila tarif yang diajukan berada dibawah perhitungan tarif, namun berada diatas nilai ATP maka selisih tersebut dapat dianggap sebagai beban yang harus ditanggung oleh pemerintah.
4. Bila perhitungan tarif, pada suatu jenis kendaraan berada jauh dibawah ATP dan WTP maka terdapat keleluasaan dalam perhitungan/pengajuan nilai tarif baru, yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan subsidi silang terhadap jenis kendaraan lain yang kondisi perhitungan tarifnya diatas ATP.

2.6 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu

No	Referensi	Topik Masalah	Hasil
1.	Nursery Suciantriyani (2019)	Analisis Kesesuaian Tarif Bus Damri Berdasarkan <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) Pengguna di Kota Bandung	Metode penelitian yang dilakukan menggunakan survey wawancara dan kuesioner. Hasil menunjukkan Lebih dari 61 % responden memiliki ATP di atas tarif sekarang, tapi hanya sekitar 35 % yang bersedia membayar tarif saat ini meski kualitas layanan ditingkatkan. Simulasi menunjukkan tarif Damri Bandung masih bisa dinaikkan Rp 500–1.500, dengan prioritas perbaikan kualitas pada kapasitas angkut pengemudi.
2.	Danny Stiawan (2017)	Analisis Pemilihan Moda Transportasi dengan ATP dan WTP Penumpang Menuju New Yogyakarta <i>International Airport</i> (Studi Kasus: Kereta Api, Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi)	Metode penelitian yang dilakukan menggunakan survey wawancara dan kuesioner. Penelitian menunjukkan penumpang kereta bandara sejauh 37 km memiliki ATP rata-rata Rp 101.512 dan WTP Rp 43.864, dengan tarif ideal Rp 50.000 (keterjangkauan ATP 57,5 % dan WTP 50 %). Skenario optimal tarif Rp

No	Referensi	Topik Masalah	Hasil
			75.000, waktu tempuh 45 menit, tiket terintegrasi, interval 45 menit, dan fasilitas memadai meraih WTP tertinggi 56 %, sementara preferensi moda ke NYIA adalah kereta bandara 46,75 %, kendaraan pribadi 23,50 %, bus Damri 19,50 %, dan taksi 10,25 % sesuai ATP/WTP masing-masing.
3.	Diana Nur Afni, Aleksander Purba, dan Chatarina Niken DWSBU (2020)	Analisis <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) Kereta Bandara Radin Inten II Stasiun Tanjungkarang	Metode penelitian yang dilakukan menggunakan survey wawancara dan kuesioner. Berdasarkan hasil penelitian, Rata-rata ATP responden sebesar Rp 87.000 dan rata-rata WTP Rp 44.000. Tarif ideal kereta bandara Radin Inten II–Bandar Lampung diperkirakan Rp 30.000–60.000 dengan keterjangkauan 90 % (ATP) dan 60 % (WTP).
4.	Gustaf Gautama dan Widi Arin Yanto (2018)	Analisa Tarif Angkutan Sekolah (Abudemen) Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, <i>Ability To Pay</i> dan <i>Willingness To Pay</i>	Penentuan tarif angkutan sekolah (abudemen) dengan pendekatan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), <i>Ability to Pay</i> (ATP), dan <i>Willingness to Pay</i> (WTP), diperoleh kesimpulan bahwa tarif abudemen berdasarkan perhitungan BOK dengan metode LAPI ITB adalah Rp 1.118,58/Km atau Rp 353.471/bulan. Sementara itu, hasil analisis berdasarkan kemampuan membayar (ATP) menunjukkan bahwa rata-rata kemampuan responden adalah Rp 441.770,83/bulan, sehingga secara ekonomi tarif masih berada dalam

No	Referensi	Topik Masalah	Hasil
			batas kemampuan pengguna. Selanjutnya, analisis berdasarkan kesediaan membayar (WTP) menunjukkan rata-rata tarif Rp 353.417/bulan (Alternatif 1) dan Rp 379.433/bulan (Alternatif 2). Selain itu, sebanyak 63% responden bersedia membayar lebih jika terjadi peningkatan kualitas layanan, dan dimensi kualitas layanan yang paling diprioritaskan oleh pengguna adalah tanggung jawab dalam pelayanan abudemen di SD Kartika II-5.
5.	Evi Renita Sari (2019)	Evaluasi Tarif Bus Rapid Transit (BRT) Trayek Bandar Lampung Rute Rajabasa-Panjang Berdasarkan <i>Ability To Pay</i> (Atp) Dan <i>Willingness To Pay</i> (Wtp).	Kemampuan membayar (ATP) dan kemauan membayar (WTP) pengguna jasa Damri Bandar Lampung pada rute Rajabasa-Panjang. Analisis ATP dilakukan melalui perbandingan alokasi biaya penggunaan BRT per bulan dengan frekuensi perjalanan, sedangkan analisis WTP dilakukan menggunakan metode <i>Analytical Hierarchy Process</i> (AHP). Hasil penelitian menunjukkan bahwa kemampuan membayar (ATP) untuk masyarakat umum adalah Rp 9.325/trip, sedangkan untuk pelajar/mahasiswa hanya Rp 5.091/trip. Artinya, tarif resmi yang berlaku saat ini tidak menjadi masalah bagi masyarakat umum, namun kurang sesuai dengan kemampuan

No	Referensi	Topik Masalah	Hasil
			pelajar/mahasiswa sehingga diperlukan dukungan kebijakan atau subsidi tarif bagi pelajar. Sementara itu, kesediaan membayar (WTP) berdasarkan hasil AHP baik untuk masyarakat umum maupun pelajar/mahasiswa berada pada kisaran Rp 6.000 – Rp 6.500. Dengan demikian, tarif resmi Rp 6.000/trip yang ditetapkan pemerintah dapat dikatakan sesuai dengan kemauan membayar pengguna jasa Damri.

III. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Umum

Metode penelitian pada dasarnya merupakan pendekatan ilmiah yang digunakan untuk memperoleh data dengan tujuan dan manfaat tertentu. Secara umum, data yang diperoleh dari proses penelitian dapat dimanfaatkan untuk memahami, menyelesaikan, serta mencegah terjadinya masalah.

Pemahaman dimaknai sebagai proses memperjelas hal-hal yang sebelumnya tidak diketahui hingga menjadi jelas, penyelesaian berarti usaha untuk mengurangi atau menghilangkan suatu permasalahan, sedangkan pencegahan merupakan langkah antisipatif agar masalah tidak muncul di masa mendatang. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif analitis, yaitu metode non-eksperimental yang bertujuan untuk menghimpun data-data yang relevan, baik data primer maupun sekunder, yang selanjutnya dianalisis untuk memperoleh hasil penelitian.

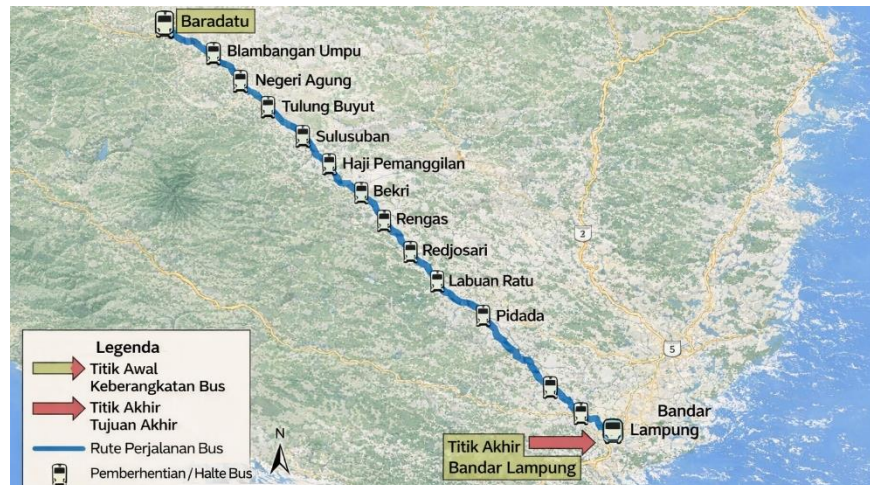
Adapun pengertian dari metode deskriptif analitis adalah sebagai berikut:

- a. Deskriptif berarti penyajian informasi mengenai fakta dan peristiwa secara sistematis, faktual, dan akurat.
- b. Analitis merujuk pada proses pengelolaan dan penataan data untuk menemukan jawaban atas pertanyaan penelitian.
- c. Dengan demikian, metode deskriptif analitis dapat dipahami sebagai proses penyusunan dan analisis data yang dilakukan secara sistematis, aktual, dan akurat untuk memberikan gambaran faktual serta menjawab pertanyaan yang muncul dalam penelitian.

3.2 Lokasi Waktu Penelitian

3.2.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilaksanakan pada angkutan Bus dengan trayek Way Kanan - Bandar Lampung.



Gambar 3.1 Lokasi Penelitian

Sumber : Argcis.com.

3.2.2 Waktu Penelitian

Pengumpulan data dilaksanakan melalui metode dengan menyebarkan kuesioner kepada penumpang untuk mengidentifikasi kemampuan dan keinginan membayar mereka. Responden yang terlibat adalah penumpang bus trayek Way Kanan–Bandar Lampung. Kuesioner tersebut disusun dalam tiga bagian utama yaitu karakteristik responden, karakteristik perjalanan, dan persepsi responden terhadap layanan serta variabel *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP).

3.3 Penentuan Jumlah Sampel

Penelitian ini menerapkan teknik random sampling agar setiap anggota populasi memiliki kesempatan yang setara untuk terpilih sebagai sampel. Subjek penelitian terdiri dari penumpang Bus trayek Way Kanan–Bandar Lampung. Karena populasi tidak diketahui secara pasti atau bersifat tak hingga, jumlah sampel ditentukan dengan menggunakan rumus Lemeshow :

$$n = \frac{Z^2 \cdot P \cdot (1-P)}{d^2} \dots \dots \dots (3.1)$$

Keterangan :

n = Ukuran sampel

Z = skor z pada kepercayaan 95% = 1,96

P = maksimal estimasi = 0,5

d = alpha (0,10) atau *sampling error* = 10%

$$n = \frac{Z^2 \cdot P \cdot (1-P)}{d^2}$$

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

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

$$n = 96,04 = 100$$

Jadi, nilai n berdasarkan rumus tersebut adalah $96,04 = 100$, maka sekurang-kurangnya 100 orang diambil untuk penelitian ini.

3.4 Sumber Data

Sebelum melaksanakan sebuah penelitian, hal pertama yang perlu dipahami adalah sumber data yang akan dijadikan objek kajian. Sumber data dalam penelitian merujuk pada subjek atau pihak yang darinya data dapat diperoleh untuk mendukung proses pengumpulan informasi yang relevan.

3.4.1 Data Primer

Data primer merupakan data yang dikumpulkan secara langsung melalui survei di lapangan. Data ini diperoleh langsung dari responden dan mencerminkan kondisi aktual. Adapun jenis data primer yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Tujuan atau alasan utama melakukan perjalanan
- b. Ketersediaan dan kualitas pelayanan angkutan

- c. Persepsi penumpang terhadap tarif yang dikenakan
- d. Jumlah penumpang yang menggunakan layanan angkutan
- e. Tingkat penghasilan responden

Data tersebut penting untuk memahami karakteristik pengguna angkutan serta mengevaluasi sistem transportasi yang ada.

3.4.2 Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui wawancara langsung dengan pihak bus yang mengoperasikan trayek Way Kanan - Bandar Lampung. Data ini bersumber dari informasi internal perusahaan dan bukan hasil pengamatan langsung di lapangan.

Data yang dikumpulkan meliputi:

1. Harga pembelian bus
2. Informasi mengenai operasional bus, yang terdiri dari:
 - a. Total jumlah unit bus yang dioperasikan
 - b. Jumlah tenaga kerja (termasuk sopir, kondektur, kenek, dan mekanik)
 - c. Jam kerja masing-masing karyawan (sopir, kondektur, kenek, dan mekanik)
 - d. Durasi waktu berhenti di terminal
 - e. Pola atau siklus perjalanan bus
 - f. Rute atau jalur yang dilewati oleh bus
 - g. Kapasitas tempat duduk yang tersedia di setiap unit bus
 - h. Jumlah setoran yang disetorkan oleh kru atau armada dalam periode tertentu

Data ini digunakan untuk memperoleh gambaran menyeluruh mengenai aspek operasional armada yang dijalankan oleh perusahaan.

3.5 Peralatan

Alat-alat yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Formulir survei untuk mendokumentasikan jumlah penumpang yang naik di setiap pemberhentian.
- b. Kuesioner yang diisi langsung oleh penumpang guna mengumpulkan data persepsi dan latar belakang.
- c. Alat tulis seperti pulpen atau pensil, untuk memudahkan responden mengisi kuesioner dan petugas mencatat data.

3.6 Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan adalah survei berskala kecil yang krusial untuk memastikan bahwa survei utama dapat dilaksanakan dengan lancar, efektif, dan efisien. Komponen dalam survei pendahuluan ini meliputi:

1. Penentuan lokasi survei dan pengenalan lapangan
Tahap ini bertujuan untuk memetakan rute yang akan dilalui serta mengidentifikasi titik-titik pemberhentian bus yang akan disurvei.
2. Penentuan waktu survei
Survei dilakukan dalam dua periode, yaitu saat jam sibuk dan saat tidak sibuk. Pemilihan hari survei juga harus representatif untuk menggambarkan kondisi rata-rata dalam satu minggu.
3. Penentuan jumlah surveyor
Menetapkan jumlah surveyor yang memadai agar proses pengumpulan data berlangsung secara efisien dan efektif.
4. Pengecekan form survei
Pemeriksaan formulir survei bertujuan memastikan surveyor tidak mengalami kendala saat pelaksanaan survei utama. Formulir harus dilengkapi dengan informasi berikut: nama surveyor, waktu pelaksanaan survei, dan nomor plat kendaraan.

3.7 Pengumpulan Data

Proses pengumpulan data bertujuan untuk mendapatkan informasi yang akan diolah pada tahap berikutnya. Pada tahap ini, data dibedakan menjadi dua jenis: data sekunder, yang diperoleh dari instansi atau sumber pustaka terkait, dan data primer, yang dikumpulkan langsung melalui observasi lapangan dan penyebaran kuesioner. Kuesioner sendiri merupakan alat ukur penelitian berupa daftar pertanyaan tertulis baik yang terstruktur maupun terbuka yang dirancang untuk mengumpulkan opini, pandangan, perilaku, atau karakteristik responden mengenai topik tertentu. Menurut Sugiyono (2017) dalam e-Jurnal STEI, angket atau kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan memberikan serangkaian pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab.

3.7.1 Data Primer

Data dalam penelitian ini dikumpulkan dengan teknik sampel acak. Data primer diperoleh melalui wawancara dengan responden bus pada rute pulang - pergi Way Kanan - Bandar Lampung. Survei akan dilaksanakan selama satu minggu, dengan kuesioner dibagikan secara acak kepada responden bus rute Way Kanan - Bandar Lampung. Data kuisisioner diperoleh dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan kepada responden yaitu :

- Karakteristik Responden

Pertanyaan mengenai karakteristik penumpang Bus trayek Way Kanan - Bandar Lampung terdiri dari:

- a. Nama, merupakan identitas responden pengguna Bus.
- b. Jenis kelamin, merupakan variabel yang menggambarkan jenis kelamin responden.
- c. Usia, ialah variabel yang mendeskripsikan berapa usia responden.
- d. Jenis pekerjaan, yaitu variabel yang mendeskripsikan jenis pekerjaan responden.
- e. Jumlah rata-rata pendapatan/uang saku per bulan, persen alokasi.
- f. pendapatan untuk menentukan kemampuan membayar jasa Bus.

- g. Jenis kendaraan yang dimiliki, merupakan variabel yang menentukan pengguna Bus termasuk kelompok *choice* atau kelompok *captive*.
- h. Penggunaan Bus, merupakan variabel yang dapat mengetahui *demand* dan merupakan data yang digunakan untuk analisis ATP
- Karakteristik Perjalanan Responden

Pertanyaan mengenai karakteristik responden Bus trayek Way Kanan - Bandar Lampung terdiri dari:

 - a. Maksud tujuan, yang menjelaskan tujuan perjalanan responden yang mempengaruhi banyaknya permintaan di moda ini.
 - b. Jenis kendaraan yang sering digunakan untuk tujuan perjalanan di moda ini.
 - c. Alternatif kendaraan yang digunakan untuk maksud perjalanan, merupakan variabel yang mempengaruhi banyaknya *demand* terhadap moda ini.
 - d. biaya perjalanan, lama perjalanan, waktu tunggu hal ini memberikan gambaran dalam segi pelayanan Bus tentang biaya yang dikeluarkan responden dalam penggunaan moda ini, lama perjalanan dan waktu tunggu.
 - e. Faktor-faktor pemilihan moda Bus adalah variabel yang menggambarkan alasan utama responden untuk menggunakan Bus, diurutkan sesuai tingkat kepentingan. Faktor-faktor ini termasuk waktu perjalanan, frekuensi pelayanan, informasi tentang jadwal, kenyamanan, keamanan, dan faktor lainnya.
- Persepsi Responden Terhadap Pelayanan Bus

Pengguna moda angkutan Bus memberikan penilaian terhadap layanan yang diterima meliputi waktu perjalanan, waktu tunggu, kenyamanan, keamanan, keselamatan, informasi rute, dan sarana pengaduan dengan skala sangat baik, baik, buruk, dan sangat buruk.
- ATP dan WTP

Data pertanyaan yang diperlukan untuk menentukan tarif yang dapat dibayar oleh pengguna kereta api sesuai dengan kondisi berikut:

- a. Kondisi saat ini, merupakan variabel yang menentukan kemampuan membayar pengguna angkutan Bus pada saat ini.
- b. Frekuensi penggunaan Bus, yaitu data yang digunakan menentukan kemampuan membayar pengguna angkutan Bus.
- c. Data mengenai peningkatan kualitas layanan mencakup faktor-faktor yang memengaruhi kesediaan responden membayar, terutama apabila aspek-aspek seperti waktu tempuh dan waktu tunggu Bus diperbaiki.
- d. Frekuensi penggunaan Bus merujuk pada data yang dipakai untuk menilai kemampuan bayar penumpang angkutan tersebut.
- e. Peningkatan kenyamanan merupakan variabel yang memengaruhi kesediaan responden untuk membayar lebih apabila tingkat kenyamanan layanan ditambah baik.

3.7.2 Data Sekunder

Data sekunder dikumpulkan melalui wawancara dengan pemilik bus, yang selanjutnya digunakan sebagai dasar untuk mengukur kemampuan bayar (*Ability To Pay*) dan kesediaan membayar (*Willingness To Pay*).

3.8 Analisis Data dan Pembahasan

Data yang dikumpulkan dari survei diproses untuk digunakan sebagai data masukan dalam proses analisis.

1. Menganalisis *Ability To Pay* (ATP) pengguna jasa Bus dengan melihat rasio alokasi biaya untuk menggunakan layanan tersebut terhadap frekuensi pemakaiannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP salah satunya adalah penghasilan setiap bulan, alokasi biaya transportasi, intensitas perjalanan dan jumlah anggota keluarga.

$$ATP = \frac{Irs \times P_p \times P_t}{Trs} \dots\dots\dots(3.2)$$

Keterangan :

Irs = Pendapatan responden per bulan (Rp/bulan)

Pp = Persentase pendapatan responden untuk biaya transportasi dari total pendapatan keluarga (Rp/bulan)

Pt = Persentase biaya transportasi bus dari total biaya transportasi yang ada (Rp/bulan)

Trs = Total frekuensi perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/bulan).

2. Data kuesioner tentang tarif bus dimanfaatkan untuk menghitung *Willingness To Pay* (WTP) berdasarkan persepsi penumpang serta biaya tambahan yang dibebankan untuk program peningkatan layanan. WTP dipengaruhi oleh layanan atau fasilitas yang disediakan oleh operator jasa transportasi; kualitas dan kuantitas layanan yang disediakan; utilitas atau keinginan pengguna terhadap angkutan; dan penghasilan pengguna.

Penetapan besaran kenaikan tarif dalam penelitian ini mengacu pada pendekatan *Contingent Valuation Method* sebagaimana diterapkan oleh Saptutyningsih dan Karimah (2019), yaitu dengan menetapkan satu nilai tawaran (*bid value*) yang selanjutnya dievaluasi melalui pertanyaan mengenai kesediaan membayar dengan pilihan jawaban ya atau tidak. Tarif yang diajukan dalam kuesioner disusun sebagai skenario harga untuk keperluan penelitian, berupa kenaikan sebesar 10% dari tarif yang berlaku saat ini. Besaran kenaikan tersebut dipilih karena dinilai moderat dan realistis dalam menguji respons serta tingkat penerimaan pengguna terhadap penyesuaian tarif yang disertai dengan peningkatan kualitas layanan.

$$WTP = \frac{(\sum_{i=1}^n W_i)}{n} \dots\dots\dots (3.3)$$

Keterangan :

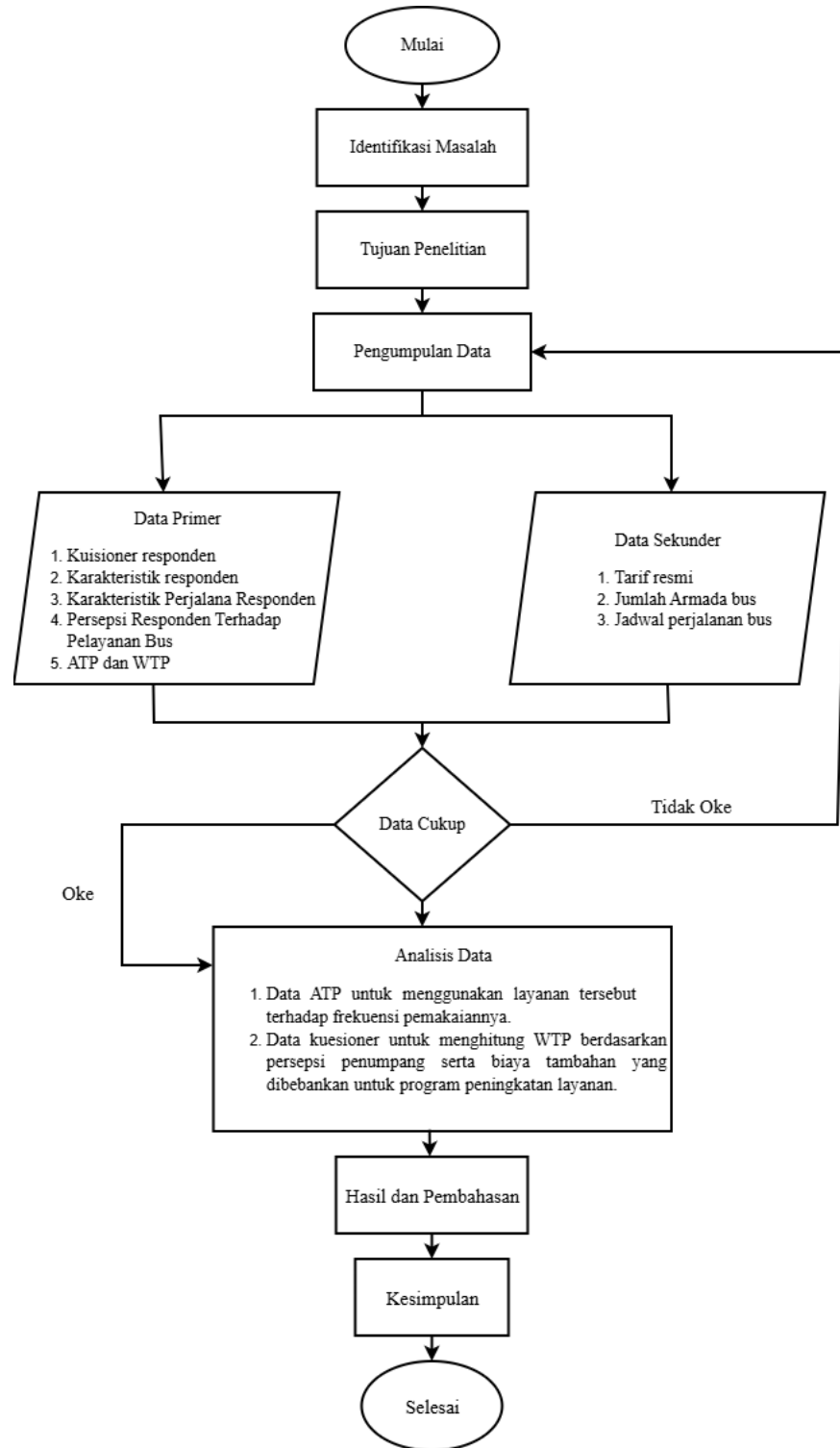
WTP = Rata-rata WTP

n = Ukuran sampel

W_i = Nilai WTP maksimum responden ke i

3.9 Diagram Alir Penelitian

Gambar berikut menunjukkan diagram alir yang digunakan sebagai acuan penelitian ini.



Gambar 3.2 Diagram Alir Penelitian.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis ATP dan WTP penumpang bus Trayek Way Kanan – Bandar Lampung yang dilakukan, dapat disimpulkan bahwa :

1. Nilai rata-rata *Ability to Pay* (ATP) penumpang bus sebesar Rp. 112.743 per perjalanan, yang menunjukkan bahwa secara ekonomi penumpang memiliki kemampuan membayar yang tinggi dibandingkan tarif eksisting sebesar Rp. 60.000.
2. Nilai rata-rata *Willingness to Pay* (WTP) penumpang bus sebesar Rp. 65.803 per perjalanan, yang lebih tinggi dibandingkan tarif eksisting. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas penumpang bersedia membayar tambahan tarif apabila terdapat peningkatan kualitas pelayanan dan fasilitas, seperti ketersediaan AC, kenyamanan tempat duduk, kebersihan, keamanan, serta ketepatan waktu perjalanan.
3. Perbedaan antara nilai ATP dan WTP menunjukkan adanya selisih yang cukup besar, yang mengindikasikan bahwa meskipun penumpang secara ekonomi mampu membayar lebih, kemauan membayar masih dipengaruhi oleh persepsi terhadap kualitas pelayanan.
4. Berdasarkan hasil analisis ATP dan WTP, tarif ideal bus trayek Way Kanan – Bandar Lampung direkomendasikan berada pada kisaran mendekati nilai WTP rata-rata, yaitu sekitar Rp. 90.000 per perjalanan, karena masih berada di bawah nilai ATP dan dapat diterima oleh sebagian besar penumpang.

5.2 Saran

Berdasarkan Berdasarkan hasil penelitian mengenai kemampuan dan kesediaan membayar penumpang bus trayek Way Kanan – Bandar Lampung, beberapa saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Penetapan tarif bus sebaiknya tidak hanya didasarkan pada biaya operasional, tetapi juga mempertimbangkan hasil analisis ATP dan WTP penumpang agar tarif yang ditetapkan tetap terjangkau dan berkeadilan.
2. Keseimbangan antara kepentingan pengguna dan operator perlu diperhatikan, sehingga tarif yang ditetapkan dapat diterima oleh penumpang sekaligus memberikan ruang bagi operator untuk meningkatkan kualitas layanan.
3. Peningkatan kualitas pelayanan disarankan difokuskan pada aspek kenyamanan armada, ketepatan waktu perjalanan, kebersihan, serta kemudahan sistem pembelian tiket, sebagai faktor utama yang memengaruhi nilai WTP.
4. Peningkatan kualitas layanan diharapkan dapat meningkatkan persepsi manfaat penumpang, sehingga kesediaan membayar tarif yang lebih tinggi meningkat dan perbedaan antara nilai ATP dan WTP dapat diminimalkan.
5. Kebijakan tarif yang diterapkan diharapkan tetap bersifat ekonomis, berorientasi pada kepuasan penumpang, serta mendukung keberlanjutan layanan angkutan bus antarkota.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsyad, N., & Sufina, M. (2020). *Evaluasi tarif Angkutan Umum (Angkot) Kota Pariaman Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan*. Rang Teknik Journal, 3(1), 83-88.
- Fridström, L. (2002). *Advances in Urban Transport Pricing* (Bab tentang klasifikasi tarif). Springer.
- Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.
- Julien, J., & Mahalli, K. (2014). Analisis ability to pay dan willingness to pay pengguna jasa kereta api bandara kualanamu (Airport Railink service). *Jurnal Ekonomi dan keuangan*, 2(3), 14784.
- Lestari, A. T., Hasanuddin, A., & Kriswardhana, W. (2018). *Relationship Between Road and Operational Cost of Vehicles On Jember Collector Urban Street*. Jurnal Rekayasa Sipil dan Lingkungan, 2(01), 57-66.
- Miro, F. (2011). *Perencanaan transportasi: Untuk mahasiswa, perencanaan, dan praktisi* (Cet. ulang). Jakarta: Erlangga.
- Nasution Ananda, I. (2021). *Majelis Pendidikan Tinggi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Fakultas Teknik*. Skripsi. Sumatera Utara.
- Nugroho, H., & Purwaningsih, R. (2015). *Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok) Dan Willingness To Pay (Wtp) Pada Bus Akap Kelas Executive (Studi Kasus: Bus Rosalia Indah Kelas Executive Jurusan Solo-Jabodetabek)*. Industrial Engineering Online Journal, 4(2).
- Putera, A. S. (2022). *Ability to Pay and Willingness to Pay Analysis of Yogyakarta International Airport Mode Integrators* (Doctoral dissertation, Universitas Atma Jaya Yogyakarta).
- RUMIATI, R., Fahmi, K., & EDISON, B. (2013). *Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar Tarif Angkutan Umum Mini Bus (SUPERBEN) di Kabupaten Rokan Hulu* (Doctoral dissertation, Universitas Pasir Pengaraian).

- Sajiwo, A. (2023). *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok), Ability To Pay Dan Willingness To Pay* (Doctoral dissertation, Universitas Medan Area).
- Saptutyningsih, E., & Karimah, L. (2019). Valuing Public Transportation Using Contingent Valuation Method: A Study of Commuter Line (KRL) in Tangerang Selatan, West Java Indonesia. *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan*, 20(1), 89-98.
- Sugiyono, I. (2017). *Teknik pengumpulan data: Angket atau kuesioner*. e-Jurnal STEI: Metode Penelitian, 3(2), 142–150. Diakses dari <https://repository.stei.ac.id/1653/4/BAB%203.pdf>
- Tamin, O. Z., dkk. (2000). *Evaluasi tarif angkutan umum dan analisis ability to pay*. Institut Teknologi Bandung.
- Vuchic, V. R. (2005). *Urban Transit: Operations, Planning and Economics* (Revised ed.). John Wiley & Sons.
- Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB
- Whitehead, J. C. (2005). *Improving willingness to pay estimates for quality improvements through joint estimation with quality perceptions* (NCEE Working Paper No. 2005-08). National Center for Environmental Economics, U.S. Environmental Protection Agency.
- Yuniarti, T. (2010). *Analisis tarif angkutan umum berdasarkan Biaya operadional kendaraan, ability to pay dan Willingness to pay (Studi kasus PO. Atmo trayek palur kartasura di Surakarta)*.