

**KAJIAN TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN
BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK),
ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP)
(studi kasus Kota Tangerang)**

Oleh :

Juhandi dan Maspul Aini Kambry

Abstract

Vehicle Operating Fee (VOF) always change from time to time, especially when Indonesia's economic conditions fluctuate as it is today. Calculation of VOF Urban public transport plays a major role in the implementation of public passenger transportation. In order to operate in a sustainable manner. This public transportation requires costs to support its operational activities. This is where tariffs and BOK play an important role, because both are related to the survival and management of the company. The tariff determination in this research is based on VOF calculation factors which refer to the Decree of the Minister of Transportation KM Number. 89 of 2002 concerning Tariff Fixing Mechanisms and Tariff Formulas should still be accessible to the purchasing power of the public in addition to paying attention to the continuity and business development of public transport service providers. Determination of rates includes: vehicle depreciation, capital interest, vehicle tax, vehicle crew income, vehicle washing, KIR, insurance, fuel oil (BBM), tires, small service, major service, general overhaul, spare parts and body, addition of engine oil , vehicle wash fees and terminal retribution fees. This tariff determination is very important for the government, society and related parties such as public transportation entrepreneurs. Tariff setting is carried out by the Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia by issuing a ministerial decree on the determination of the basic tariff for upper and lower limits as well as a formula for calculating basic costs for passenger transportation by city transportation, while the amount is submitted to the Governor or Regent / Mayor in each region. In addition to determining BOK rates, both by the regional government and city transportation entrepreneurs, the rates determined by passengers are also determined, namely the ability of a person to pay for the transportation services he receives based on an income that is considered ideal, (Ability To Pay, ATP) and the user's willingness to pay for services. obtained (Willingness To Pay, WTP). The calculation of ATP and WTP rates is based on calculations carried out from the results of a questionnaire distributed to 100 respondents representing students, civil servants, private sector, retirees, construction workers, laborers and housewives. The results obtained are based on the Vehicle Operational Fee (VOF) IDR 6631.23 per passenger. ATP tariff of Rp.

4287.29 per passenger. WTP tariff is Rp. 4417.63 per passenger. While the rate for calculating the Local Government BOK is Rp. 4911.48 per passenger. The ability to pay ATP and WTP consumers is close to and above the Regional Government's tariff, but still below the rate determined from the VOF rate determined by the transportation entrepreneur and driver. The rate determined by the BOK is 1.5 times greater than the rate set by the Tangerang municipal government. This causes city transportation to run uncomfortably, in addition to chasing deposits, many city transports are neglected, and this causes passenger comfort to decline. It is recommended that the city transportation fare is Rp. 5,000 per passenger. This value is taken from the average calculated rates for VOF, ATP, WTP and Pemda.

Key words : Tangerang city public transport rates, *VOF*, *ATP*, *WTP*,

Pendahuluan

Latar belakang masalah

Transportasi adalah proses memindahkan barang dan jasa dengan bantuan manusia atau mesin. Sebagian besar masyarakat Indonesia khususnya kota Tangerang masih menggunakan angkutan umum sebagai alat transportasi untuk mencapai tujuan hidup, baik itu untuk bekerja, sekolah, ataupun untuk suatu kegiatan yang bersifat hiburan atau mencukupi kebutuhan dan keinginan mereka. Angkutan umum sebagai bagian dari sistem transportasi dimana saja, merupakan salah satu kebutuhan pokok manusia, sehingga harus dikelola dan ditata dengan baik. Dalam menggunakan angkutan umum ini masyarakat harus mengeluarkan biaya yang biasa disebut ongkos atau tarif yang jumlahnya bervariasi tergantung dengan angkutan

umum seperti apa yang mereka gunakan. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mengeluarkan surat keputusan menteri tentang penetapan tarif dasar, batas atas dan batas bawah serta formula perhitungan biaya pokok untuk angkutan penumpang. Tarif angkutan umum tersebut distandarkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, sedangkan besarnya diserahkan kepada Gubernur atau Bupati setiap daerah masing-masing. Angkutan umum yang digunakan oleh masyarakat di Kota Tangerang adalah angkutan Kota (angkot), yaitu angkutan umum jenis mikrolet yang melayani trayek dalam pusat Kota. Dalam penelitian ini akan diteliti mengenai penanganan tarif menggunakan pendekatan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), berdasarkan

perhitungan pemerintah dan biaya yang dihitung oleh penulis berdasarkan kriteria yang berbeda. Kemudian kriteria yang ada baik dari pemerintah dan penulis dicocokkan dilapangan berdasarkan hasil angket yang disebar kepada sopir angkot. Menurut Julien (2014) kriteria perhitungan kemampuan membayar (*Ability To Pay*, ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Julien, (2014), lebih lanjut memperkenalkan kriteria *Willingness To Pay* (WTP) merupakan kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya Besar WTP masyarakat terhadap angkutan umum dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat dan juga bergantung pada kondisi sosial budayanya.

Berdasarkan uraian diatas penulis berminat untuk melakukan penelitian ini yang diberi judul : Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) dengan mengambil Studi Kasus untuk Kota Tangerang.

Identifikasi Masalah

Gubernur atau Bupati setiap daerah masing-masing menetapkan besarnya tarif angkutan umum salah satunya berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) ini diperoleh gubernur dan Bupati berdasarkan masukan dari beberapa pihak yaitu:

1. asosiasi perusahaan angkutan dengan mobil bus umum;
2. beberapa perusahaan angkutan umum;
3. pengguna jasa angkutan umum;
4. pakar transportasi Perguruan Tinggi;
5. organisasi kemasyarakatan di bidang transportasi.

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan umum adalah biaya yang secara ekonomis terjadi karena di operasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. BOK ini dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu seperti biaya langsung dan biaya tidak langsung. Faktor-faktor ini yang mempengaruhi pengusaha dalam meperhitungkan total biaya yang harus dikeluarkan untuk operasional perusahaan agar tidak rugi. Biasanya terjadi

perbedaan BOK yang ditetapkan oleh pemerintah dan BOK yang dihitung oleh pengusaha dan BOK yang dilakukan oleh Sopir Kendaraan. Disamping itu ada keperluan penumpang yang didasarkan pada kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (ATP). Kemudian satu lagi yaitu kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya (WTP).

Pembatasan masalah

Dalam penelitian ini batasan masalah yang ada adalah :

1. Penelitian ini dilakukan daerah Kotamadya Tangerang
2. Obyek penelitian ini adalah angkutan umum perkotaan di daerah Kotamadya Tangerang yang bedasarakan data BPS Kota Tangerang
3. Angkutan umum perkotaan yang diteliti adalah kelas ekonomi sesuai dengan keputusan menteri perhubungan no 89 tahun 2002.
4. Penentuan BOK yang ditetapkan oleh pemerintah, pengusaha angkot dan sopir angkot.
5. Kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (ATP) dilakukan berdasarkan angket
6. Kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya (WTP) dilakukan berdasarkan angket

Perumusan masalah

Berdasarkan pemaparan sebelumnya maka dapat diambil suatu rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah biaya operasional kendaraan (BOK) dapat digunakan untuk menentukan tarif angkutan umum yang ideal ?
2. Apakah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (ATP) dapat digunakan untuk menentukan tarif angkutan umum?
3. Apakah kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya (WTP) dapat digunakan untuk menentukan tarif angkutan umum?

4. Apakah ada perbedaan Tarif angkutan umum yang ditentukan berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK) oleh pemerintah daerah dan pengusaha angkutan saat ini?
5. Apakah untuk menerapkan tarif angkutan yang berlaku dilapangan perlu dilakukan penyesuaian berdasarkan (BOK), tingkat kemampuan (ATP) dan kemauan (WTP) dari responden pengguna angkutan kota?

Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Menentukan biaya operasional kendaraan (BOK) dapat digunakan untuk menentukan tarif angkutan umum yang ideal
2. Meperkirakan kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (ATP) dapat digunakan untuk menentukan tarif angkutan umum
3. Meperkirakan kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya (WTP) dapat digunakan untuk menentukan tarif angkutan umum

4. Menentukan perbedaan Tarif angkutan umum yang ditentukan berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK) oleh pemerintah daerah dan pengusaha angkutan saat ini
5. Menerapkan tarif angkutan yang berlaku dilapangan perlu dilakukan berdasarkan (BOK), penyesuaian berdasarkan tingkat kemampuan (ATP) dan kemauan (WTP) dari responden pengguna angkutan kota.

Tinjauan Pustaka

Angkutan dan angkutan umum

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Tujuannya membantu penumpang atau kelompok penumpang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan. Sementara Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. (Warpani, 1990). Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya

angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau *masstransit* memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini. (Warpani, 1990)

Rute Angkutan Kota Tangerang

Kode trayek, rute angkutan kota Tangerang dan tarif dapat dilihat dari Tabel II.1 sebagai berikut, Tabel II.1 Kode trayek rute dan tarif angkutan kota Tangerang

NO	KODE TRAYEK	LINTASAN TRAYEK
1	T.01	TERMINAL PORIS PLAWAD - TERMINAL CIMONE - JATAKE
2	T.02	TERMINAL PORIS PLAWAD - TERMINAL CIMONE - PERUM 1
3	T.03	TERMINAL PORIS PLAWAD - PASAR BARU - CADAS
4	T.04	TERMINAL PORIS PLAWAD - SEWAN - SELAPANG PP
5	T.05	TERMINAL PORIS PLAWAD - KEBON BESAR - DUTA GARDEN
6	T.06	TERMINAL PORIS PLAWAD - KEBON BESAR - PAJANG
7	T.07	TERMINAL PORIS PLAWAD - CIKOKOL - PASAR ANYAR
8	T.08	GEMBOR - CIKOKOL - TERMINAL PORIS PLAWAD
9	T.09	BATU CEPER - TERMINAL PORIS PLAWAD - STADION BENTENG
10	T.10	TERMINAL PORIS PLAWAD - AMPERA - CIPONDOK - ILMARGA
11	T.11	TERMINAL PORIS PLAWAD - AMPERA - PONDOK BAHAR
12	T.12	CILEDUG - CIKOKOL - TERMINAL PORIS PLAWAD
13	T.14	CILEDUG - CIPETE - CIKOKOL - TERMINAL PORIS PLAWAD
14	T.15	CILEDUG - PASAR BENGKOK - KUNCIAN
15	T.16	CILEDUG - PUSOKLANTAS - CIKOKOL - TERMINAL PORIS PLAWAD
16	AK.02	PINTU M1 BANDARA - TERMINAL 2 BANDARA - RAWA BOKOR - TERMINAL 1
17	A.03A	TERMINAL CIMONE - HARAPAN KITA - CURUG
18	R.06B	PERUM KELAPA DUA - TERMINAL PORIS PLAWAD
19	R.11/R.11A	PERUM III, II, I - CIKOKOL - TERMINAL PORIS PLAWAD
20	R.14	PERUMNAS II - TERMINAL CIMONE - CIKOKOL - TERMINAL PORIS PLAWAD

Tarif

Tarif bervariasi dapat diklasifikasikan ke dalam empat kategori (Fleishmanetal.1996): (1) tarif berbasis jarak atau zona, yang didasarkan padajarak yang dilalui, (2) tarif berbasis waktu, ditentukan oleh kapan perjalanan dilakukan (misalnya, high seasion dan atau low seasion); (3)- tarif berbasis layanan yang ditentukan oleh moda transportasi (yaitu, tarif lebih tinggi untuk kereta api dari pada bus) atau dengan kecepatan (misalnya, kereta kelas eksekutif dibanding kelas ekonomi); dan(4) tarif berbasis perilaku ,ditentukan oleh frekuensi penggunaan danketersediaan angkutan yang digunakan. Berdasarkan keterangan diatas maka struktur tarif dari angkutan umum perkotaan adalah flat, kaena tidak berdasarkan jarak, waktu, perilaku pasar, maupu pelayanan. Sedangkan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan no 89 tahun 2002 terdapat beberapa istilah sebagai berikut :

1. Tarif Angkutan Penumpang Kelas Ekonomi adalah harga jasa pada suatu trayek tertentu atas pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi. aran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per penumpang kilometer.
2. Tarif dasar batas atas adalah tarif dasar maksimum yang digunakan sebagai dasar untuk menetapkan tarip jarak maksimum
3. Tarif dasar batas bawah adalah tarif dasar minimum yang digunakan sebagai dasar untuk menetapkan tarip jarak minimum;
4. Tarif Jarak adalah besaran tarif per trayek per satu kali jalan, untuk setiap penumpang yang

merupakan hasil perkalian antara Tarif Dasar dengan Jarak. Tarif jarak batas atas adalah besaran tarif maksimum untuk setiap trayek. Tarif jarak batas bawah adalah besaran tarif minimum untuk setiap trayek.

Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat RI (2002) Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang secara ekonomis terjadi karena dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Sesuai Standart Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002). Penyusutan kendaraan Untuk kendaraan baru, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBN dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dinilai berdasarkan

1. Penyusutan kendaraan
2. Bunga modal
3. Pajak kendaraan
4. Pendapatan awak kend.
5. Cuci Kendaraan
6. K I R
7. Asuransi
8. Bahan Bakar Minyak (BBM)
9. Ban
10. Servis kecil
11. Servis besar
12. General Overhaul
13. Suku Cadang dan Bodi
14. Penambahan Oli Mesin
15. Biaya cuci kendaraan
16. Biaya Retribusi Terminal

Komponen dan penjabaran rumus BOK

Komponen dan penjabaran rumus dari biaya operasional kendaraan menurut metode Departemen Perhubungan meliputi:

1. Komponen Biaya Langsung

a. Penyusutan Kendaraan

Peususutan per tahun =

$$\frac{\text{harga kendaraan}-\text{nilai residu}}{\text{masa penyusutan}} \quad (3.1)$$

Nilai residu kendaraan adalah 20% dari harga kendaraan

b. Bunga Modal

bunga modal =

$$\frac{((n+1)/2 \times \text{modal} \times \text{tingkat bunga/tahun})}{\text{masa penyusutan}} \quad (3.2)$$

Keterangan: n = masa pengembalian pinjaman

c. Biaya per kendaran per km

biaya per kendaraan per km =

$$\frac{\text{biaya awak kedaraan per tahun}}{\text{produksdi kendaraan per km per tahun}} \quad (3.3)$$

d. Biaya bahan bakar minyak (BBM)

Biaya perkendaraan perhari =

$$\frac{\text{pemakaian BBM kendaraan per hari}}{\text{km tempuh per hari}} \quad (3-4)$$

e. Biaya Pemakaian Ban

biaya ban per kendaran/km

$$\frac{\text{jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban per buah}}{\text{km daya tahan ban}} \quad (3.5)$$

f. Servis Kecil

biaya servis kecil per kendaraan/km

$$\frac{\text{biaya servis kecil per kendaraan per km}}{\text{km}} \quad (3.6)$$

g. Service Besar

biaya servis besar per kendaraan/km

$$\frac{\text{biaya pemediksaan per tahun}}{\text{produksi kendaraan per km per tahun}} \quad (3.7)$$

- h. Biaya Pemeriksaan Umum (General Overhaul)

$$\frac{\text{biaya pemeriksaan per tahun}}{\text{biaya pemedriksaan per tahun}} \times \frac{\text{produksi kendaraan per km per tahun}}{\text{km tempuh per hari}} \quad (3.8)$$

- i. Biaya pemeriksaan umum per kendaraan – km

$$\frac{\text{biaya pem umum per kend per th.}}{\text{km tempuh per hari}} \quad (3.9)$$

- j. Biaya Penambahan Oli Mesin

$$\frac{\text{biaya penambahan oli per hari} \times \text{harga oli per liter}}{\text{km tempuh per hari}} \quad (3.10)$$

- k. Biaya Cuci Kendaraan

$$\frac{\text{biaya cuci per kendaraan/km}}{\text{produksi kendaraan per km per bulan}} \times \frac{\text{biaya cuci per bulan}}{\text{produksi kendaraan per km per bulan}} \quad (3.11)$$

- l. Retribusi kendaraan terminal per kendaraan per hari

$$\frac{\text{biaya retribusi kendaraan terminal per hari}}{\text{produksi kendaraan per km hari}} \quad (3.12)$$

- m. Biaya STNK/pajak kendaran per kendaraan

$$\frac{\text{biaya STNK per kendaraan/km}}{\text{produksi kendaraan per km per tahun}} \times \frac{\text{biaya STNK}}{\text{produksi kendaraan per km per tahun}} \quad (3.13)$$

- n. Biaya KIR .

$$\frac{\text{biaya KIR per tahun}}{\text{produksi kendaraan per km per tahun}} \quad (3.14)$$

- o. Biaya Asuransi

$$\frac{\text{biaya asuransi per kend per tahun}}{\text{produksi kendaraan per tahun}} \times \frac{\text{biaya asuransi per tahun}}{\text{produksi kendaraan per tahun}} \quad (3.15)$$

2. Komponen Biaya Tidak Langsung

- Biaya sewa bangunan kantor
- Biaya sewa pool dan bengkel
- Biaya sarana dan alat-alat bengkel
- Biaya inventaris kantor
- Biaya administrasi kantor
- Biaya pemeliharaan kantor
- Biaya perbaikan akibat kecelakaan dan pelanggaran

- h. Biaya pemeliharaan bengkel dan pool

- i. Biaya penggunaan listrik

- j. Biaya penggunaan telepon dan fax

- k. Biaya seragam awak bus, awak bengkel dan satpam

- l. Biaya lain-lain (termasuk biaya tak terduga, dan sebagainya)

- m. Biaya pegawai pegawai selain awak kendaraan \

3. Total Biaya tidak langsung per kendaraan per tahun

$$\frac{\text{total biaya tidak langsung per segmen per tahun}}{\text{jumlah kendaraan}} \quad (3.16)$$

4. Total Biaya tidak langsung/kendaraan-km

$$\frac{\text{total biaya tidak langsung per kendaraan per tahun}}{\text{produksi kendaraan per km per tahun}} \quad (3.17)$$

5. Biaya Pokok per kendaraan-km

$$\text{Biaya langsung} + \text{biaya tidak langsung} \quad (3.18)$$

Ability To Pay (ATP)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. ATP menjelaskan besar tarif yang sanggup dibayar oleh masyarakat berdasarkan keadaan sosial ekonomi masyarakat. Pendekatan yang digunakan dalam analisa ATP. didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi, intensitas perjalanan pengguna, jenis kegiatan, besar pendapatan, pengeluaran total per bulan, dan total biaya transportasi.

Willingness To Pay (WTP)

Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Besar WTP masyarakat terhadap angkutan umum

dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat dan juga bergantung pada kondisi sosial budayanya.

Metode penelitian

Metode Analisis

Metode Biaya Operasional Kendaraan(BOK) Metode ini ditinjau dari dua pihak, yaitu pihak sopir dan pihak pemilik. Data BOK didapat dengan cara wawancara langsung dengan sopir dan pemilik angkutan kota Tangerang. Metode ini yang akan digunakan untuk menghitung ATP untuk setiap anggota keluarga tersebut per satuan kilometer perjalanan yang ditempuh. Hamkah, (2004). Pengaruh ini terjadi bukan hanya karena faktor pendapatan, tetapi faktor lainnya juga seperti utilitas pengguna, kuantitas dan juga kualitas jasa pelayanan yang ditawarkan sangat berpengaruh terhadap ketersediaan membayar dari pengguna. Dalam metode ini dianggap setiap pengguna mempunyai persepsi dan keinginan yang berbeda-beda untuk membayar tarif yang berlaku/kilometer.

Angket ATP dan WTP

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. ATP menjelaskan besar tarif yang sanggup dibayar oleh masyarakat berdasarkan keadaan sosial ekonomi masyarakat. Pendek

Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Besar WTP masyarakat terhadap angkutan umum dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat dan juga bergantung pada kondisi sosial budayanya

1. Apakah pekerjaan anda
 - Pelajar (1)
 - Mahasiswa (2)
 - PNS (3)
 - Swasta (4)
 - Pensiunan (5)
 - Pek.bangunan (6)
 - Buruh (7)
 - Ibu Rumah Tangga (8)
2. Apakah Anda pernah menggunakan angkutan kota Tangerang
 - Ya (1)
 - Tidak (2)
3. Berapa kali frekuensi rata-rata Anda menggunakan angkutan kota
 - 1 kali/hari (1)
 - 2 kali/hari (2)
 - 3 kali/hari (3)
 - 4 kali/hari (4)
 - Lebih dari 4 kali/hari (5)
4. Alasan Anda menggunakan moda di atas
 - Ongkos murah (1)
 - Praktis (2)
 - Mudah didapat (3)
 - Lainnya (4)
5. Pilih angkutan kota yang anda gunakan
 - B01=Cikokol-Rw.Buaya (1)
 - B02=Ciledug-Cipondoh (2) Cikokol
 - B04 = Cikokol – Serpong (3)
 - B07 =Serpong-Kalideres (4)
 - B10=Bt.Ceper-Stasiun (5)
 - Lainnya..... (6)
6. Pendapatan/penghasilan perbulan?
 - <Rp 2.500.000 (1)
 - Rp 2.500.000-Rp 3.490.000 (2)
 - Rp 3.500.000-Rp 4.490.000 (3)
 - Rp 4.500.000 –Rp 6.000.000 (4)
 - >Rp 6.000.000 (5)
7. Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk sampai ke tempat tujuan

- <30 menit (1)
 - 30-60 menit (2)
 - 61-90 menit (3)
 - 90-120 menit (4)
 - >120 menit (5)
8. kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan satu kali jalan
- Rp.4000 (1)
 - Rp.4500 (2)
 - Rp.5000. (3)
 - Rp.5500 (4)
 - Lainnya (5)
9. kesediaan untuk mengeluarkan imbalan atas jasa angkutan kota
- Rp. 4000 (1)
 - Rp.4500 (2)
 - Rp.5000. (3)
 - Rp.5500 (4)
 - Lainnya ... (5)

Hasil penelitian dan pembahasan

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb). Untuk mengetahui lebih jauh tentang angkutan umum ini penulis melakukan survai tentang angkutan umum kepada 100 pengelola angkutan umum dengan bermacam-macam karakteristik. Secara terperinci disajikan karakteristik angkutan umum sebagai berikut :

karakteristik kendaraan

Berdasarkan hasil angket yang disajikan pada III.5.1 dari karakteristik kendaraan dari no.1 sampai dengan no.7 didapatkan seperti yang ditabelkan pada Tabel IV.1 sebagai berikut, Tabel IV.1 kendaraan yang dipergunakan

No.	karakteristik	jawaban	Jawaban (%)
1	Tipe kendaraan	kecil	100
2	Jenis Pelayanan	angkutan kota	83
3	daya angkut penumpang	15 orang	100
4	Kapasitas bahan bakar	40 liter	100
5	Kapasitas oli mesin	4 liter	87
6	Kapasitas oli garden	2 liter	86
7	Kapasitas oli transmisi	2 liter	83

Produktifitas kendaraan

Berdasarkan hasil angket yang disajikan pada III.5.2 produktivitas kendaraan dari no.1 sampai dengan no.10 didapatkan seperti yang ditabelkan pada Tabel IV.2 sebagai berikut,

Tabel IV.2 Produktivitas kendaraan

No.	karakteristik	Jawaban	Jawaban (%)
1	Km-tempuh/rit	10 - 15 km	97
2	Frekuensi/hari	6 - 8 rit/hari	95
3	Km-tempuh/hari	60 - 120 km	95
4	Penumpang/rit	15 - 24 org (hari kerja) 10 - 14 org (hari libur)	97
5	Penumpang/hari	90 (hari kerja) ; 72 (hari libur)	97
6	Hari operasi/bulan	30 hari	96
7	Km-tempuh/bulan	1.800 - 3.600 km	95
8	Penumpang/bulan	5293 - 6705 orang (hari kerja); 3514 - 4920 orang (hari libur)	94
9	Km-tempuh/tahun	21.600 - 43.200 km	98
10	Penumpang/tahun	63.521 - 80.460 orang (hari kerja); 42.171 - 59.040 orang (hari libur)	93

Investasi Kendaraan.

Berdasarkan hasil angket yang disajikan pada III.5.3 investasi kendaraan dari no.1 sampai dengan no.5 didapatkan seperti yang ditabelkan pada Tabel IV.3 sebagai berikut,

Tabel IV.3 Biaya kendaraan

No.	karakteristik	Jawaban	Jawaban (%)
1	Harga kendaraan	Rp.60.000.001,00- Rp.70.000.000,00	81
2	Berapakah biaya bunga atas modal anda dalam setahun	Rp.1.200.000,00 - Rp.2.200.000,00	87
3	Berapakah biaya asuransi per kendaraan anda	< Rp.700.000,00	83
4	Berapakah biaya profesi (legal admin)	< Rp.500.000,00	80
5	Biaya profesi (legal admin) dan kontrak kredit	< dari Rp.500.000,00	83

Biaya Biaya Operasional Kendaraan.

Berdasarkan hasil angket yang disajikan pada III.5.5 biaya perawatan kendaraan dari no.1 sampai dengan no.9 didapatkam seperti yang ditabelkan pada Tabel IV.4 sebagai berikut,

Tabel IV.4 Biaya operasional

No.	karakteristik	Jawaban	Jawaban (%)
1	jumlah liter pemakaian bahan bakar kendaraan anda setiap hari	40-49 liter	80
2	biaya retribusi terminal setiap hari	Rp.5.000,00	82

Biaya perawatan Kendaraan.

Berdasarkan hasil angket yang disajikan pada III.5.4 biaya perawatan dari no.1 sampai dengan no.9 didapatkam seperti yang ditabelkan pada Tabel IV.5 sebagai berikut,

Tabel IV.5 Biaya perawatan kendaraan

No.	karakteristik	Jawaban	Jawaban (%)
1	Berapakah jumlah penambahan pelumas kendaraan anda setiap hari	< 1 liter	82
2	Berapakah biaya servis kecil	< Rp.300.000,00	81
3	Berapakah biaya servis besar	< Rp.500.000,00	79
4	Berapakah biaya pemeriksaan umum (general overhaul setiap2 tahun	Rp.500.001,00- Rp.550.000,00	82
5	Berapakah biaya pemeliharaan AC kendaraan anda setiap servis	Tidak ada	-
6	Berapakah biaya perawatan bodi atau cuci kendaraan anda setiap hari	Rp.20.000,00	78
7	Berapakah jumlah pemakaian ban kendaraan anda dalam setahun	4 buah	80
8	Berapakah jumlah awak atau pegawai untuk kendaraan anda	2 orang	100
9	Berapakah biaya awak atau pegawai untuk kendaraan per tahun	Rp.26.000.001,00 - Rp 44.200.000,00	82

Biaya Biaya Overhead.

Berdasarkan hasil angket yang disajikan pada III.5.6 pertanyaan mengenai Biaya Overhead dari no.1 sampai dengan no.12 didapatkam seperti yang ditabelkan pada Tabel IV.6 sebagai berikut,

No.	karakteristik	Jawaban rata-rata Dalam juta Rp.
1	Berapakah biaya sewa bangunan kantor	6.06
2	Berapakah total biaya sewa pool dan bengkel per tahun	12.12
3	Berapakah total biaya sarana dan alat-alat bengkel per tahun	5.05
4	Berapakah total biaya sarana dan alat-alat bengkel per tahun	2.43
5	Berapakah total biaya administrasi kantor per tahun	1.82
6	Berapakah total biaya pemeliharaan kantor per tahun	1.21
7	Berapakah total biaya perbaikan akibat kecelakaan dan pelanggaran per tahun	1.82
8	Berapakah total biaya perbaikan akibat kecelakaan dan pelanggaran per tahun	1.22
9	Berapakah total biaya penggunaan listrik per tahun	2.43
10	Berapakah total biaya penggunaan telepon dan fax per tahun	1.22
11	Berapakah total biaya seragam awak bus, awak bengkel dan satpam per tahun	0.40
12	Berapakah total biaya lain-lain (termasuk biaya promosi, biaya tak terduga, dan sebagainya) per tahun	0.62

Biaya pengelolaan bengkel, pool dan kantor.

Berdasarkan hasil angket yang disajikan pada III.5.7 pertanyaan mengenai Biaya pegawai pengelolaan bengkel, pool dan kantor dari no.1 sampai dengan no.4 didapatkam seperti yang ditabelkan pada Tabel IV.7 sebagai berikut, Tabel IV.7 Biaya pengelolaan bengkel, pool dan kantor.

No.	karakteristik	Jawaban	Jawaban (%)
1	Berapakah jumlah pegawai pengelolaan bengkel, pool dan kantor anda	2 orang	80
2	Berapakah biaya pegawai pengelolaan bengkel, pool dan kantor anda	Rp.22.750.001,00- Rp.50.375.000,00	77
3	Biaya-biaya pajak STNK	Rp.600.001,00- Rp.700.000,00	84
4	Berapakah biaya pajak dan KIR kendaraan anda	Rp.62.0001- Rp.71.000,00	86

Perhitungan BOK

No.	Uraian	Biaya langsung (Rp.)	persamaan
1	Penyusutan	222.22	(3-1)
2	Bunga modal	75.00	(3-2)
3	Gaji dan tunjangan awak kendaraan	1791.67	(3-3)
4	Bahan Bakar Minyak (BBM)	955.88	(3-4)
5	Ban	111.11	(3-5)
6	Service Kecil	90.27	(3-6)
7	Service Besar	70.83	(3-7)
8	Pemeriksaan umum (upah, suku cadang dan bodi)	61.92	(3-8)
9	Biaya pemeriksaan umum per kendaraan	-	(3-9)
10	Penambahan Oli mesin	175.77	(3-10)
11	Cuci kendaraan	83.33	(3-11)
12	Retribusi Terminal	83.33	(3-12)
13	STNK/pajak kendaraan	13.89	(3-13)
14	KIR	7.41	(3-14)
15	Asuransi	-	(3-15)
Total biaya langsung		3742.63	

Total Biaya tidak langsung per kendaraan per tahun

Tabel IV.9 Rrekapitulasi biaya biaya tidak langsung per kendra/km.

No.	Uraian	Bulan	Rp	Total/tahun
1	Biaya sewa bangunan kantor	12	500.000	6.000.000
2	Biaya sewa pool dan bengkel	12	1.000.000	12.000.000
3	Biaya sarana dan alat-alat bengkel	1	5.000.000	5.000.000
4	Biaya inventaris kantor	12	200.000	2.400.000
5	Biaya administrasi kantor	12	150.000	1.800.000
6	Biaya pemeliharaan kantor	12	100.000	1.200.000
7	Biaya perbaikan akibat kecelakaan dan pelanggaran	12	150.000	1.800.000
8	Biaya pemeliharaan bengkel dan pool	12	100.000	1.200.000
9	Biaya penggunaan listrik	12	200.000	2.400.000
10	Biaya penggunaan telepon dan fax	12	100.000	1.200.000
11	Biaya seragam awak bus, awak bengkel dan satpam	4	100.000	400.000
12	Biaya lain-lain (termasuk biaya promosi, biaya tak terduga, dan sebagainya)	12	50.000	600.000
13	Biaya pegawai pegawai selain awak kendaraan	1	15.000.000	15.000.000
Total tidak langsung biaya/tahun				51.000.000

1. Dari perdamaian (3-16) Biaya tidak langsung per kendaraan per tahun adalah

total biaya tidak langsung per tahun

jumlah kendaraan

Rp.51.000.000

5

= Rp. 10.200.000,-

Berdasarkan persamaan (3-17) Total Biaya tidak langsung/kendaraan-km adalah

biaya tidak langsung per kendaraan per km per tahun

produksi kendaraan per km per tahun

= Rp.10.200.000

43.200

= Rp.236,11 per kendaraan per km

2. Hasil Biaya Operasional Kendaraan

Biaya pokok per kendaraan per km

Biaya langsung= Rp. 3.742,63

Biaya tak langsung= Rp.236, 11

Jumlah = Rp. 3.978,74 per kendaraan per km

Biaya pokok per penumpang-km
biaya per kendaraan per km

kapasitas penumpang per kendaraan

$$= \frac{3.978,71}{15}$$

Rp. 265,25 (per penumpang per km)

3. Posisi biaya pada berbagai tingkat faktor muat:

100 % =Rp. 265,25/pnp-km

90 % = Rp. 291,77 /pnp-km

Load faktor eksisting sebesar 40 %, sehingga posisi biaya pokok pada *load factor* eksisting sebesar :

$$\frac{\text{biaya per kendaraan per km}}{40\% \text{ kapasitas penumpang per kendaraan}} = \frac{3.978,71}{15}$$

(per penumpang per km)

= Rp 663.123 per penumpang per km

Biaya per penumpang = Biaya total per penumpang x km tempuh per trip

= Rp 663,123 per penumpang per km x 10 km

= Rp 6631, 23 per penumpang

Jadi biaya per penumpang berdasarkan BOK = Rp 6631, 23 per penumpang

4. Hasil Biaya Operasional Kendaraan

Biaya pokok per kendaraan per km

Biaya langsung = Rp. 3.742,63

Biaya tidak langsung=Rp.236, 11

Jumlah=Rp.3.978,74per

kendaraan per km

Biaya pokok per penumpang-km

$$\frac{\text{biaya per kendaraan per km}}{\text{kapasitas penumpang per kendaraan}}$$

$$= \frac{3.978,71}{15} = \text{Rp. 265,25 (per penumpang per km)}$$

Posisi biaya pada berbagai tingkat faktor muat:

100 % =Rp. 265,25/pnp-km

90 % = Rp. 291,77 /pnp-km

Load faktor eksisting sebesar 40 %, sehingga posisi biaya pokok pada *load factor* eksisting sebesar

$$\frac{\text{biaya per kendaraan per km}}{40\% \text{ kapasitas penumpang per kendaraan}} = \frac{3.978,71}{40\% \times 15}$$

= Rp 663.123 per penumpang per km

Tarif Angkutan Penumpang Umum Kotamadya Tangerang

Berdasarkan PERWAL No. 17 Tahun 2013 Pemda Kotamadya Tangerang menyesuaikan tarif angkutan penumpang umum menyusul pengurangan subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Kota Tangerang bersama Organda menetapkan tarif baru angkutan umum, pada hari senin tanggal 24 Juni 2014.

Berdasarkan PERWAL No. 17 Tahun 2013 Pemda Kotamadya Tangerang menyesuaikan tarif angkutan penumpang umum menyusul pengurangan subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Kota Tangerang bersama Organda menetapkan tarif baru angkutan umum, pada hari senin tanggal 24 Juni 2014.

Tabel IV.10 Daftar tarif angkutan kota Tangerang

No.	Kode Trayek	Tarif (Rp.)
1	T01	5500
2	T02	5500
3	T03	5500
4	T04	4000
5	T05	4000
6	T06	4000
7	T07	4000
8	T08	5000
9	T09	4000
10	T10	4000
11	T11	4000
12	T12	4500
13	T14	4500
14	T15	3500
15	T16	4500
16	AK02	4500
17	A03A	4000
18	R068	3500
19	R11/R11A	4000
20	R14	4000
21	R15A	4000

Hasil Angket ATP dan WTP

Kuesioner ATP adalah kemampuan membayar dari masyarakat atas imbalan terhadap barang atau jasa yang dinikmati berdasarkan pendapatan yang dianggap ideal sehingga faktor-faktor yang digunakan untuk menentukan ATP terhadap Angkutan kota adalah total pendapatan responden, dan alokasi biaya transportasi angkutan kota per bulan.

Kuesioner WTP dapat didefinisikan sebagai besaran rata-rata rupiah yang bersedia dikeluarkan oleh penumpang sebagai pembayaran satu unit layanan angkutan kota yang dinikmatinya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP terhadap jasa angkutan kota didasarkan atas angkutan kota yang diharapkan. Variabel yang digunakan untuk menentukan WTP terhadap jasa angkutan kota

adalah tarif yang diharapkan atau kemauan tarif bersedia dibayarkan. Hasil angket ATP dan WTP di tabelkan pada Tabel IV.11 dan IV 12 di hitung dari msing-mas0n 100 orang responden.

Tabel IV.11 Hasil kuesioner ATP

		ATP (Rupiah)					Total	
		4000	4500	5000	5500	6000		
Pekerjaan	Pel/Mahasiswa	jml	8	-	-	-	-	8
		%	8%	-	-	-	-	8%
	PNS	jml	5	2	2	2	-	11
		%	5%	2%	2%	2%	-	11%
	Swasta	jml	3	3	4	-	-	10
		%	3%	3%	4%	-	-	10%
	Pensiunan	jml	6	8	1	1	-	16
		%	6%	8%	1%	1%	-	16%
	Pekt.bangunan	jml	13	6	2	-	-	21
		%	13%	6%	2%	-	-	21%
	buruh	jml	9	2	1	-	-	12
		%	9%	2%	1%	-	-	12%
	Ibu RT	jml	15	5	2	-	-	22
		%	15%	5%	2%	-	-	22%
	TOTAL	jml	59	26	12	3	-	100
%		59%	26%	12%	3%	-	100%	

Berdasarkan Tabel IV.11 dapat ditentukan :

- ATP rata-rata untuk pelajar/Mahasiswa adalah $\frac{8}{8} \times Rp. 4000 = Rp. 4000$
- ATP rata-rata untuk PNS adalah $\frac{5 \times 4000 + 2 \times 4500 + 2 \times 5000 + 2 \times 5500}{11} = Rp. 4545.45$
- ATP rata-rata untuk swasta adalah $\frac{3 \times 4000 + 3 \times 4500 + 4 \times 5000}{10} = Rp. 4450$

4. ATP rata-rata untuk Pensiunan adalah

$$\frac{6 \times 4000 + 8 \times 4500 + 1 \times 5000 + 1 \times 5500}{16} =$$

= Rp. 4406.25

5. ATP rata-rata untuk Pekerja bangunan adalah

$$\frac{13 \times 4000 + 6 \times 4500 + 2 \times 5000}{21} =$$

Rp. 4238.10

6. ATP rata-rata untuk buruh adalah

$$\frac{9 \times 4000 + 2 \times 4500 + 1 \times 5000}{12} =$$

RP. 4166.67

7. ATP rata-rata untuk Ibu RT adalah

$$\frac{15 \times 4000 + 5 \times 4500 + 2 \times 5000}{22} =$$

= Rp. 4204.55

Dengan demikian Rta-rata ATP adalah

$$(4000 + 4545.45 + 4450 + 4406.25 + 4238.10 + 4166.67 + 4204.55) / 7 = \text{Rp.} 4287.29$$

WTP rata-rata untuk pelajar/Mahasiswa adalah =

$$(3 \times 4000 + 3 \times 4500) / 6 = \text{Rp.} 4250$$

WTP rata-rata untuk PNS adalah

$$(4 \times 4000 + 2 \times 4500 + 3 \times 5000 + 2 \times 5500) / 11 = \text{Rp.} 4636.36$$

WTP rata-rata untuk swasta adalah

$$(3 \times 4000 + 3 \times 4500 + 3 \times 5000 + 2 \times 5500) / 11 =$$

= Rp. 4681.82

WTP rata-rata untuk Pensiunan adalah

$$(4 \times 4000 + 8 \times 4500 + 1 \times 5000 + 2 \times 5500) / 15 =$$

= Rp. 4533.33

WTP rata-rata untuk Pekerja bangunan adalah

$$(10 \times 4000 + 6 \times 4500 + 3 \times 5000 + 1 \times 5500) / 20 =$$

Rp. 4375.00

WTP rata-rata untuk buruh adalah

$$(8 \times 4000 + 4 \times 4500 + 3 \times 5000) / 15 = \text{Rp.} 4333.33$$

WTP rata-rata untuk Ibu RT adalah

$$(17 \times 4000 + 5 \times 4500) / 22 = \text{Rp.} 4113.6$$

Dengan demikian Rata-rata WTP adalah

$$(4250 + 4636.36 + 4681.82 + 4533.33 + 4375.00 + 4333.33 + 4113.60) / 7 = \text{Rp.} 4417.63$$

Tabel IV.12 Hasil kuesioner WTP

		WTP (Rupiah)					Total	
		4000	4500	5000	5500	6000		
Pekerjaan	Pel/Mahasiswa	jml	3	3	-	-	-	6
		%	3%	3%	-	-	-	6%
	PNS	jml	4	2	3	2	-	11
		%	4%	2%	3%	2%	-	11%
	Swasta	jml	3	3	3	2	-	11
		%	3%	3%	3%	2%	-	11%
	Pensiunan	jml	4	8	1	2	-	15
		%	4%	8%	1%	2%	-	15%
	Pek bangunan	jml	10	6	3	1	-	20
		%	10%	6%	3%	-	-	20%
	buruh	jml	8	4	3	-	-	15
		%	8%	4%	2%	-	-	15%
	Ibu RT	jml	17	5	-	-	-	22
		%	17%	5%	-	-	-	22%
TOTAL	jml	49	31	13	7	-	100	
	%	49%	31%	12%	7%	-	100%	

Perbedaan Tarif angkutan umum

Pada penentuan tarif angkutan kota Tangerang meliputi biaya per penumpang berdasarkan BOK yang dihitung dari data angket pengusaha angkutan dan sopir, didapatkan biaya per penumpang berdasarkan BOK = Rp 6631, 23 per penumpang. Sedangkan tarif rata-rata angkutan berdasarkan pemda kota Tangerang ya ng dihitung rata-rata Tabel IV.10 adalah =Rp. 4310,-. Berdasarkan hasil yang didapat tarif per penumpang yang dihitung dari BOK lebih besar dari tarif pemda sekitar

1.5 kali tarif pemda kota Tangerang. Hal ini lah yang menyebabkan angkutan kota berjalan tidak nyaman, disamping mengejar setoran, banyak angkutan kota yang tidak terurus. Tarif ATP yang dihitung dari jawaban kuesioner 100 orang responden seperti yang ditunjukkan pada IV.5.2 adalah Rp.4287.29. Sedangkan tarif WTP yang juga didasarkan dari jawaban kuesioner 100 orang responden seperti yang ditunjukkan pada IV.5.3 adalah Rp.4417.63. Secara terperinci kesemua penentuan tarif ini di tabelkan pada Tabel IV.13 sebagai berikut.

Tabel IV.13 Hasil perhitungan tarif angkutan kota Tangerang

No.	Perhitungan tarif	Tarif (rupiah)
1	BOK	6631.23
2	ATP	4287.29
3	WTP	4417.63
4	Pemda	4310.00

Kesimpulan

1. Berdasarkan perhitungan yang dilakukan pada IV.2, biaya per penumpang berdasaeakan Biaya Oprasional Kendaraan (BOK) adalah : Rp 6631, 23 per penumpang.
2. Bsrdasarkan perhitungan yang dilakukan darui hasil kuesioner yang disebar kepada 100 orang responden yang mewakili pelajar/Mahasiswa, PNS, swasta, Pensiunan, Pekerja bangunan, buruh dan ibu rumah tangga didapatkan rata-rata ATP biaya angkutan kota adalah, Rp. 4287.29 per penumpang,

3. Bsrdasarkan perhitungan yang dilakukan darui hasil kuesioner yang disebar kepada 100 orang responden yang mewakili pelajar/Mahasiswa, PNS, swasta, Pensiunan, Pekerja bangunan, buruh dan ibu rumah tangga didapatkan rata-rata WTP biaya angkutan kota adalah, Rp. 4417.63 per penumpang.
4. Penyesuaian tarif angkutan yang ideal menurut peneliti adalah dengan merata-ratakan ke 4 (empat) macam tarif yang ada bagi angkutan kota Tangerang berdasarkan hasil perhitungan tarif angkutan kota Tangerang yang di tabelkn pada Tabel IV.13 adalah Rp. 4911.48 per penumpang

Saran-saran

1. Disarankan agar tarif angkutan kota adalah Rp.5000,- per penumpang.Nilai ini diambil dari harga rata-rata perhitungn tarif BOK, ATP, WTP dan Pemda.
2. Walaupun kemampuan membayar konsumen ATP dan WTP mendekati dan berada diatas tarif Pemda, namun masih dibawah tarif yang ditentukan dari Nilai tarif BOK yang ditentukan oleh pengusaha angkutan dan sopir. Hal ini menyebabkan angkutan kota berjalan tidak nyaman, disamping mengejar setoran, banyak angkutan kota yang tidak terurus.karena penghasilan sopir angkutan kota lebih endah dari biaya operasi
3. Disarankan agar Pemda membatasi jumlah angkutan kota agar penghasilan sopir angkot dapat menamai menutupi kekurangan biaya BOK, dan

menjalankan kendaraan tidak ugal-ugalan, sehingga

kenyamanan penumpang terjamin.

DAFTAR PUSTAKA

- Armijaya, H. (2003). Ability To Pay dan Willingness To Pay Penumpang Angkutan Kereta Api Commuter. Makassar
- Aviasti, Asep Nana Rukmana, dan Djamaludin (2014) *Kajian Tarif Angkutan Umum dan Analisis Keterjangkauan Daya Beli Masyarakat Pengguna Dalam Membayar Tarif Terkait Dengan Kebijakan Pemerintah Dalam Penetapan Harga Bahan Bakar Minyak (BBM) Secara Nasional (Studi Kasus : Angkutan Kota di Kota Bandung)*. Penelitian Hibah Bersaing DIKTI. Universitas Islam Bandung.
- Dewa Ayu Nyoman Sriastuti¹), A.A. Rai Asmani K., dan Luh Kade Datrini
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002). (2019)
- Fleishman, D., Shaw, N., Joshi, A., Freeze, R., and Oram, R. (1996). "Fare Policies, Structures, and Technologies." *Transportation Research Board*, TCRP Report 10
- Frids 2002, Evaluasi Tarif Angkutan Umum Lintas Magelang-Ngluwar Propinsi Jawa Tengah, Thesis S2 Fakultas Teknik ITB, Bandung
- Hamkah. 2004. Kemauan dan Kemampuan Membayar Masyarakat Terhadap Tarif Angkutan Kota. *Tesis*. Malang: Universitas Brawijaya
- Instruksi Presiden Nomor 13 Tahun 1976 tentang Pengembangan Jabotabek (Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi)
- Julien, & Mahalli, K. (2014). Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Railink Service). *Jurnal*
- Sofyar, Ifan Wahyu Ahmad (2004)
- Tamin, Ofyar Z, (2000), *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB.
- Triyanto (2008), Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (Studi Kasus Rencana Penerapan Bus Rapid Tansit Surakarta). Skripsi. JTS-FT UNS. Surakarta.
- Umar, Husein, 2003. Metode Riset Perilaku Organisasi. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Vuchic (2004) Urban Publik Transportasi. University of Pennsylvania.
- Warpani, Suwarjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Penerbit ITB, Bandung
- website resmi Kota Tangerang, 2014, Letak Geografis Kota Tangerang.

[http://www.tangerangkota.go.id/
geografi](http://www.tangerangkota.go.id/geografi)

Website Resmi Pemerintah
Kotamadya Tangerang, 2014,

Demografi Kota Tangerang
[http://www.tangerangkota.go.id/
demografi](http://www.tangerangkota.go.id/demografi) .