EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN MANGGARAI

GEDE ASTIKA DEYAN PUTRA

Taruna Program Studi
Diploma III Manajemen
Transportasi Jalan Politeknik
Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu KM 3,5
Cibitung, Bekasi Jawa Barat
17520
deyanputra909@gmail.com

SUDIRMAN ANGGADA, M.T

Dosen Politeknik
Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu KM 3,5
Cibitung, Bekasi Jawa Barat
17520

NYIMAS ARNITA APRILIA, M.Sc

Dosen Politeknik Transportasi
Dara Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu KM 3,5 Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

Abstract

In the operation of rural transportation, it is necessary to determine tariffs for service users. From the Regulator's side, the Manggarai Regency government has set tariffs based on Regent Regulation No. 3 of 2015 concerning the basic fare for urban transportation and rural transportation distance rates in Manggarai Regency, where the regulation has set the tariff for rural transportation, which is 10,000. However, in existing conditions there is a difference in the applicable tariffs between the existing tariffs (in the field) and the rates that have been set by the government. This can result in conflicts between operators and service users because they already know the tariffs set by the government.

The research is a calculation based on Vehicle Operational Costs (BOK) to find out the appropriate tariff from the operator's side, calculations based on Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) to find out what the appropriate tariff is from the user's side. Based on the analysis that has been done, the ideal tariff proposal can be given by averaging the 4 (five) types of existing tariffs, namely the calculation of tariffs based on BOK, ATP, WTP and based on Regent Regulation no. 3 of 2015. Where the existing tariff is different from the tariff that has been set by the government.

The proposal of this research, namely Evaluation of rural transportation rates in Manggarai Regency, is expected to be carried out immediately in the LLAJ Forum in order to determine appropriate and balanced tariffs from all three sides (operators, users and regulators).

Keywords: *Public Transportation; Rates; BOK, ATP, WTP*

Abstrak

Dalam penyelenggaraan operasional angkutan pedesaan diperlukan penetapan tarif untuk pengguna jasa. Dari sisi Regulator, pemerintah Kabupaten Manggarai telah menetapkan tarif berdasarkan Peraturan Bupati No. 3 Tahun 2015 tentang tarif dasar angkutan kota dan tarif jarak angkutan pedesaan Di Kabupaten Manggarai dimana dalam peraturan sudah ditetapkan untuk tarif angkutan pedesaan yaitu 10.000. Namun pada kondisi eksisting terdapat perbedaan tarif yang berlaku antara tarif eksisting (di lapangan) dengan tarif yang sudah ditetapkan pemerintah. Hal tersebut dapat menghasilkan konflik antara operator dengan pengguna jasa karena sudah mengetahui tarif yang ditetapkan pemerintah.

penelitian yaitu perhitungan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk mengetahui tarif yang sesuai dari sisi operator, perhitungan berdasarkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) untuk mengetahui berapa tarif yang sesuai dari sisi user. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan dapat diberikan usulan tarif ideal dengan merata-ratakan ke 4 (lima) macam tarif yang ada yaitu perhitungan tarif berdasarkan BOK, ATP, WTP dan berdasarkan berdasarkan Peraturan Bupati No. 3 Tahun 2015. Dimana tarif eksisting berbeda dengan tarif yang sudah ditetapkan pemerintah. Usulan penelitian ini yaitu Evaluasi tarif angkutan pedesaan dikabupaten Manggarai diharapkan segera dilakukan dalam Forum LLAJ agar dapat menetapkan tarif yang sesuai dan seimbang dari ketiga sisi (operator, user dan regulator).

Kata kunci : Angkutan Umum; Tarif; BOK, ATP, WTP

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Dalam penyelenggaraan operasional angkutan pedesaan diperlukan penetapan tarif untuk pengguna jasa. Dari sisi Regulator, pemerintah Kabupaten Manggarai telah menetapkan tarif berdasarkan Peraturan Bupati No. 3 Tahun 2015 tentang tarif dasar angkutan kota dan tarif jarak angkutan pedesaan Di Kabupaten Manggarai dimana dalam peraturan sudah ditetapkan untuk tarif angkutan pedesaan yaitu 10.000. Namun pada kondisi eksisting terdapat perbedaan tarif yang berlaku antara tarif eksisting (di lapangan) dengan tarif yang sudah ditetapkan pemerintah. Hal tersebut dapat menghasilkan konflik antara operator dengan pengguna jasa karena sudah mengetahui tarif yang ditetapkan pemerintah.

Maka dari itu perlu diadakan evaluasi dan analisis terhadap tarif angkutan pedesaan di wilayah studi Kabupaten Manggarai yang dilihat dari sisi regulator, sisi operator, dan sisi pengguna. Berdasarkan permasalahan tersebut maka dilakukanlah suatu penelitian dengan judul "Evaluasi Tarif Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Manggarai".

Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan utama yang akan dikaji dalam penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja pelayanan angkutan pedesaan eksisting
2. Bagaimana besaran tarif pelayanan angkutan pedesaan berdasarkan dan Biaya Operasional Kendaraan, ATP dan WTP?
3. Berapa tarif ideal layanan angkutan umum?
4. Bagaimana besaran tarif yang sesuai dengan ketentuan peraturan bupati Manggarai Nomor 3 tahun 2015?

Maksud dan Tujuan

Maksud dan Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah

1. Melakukan analisis kinerja pelayanan angkutan pedesaan eksisting
2. Melakukan analisis besaran tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, ATP, dan WTP
3. Menentukan tarif yang ideal angkutan pedesaan
4. Untuk menunjukkan besaran tarif angkutan pedesaan yang berlaku saat ini dengan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah.

Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penulisan ini dilakukan untuk memudahkan pengumpulan data, analisis data dan pengolahannya. Adapun batasan masalah dalam penulisan ini yakni:

1. Kajian dilakukan terhadap angkutan pedesaan yang masih aktif beroperasi sesuai trayek di wilayah studi Kabupaten Manggarai.
2. Penelitian dilakukan dengan menghitung Biaya Operasional Kendaraan, perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar, dan berdasarkan kemauan untuk membayar.

METODELOGI

Metodologi penelitian ini dimulai dari tahap awal, identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan analisis data berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan untuk mengetahui tarif yang sesuai dari sisi operator, perhitungan berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) untuk mengetahui berapa tarif yang sesuai dari sisi user.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Load factor

Tabel 1 Load factor

NO	TRAYEK	LOAD FACTOR	RAT - RATA SPM	KETERANGAN
1	LANDO - KOTA	14%	70%	MEMENUHI
2	MENA - KOTA	10%	70%	MEMENUHI
3	WASO - KOTA	11%	70%	MEMENUHI
4	LEDA - KOTA	9%	70%	MEMENUHI
5	LAO - KOTA	10%	70%	MEMENUHI
6	MENA - CANCAR	19%	70%	MEMENUHI
7	MENA - LOLANG	15%	70%	MEMENUHI
8	MENA - PURANG	32%	70%	MEMENUHI
9	KAROT - RANGGI	37%	70%	MEMENUHI
10	KAROT - PAGAL	12%	70%	MEMENUHI
11	KAROT TIMUNG	28%	70%	MEMENUHI
12	REO - KEDINDI	15%	70%	MEMENUHI

Headway

Tabel 2 Headway

NO	TRAYEK	HEADWAY RATA - RATA (MENIT)	RATA - RATA SPM	KETERANGAN
1	LANDO - KOTA	15	10	TIDAK MEMENUHI
2	MENA - KOTA	8	10	MEMENUHI
3	WASO - KOTA	9	10	MEMENUHI
4	LEDA - KOTA	10	10	MEMENUHI
5	LAO - KOTA	17	10	TIDAK MEMENUHI
6	MENA - CANCAR	6	10	MEMENUHI
7	MENA - LOLANG	22	10	TIDAK MEMENUHI
8	MENA - PURANG	13	10	TIDAK MEMENUHI
9	KAROT - RANGGI	27	10	TIDAK MEMENUHI
10	KAROT - PAGAL	41	10	TIDAK MEMENUHI
11	KAROT TIMUNG	21	10	TIDAK MEMENUHI
12	REO - KEDINDI	11	10	TIDAK MEMENUHI

Rit dan Panjang Trayek

Tabel 3 Rit dan panjang trayek

NO	TRAYEK	PANJANG TRAYEK (KM)	JUMLAH RIT
	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>d</i>

Over Houl body	274.50	338.34	226.31	183.65	248.94	233.53	350.07	466.77	191.82	413.07	589.60	176.42
Retribusi terminal	49.01	60.40	40.40	32.79	44.44	41.69	62.50	83.33	34.25	73.75	105.26	31.50
STNK/pajak kendaraan	57.19	70.49	47.15	38.26	51.86	48.65	72.93	97.24	39.96	86.06	122.83	36.75
Kir	9.53	11.75	7.86	6.38	8.64	8.11	12.16	16.21	6.66	14.34	20.47	6.13
Asuransi	142.97	176.22	117.87	95.65	129.66	121.63	182.33	243.11	99.91	215.14	307.08	91.88
2. Biaya Tidak Langsung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. BOK Kendaraan/km	3035.68	4473.60	3347.50	3270.75	3515.14	2824.08	3544.86	5217.22	2499.78	4215.46	5530.18	2534.53

Sumber: analisis data

Dari tabel diatas maka dapat dilakukan perhitungan tari dari sisi operator sebagai berikut

Tabel 5 Perhitungan Tarif Sesuai dengan SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002

Trayek	Panjang trayek A - B	TARIF POKOK / PNP - KM	TARIF BEP	TARIF
LANDO-KOTA	5.83	Rp 379	Rp 2,210	Rp 2,431
MENA-KOTA	4.73	Rp 558	Rp 2,639	Rp 2,903
WASO-KOTA	9.90	Rp 417	Rp 4,132	Rp 4,545
LEDA-KOTA	6.10	Rp 408	Rp 2,486	Rp 2,735
LAO-KOTA	4.50	Rp 439	Rp 1,977	Rp 2,175
MENA-CANCAR	15.99	Rp 352	Rp 5,636	Rp 6,199
MENA-LOLANG	16.00	Rp 443	Rp 7,083	Rp 7,791
MENA-PURANG	24.00	Rp 651	Rp 15,627	Rp 17,189
KAROT-RANGGI	14.60	Rp 312	Rp 4,554	Rp 5,009

KAROT-PAGAL	27.12	Rp 526	Rp 14,275	Rp 15,703
KAROT-TIMUNG	9.50	Rp 691	Rp 6,562	Rp 7,218
KOTA REO- KEDINDI	6.35	Rp 316	Rp 2,007	Rp 2,208

Sumber: hasil analisis data

Berdasarkan Tabel 2 dapat diketahui bahwa tarif yang sesuai dari sisi operator contoh salah satu trayek yaitu Trayek lando kota yaitu sebesar Rp 2.431.

Tarif Berdasarkan ATP dan WTP (Sisi User)

a. ATP

Tabel 6 rata – rata ATP pertrayek

Trayek	ATP
LANDO-KOTA	Rp 4,582.78
MENA-KOTA	Rp 4,713.02
WASO-KOTA	Rp 3,240.20
LEDA-KOTA	Rp 3,555.43
LAO-KOTA	Rp 4,081.07
MENA-CANCAR	Rp 11,181.42
MENA-LOLANG	Rp 11,120.22
MENA-PURANG	Rp 10,971.14
KAROT-RANGGI	Rp 4,148.18
KAROT-PAGAL	Rp 12,970.64
KAROT-TIMUNG	Rp 12,086.91
KOTA REO-KEDINDI	Rp 3,819.77

Sumber : Hasil Analisis,2022

Dari tabel diatas distribusi frekuensi tersebut dilakukan perhitungan ATP rata – rata trayek lando kota

$$\begin{aligned} \text{Rata-Rata ATP} &= \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n} \\ &= \frac{494.940}{108} = \text{Rp } 4.582 \end{aligned}$$

108

b. WTP

Tabel 7 rata – rata WTP pertrayek

Trayek	WTP
LANDO-KOTA	Rp 2,680.91
MENA-KOTA	Rp 3,474.27

WASO-KOTA	Rp	2,393.23
LEDA-KOTA	Rp	3,060.14
LAO-KOTA	Rp	3,658.71
MENA-CANCAR	Rp	10,183.81
MENA-LOLANG	Rp	9,477.82
MENA-PURANG	Rp	9,986.85
KAROT-RANGGI	Rp	2,506.38
KAROT-PAGAL	Rp	8,658.33
KAROT-TIMUNG	Rp	8,891.66
KOTA REO-KEDINDI	Rp	2,828.27

Sumber : Hasil Analisis,2022

Perhitungan dilakukan menggunakan data interval tarif, nilai tengah interval tarif, dan frekuensi sebagai berikut.

Dari tabel diatas distribusi frekuensi tersebut dilakukan perhitungan WTP rata – rata trayek lando kota adalah :

$$\begin{aligned} \text{Rata-Rata WTP} &= \frac{\sum Xi.Fi}{n} \\ &= \frac{298.538}{108} = \text{Rp } 2.680,91 \end{aligned}$$

Tarif Ideal/usulan

usulan tarif ideal dengan merata-ratakan ke 4 (iima) macam tarif yang ada yaitu bok, atp, wtp dan peraturan bupati Manggarai no 3 Tahun 2015 sebagai berikut:
contoh perhitungan pada trayek Lando – Kota

Tarif Usulan = $\frac{\text{BOK eksisiting} + \text{ATP} + \text{WTP} + \text{Sisi Regulator}}{4}$

$$= \frac{\text{Rp } 2.431,39 + \text{Rp } 4.582,78 + \text{Rp } 2.680,91 + \text{Rp } 3.500}{4}$$

$$= \text{Rp } 3,298.77$$

Berikut merupakan rekaap hasil perhitungan tarif usulan sebagai berikut:

Tabel V. 8 rekap tarif ideal/usulan

Trayek	TARIF USULAN
LANDO-KOTA	Rp 3,298.77
MENA-KOTA	Rp 3,649.20
WASO-KOTA	Rp 3,422.55
LEDA-KOTA	Rp 3,214.73
LAO-KOTA	Rp 3,353.69
MENA-CANCAR	Rp 10,304.58
MENA-LOLANG	Rp 9,316.18
MENA-PURANG	Rp 12,101.96
KAROT-RANGGI	Rp 3,890.95
KAROT-PAGAL	Rp 11,639.36
KAROT-TIMUNG	Rp 8,537.59
KOTA REO-KEDINDI	Rp 3,579.50

Sumber: Hasil analisis data

2. Hasil Perhitungan Tarif Berdasarkan dari Ketiga Sisi

Tabel 9 Data Tarif Dari Ketiga Sisi

Trayek	Sisi Operator		Sisi Pengguna		Sisi Regulator
	Tarif eksisting	BOK Eksisting	ATP	WTP	
LANDO-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 2,431.39	Rp 4,582.78	Rp 2,680.91	Rp 3,500.00
MENA-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 2,909.52	Rp 4,713.02	Rp 3,474.27	Rp 3,500.00
WASO-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 4,556.79	Rp 3,240.20	Rp 2,393.23	Rp 3,500.00
LEDA-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 2,743.34	Rp 3,555.43	Rp 3,060.14	Rp 3,500.00
LAO-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 2,174.99	Rp 4,081.07	Rp 3,658.71	Rp 3,500.00
MENA-CANCAR	Rp 15,000.00	Rp 6,209.10	Rp 11,181.42	Rp 10,183.81	Rp 13,644.00
MENA-LOLANG	Rp 15,000.00	Rp 7,798.69	Rp 11,120.22	Rp 9,477.82	Rp 8,868.00
MENA-PURANG	Rp 20,000.00	Rp 17,216.84	Rp 10,971.14	Rp 9,986.85	Rp 10,233.00
KAROT-RANGGI	Rp 5,000.00	Rp 5,018.30	Rp 4,148.18	Rp 2,506.38	-
KAROT-PAGAL	Rp 15,000.00	Rp 15,719.47	Rp 12,970.64	Rp 8,658.33	Rp 9,209.00
KAROT-TIMUNG	Rp 15,000.00	Rp 7,223.80	Rp 12,086.91	Rp 8,891.66	Rp 5,948.00
KOTA REO-KEDINDI	Rp 5,000.00	Rp 2,212.96	Rp 3,819.77	Rp 2,828.27	Rp 5,457.00

Sumber : Hasil Analisis,2022

Perbandingan tarif angkutan pedesaan dikabupaten Manggarai dari tiga sisi yaitu sisi operator, sisi pengguna, dan sisi regulator. Dapat dilihat pada trayek Mena – Purang, tarif yang berlaku dilapangan saat ini lebih tinggi dari tarif yang ditetapkan regulator, lebih tinggi dari nilai ATP dan WTP rata – rata, serta lebih tinggi dari biaya operasional kendaraan.

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan dapat diberikan usulan tarif ideal dengan merata-ratakan ke 4 (iima) macam tarif yang ada yaitu bok, atp, wtp dan peraturan bupati Manggarai no 3 Tahun 2015.

Tarif angkutan dikatakan ideal apabila tarif tersebut tidak lebih rendah daripada tarif biaya operasional kendaraan, dan juga tidak lebih tinggi dari ATP. Apabila besaran nilai ATP lebih rendah daripada besaran tarif biaya operasional kendaraan makan disini diperlukan peran pemerintah untuk memberikan subsidi yang berguna untuk menutupi biaya yang dikeluarkan oleh operator dalam pengelolaan angkutan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan pada Bab V, maka diperoleh kesimpulan kinerja angkutan pedesaan sebagai berikut:

1. *Load factor*

Dari analisis pada tabel dapat dilihat bahwa *Load factor* tertinggi yakni sebesar 37 % dan terendah sebesar 9%. *Load factor* tersebut memenuhi standar *load factor* bank dunia yakni sebesar 70%. Dikatakan memenuhi dikarenakan faktor kenyamanan penumpang dalam angkutan umum.

2. *Headway*

Waktu tunggu angkutan berpengaruh terhadap besar faktor muat. Dari analisis diatas dapat dilihat *headway* rata – rata tertinggi yaitu pada trayek Karot – Pagal, dan terendah pada Mena – Cancar.

3. Panjang Trayek dan Rit

Dari hasil analisis Panjang trayek dan jumlah Rit pada setiap trayek angkutan pedesaan di kabupaten Manggarai. Jumlah Rit terbanyak pada trayek leda kota, lao kota, dan kota reo kedindi. Panjang trayek terjauh yaitu pada trayek karot pagal dengan Panjang trayek 27,12 km.

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, diketahui besaran tarif lapangan dengan biaya operasi kendaraan, ATP, dan WTP sebagai berikut:

- a. Trayek Lando – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.431, ATP yaitu Rp 4.582 yaitu, WTP yaitu Rp 2.680
- b. Trayek Mena – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.909, ATP yaitu Rp 4.582, WTP yaitu Rp 3.474
- c. Trayek Waso – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, BOK yaitu Rp 4.556, ATP yaitu Rp 3.240, WTP yaitu Rp 2.393
- d. Trayek Leda – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.743, ATP yaitu Rp 3.555, WTP yaitu Rp 3.060
- e. Trayek Lao – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.174, ATP yaitu Rp 4.081, WTP yaitu Rp 3.658
- f. Trayek Mena - Cancar besaran tarif yaitu Rp 15.000, untuk BOK yaitu Rp 6.209, ATP yaitu 11.181, WTP yaitu 10.183
- g. Trayek Mena – Lolang besaran tarif yaitu Rp 15.000 ,untuk BOK yaitu Rp 7.798, ATP yaitu 11.120 , WTP yaitu Rp 9.477
- h. Trayek Mena - Purang besaran tarif yaitu Rp 20.000, untuk BOK yaitu Rp 17.216, ATP yaitu 10.971, WTP yaitu Rp 9.986
- i. Trayek Karot - Rangi besaran tarif yaitu Rp 15.000, untuk BOK yaitu Rp 5.018, ATP yaitu 4.148, WTP yaitu Rp 2.506
- j. Trayek Karot - Pagal besaran tarif yaitu Rp 15.000, untuk BOK yaitu Rp 15.719, ATP yaitu Rp 12.970, WTP yaitu Rp 8.658
- k. Trayek Karot - Timung besaran tarif yaitu Rp 15.000, untuk BOK yaitu Rp 7.223 ATP yaitu Rp 12.086, WTP yaitu Rp 8.891
- l. Trayek Kota Reo - Kedindi besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.212 ATP yaitu Rp3.819 , WTP yaitu Rp 2.828

Dari hasil analisis Tarif ideal yang diusulkan maka diperoleh sebagai berikut:

a. Trayek Lando – Kota	: Rp 3.298
b. Trayek Mena – Kota	: Rp 3.649
c. Trayek Waso – Kota	: Rp 3.422
d. Trayek Leda – Kota	: Rp 3.214
e. Trayek Lao – Kota	: Rp 3.353

f. Trayek Mena – Cancar	: Rp 10.304
g. Trayek Mena – Lolang	: Rp 9.316
h. Trayek Mena – Purang	: Rp 12.101
i. Trayek Karot – Ranggi	: Rp 3.890
j. Trayek Karot – Pagal	: Rp 11.639
k. Trayek Karot – Timung	: Rp 8.537
l. Trayek Kota Reo – Kedindi	: Rp 3.579

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, diketahui besaran tarif lapangan dengan sisi regulator:

- a. Trayek Lando – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 3.500
- b. Trayek Mena – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 2.909
- c. Trayek Waso – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 3.500
- d. Trayek Leda – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 3.500
- e. Trayek Lao – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 3.500
- f. Trayek Mena - Cancar besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 13.644
- g. Trayek Mena – Lolang besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 8,868
- h. Trayek Mena - Purang besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 10.233
- i. Trayek Karot - Ranggi besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp -
- j. Trayek Karot - Pagal besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 9,209.00
- k. Trayek Karot - Timung besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 7.223
- l. Trayek Kota Reo - Kedindi besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 2.212

SARAN

Adapun saran yang dapat diberikan untuk Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai berdasarkan hasil analisis sebagai berikut:

1. Diperlukannya subsidi untuk trayek yang Tarif di SK Bupati Manggarai No. 3 Tahun 2015 berada dibawah dari Biaya Operasional Kendaraan.
2. Evaluasi Tarif angkutan pedesaan dilakukan setiap tahun dikarenakan adanya perubahan harga – harga barang terutama komponen Biaya Operasional Kendaraan, dan pendapatan masyarakat yang juga ikut berubah

REFERENSI

- _____, 2002, Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 / AJ 206 / DRJD / 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.

- _____2015, Peraturan Bupati Manggarai Nomor 3 Tahun 2015 tentang TARIF DASAR ANGKUTAN PENUMPANG DAN TARIF JARAK ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN MANGGARAI
- _____2021, Pedoman Penulisan Kertas Kerja Wajib Program Studi Diploma III MTJ. Politenik Transportasi Darat Indonesia - STTD. Bekasi.
- _____2014, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tentang Angkutan Jalan.
- _____2009, Undang – Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Akhmad Munawar ,2020. Pengembangan Angkutan Umum Perkotaan Di Indonesia Universitas Gajah Mada Pusat Studi Transportasi dan Logistik.

Kambry, Maspul Aini, 2020. "Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok), Ability To Pay (Atp) Dan Willingness To Pay (Wtp) (Studi Kasus Kota Tangerang)

Safitri, Revy. 2016. "ATP WTP Tarif Angkutan."

Kelompok PKL Kabupaten Manggarai 2022, Laporan Umum Taruna Politenik Transportasi Darat Indonesia - STTD Program D III Ahli MTJ, Pola Umum MTJ Kabupaten Manggarai.