

# **EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT (STUDI KASUS TRAYEK B 01 DAN C 01)**

## **BAHRUL ULUM**

Taruna Program Studi Diploma III  
Manajemen Transportasi Jalan  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia – STTD  
Jalan Raya Setu KM 3,5 Cibitung,  
Bekasi Jawa Barat 17520  
[31bahrul.ulum@gmail.com](mailto:31bahrul.ulum@gmail.com)

## **RIKCO YUDHANTA**

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

## **PENNI CAHYANI**

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

## **ABSTRAK**

Angkutan pedesaan di Kabupaten Bandung Barat terjadinya perbedaan antara tarif eksisting dengan tarif yang ditetapkan pemerintah. Namun ada 2 trayek yang menimbulkan konflik antara operator, dengan persentase 78% untuk trayek B 01 dan 77% untuk trayek C 01 dari wawancara penumpang, karena perbedaan tarif yang cukup jauh selisih nya dari pada trayek yang lain, dengan total persentase pada trayek B 01 sebesar 27% dan C 01 sebesar 27% dari jumlah total selisih tarif, dengan selisih tarif yang sama sebesar Rp. 4.000. Dalam penelitian ini evaluasi tarif dilakukan dengan membandingkan tarif dari ketiga sisi, yakni dari sisi operator, sisi pengguna, dan sisi regulator, terkait ada atau tidaknya perbedaan tarif dari ketiga sisi berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan, Ability to Pay, dan Willingness to Pay. Dari hasil analisis perbandingan tarif angkutan dari ketiga sisi, pada trayek dengan kode trayek B 01 dan C 01, tarif pada saat ini berlaku di lapangan lebih tinggi dari tarif yang ditetapkan oleh regulator, serta lebih tinggi daripada nilai ATP dan WTP rata – rata, serta lebih tinggi tarif yang dihitung berdasarkan BOK. Penetapan tarif berdasarkan dari perbandingan perhitungan tarif yaitu berdasarkan kondisi eksisting, BOK, ATP, WTP dan berdasarkan Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014. Tarif yang diusulkan adalah dari perhitungan BOK sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dengan tarif yang sudah dibulatkan sebagai berikut Trayek B 01 sebesar Rp. 12.000 dan Trayek C 01 sebesar Rp. 8.500  
Kata Kunci : Biaya Operasional Kendaraan, Ability to Pay, Willingness to Pay.

## **ABSTRACT**

*Rural transportation in West Bandung Regency has a difference between the existing tariff and the tariff set by the government. However, there are 2 routes that cause conflicts between operators, with a percentage of 78% for route B 01 and 77% for route C 01 from passenger interviews, because the fare difference is quite far the difference compared to other routes, with a total percentage on route B 01 of 27% and C 01 of 27% of the total number of fare differences, with the same tariff difference of Rp. 4,000. In this study, tariff evaluation was carried out by comparing tariffs from three sides, namely from the operator side, user side, and regulator side, regarding the presence or absence of tariff differences from the three sides based on the calculation of Vehicle Operating Costs, Ability to Pay, and Willingness to Pay. From the results of a comparative analysis of transportation tariffs from the three sides, on routes with route codes B 01 and C 01, the tariffs currently applicable in the field are higher than the tariffs set by the regulator, and higher than the average ATP and WTP values, as well as higher rates calculated based on the BOK. Tariff determination is based on a comparison of tariff calculations, namely based on existing conditions, BOK, ATP, WTP and based on the West Bandung Regent Regulation Number 36 of 2014. The proposed tariff is from the calculation of BOK in accordance with SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002 with the rates that have been rounded as follows Route B 01 of Rp. 12,000 and Route C 01 of Rp. 8,500  
Keywords: Vehicle Operational Costs, Ability to Pay, Willingness to Pay*

## **PENDAHULUAN**

### **Latar Belakang**

Pada angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat terjadinya perbedaan antara tarif eksisting dengan tarif yang ditetapkan pemerintah, yang terdapat perbedaan tarif yaitu ada 8 trayek dari 10 trayek yang aktif. Namun ada 2 trayek yang menimbulkan konflik antara operator dengan persentase 78% untuk trayek B 01 dan 77% untuk trayek C 01, penetapan penurunan tarif yang direncanakan pemerintah harusnya dapat diikuti juga dengan turunnya juga harga suku cadang kendaraan. Berdasarkan keluhan pengguna jasa angkutan umum, karena perbedaan tarif yang cukup jauh selisih nya dari pada trayek yang lain, dengan total persentase pada trayek B 01 sebesar 27% dan C 01 sebesar 27% dari jumlah total selisih tarif, dengan selisih tarif yang sama sebesar Rp. 4.000 pada kedua trayek tersebut. Hal ini disebabkan naiknya harga-harga barang yang dibutuhkan untuk penyelenggaraan angkutan perdesaan seperti bahan bakar minyak (BBM), suku cadang, oli dan sebagainya, hal tersebut merupakan alasan para operator untuk menaikkan tarif. Karena pengguna jasa angkutan perdesaan sudah mengetahui tarif yang ditetapkan oleh pemerintah, maka dari itu diperlukannya evaluasi dan analisis terkait tarif angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat yang dilihat dari tiga sisi, yaitu regulator , operator dan user.

### **Rumusan Masalah**

Dengan permasalahan yang terjadi dilapangan, dapat diidentifikasi beberapa masalahsebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi perbandingan antara tarif eksisting dengan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada trayek B 01 dan C 01?
2. Bagaimana kondisi perbandingan trayek B 01 dan C 01 antara tarif eksisting dengan tarif yang dilihat dari sisi user berdasarkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) pada trayek B 01 dan C 01?
3. Bagaimana usulan penentuan tarif untuk trayek B 01 dan C 01 dari sisi operator, user dan regulator?

### **Maksud dan Tujuan**

Berdasarkan identifikasi masalah diatas maka rumusan masalah dalam Kertas Kerja Wajib ini adalah :

1. Maksud  
Untuk melakukan kajian terhadap evaluasi tarif angkutan perdesaan studi kasus trayek B 01 dan C 01 di Kabupaten Bandung Barat.
2. Tujuan
  - a) Mengetahui berapa tarif yang sesuai jika dilihat dari sisi operator
  - b) Mengetahui berapa tarif yang sesuai jika dilihat dari sisi user (pengguna jasa)
  - c) Memberikan usulan tarif BOK sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002

### **Batasan Masalah**

Batasan masalah yang diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya membahas 2 trayek angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat yaitu pada trayek B 01 dan C 01

2. Penelitian ini hanya menganalisis tarif berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan perdesaan, perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar (Ability to Pay), keinginan untuk membayar (willingness to Pay), Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014 dan kondisi tarif eksisting.
3. Penelitian ini hanya membandingkan tarif yang dilihat dari tiga sisi yaitu operator, user dan regulator yang bertujuan sebagai gambaran untuk pemerintah dalam penetapan tarif angkutan perdesaan yang berlaku.

## METODELOGI

Metodologi penelitian ini dimulai dari tahap awal, identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, Hasil dari analisis akan dibandingkan dengan tarif eksisting yang berlaku di wilayah studi, jika terdapat perbedaan maka dilakukan penentuan tarif yang ideal berdasarkan dari perbandingan :

- a. Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014,
- b. Perhitungan BOK sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002,
- c. Perhitungan ATP dan WTP
- d. Tarif eksisting

Tarif yang di usulkan adalah dari perhitungan BOK sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Untuk melakukan evaluasi tarif angkutan perkotaan di Kota Palu, maka terlebih dahulu yang harus dilakukan adalah perhitungan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Sisi Operator) dengan dasar perhitungan tarif ini menggunakan mekanisme perhitungan yang ada di dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687 / AJ / DRJD / 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur<sup>2</sup> dan perhitungan tarif berdasarkan ATP dan WTP (Sisi User) yang didapat dari hasil survey wawancara penumpang angkutan perkotaan.

1. Perhitungan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Sisi Operator) sesuai dengan SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002

**Tabel 1** Rekapitulasi BOK

| REKAPITULASI BIAYA PER KM   | B 01    | C 01    |
|-----------------------------|---------|---------|
| 1. Biaya Langsung           |         |         |
| a. Penyusutan Kendaraan     | 605,18  | 1.167,1 |
| b. Biaya Awak Kendaraan     | 1.089,3 | 1.050,4 |
| c. Bahan Bakar Minyak (BBM) | 765     | 765     |
| d. Ban                      | 60,8    | 60,8    |
| e. Servis Kecil             | 118,6   | 118,6   |
| f. Servis Besar             | 47,4    | 47,4    |
| g. Over Houl Mesin          | 69,4    | 69,4    |
| h. Over Houl Body           | 217,9   | 420,2   |
| i. Retribusi Terminal       | 10,9    | 21      |
| j. Pajak Kendaraan (STNK)   | 21,2    | 40,9    |
| k. KIR                      | 7,3     | 14      |
| l. Asuransi                 | 9,1     | 17,5    |
| 2. Biaya Tidak Langsung     | 18,2    | 35      |
| 3. BOK Kendaraan/km         | 3.040,2 | 3.827,4 |

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

Dari Tabel 1 didapatkan didapatkan rekapitulasi BOK/Kend-km dari setiap trayek digunakan untuk menghitung nilai tarif pokok/pnp-km. Contoh perhitungan pada trayek B01 untuk mencari tarif pokok/pnp-km dengan rata-rata penumpang naik/trip disesuaikan dengan kondisi lapangan

**Tabel 2** Rekapitulasi Perhitungan Tarif Pokok

| No. | Trayek | Panjang Trayek (km) | BOK/Kend-Km | Rata-rata PNP naik/Trip | Tarif Pokok/PNP-Km |
|-----|--------|---------------------|-------------|-------------------------|--------------------|
| 1   | B 01   | 15,3                | Rp3.040     | 4                       | Rp707              |
| 2   | C 01   | 11,9                | Rp3.827     | 6                       | Rp638              |

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari Tabel 2 didapatkan rekapitulasi Tarif pokok (pnp/km) kemudian digunakan untuk menghitung tarif *Break Event Point* (BEP) dari masing-masing trayek. Tarif BEP sebagai tarif tanpa nilai keuntungan dapat dihitung dengan formulasi tarif pokok/pnp-km x panjang trayek

**Tabel 3** Rekapitulasi Perhitungan Tarif berdasarkan SK.687/AJ.206/DRJD/2002,

| No. | Trayek | Panjang Trayek (km) | Tarif Pokok/PNP-Km | Tarif BEP | Tarif Dari Sisi Operator |
|-----|--------|---------------------|--------------------|-----------|--------------------------|
| 1   | B 01   | 15,3                | Rp707              | Rp10.817  | Rp11.899                 |
| 2   | C 01   | 11,9                | Rp638              | Rp7.591   | Rp8.350                  |

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan Tabel 2 dapat diketahui bahwa tarif yang sesuai dari sisi operator untuk Trayek B 01 sebesar Rp. 11.899 dan Trayek C 02 sebesar Rp. 8.350

2. Perhitungan Tarif Berdasarkan ATP dan WTP (Sisi User)  
Metode Sturges adalah metode untuk menentukan banyaknya kelas interval (Frids, 2002), dengan rumus:

$$K = 1 + (3,322 \times \log x n)$$

Dimana:

K : Jumlah kelas

N : Jumlah data

- a. Berdasarkan Kemampuan Membayar Jasa Angkutan (ATP)

**Tabel 4** Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan ATP

| Interval |          | nilai tengah | frekuensi |
|----------|----------|--------------|-----------|
| Rp10.000 | Rp10.744 | Rp10.372     | 18        |
| Rp10.744 | Rp11.489 | Rp11.117     | 8         |
| Rp11.489 | Rp12.233 | Rp11.861     | 7         |
| Rp12.233 | Rp12.978 | Rp12.605     | 0         |
| Rp12.978 | Rp13.722 | Rp13.350     | 0         |
| Rp13.722 | Rp14.466 | Rp14.094     | 11        |
| Rp14.466 | Rp15.211 | Rp14.839     | 10        |
| Rp15.211 | Rp15.955 | Rp15.583     | 0         |
| TOTAL    |          |              | 54        |

Sumber : Hasil Analisis 2022

**Tabel 5** Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan ATP

| Interval |          | nilai tengah | frekuensi |
|----------|----------|--------------|-----------|
| Rp7.000  | Rp7.467  | Rp7.234      | 4         |
| Rp7.467  | Rp7.934  | Rp7.701      | 0         |
| Rp7.934  | Rp8.401  | Rp8.168      | 11        |
| Rp8.401  | Rp8.868  | Rp8.635      | 0         |
| Rp8.868  | Rp9.335  | Rp9.102      | 18        |
| Rp9.335  | Rp9.802  | Rp9.569      | 0         |
| Rp9.802  | Rp10.269 | Rp10.036     | 11        |
| Rp10.269 | Rp10.736 | Rp10.503     | 0         |
| TOTAL    |          |              | 44        |

Sumber : Hasil Analisis 2022

b. Berdasarkan Kemauan Membayar Jasa Angkutan (WTP)

**Tabel 6** Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan WTP

| Interval |          | nilai tengah | frekuensi |
|----------|----------|--------------|-----------|
| Rp9.000  | Rp9.744  | Rp9.372      | 18        |
| Rp9.744  | Rp10.489 | Rp10.117     | 8         |
| Rp10.489 | Rp11.233 | Rp10.861     | 7         |
| Rp11.233 | Rp11.978 | Rp11.605     | 0         |
| Rp11.978 | Rp12.722 | Rp12.350     | 0         |
| Rp12.722 | Rp13.466 | Rp13.094     | 11        |
| Rp13.466 | Rp14.211 | Rp13.839     | 10        |
| Rp14.211 | Rp14.955 | Rp14.583     | 0         |
| TOTAL    |          |              | 54        |

Sumber : Hasil Analisis 2022

**Tabel 7** Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan WTP

| Interval |          | nilai tengah | frekuensi |
|----------|----------|--------------|-----------|
| Rp 6.000 | Rp 6.467 | Rp 6.234     | 8         |
| Rp 6.467 | Rp 6.934 | Rp 6.701     | 0         |
| Rp 6.934 | Rp 7.401 | Rp 7.168     | 19        |
| Rp 7.401 | Rp 7.868 | Rp 7.635     | 0         |
| Rp 7.868 | Rp 8.335 | Rp 8.102     | 16        |
| Rp 8.335 | Rp 8.802 | Rp 8.569     | 0         |
| Rp 8.802 | Rp 9.269 | Rp 9.036     | 1         |
| Rp 9.269 | Rp 9.736 | Rp 9.503     | 0         |
| TOTAL    |          |              | 44        |

Sumber : Hasil Analisis 2022

c. ATP Dan WTP

Berdasarkan data dari Tabel 4 sampai Tabel 6 dilakukan perhitungan ATP rata – rata dan WTP rata – rata

**Tabel 8** Rekapitulasi ATP

| No | Kode Trayek | ATP       |
|----|-------------|-----------|
| 1  | B 01        | Rp 12.261 |
| 2  | C 01        | Rp 8.932  |

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

**Tabel 9** Rekapitulasi ATP

| No | Kode Trayek | WTP       |
|----|-------------|-----------|
| 1  | B 01        | Rp 11.261 |
| 2  | C 01        | Rp 7.380  |

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

Hasil perhitungan tarif dari sisi operator dan tarif dari sisi pengguna direkap dalam tabel 10 :

**Tabel 10** Rekapitulasi Tarif Dari Ketiga Sisi

| No | Kode Trayek | Sisi Operator |                 | Sisi Pengguna |          | Sisi Regulator |
|----|-------------|---------------|-----------------|---------------|----------|----------------|
|    |             | Tarif         | BOK (SK Dirjen) | ATP           | WTP      |                |
| 1  | B 01        | Rp15.000      | Rp11.899        | Rp12.261      | Rp11.261 | Rp11.000       |
| 2  | C 01        | Rp10.000      | Rp8.350         | Rp8.932       | Rp7.380  | Rp6.000        |

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

Dari rekap analisis pada tabel 10, dapat dilihat perbandingan tarif angkutan dari ketiga sisi, pada trayek dengan kode trayek B 01 dan C 01, tarif pada saat ini berlaku di lapangan lebih tinggi dari tarif yang ditetapkan oleh regulator, serta lebih tinggi daripada nilai ATP dan WTP rata – rata. Tarif yang kini berlaku juga lebih tinggi nilainya dari besar tarif yang dihitung berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan yang digunakan operator untuk pengelolaan dan pengoperasian kendaraan.

Dalam hal ini perlu dilakukan penetapan tarif dikarenakan penetapan tarif yang sudah lama sejak tahun 2014 berdasarkan Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014. Jadi perlu penetapan tarif sesuai Perhitungan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, sesuai dengan SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002.

## KESIMPULAN

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

1. Dari analisis yang telah dilakukan, diketahui kondisi tarif lapangan saat ini lebih tinggi dari nilai Biaya Operasional Kendaraan pada trayek B 01 dan trayek C 01. Dengan tarif di lapangan pada trayek B 01 Rp 15.000 dan trayek C 01 Rp. 10.000, untuk nilai BOK pada trayek B 01 Rp 11.899 dan trayek C 01 Rp 8.350.
2. Dari hasil analisis diketahui bahwa tarif yang sesuai jika dilihat dari sisi pengguna jasa berdasarkan perhitungan *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* adalah sebagai berikut :

- a. Berdasarkan Ability to Pay (Kemampuan Membayar)
  - 1) Trayek B 01 : Rp 12.261
  - 2) Trayek C 01 : Rp 8.932
- b. Berdasarkan Willingness to Pay (Kemauan Membayar)
  - 1) Trayek B 01 : Rp 11.261
  - 2) Trayek C 01 : Rp 7.380
3. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan diberikan usulan tarif berdasarkan dari perbandingan :

|                          | B 01       | C 01     |
|--------------------------|------------|----------|
| a. Eksisting             | : Rp15.000 | Rp10.000 |
| b. BOK (SK Dirjen)       | : Rp11.899 | Rp8.350  |
| c. ATP                   | : Rp12.261 | Rp8.932  |
| d. WTP                   | : Rp11.261 | Rp7.380  |
| e. Peraturan Bupati 2014 | : Rp11.000 | Rp6.000  |

Tarif yang di usulkan adalah dari perhitungan BOK sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dengan tarif yang sudah dibulatkan sebagai berikut :

- 1) Trayek B 01 : Rp 12.000
- 2) Trayek C 01 : Rp 8.500

## SARAN

Dari kesimpulan diatas, penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Pemerintah wilayah studi untuk dapat mengontrol pelayanan angkutan perdesaan secara berkala sehingga dapat mengetahui apabila terjadi perbedaan antara tarif lapangan dengan tarif yang ditetapkan pemerintah, dan mengambil kebijakan lebih lanjut terkait permasalahan tarif tersebut melalui pelaksanaan forum Lalu Lintas Angkutan Jalan bersama keanggotaan forumnya sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011.
2. Pelaksanaan evaluasi terhadap pelayanan angkutan kepada penumpang oleh pemerintah, diharapkan agar kualitas pelayanan angkutan umum akan mampu mengimbangi kemauan membayar (WTP) dari pengguna jasa angkutan.

Penetapan tarif untuk trayek B 01 dan C 01 angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat diharapkan segera dilakukan dalam forum Lalu Lintas Angkutan Jalan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 agar dapat menetapkan tarif yang sesuai dan seimbang dari ketiga sisi yaitu operator, user dan regulator.

## REFERENSI

- \_\_\_\_\_, 2002. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 / AJ 206 / DRJD / 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- \_\_\_\_\_, 2009, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- \_\_\_\_\_, 2011. Peraturan Pemerintah Nomor 37 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2014. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tentang Angkutan Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2014. Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014 tentang Tarif Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Kabupaten Bandung Barat

- \_\_\_\_\_, 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- Avisha, F. 2019. “Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP), Dan Willingness To Pay (WTP) Angkutan Bus Antar Kota CV ...” 07 (2): 1–8.  
<http://repository.umsu.ac.id/handle/123456789/7866>.
- Frans J., Messah Y., dan Issu N. Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok), Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kabupaten TTS . Thesis diterbitkan : Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Nusa Cendana.
- Jakarta, D I D K I, dan Ofyar Z Tamin. 1999. ““ ABILITY TO PAY ’ ( ATP ) DAN ‘ WILLINGNES TO PAY ’ ( WTP )” 1 (2): 121–39.
- Kambry, Maspul Aini, Kajian Taruf, dan Angkutan Umum. 2020. “KAJIAN TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN ( BOK ), ABILITY TO PAY ( ATP ) DAN WILLINGNESS TO PAY ( WTP ) ( studi kasus Kota Tangerang ) pendekatan Biaya Operasional Kendaraan ( BOK ), berdasarkan” XV: 1–18.
- Kelompok PKL Kabupaten Bandung Barat, 2022, Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program D III Ahli LLAJ, Pola Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Bandung Barat, Bekasi.
- Putra, Adris A. 2014. “Analisis Keseimbangan Jumlah Armada Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Penumpang.” *Media Komunikasi Teknik Sipil* 19 (1): 1–12.