

EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERKOTAAN DI KABUPATEN GARUT (STUDI KASUS TRAYEK 8 DAN 14)

Windy Hidayani
Taruna Program Studi
Sarjana Terapan
Transportasi Darat PTDI
– STTD
Jl. Raya Setu No. 89,
Cibuntu, Cibitung,
Bekasi, 17520
082172808735
windyhidayani051@gmail.
com

**Adithya Prayoga
Saifudin**
Dosen Politeknik
Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jl. Raya Setu No. 89,
Cibuntu, Cibitung, Bekasi,
17520
adithya.prayoga@ptdisttd.a
c.id

**Nyimas Arnita
Aprilia**
Dosen Politeknik
Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jl. Raya Setu No. 89,
Cibuntu, Cibitung, Bekasi,
17520

Abstract

The difference in tariffs in the existing conditions with the tariff certificate stated is quite significant. This research was conducted in Graut Regency and aims to evaluate or re-assess urban transportation fares specifically on routes 8 dan 14 wheter they are appropriate from the point of view of operators, service users and regulators. This research was conducted using the primary data collection method, namely an interview survey of passengers on routes 8 and 14 and secondary data obtained from related government agencies. The analysis was carried out to find out the rates from the calculation of VOC (Vehicle Operations Cost), ATP (Ability to pay), WTP (Wilingnes to pay). The result of the study show that the rates in field conditions are different from the ideal rates obtained based on the calcutaion analysis. With an ideal fare that diffentiates between general categories, namely for route 8 of Rp 7.512a and route 14 Rp 7.761, while the student category on route 8 is Rp 4.583 and route is Rp 4.757.

Keywords : *Public Transportation, Rate Evaluation, VOC (vehicle operations cost), ATP (ability to pay) and WTP (wilingnes to pay)*

Abstrak

Perbedaan tarif yang berada di kondisi eksisting dengan SK tarif yang tertera cukup signifikan. Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Garut dan bertujuan untuk mengevaluasi atau menilai kembali traif angkutan perkotaan khusus nya pada trayek 8 dan 14 apakah sudah sesuai dari sudut pandang pihak optertaor, pengguna jasa dan pihak regulator. Penelitian ini dilakukan dengan metode pengumpulan data primer yaitu survei wawancara terhadap penumpang trayek 8 dan 14 dan data sekudner diperoleh dari instansi pemerintah terkait. Analisis yang dilakukan untuk mengetahui tarif dari perhitungan BOK (Biaya Operasional Kendaraan), ATP (Ability to pay), dan WTP (Wilingnes to pay). Hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif yang berada di kondisi lapangan berbeda dengan tarif ideal yang didapatkan berdasarkan analisis perhitungan. Dengan tarif ideal yang dibedakan antara kategori umum yaitu untuk trayek 8 sebesar Rp 7.512 dan Trayek 14 sebesar Rp 7.761, sedangkan kategori pelajar pada trayek 8 sebesar Rp 4.583 dan trayek 14 sebesar Rp 4.757.

Kata Kunci : Angkutan Umum, Evaluasi Tarif, BOK, ATP dan WTP.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kabupaten Garut adalah kabupaten terbesar ketiga di Provinsi Jawa Barat, dari data Badan Pusat Statistik di Kabupaten Garut terdapat 2.622.400 jumlah penduduk dan 648.562 jumlah rumah tangga. Banyaknya penduduk di Kabupaten Garut, mengakibatkan banyak juga angkutan umum yang beroperasi guna menunjang pergerakan masyarakat baik dari dalam maupun dari luar Kabupaten Garut. Angkutan kota di Kabupaten Garut memiliki armada sesuai dengan izin yang diberikan dari Pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Garut, sesuai SK Trayek dan Keputusan Bupati No : 551./KEP/374-DISHUB/2007, Tanggal 8 November 2007 Tentang Alokasi Kendaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Kabupaten Garut, alokasi per trayek sudah ditetapkan tetapi dari tahun 2020 hingga sekarang ada 1132 kendaraan yang beroperasi. Terdapat 16 trayek dengan 14 trayek yang beroperasi. Pada tahun 2022 Dinas Perhubungan Kabupaten Garut sudah memperbaharui SK Tarif sesuai dengan Keputusan Bupati Nomor 551.2/KEP.515-DISHUB/2022, tarif yang ditetapkan pada SK ialah tarif yang berdasarkan jarak, tetapi dari hasil analisis data Tim PKL Taruna PTDI-STTD di Kabupaten Garut 2022 menemukan adanya penyimpangan tarif di kondisi eksisting lapangan pada trayek 8 dan trayek 14. Dari survey tersebut didapati juga bahwa trayek 8 yang melayani rute Terminal Guntur-Pasar Andir adalah trayek yang memiliki peminat cukup tinggi, serta memiliki nilai *load factor* sebesar 37%, dan tarif yang tertera di SK sebesar Rp 5.585 sedangkan pada kenyataan di lapangan tarif sebesar Rp 10.000, begitu juga pada trayek 14 yang melayani rute Terminal Guntur-Kersamenah memiliki tarif pada SK sebesar Rp 5.910 sedangkan pada kondisi di lapangan operator mematok harga sebesar Rp 10.000, trayek 14 ini adalah trayek yang sepi peminat dengan nilai *load factor* sebesar 24% . Perbedaan tarif pada kondisi eksisting dengan SK yang telah ditetapkan menarik perhatian penulis untuk mengevaluasi kondisi tarif saat ini baik dari segi operator maupun pengguna jasa angkutan perkotaan khususnya pada trayek 8 dan 14.

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian masalah pada kondisi eksisting, rumusan masalah penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana besaran tarif yang sesuai dengan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada trayek 8 dan 14?
2. Bagaimana besaran tarif yang sesuai dengan ATP (kemampuan membayar) dan WTP (kesediaan membayar) khusus nya pengguna trayek 8 dan 14?
3. Berapakah tarif yang dapat diterapkan pada angkutan perkotaan khusus nya trayek 8 dan trayek 14?

Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi atau menilai kembali tarif angkutan perkotaan khusus nya pada trayek 8 dan 14 apakah sudah sesuai dari sudut

pandang pihak operator, pengguna jasa dan pihak regulator.

Adapun tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Mengevaluasi tarif yang ditetapkan saat ini pada trayek 8 dan trayek 14
2. Menganalisis tarif yang ditetapkan saat ini pada trayek 8 dan 14 apakah mampu menutupi Biaya Operasional Kendaraan (BOK)
3. Menganalisis besaran tarif yang sesuai jika dilihat dari sisi pengguna jasa angkutan umum pada trayek 8 dan trayek 14

Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup penelitian sebagai berikut:

1. Kajian studi ini dibatasi untuk menganalisa tarif trayek angkutan perkotaan yang berada di wilayah Kabupaten Garut yaitu trayek 8 dan trayek 14.
2. Kajian studi ini melakukan evaluasi terkait perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan perkotaan, perhitungan berdasarkan kemampuan dan kesediaan untuk membayar *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP).
3. Kajian studi ini tidak membahas tentang kinerja pelayanan angkutan perkotaan pada trayek 8 dan 14.

METODOLOGI

Metodologi penelitian ini dimulai dari tahap awal, identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan analisis dan 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 (pengguna jasa).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam melakukan evaluasi tarif angkutan pedesaan di Kabupaten Garut, hal yang lebih dahulu yang harus dilakukan adalah perhitungan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (sisi operator) dengan perhitungan tarif menggunakan mekanisme perhitungan yang ada di dalam Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor : KP.792/AJ.205/DRJD/2021 tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Perkotaan Penumpang Umum Perkotaan dan perhitungan tarif berdasarkan ATP dan WTP (sisi pengguna jasa) yang didapatkan dari hasil survey wawancara penumpang angkutan perkotaan.

1. Perhitungan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Sisi Operator)

Tabel 1 Rekapitulasi BOK pada tiap trayek

Rekapitulasi Biaya per km	Trayek 8	Trayek 14
1. Biaya Langsung		
a. Penyusutan Kendaraan	Rp 357	Rp 281
b. Gaji dan Tunjangan Awak Kendaraan	Rp 45	Rp 40
c. Bahan Bakar Minyak (BBM)	Rp 674	Rp 566
d. Ban	Rp 112	Rp 112
e. Servis Kecil	Rp 173	Rp 186
f. Servis Besar	Rp 133	Rp 136
g. Penambahan Oli Mesin	Rp 62	Rp 56
h. over haul mesin	Rp 83	Rp 83
i. overhaul body	Rp 1.966	Rp 2.023
i. Cuci Kendaraan	Rp 135	Rp 121
j. retribusi terminal	Rp 9	Rp 8
k. Pajak Kendaraan (STNK)	Rp 8	Rp 7
l. KIR	Rp 2	Rp 2
m. Asuransi	-	-
2. Biaya Tidak Langsung	Rp 2	Rp 1
3. BOK Kendaraan/km	Rp 3.753	Rp 3.615

Sumber : Hasil analisis 2023

Berdasarkan tabel diatas didapatkan rekapitulasi BOK dari Trayek 8 dan 14. Data-data diatas digunakan sebagai dasar untuk perhitungan tarif dari sisi operator. Setelah dilakukan perhitungan tarif, dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 2 Perhitungan Tarif

Perhitungan Tarif Operator	Trayek 8	Trayek 14
Panjang Lintasan A-B	18 Km	20 Km
Tarif Pokok/pnp-km	Rp 447	Rp 430
Tarif BEP	Rp 8.042	Rp 8.607
Tarif Dari Operator	Rp 8.846	Rp 9.468

Sumber : Hasil analisis 2023

Berdasarkan tabel diatas didapatkan hasil untuk trayek 8 sebesar Rp 8.846 sedangkan untuk trayek 14 sebesar Rp 9.468.

2. Perhitungan Tarif berdasarkan ATP dan WTP (sisi user)

2.2.1 ATP (*Ability to pay*)

Faktor- faktor yang mempengaruhi ATP antara lain, penghasilan per bulan, alokasi biaya transportasi, intensitas perjalanan. Metode *travel cost* dengan mengasumsikan bahwa setiap individu secara individual melakukan alokasi anggaran untuk melakukan perjalanan, maka pendekatan *travel cost* individual dapat menggunakan rumus dibawah.

Dengan metode pendekatan *travel cost* dapat dicari besaran ATP yaitu :

$$\text{ATP}_{\text{Presp/trip}} = \frac{Ic \times \%Tc}{n}$$

Rumus IV. 1 Rumus ATP

Dimana :

Ic = total penghasilan per bulan

% Tc = Persentase dari penghasilan untuk travel cost

D = Frekuensi penggunaan au per bulan

Tabel 3 ATP Trayek 8

PEKERJAAN	ATP	
PELAJAR	Rp	5.175
UMUM	Rp	9.056
Rata-rata	Rp	7.115

Sumber : Hasil analisis 2023

Dapat dilihat pada tabel di atas menunjukkan bahwa ATP dari pelajar sebesar Rp 5.175, sedangkan untuk ATP umum sebesar Rp 9.056, dengan rata-rata ATP trayek 8 sebesar Rp 7.115.

Tabel 4 ATP Trayek 14

PEKERJAAN	ATP	
PELAJAR	Rp	5.253
UMUM	Rp	9.093
RATA-RATA	Rp	7.173

Sumber : Hasil analisis 2023

Dapat dilihat pada tabel di atas menunjukkan bahwa ATP pelajar sebesar Rp 5.253 sedangkan untuk ATP umum sebesar Rp 9.093, dengan rata-rata ATP trayek 14 sebesar Rp 7.173.

2.2.2 WTP (Willingnes to pay)

Tabel 5 WTP Trayek 8

WTP (Rupiah)						TOTAL
RANGE	3000	4000	5000	6000	7000	
PELAJAR/MAHASISWA	18	31	30	0	0	79
UMUM	21	50	180	0	0	251
TOTAL	39	81	210	0	0	330

Sumber : Hasil analisis 2023

Dari tabel di atas dengan jumlah responden sebanyak 330 orang untuk kesediaan atau keinginan penumpang membayar tarif dengan rentang Rp 3.000 sampai dengan Rp 7.000. Total penumpang yang memilih Rp 3.000 sebanyak 39 orang, kemudian Rp 4.000 sebanyak 81 orang dan yang terakhir Rp 5.000 sebanyak 210 orang. Sedangkan untuk range Rp 6.000 dan Rp 7.000 sebanyak 0.

Dalam melakukan perhitungan WTP diperlukan data dari hasil survey wawancara penumpang angkutan perkotaan pada Trayek di wilayah studi yang dilakukan. Berdasarkan Tabel V 8 dapat ditentukan WTP berdasarkan pekerjaan pada trayek 8 sebagai berikut :

a. WTP rata-rata untuk pelajar/mahasiswa

$$\frac{(18 \times 3000) + (31 \times 4000) + (30 \times 5000)}{79} = \text{Rp } 4.152$$

b. WTP rata-rata untuk umum

$$\frac{(21 \times 3000) + (50 \times 4000) + (180 \times 5000)}{251} = \text{Rp } 4.633$$

Dengan demikian rata-rata WTP trayek 8 adalah :

$$\frac{\text{Rp } 4.152 + \text{Rp } 4.633}{2} = \text{Rp } 4.393$$

Jadi, WTP trayek 8 adalah Rp 4.393.

Tabel 6 WTP Trayek 14

WTP (Rupiah)						TOTAL
RANGE	3000	4000	5000	6000	7000	
PELAJAR/MAHASISWA	5	10	13	0	0	28
UMUM	0	12	31	0	0	43
TOTAL	5	22	44	0	0	71

Sumber : Hasil analisis 2023

Dari tabel diatas dengan jumlah responden sebanyak 71 orang untuk kesediaan atau keiinginan penumpang membayar tarif dengan rentang Rp 3.000 sampai dengan Rp 7.000. Total penumpang yang memilih Rp 3.000 sebanyak 5 orang, kemudian Rp 4.000 sebanyak 22 orang dan yang terakhir Rp 5.000 sebanyak 4 orang. Sedangkan untuk range Rp 6.000 dan Rp 7.000 sebanyak 0.

Sedangkan untuk perhitungan WTP pada trayek 14 dapat dilihat dari tabel V 9 yaitu sebagai berikut :

a. WTP rata-rata untuk pelajar/mahasiswa

$$\frac{(3 \times 3000) + (10 \times 4000) + (13 \times 5000)}{28} = \text{Rp } 4.285$$

b. WTP rata-rata untuk umum

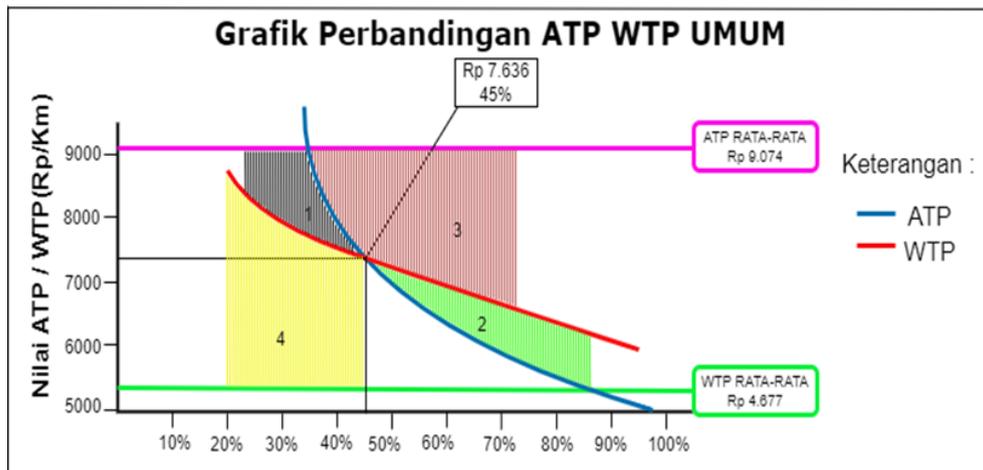
$$\frac{(12 \times 4000) + (31 \times 5000)}{43} = \text{Rp } 4.721$$

Dengan demikian rata-rata WTP trayek 14 adalah :

$$\frac{\text{Rp } 4.000 + \text{Rp } 4.721}{50} = \text{Rp } 4.503$$

Jadi, WTP trayek 14 adalah Rp 4.503

2.2.3 Perbandingan ATP & WTP Kategori Umum



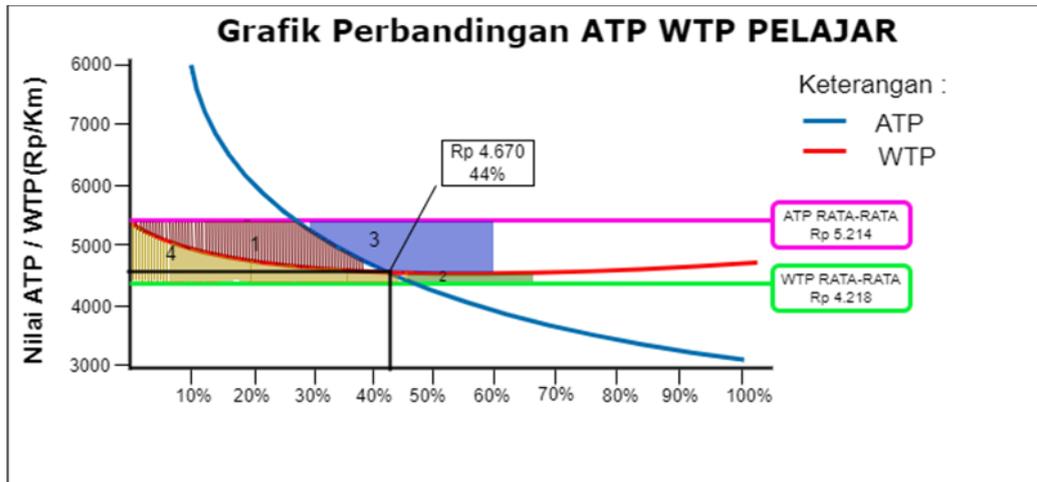
Sumber : Hasil analisis 2023

Gambar 1 Grafik Perbandingan ATP WTP Umum

Berdasarkan gambar diatas yang mneghubungkan antara ATP dan WTP kategori umum sebagai berikut :

1. Daerah 1 menggambarkan kondisi $ATP > \text{Tarif} > WTP$ dengan luas daerah berada pada rentang ATP/WTP Rp 7.635 – Rp 9.074 dan jumlah responden $< 45\%$ yang ditandai dengan arsiran berwarna hitam, ini menunjukkan kemampuan membayar responden umum lebih tinggi dibandingkan dengan keinginannya untuk membayar.
2. Daerah 2 menggambarkan kondisi $ATP < \text{Tarif} < WTP$ dengan luas daerah berada pada rentang nilai ATP/WTP Rp 4.677 – Rp 7.636 dan jumlah responden $> 45\%$ yang ditandai dengan arsiran berwarna hijau, ini menunjukkan kemampuan membayar responden pelajar yang lebih kecil dibandingkan dengan keinginan untuk membayarnya.
3. Daerah 3 menggambarkan kondisi $\text{Tarif} > ATP > WTP$ dengan luas daerah berada pada rentang nilai ATP/WTP Rp 4.677 – Rp 9.074 dan jumlah responden 37% yang ditandai dengan arsiran berwarna merah, Jika operator menetapkan tarif pada daerah ini, maka diperlukan campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi dikarenakan penentuan tarif lebih besar dari kemampuan dan keinginan membayar responden.
4. Daerah 4 menggambarkan kondisi $\text{Tarif} < ATP < WTP$ dengan luas daerah berada pada rentang nilai ATP/WTP Rp 4.677 – Rp 9.074 dan jumlah responden $< 45\%$ yang ditandai dengan arsiran kuning. Daerah ini merupakan keleluasan bagi operator untuk menentukan tarif tanpa adanya peningkatan pelayanan yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan subsidi silang pada moda lain yang kondisi perhitungan tarifnya diatas ATP.

2.2.4 Perbandingan ATP & WTP Kategori Pelajar



Sumber : Hasil analisis 2023

Gambar 2 Grafik Perbandingan ATP WTP Pelajar

Berdasarkan gambar diatas yang menghubungkan antara ATP dan WTP kategori pelajar sebagai berikut :

1. Daerah 1 menggambarkan kondisi $ATP > \text{Tarif} > WTP$ dengan luas daerah berada pada rentang ATP/WTP Rp 4.670 – Rp 5.214 dan jumlah responden $< 44\%$ yang ditandai dengan arsiran berwarna merah, ini menunjukkan kemampuan membayar responden pelajar lebih tinggi dibandingkan dengan keinginannya untuk membayar.
2. Daerah 2 menggambarkan kondisi $ATP < \text{Tarif} < WTP$ dengan luas daerah berada pada rentang nilai ATP/WTP Rp 4.218 – Rp 4.670 dan jumlah responden $> 44\%$ yang ditandai arsiran berwarna hijau. Daerah ini menunjukkan kemampuan membayar responden pelajar yang lebih kecil dibandingkan dengan keinginan untuk membayarnya.
3. Daerah 3 menggambarkan kondisi $\text{Tarif} > ATP > WTP$ dengan luas daerah berada pada rentang nilai ATP/WTP Rp 4.218 – Rp 5.214 dan jumlah responden 30% yang ditandai dengan arsiran warna biru. Jika operator menetapkan tarif pada daerah ini, maka diperlukan campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi dikarenakan penentuan tarif lebih besar dari kemampuan dan keinginan membayar responden.
4. Daerah 4 menggambarkan kondisi $\text{Tarif} < ATP < WTP$ dengan luas daerah berada pada rentang nilai ATP/WTP Rp 4.218 – Rp 5.214 dan jumlah responden $< 44\%$ yang ditandai dengan arsiran kuning. Daerah ini merupakan keleluasaan bagi operator untuk menentukan tarif tanpa adanya peningkatan pelayanan yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan subsidi silang pada moda lain yang kondisi perhitungan tarifnya diatas ATP.

3. Hasil Analisis

Tabel 7 Rekapitulasi Perhitungan Tarif Umum

NO	KODE TRAYEK	TARIF EKSISTING	TARIF SK	ATP UMUM	TARIF BOK	WTP UMUM	TARIF IDEAL
1	8	Rp 10.000	Rp 5.585	Rp 9.056	Rp 8.846	Rp 4.633	Rp 7.512
2	14	Rp 10.000	Rp 5.910	Rp 9.093	Rp 9.468	Rp 4.721	Rp 7.761

Sumber : Hasil analisis 2023

Dari tabel di atas untuk tarif eksisting atau tarif yang diberlakukan di lapangan sebesar Rp 10.000 untuk kedua trayek sedangkan untuk tarif yang berada di SK trayek 8 sebesar Rp 5.585 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 5.910. Dan setelah dilakukan perhitungan analisis dari segi BOK trayek 8 sebesar Rp 8.846 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 9.468, dan analisis dari segi pengguna atau ATP didapatkan hasil untuk trayek 8 sebesar Rp 9.056 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 9.093 dan untuk WTP hasil untuk trayek 8 sebesar Rp 4.633 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 4.721, dan untuk tarif ideal pada trayek 8 kategori umum didapatkan sebesar Rp 7.512, sedangkan trayek 14 didapatkan sebesar Rp 7.761.

Tabel 8 Rekapitulasi Tarif Pelajar

NO	KODE TRAYEK	TARIF EKSISTING	TARIF SK	ATP PELAJAR	TARIF BOK	WTP PELAJAR	TARIF IDEAL
1	8	Rp 10.000	Rp 5.585	Rp 5.175	Rp 4.423	Rp 4.152	Rp 4.583
2	14	Rp 10.000	Rp 5.910	Rp 5.253	Rp 4.734	Rp 4.285	Rp 4.757

Sumber : Hasil analisis 2023

Dari tabel di atas untuk tarif eksisting atau tarif yang diberlakukan di lapangan sebesar Rp 10.000 untuk kedua trayek sedangkan untuk tarif yang berada di SK trayek 8 sebesar Rp 5.585 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 5.910. Untuk tarif perhitungan BOK khusus pelajar diberikan keringanan sebesar 50% hal ini tercantum pada SK Tarif Nomor 551.2/KEP.515-DISHUB/2022 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum Kabupaten Garut. Kemudian didapatkan hasil yaitu untuk tarif dari BOK untuk pelajar sebesar Rp 4.423 untuk trayek 8, sedangkan tarif trayek 14 untuk pelajar sebesar Rp 4.734 dan untuk tarif ideal pada trayek 8 kategori pelajar didapatkan sebesar Rp 4.583, sedangkan trayek 14 didapatkan sebesar Rp 4.757 Berdasarkan data tersebut didapat hasil perbandingan antara tarif eksisting dengan tarif dari sisi operator dan sisi user. Pada hasil analisis diketahui bahwa nilai ATP dari kedua trayek tersebut dan kedua jenis pekerjaan tersebut berada di atas tarif BOK dan WTP, hal ini menunjukkan bahwa kebanyakan penumpang adalah kelompok *choiced riders*, yang mana masyarakat dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya mempunyai pilihan.

Kesimpulan

Berikut merupakan kesimpulan yang diperoleh dari analisis perhitungan tarif angkutan perkotaan di Kabupaten Garut dari ketiga segi (operator, pengguna, dan regulator)

1. Berdasarkan hasil analisis di atas terdapat perbedaan antara tarif eksisting dengan tarif yang sudah dihitung dengan ketentuan Biaya Operasional Kendaraan, dimana tarif ini dibedakan menjadi dua kategori yaitu umum dan pelajar. Pada kategori umum, tarif eksisting yang dipatok oleh operator sebesar Rp 10.000 sedangkan berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan di trayek 8 sebesar Rp 8.846 dan di trayek 14 sebesar Rp 9.468. Lalu pada kategori pelajar, tarif eksisting yang dipatok oleh operator sebesar Rp 5.000 sedangkan tarif yang di analisis berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan di trayek 8 memiliki tarif sebesar Rp 4.423 dan di trayek 14 sebesar Rp 4.734. Hal ini menyatakan bahwa tarif saat ini pada trayek 8 dan 14 tidak sesuai untuk diterapkan karena sudah melebihi Biaya Operasional Kendaraan.
2. Berdasarkan analisis tarif saat ini pada trayek 8 dan 14 sudah mampu menutupi Biaya Operasional Kendaraan, bahkan dapat dikatakan tarif ini sudah sangat melebihi ketentuan dalam menentukan tarif dimana operator hanya boleh menambahkan keuntungan 10% dari Biaya Operasional Kendaraan yang telah di tetapkan.
3. Besaran tarif yang sesuai dari sisi pengguna jasa dapat dilihat berdasarkan analisis ATP dan WTP. Dari analisis ATP didapatkan kemampuan membayar untuk kategori umum trayek 8 sebesar Rp 9.056 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 9.093, sedangkan untuk kemauan membayar (WTP) kategori umum trayek 8 sebesar Rp 4.633 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 4.721. Selanjutnya, untuk kategori pelajar kemampuan membayar (ATP) pada trayek 8 sebesar Rp 5.175 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 5.253, sedangkan untuk kemauan membayar (WTP) pada trayek 8 sebesar Rp 4.152 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 4.285. Berdasarkan uraian ini di dapatkan tarif ideal untuk umum pada trayek 8 sebesar Rp 7.512 dan untuk trayek 14 sebesar Rp 7.761, dan tarif ideal untuk kategori pelajar pada trayek 8 sebesar Rp 4.583 sedangkan pada trayek 14 sebesar Rp 4.757.
4. Tarif yang di evaluasi kembali ini adalah jenis tarif dengan berdasarkan jarak.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2007. Keputusan Bupati No : 551./KEP/374-DISHUB/2007, Tanggal 8 November 2007 Tentang Alokasi Kendaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Kabupaten Garut.
- _____, 2009. Undang – Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____, 2002. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687/AJ206/DRJD/2002 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- _____, 2019. Peraturan Menteri Nomor 15 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- Anggunani, Amrisa, and Imam Muthohar. 2016. “Analisis Ability to Pay Dan Willingness to Pay Pengguna Layanan Kereta Api Kaligung Dan Kereta Api Kamandaka (Studi Kasus: Lintas Layanan Semarang-Tegal),” no. October: 1744–53.
- Arsyad, Nadra Dkk. 2020. “1673-4378-1-Pb” 3 (1): 83–88.
- Fahmi, Khairul, and Bambang Edison. 2013. “Analisis Kemampuan Dan Kemauan Membayar Tarif Angkutan Umum Mini Bus (Superben) Di Kabupaten Rokan Hulu.” *Jurnal Mahasiswa Teknik UPP* 1 (1): 110534.
- Julien, and Kasyful Mahalli. 2015. “Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Railink Service).” *Jurnal Ekonomi Dan Keuangan* 2 (3): 167–79.
- Kadir Abdul. 2006. “Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional.” *Transportasi Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional* 1: 121–31.
- Kambuaya, Abraham, and Theresia. 2020. “Biaya Operasional Kendaraan , Ability To Pay , Dan Willingness To Pay.” *Jurnal Rekayasa Teknik Sipil Universitas Madura* 5 (2): 11–18.
- Luh Putu Galuh Prabasari, Ni, Ni Luh Ramaswati Purnawan, and I Dewa Ayu Sugiarica Joni. 2017. “Evaluasi Kehumasan Di Universitas Udayana,” 3.
- Safitri, Revy. 2016. “Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kota Pangkalpinang.” *Fropil* 4 (2): 156–64. <https://journal.ubb.ac.id/index.php/fropil/article/view/1245/882>.
- Siregar, S A, A Rafii, and A Pakpahan. 2022. “Evaluasi Tarif Angkutan Umum Penumpang Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Studi Kasus Angkutan Kota Lin 02 Pijorkoling–Kota).” *Statika* 5 (1): 31–41. <https://www.jurnal.ugn.ac.id/index.php/statika/article/view/908%0Ahttps://www.jurnal.ugn.ac.id/index.php/statika/article/download/908/677>.
- Tamin, Ofyar Z, Harmein Rahman, Aine Kusumawati, Ari Sarif Munandar, and Bagus Hario Setiadji. 1999. “‘ Ability To Pay ’ (Atp) Dan ‘ Willingnes To Pay ’ (Wtp).” *Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT)* 1 (2): 121–39.
- Zohra, Elia, Rudi S Suyono, and S Nurlaily Kadarini. 2018. “Analisis Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Untuk Penentuan Tarif Pada Perencana Angkutan Umum BRT Di Kota Pontianak.” *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang* 5 (3): 1–8. <https://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/view/30771>.