EVALUASI KINERJA KEPENGUSAHAAN ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN SITUBONDO

EVALUATION OF THE PERFORMANCE OF RURAL TRANSPORT ENTERPRISES IN SITUBONDO DISTRICT

Galeh Saputra Abdullah^{1*}, Wisnu Handoko², Ir. Eli Jumaeli³

¹Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD,
Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia, ^{2,3}Dosen Politeknik
Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520,
Indonesia

*E-mail: galehsaaa@gmail.com

ABSTRACK

Transportation is the main support for the movement of people and goods. One means of transportation that is relatively affordable is public transportation. Public transportation itself is divided into on-route transportation and off-route transportation. Within a Regency area there is usually rural transportation which has routes between areas within the sub-district. Situbondo Regency is one of the regencies in East Java Province which is located on the Pantura route which connects West Java to East Java. Because it is located almost at the eastern tip of the island of Java, Situbondo Regency is also a connecting road to the island of Bali. The population increase in Situbondo Regency occurs every year. Based on data from the Population and Civil Registration Service of Situbondo Regency in 2023, the population of Situbondo Regency in 2022 was 673,102 people and in 2023 the population increased to 684,343 people. As the population increases, the need for transportation increases. This causes the use of private vehicles to increase because they are considered faster and more comfortable. Situbondo Regency has 2 rural transport routes which are currently still operating but have few passengers due to the lack of public interest in using public transport. Rural transport in Situbondo Regency has also experienced a decline in the level of service performance.

Keywords: Rates, Bok, Rit, Route, Load Factor, Revenue

ABSTRAK

Transportasi merupakan penunjang utama bagi perpindahan orang maupun barang. Salah satu sarana transportasi yang biayanya relatif terjangkau adalah angkutan umum. Angkutan umum ini sendiri terbagi menjadi angkutan dalam trayek dan angkutan tidak dalam trayek. Di dalam suatu wilayah Kabupaten biasanya terdapat angkutan perdesaan yang memiliki rute antar wilayah dalam kecamatan. Kabupaten Situbondo adalah salah satu Kabupaten yang berada di Provinsi Jawa Timur yang terletak pada jalur Pantura yang menghubungkan Jawa Barat hingga Jawa Timur. Karena letaknya yang berada hampir diujung timur pulau Jawa, Kabupaten Situbondo juga menjadi jalan penghubung menuju Pulau Bali. Peningkatan populasi penduduk di Kabupaten Situbondo terjadi setiap tahunnya. Berdasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Situbondo tahun 2023, penduduk Kabupaten Situbondo tahun 2022 berjumlah 673.102 jiwa dan pada tahun 2023 jumlah penduduk mengalami peningkatan menjadi 684.343 jiwa. Dengan bertambahnya jumlah penduduk maka kebutuhan akan transportasi semakin meningkat. Sehingga menyebabkan penggunaan kendaraan pribadi juga semakin tinggi karena dianggap lebih cepat dan nyaman. Kabupaten Situbondo memiliki 2 trayek angkutan perdesaan yang sampai saat ini masih beroperasi namun sepi penumpang karena kurangnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, angkutan perdesaan di Kabupaten Situbondo juga mengalami penurunan tingkat kinerja pelayanannya.

Kata Kunci: Tarif, Bok, Rit, Trayek, Faktor Muat, Pendapatan

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan penunjang utama bagi perpindahan orang maupun barang. Salah satu sarana transportasi yang biayanya relatif terjangkau adalah angkutan umum. Angkutan umum ini sendiri terbagi menjadi angkutan dalam trayek dan angkutan tidak dalam trayek. Di dalam suatu wilayah Kabupaten biasanya terdapat angkutan perdesaan yang memiliki rute antar wilayah dalam kecamatan.

Kabupaten Situbondo adalah salah satu Kabupaten yang berada di Provinsi Jawa Timur yang terletak pada jalur Pantura yang menghubungkan Jawa Barat hingga Jawa Timur. Karena letaknya yang berada hampir diujung timur pulau Jawa, Kabupaten Situbondo juga menjadi jalan penghubung menuju Pulau Bali.

Peningkatan populasi penduduk di Kabupaten Situbondo terjadi setiap tahunnya. Berdasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Situbondo tahun 2023, penduduk Kabupaten Situbondo tahun 2022 berjumlah 673.102 jiwa dan pada tahun 2023 jumlah penduduk mengalami peningkatan menjadi 684.343 jiwa. Dengan bertambahnya jumlah penduduk maka kebutuhan akan transportasi semakin meningkat. Sehingga menyebabkan penggunaan kendaraan pribadi juga semakin tinggi karena dianggap lebih cepat dan nyaman.

Kabupaten Situbondo memiliki 2 trayek angkutan perdesaan yang sampai saat ini masih beroperasi namun sepi penumpang karena kurangnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, angkutan perdesaan di Kabupaten Situbondo juga mengalami penurunan tingkat kinerja pelayanannya.

load factor angkutan perdesaan yang masih dibawah standar yaitu sebesar 63% saat ini menyebabkan kurangnya pendapatan operator. Selain itu, kondisi angkutan perdesaan yang memiliki umur kendaraan yang cukup tua menyebabkan ketidaknyamanan penumpang, dimana rata-rata memiliki umur kendaraan di atas 15 tahun. Misalnya pada trayek 1 yang memiliki rata-rata umur kendaraan yaitu 18 tahun, sehingga hal ini juga menjadi salah satu faktor penyebab menurunnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan perdesaan.

Rendahnya minat masyarakat dalam penggunaan angkutan perdesaan berdampak pada jumlah penumpang yang naik juga semakin sedikit dan menyebabkan pendapatan operator juga menurun. Sedangkan pengeluaran untuk biaya operasi kendaraan tetap ada. Pendapatan yang rendah ini menyulitkan para operator dalam memenuhi kebutuhan biaya operasional kendaraan karena pendapatannya digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari terlebih dahulu. Sehingga diperlukan evaluasi kinerja perusahaan untuk meningkatkan load factor dan pendapatan operator.

METODE PENELITIAN

Rendahnya minat masyarakat dalam penggunaan angkutan perdesaan berdampak pada jumlah penumpang yang naik juga semakin sedikit dan menyebabkan pendapatan operator juga menurun. Sedangkan pengeluaran untuk biaya operasi kendaraan tetap ada. Pendapatan yang rendah ini meyulitkan para operator dalam memenuhi kebutuhan biaya operasional kendaraan karena pendapatannya digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari terlebih dahulu. Sehingga diperlukan evaluasi kinerja kepengusahaan untuk meningkatkan load factor dan pendapatan operator.

Rendahnya minat masyarakat dalam penggunaan angkutan perdesaan berdampak pada jumlah penumpang yang naik juga semakin sedikit dan menyebabkan pendapatan operator juga menurun. Sedangkan pengeluaran untuk biaya operasi kendaraan tetap ada. Pendapatan yang rendah ini meyulitkan para operator dalam memenuhi kebutuhan biaya operasional kendaraan karena pendapatannya digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari terlebih dahulu. Sehingga diperlukan evaluasi kinerja kepengusahaan untuk meningkatkan load factor dan pendapatan operator.

Alur pikir ini digunakan untuk memudahkan dalam memahami tahap-tahap pengerjaan kajian mengenai evaluasi kinerja kepengusahaan angkutan perdesaan di Kabupaten Situbondo ini. Adapun tahapan dari kajian ini adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi masalah

Dalam kajian ini, proses identifikasi masalah berasal dari permasalahan-permasalahan yang ada di wilayah studi dimana sebelumnya merupakan lokasi Praktek Kerja Lapangan. Setelah mendapatkan beberapa identifikasi terhadap permasalahan yang ada, maka diambil menjadi rumusan masalah.

2. Pengumpulan data

Data-data yang perlu dikumpulkan dalam melakukan kajian ini adalah data primer dan data sekunder. Berikut data-data yang diperlukan.

- a. Data primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari pengamatan dan survei langsung di lapangan mengenai permasalahan yang ada. Data primer yang diperlukan terdiri dari data harga komponen biaya operasional kendaraan, data pendapatan pengemudi/operator per hari, dan data laba rugi yang diperoleh.

- b. Data sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi terkait mengenai kajian yang dilakukan untuk mendapatkan data pendukung seperti data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo. Data sekunder ini terdiri dari peta jaringan trayek dan jumlah armada yang diizinkan. Selain itu, data sekunder yang digunakan dalam kajian ini berasal hasil laporan umum tim praktek kerja lapangan Kabupaten

Situbondo untuk mengetahui data mengenai inventarisasi angkutan perdesaan, data hasil survei statis, data hasil surveidinamis, dan data survei stated preference yang disertakan dalam survei home interview mengenai keinginan penggunaan angkutan umum.

3. Teknik pengolahan data

Pada analisis mengenai kebutuhan optimal armada angkutan perdesaan di Kabupaten Situbondo dilakukan terhadap data yang telah dikumpulkan untuk mengetahui kondisi eksisting dan kondisi setelah usulan di wilayah studi. Analisis yang dilakukan yaitu evaluasi dari segi operator yang selanjutnya dilakukan analisis tentang jumlah optimal armada angkutan perdesaan sesuai dengan kebutuhan permintaan.

4. Output penelitian

Output dari kajian ini adalah hasil analisis tentang jumlah kebutuhan armada optimal yang seharusnya melayani pengguna jasa angkutan perdesaan di Kabupaten Situbondo. Setelah diketahui kebutuhan armada, hal yang dapat dilakukan adalah mengurangi atau menambah jumlah armada sesuai kebutuhan optimal agar dapat meningkatkan perolehan pendapatan pengemudi/operator.

Analisis yang dilakukan dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut:

1. Analisis Kinerja Kepengusahaan

Kinerja kepengusahaan angkutan perdesaan dilihat dari dari segi operator dengan cara melihat kinerja eksisting dari suatu angkutan tersebut. Seperti dari data jumlah penumpang terangkut, utilitas armada, jarak tempuh, biaya operasi kendaraan (BOK), dan pendapatan yang diperoleh. Sehingga dengan mendapatkan data-datatersebut dapat diketahui trayek-trayek yang baik maupun buruk dalam pengoperasiannya.

2. Analisis Perhitungan Pendapatan

Pendapatan operator yaitu keseluruhan penghasilan yang didapat oleh operator dalam memberikan jasa kepada penggunanya dan pendapatan ini merupakan pendapatan kotor. Dalam menghitung pendapatan diperlukan data jumlah penumpang per rit, rit per hari, tarif, jumlah kendaraan operasi, jarak tempuh, dan hari operasi angkutan. Setelah data-data tersebut diperoleh maka dilakukan perhitungan pendapatan per hari, pendapatan per bulan, atau pendapatan per tahun.

3. Analisis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasi kendaraan merupakan seluruh biaya yang dikeluarkan selama angkutan perdesaan beroperasi. Untuk analisis biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan dengan kondisi pemakaian kendaraan yang rata-rata sudah berumur lebih dari 15 tahun, diasumsikan bahwa biaya penyusutan dan bunga kredit kendaraan tidak ada karena biaya operasi kendaraan memakai kendaraan yang lama. Pada perhitungan biaya operasi kendaraan ini terbagi menjadi dua yaitu menghitung biaya langsung dan biaya tidak langsung.

4. Analisis Permintaan Potensial Angkutan Umum

Analisis permintaan potensial ini bertujuan untuk mengetahui perkiraan besarnya potensi penggunaan angkutan umum dari kendaraan pribadi sehingga didapatkan hasil minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.

5. Analisis Jumlah Optimal Armada yang Dibutuhkan

Analisis kebutuhan jumlah armada ini bertujuan untuk menambah atau mengurangi jumlah kendaraan operasi pada angkutan perdesaan yang dilihat dari sisi operator maupun pengguna jasa untuk mencapai titik optimal dari dua sisi tersebut. Untuk menentukan jumlah armada optimal ini dilakukan dengan metode break even yang didasarkan pada prinsip keseimbangan biaya operasi kendaraan dengan pendapatan.

6. Perhitungan Laba/Rugi Operator Eksisting dan Setelah Usulan

Melakukan perbandingan perolehan pendapatan dengan biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan, sehingga dapat diketahui apakah operator trayek angkutan perdesaan tersebut mengalami keuntungan atau kerugian. Kemudian melakukan perbandingan antara pendapatan eksisting dengan pendapatan setelah usulan guna meningkatkan pendapatan. Adapun usulan dalam peningkatan perolehan pendapatan ini dilakukan dengan rasionalisasi jumlah kebutuhan armada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam pengolahan data ini bertujuan untuk memproses data agar dapat menjadi informasi mengenai kinerja kepengusahaan angkutan perdesaan di Kabupaten Situbondo. Adapun dalam analisis data ini untuk melakukan perbandingan antara kondisi eksisting dan kondisi usulan.

1. Utilitas dan Legalitas Armada

Tabel Utilitas dan Legalitas Armada

Trayek	SGO	SG (Siap Guna)	SO (Siap Operasi)	Utilitas Armada (%)	Legalitas Armada (%)
Situbondo-Besuki	55	13	4	30.77%	7.27%

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Situbondo 2024

Berdasarkan hasil analisis diatas, dapat diketahui bahwa dari 13 Armada yang berizin pada trayek Situbondoo-Besuki, hanya terdapat 4 armada yang beroperasi dari segi kepengusahaannya. Sehingga utilitas armada dari pihak pengusaha hanya sebesar 31%. Dikarenakan terdapat 55 armada yang beroperasi di trayek Situbondo-Besuki ini, jadi tingkat legalitas armada yang beroperasi dari trayek ini adalah sebesar 7%.

2. Penumpang Terangkut

a. Jumlah Penumpang Terangkut per Rit

Berdasarkan survei yang telah dilakukan, diperoleh data jumlah penumpang terangkut pada tiap trayek sebagai berikut.

Tabel Penumpang Terangkut/hari

No	Trayek	RIT	Kendaraan Beroperasi (4 Unit)	PNP Terangkut /Kend (Peak Pagi)	PNP Terangkut /Kend (Peak sore)	PNP Terangkut /Hari (2 RIT)
1	Situbondo-Besuki	2	P 7035 UE	19	16	35
			P 7286 UE	15	17	32
			P 7295 UE	16	17	33
			P 7313 UE	18	19	37
Total				68	69	137
Rata-Rata				17	17	34

Sumber: Hasil survey

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa jumlah rata-rata penumpang terangkut adalah 17 penumpang/rit dan 34 penumpang/hari. Dan dapat diketahui bahwa jumlah

penumpang terangkut per hari/kendaraan yang tertinggi adalah dengan 37 penumpang dan yang terendah adalah 32 penumpang.

3. Produksi Km tempuh

Kilometer produksi yaitu jumlah kilometer yang ditempuh oleh kendaraan angkutan umum yang beroperasi dalam satu hari. Untuk menghitung kilometer produksi per hari angkutan perdesaan digunakan rumus sebagai berikut.

$$\text{Kilometer produksi} = \text{Panjang trayek} \times \text{SO} \times \text{Rit}$$

Contoh perhitungan:

Panjang trayek pp = 80 Km

Kendaraan yang beroperasi = 4 Kendaraan

Jumlah Rit = 2 rit

Kilometer produksi per hari = $80 \times 4 \times 2 = 640$ Km/hari

Tabel Produksi Km Tempuh/hari

Trayek	Panjang Trayek		RIT	Kendaraan Beroperasi (Unit)	Km Tempuh /Hari
	Berangkat	Kembali			
Situbondo-Besuki	40,35	39,75	2	4	640

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Situboondo 2024

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa produksi kilometertrayek Situbondo-Besuki 640 Km/hari.

4. Km Kosong

Km kosong adalah Kilometer yang tidak produktif yang terjadi pada awal operasi (brangkat dari pool) dan akhir operasi(kembali ke pool). Km kosong per hari diasumsikan sebesar 3% dari total km tempuh per hari.

Km kosong adalah Kilometer yang tidak produktif yang terjadi pada awal operasi (brangkat dari pool) dan akhir operasi(kembali ke pool). Km kosong per hari diasumsikan sebesar 3% dari total km tempuh per hari

Tabel Km Kosong

No	Trayek	Panjang Trayek		RIT	Empty Km /Kend	Empty Km /Hari
		Berangkat	Kembali			
1	Situbondo-Besuki	40,35	39,75	2	2,4	4,8

Sumber: Hasil Analisis 2024

Berdasarkan tabel diatas bisa dilihat bahwa km kosong pada trayek Situbondo-Besuki adalah 4,8 km/hari.

5. Rekapitulasi Harga Pokok Angkutan

Berikut merupakan rekapitulasi biaya operasi kendaraan trayek Situbondo-Besuki kondisi eksisting.

Tabel Rekapitulasi Harga Pokok Angkutan Trayek 1

BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN		JUMLAH (Rp per Ken-Km)	
1.	Biaya Langsung		
	A. Penyusutan	=	100,16
	B. Bunga Modal	=	0,00
	C. Gaji dan tunjangan awakangkot	=	686
	D. BBM	=	680
	E. Ban	=	48
	F. Service kecil	=	80
	G. Service besar	=	68,75
	H. Suku Cadang dan Body	=	125,20
	I. Penambahan Oli Mesin	=	0,00
	J. Setoran Koperasi	=	312,5
	K. STNK/pajak kendaraan	=	6,00
	L. KIR	=	0,00
	M. Asuransi	=	0,00
	Jumlah	=	
2	Biaya Tidak Langsung		
	A. Biaya Pengelolaan	=	00,00
3	Biaya Pokok Per kendaraan -Km		
	A. Biaya Langsung	=	2.106,61
	B. Biaya Tidak Langsung	=	0,00
	Jumlah	=	2.106,61

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa biaya operasinal yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan trayek Situbondo-Besuki adalah Rp 2.106,61 per kend- km. Kemudian dihitung untuk biaya operasional kendaraan trayek Situbondo-Besuki dalam satu

hari dan didapatkan hasil sebagai berikut.

Tabel Biaya Operasional Kendaraan per Hari

No	Kode Trayek	BOK (Rp Kend-km)	Km Tempuhper Rit	Rit	BOK Kendaraan/Hari
1	Situbondo-Besuki	2.106,61	80	2	Rp337.057

Sumber: Hasil Analisis

Dari data tabel di atas dapat diketahui biaya operasional kendaraan per hari pada trayek Situbondo-Besuki adalah dengan Rp 337,057.

2. Analisis Laba Rugi

Untuk mengetahui keuntungan atau kerugian dapat dilakukan dengan menghitung laba ruginya. Analisis laba rugi ini didapatkan dengan cara menghitung pendapatan per hari dikurangi biaya operasional kendaraan per hari. Berikut merupakan contoh perhitungan laba rugi pada trayek 1.

$$\text{Untung Rugi} = \text{Pendapatan per hari} - \text{BOK per hari}$$

Diketahui, pendapatan per hari = Rp 259.750

Biaya operasional kendaraan per hari = Rp 337.057

$$\text{Untung Rugi} = 259.750 - 337.057 = \text{Rp}-77.307$$

Sehingga dapat diketahui bahwa trayek Situbondo-Besuki mengalami kerugian sebesar Rp 77.307.

Tabel Laba/Rugi Pendapatan per Hari

No	Kode Trayek	Pendapatan per Kend/Hari	BOK Kendaraan/Hari	Laba / Rugi
1	1	Rp259.750	Rp337.057	-Rp77.307

Dari tabel data di atas dapat diketahui bahwa trayek Situbondo-Besuki mengalami kerugian. Adapun dalam perhitungan biaya operasional kendaraan ini sesuai dengan SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat tahun Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dapat diketahui kesimpulan yang didapat antara lain:

1. Masih banyak armada yang tidak memiliki izin namun masih beroperasi hal ini menyebabkan banyaknya jumlah armada yang tidak seimbang dengan permintaan masyarakat dalam menggunakan angkutan yang menyebabkan kurangnya pendapatan operator.
2. Kondisi eksisting kinerja kepengusahaan angkutan perdesaan di Kabupaten Situbondo kurang baik, hal ini ditunjukkan dengan rendahnya jumlah penumpang terangkut rata-rata per hari/kendaraan adalah 17 orang yang menyebabkan rendahnya pendapatan yang diperoleh yaitu rata-rata Rp 259.750, hal-hal tersebut tidak seimbang dengan biaya operasional yang cukup tinggi dengan rata-rata BOK per hari adalah Rp 337.057 per kendaraan.

3. Setelah dilakukan perhitungan biaya operasional kendaraan dan pendapatan, diperoleh hasil bahwa angkutan perdesaan di Kabupaten Situbondo mengalami kerugian rata-rata sebesar Rp 77.307 per kendaraan/hari karena biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan lebih tinggi daripada pendapatan yang diperoleh.
4. Untuk meningkatkan pendapatan angkutan perdesaan di Kabupaten Situbondo, dilakukan optimalisasi jumlah armada dengan menggunakan faktor muat break even yang menghasilkan pengurangan jumlah operasi armada dalam sehari, jumlah armada optimal pada trayek Situbondo-Besuki adalah sebagai berikut:
 - a. Trayek Situbondo-Besuki : 48 armada dari 68 armada eksisting

SARAN

Terdapat beberapa saran yang dapat diberikan antara lain:

1. Pemerintah Kabupaten Situbondo khususnya Instansi Dinas Perhubungan harus tegas dalam mengambil kebijakan dan menegakkan aturan agar armada yang tidak memiliki izin trayek dilarang beroperasi sehingga tidak merugikan armada yang sudah menaati aturan.
2. Dalam meningkatkan kinerja kepengusahaan angkutan perkotaan di Kota Salatiga ini dapat dilakukan dengan pengoptimalan jumlah armada.
3. Perlunya dilakukan analisis kinerja pelayanan angkutan perkotaan di Kota Salatiga agar dapat meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan perkotaan.
4. Dalam memberikan izin trayek, Dinas Perhubungan perlu melakukan penyesuaian dengan rencana kebutuhan kendaraan (kuota) yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota Salatiga.
5. Pada salah satu pertimbangan pemberian izin angkutan orang dalam trayek dapat dilakukan berdasarkan permintaan aktual dan permintaan potensial angkutan umum agar dapat mengurangi kerugian operator.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih disampaikan kepada Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, dosen pembimbing, dosen penguji, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo beserta jajarannya, keluarga khususnya kepada orang tua saya yang selalu melangitkan doa serta memberi dukungan dan rekan-rekan saya yang telah memberikan bantuan dalam proses penyusunan penelitian.

REFERENSI

Ayu, D., Sriastuti, N., & Asmani, A. A. R. (2015). BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) SEBAGAI DASAR PENENTUAN TARIF ANGKUTAN UMUM PENUMPANG (AUP). *PADURAKSA*, 4 (2).

Bakhtiar, A. (2018). *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Kota Malang* | 142.

PM No. 15 Tahun 2019.

PM No. 98 Tahun 2013.

PM No. 132 Tahun 2015.

PM 96 Tahun_2015.

PP Nomor 74 Tahun 2014

Prayudyanto, M. N. (2021). MODEL BUY THE SERVICES ANGKUTAN UMUM MASSAL KOTA METROPOLITAN: APAKAH SUBSIDI MASIH DIPERLUKAN? *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 23 (1), 55–71.

Putra, A., Dewanti, D., & Suprama, L. B. (2022). Dampak Angkutan Jalan Perintis Terhadap Mobilitas Masyarakat Perdesaan: Sebuah Studi Deskriptif. *Warta Penelitian Perhubungan*, 34 (1), 23–36.

Safitri, R. (2016). *Evaluasi Tarif Angkutan Umum*.

Tamin, O. Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A. S., & Setiadji, B. H. (1999). *Evaluasi Tarif Angkutan umum dan analisis ATP dan WTP di DKI Jakarta*.

Taufik, D., & Sibuea, A. (2019). *STUDI KARAKTERISTIK PENGGUNA ANGKUTAN UMUM DALAM PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI*.

Yendri, O., Samudra, A., & Mulyati, E. (2021). Analisis Biaya Operasional Kendaraan Untuk Tarif Angkutan Umum (Studi Kasus Rute Kota Lubuk Linggau –Kecamatan Singkut Kabupaten Sarolangun). *Jurnal Civronlit Unbari*, 6 (1), 22.