

## KELAYAKAN TARIF BATIK SOLO TRANS (BST) DITINJAU DARI ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP)

Gotot Slamet Mulyono<sup>1</sup>, Nurul Hidayati<sup>2</sup> dan Maharannisa Widi Lestari<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Surakarta

Jl. A. Yani Tromol Pos 1 Pabelan Kartasura 57102 Telp 0271 717417

E-mail: gototism@gmail.com, nurulhisyam@gmail.com

### Abstrak

Konsekuensi menggunakan angkutan umum adalah adanya kewajiban untuk membayar tarif kepada pihak operator kendaraannya. Tarif yang dikeluarkan dapat ditetapkan berdasarkan biaya standar operasional kendaraan saja maupun ditambah dengan biaya lainnya. Angkutan umum dalam melayani penumpang memberikan fasilitas diantaranya: kepastian tempat naik/turun serta adanya air conditioner (AC) di dalam kendaraan. Berdasarkan pengamatan, masyarakat yang menggunakan Batik Solo Trans (BST) cukup beragam. Hal ini menjadi pertimbangan untuk mengkaji apakah tarif yang dibayarkan oleh pengguna BST saat ini sudah sesuai dengan kemampuan serta kemauan membayar mereka masing-masing. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik responden pengguna BST, besar tarif yang harus dibayar pengguna berdasarkan perhitungan Ability to Pay (ATP) serta Willingness to Pay (WTP). Obyek penelitian ini adalah BST Koridor I dan II. Data yang digunakan berupa hasil kuisioner oleh 460 responden. Pelaksanaan survai dilakukan pada beberapa hari kerja/sekolah yaitu: Kamis-Jum'at, 12-13 Februari 2015 untuk Koridor 2, sedangkan Koridor 1 dilakukan pada Rabu, 18 Februari 2015 dan Senin, 23 Februari 2015. Hasil studi diketahui karakteristik respondennya mayoritas adalah: 58% perempuan, 28% pelajar, 37% bertujuan bisnis, dan 28% berpenghasilan antara Rp900.001,00-Rp1.099.050,00. Berdasarkan analisa tarif sesuai Ability to Pay (ATP) kategori pelajar diperoleh sebesar Rp2.000,00 dan kategori umum Rp3.670,00, sedangkan sesuai Willingness to Pay (WTP) untuk kategori pelajar diperoleh sebesar Rp1.555,00 dan kategori umum Rp3.458,00. Hasil tarif ATP kategori pelajar yang diperoleh sama dengan tarif yang berlaku, sedangkan tarif WTP menunjukkan tarif yang berlaku belum layak. Hasil tarif baik berdasarkan ATP maupun WTP untuk kategori umum yang diperoleh lebih rendah dari tarif yang berlaku, hal ini menunjukkan bahwa tarif tersebut belum layak.

**Kata kunci:** angkutan umum; traif; ATP; WTP

### Pendahuluan

Sebagai fasilitas pendukung kehidupan manusia, transportasi sudah tidak dapat dipisahkan dari aspek-aspek aktivitas hidup manusia. Transportasi telah berkembang menjadi kebutuhan manusia yang mendasar. Maka, fasilitas pendukung transportasi saat ini wajib setara dengan perkembangan kegiatan kehidupan, khususnya transportasi darat. Moda transportasi darat dapat dikelompokkan menjadi 2 macam, yaitu kendaraan pribadi dan angkutan umum. Angkutan umum adalah layanan jasa angkutan yang memiliki trayek, jadwal tetap, tarif, maupun lintasannya yang dikelola oleh pemerintah atau operator tertentu dan dapat digunakan untuk masyarakat umum.

Tarif merupakan harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa. Harga jasa angkutan ditentukan mengikuti sistem tarif yang ada dan berlaku secara umum. Tarif yang ditetapkan oleh pemerintah bertujuan utama untuk melindungi kepentingan pengguna jasa (konsumen) dan juga produsen. Kebijakan tarif dapat dipandang sebagai alat pengendali lalu lintas, dapat juga sebagai alat untuk mendorong masyarakat menggunakan kendaraan umum dan mengurangi kendaraan pribadi. Di sisi lain, dapat juga digunakan sebagai acuan yang mengarah pada perkembangan wilayah atau kota. Untuk pelayanan jasa angkutan umum yang berkualitas, golongan masyarakat tertentu sudah memperlihatkan kesediaan membayar. Meskipun demikian, tarif angkutan umum harus dapat terjangkau oleh daya beli masyarakat pada umumnya. Maka, kebijakan tarif tidak hanya didasarkan pada perhitungan biaya operasional kendaraan saja, tetapi juga mempertimbangkan unsur pelayanan kepada masyarakat. Angkutan umum yang ada dan pemahaman kesediaan orang untuk membayar layanan transportasi umum ditingkatkan. Jika pelayanan sosial dianggap sebagai kebutuhan dasar manusia, dan sebagai katalis untuk pertumbuhan ekonomi, maka tarif bus harus dibuat terjangkau untuk bagian yang berbeda dari masyarakat, terutama di kategori pendapatan terendah atau captive passengers. Oleh karena itu, hal ini penting untuk memeriksa keterjangkauan keuangan untuk

kelompok-kelompok seperti ketika mempertimbangkan kebijakan tarif (Kumarage, 2002). Di bidang transportasi umum, ukuran kualitas layanan adalah subjek terbesar kedua bagi perencana dan operator angkutan. Umumnya, kualitas layanan diukur dengan persepsi pengguna dan harapan mereka tentang beberapa aspek kualitas pelayanan (Eboli dan Mazzulla, 2008).

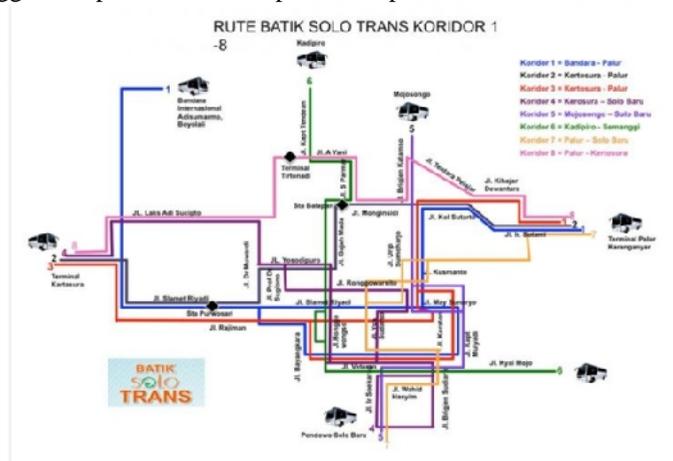
Surakarta merupakan kota yang penuh nuansa sejarah dan budaya, memiliki tradisi Jawa yang dibanggakan masyarakatnya. Salah satu tradisi yang berlangsung turun temurun dan semakin mengangkat nama daerah ini adalah membatik. Seni dan pematikan Solo menjadikan daerah ini pusat batik di Indonesia. Sebagai kota yang terkenal akan budaya batiknya, salah satu angkutan umum yang dioperasikan di Surakarta yaitu Batik Solo Trans (BST) mempunyai ciri khas berupa desain batik yang terdapat pada luar badan bus. Pemilihan nama BST yaitu untuk menyesuaikan program jangka panjang Pemerintah Kota Surakarta yang akan meningkatkan dunia Pariwisata dengan mengangkat tema batik sebagai ciri khas Kota Surakarta.

BST termasuk dalam kategori Bus Rapid Transit. Kategori ini merupakan suatu angkutan cepat yang menaikkan dan menurunkan penumpang di lokasi yang sudah ditentukan atau pada halte tertentu. Bus Rapid Transit (BRT) telah diadopsi sebagai perbaikan pada layanan bus reguler melalui kombinasi fitur seperti perubahan infrastruktur yang mengakibatkan kecepatan operasi yang lebih baik dan kehandalan layanan (Adewumi dan Allopi, 2014). BST juga merupakan salah satu angkutan umum yang diminati oleh warga Solo, khususnya pelajar dan pegawai, namun tak jarang pula kita melihat beberapa orangtua (masyarakat) bahkan lansia dan juga pedagang yang menjadi penumpang BST. Beberapa orang bahkan menggunakan BST ini sebagai moda transportasi yang utama demi menunjang aktivitas sehari-hari. Beragamnya golongan masyarakat yang menggunakan bus ini menjadi salah satu faktor untuk melihat apakah tarif yang harus dibayar oleh pengguna sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan membayar mereka. Selain memiliki halte tersendiri, BST menawarkan pelayanan yang berbeda dari angkutan umum darat pada umumnya, yaitu dengan memberikan fasilitas air conditioner yang sangat cocok untuk penumpang di kala terik matahari tengah menyengat kota, kursi yang nyaman saat badan terasa lelah, lingkungan bus yang bersih serta aroma bus yang wangi, pelayanannya yang ramah kepada konsumen, dan tentunya tembong-tembong daerah yang selalu diputar di dalam bus membuat penumpangnya merasa rileks.

Adanya faktor perbedaan fasilitas serta pelayanan antara Bus BST dengan Bus Umum lainnya seperti PO. Atmo dan PO. Nusa tersebut juga menjadi pertimbangan dalam penentuan tarif. Berdasarkan latar belakang di atas, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui apakah tarif yang berlaku sudah sesuai dengan kemampuan membayar para penggunanya. Selain itu, apakah tarif tersebut seimbang dengan fasilitas serta pelayanan yang diberikan.

## Metode Penelitian

Penelitian ini berlokasi di dalam Bus BST di sepanjang rute Koridor I dan Koridor II. Peta rute tersebut BST yang diresmikan pada tanggal 1 September 2010 dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Rute Batik Solo Trans (BST)

Penelitian ini menggunakan data utama berupa kuisioner bagi pengguna BST. Kuisioner berisi informasi tentang karakteristik responden atau pengguna BST seperti: maksud perjalanan, intensitas perjalanan, pendapatan, waktu tunggu kedatangan bus, dan kepuasan pelayanan bus. Pelaksanaan survai berupa penyebaran kuisioner dilakukan pada beberapa hari kerja/sekolah yaitu: Kamis dan Jum'at, 12-13 Februari 2015 untuk Koridor 2, sedangkan untuk Koridor 1 dilakukan pada Rabu, 18 Februari 2015 dan Senin, 23 Februari 2015. Selain data tersebut, data yang dicari adalah informasi rata-rata penumpang per hari yang akan digunakan untuk menentukan jumlah responden yang akan disurvei.

**Daya Beli Penumpang (*Ability To Pay* dan *Willingness To Pay*)**

Tingkat kemampuan dan kemauan membayar masyarakat perlu diketahui supaya tarif angkutan umum tidak menjadi beban yang berat bagi masyarakat pengguna jasa transportasi (Pudjianto, 2002). *Ability To Pay (ATP)* adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya. Jadi, ATP adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi ATP diantaranya: besar penghasilan, kebutuhan transportasi, total biaya transportasi (harga tiket yang ditawarkan), intensitas perjalanan, dan prosentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi (Tamin dkk, 1999). Besarnya ATP adalah rasio alokasi anggaran untuk angkutan umum terhadap total perjalanan, baik yang berpenghasilan maupun yang tidak berpenghasilan. Persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut (Armijaya, 2003):

$$ATP = \frac{(\text{pendapatan/bln}) \times (\% \text{biaya BST/bln})}{\text{Frekuensi menggunakan BST/bln}} \tag{1}$$

*Willingness To Pay (WTP)* secara umum adalah jumlah maksimal yang ingin dibayarkan seorang konsumen untuk memperoleh suatu barang atau jasa (Braidert, 2005). Faktor-faktor yang mempengaruhi WTP antara lain adalah (Tamin dkk, 1999):

1. Persepsi pengguna terhadap tingkat kualitas pelayanan
2. Utilitas pengguna terhadap angkutan umum yang digunakan
3. Fasilitas yang disediakan oleh operator
4. Pendapatan pengguna

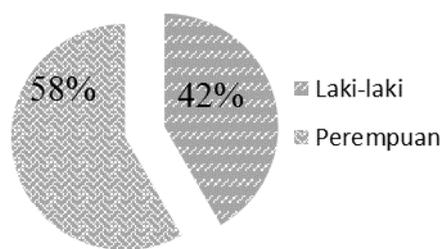
$$WTP \text{ tiap jenis pekerjaan} = \frac{\sum(\text{tarif yang dipilih} \times \text{jumlah responden})}{\sum(WTP \text{ jenis profesi})} \tag{2}$$

$$WTP \text{ seluruh kategori pekerjaan} = \frac{\text{jumlah kategori profesi}}{\text{jumlah seluruh responden}} \tag{3}$$

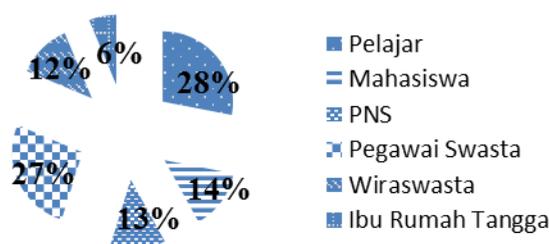
Aspek-aspek yang terkandung dalam WTP setiap kali diperkirakan untuk menyoroti bagaimana penilaian penting tentang kualitas pelayanan yang didapat dari sampel populasi tersebut. WTP untuk akurasi informasi jauh lebih besar dari waktu perjalanan dan waktu tunggu (Zito dan Salvo, 2012).

**Analisa dan Pembahasan**

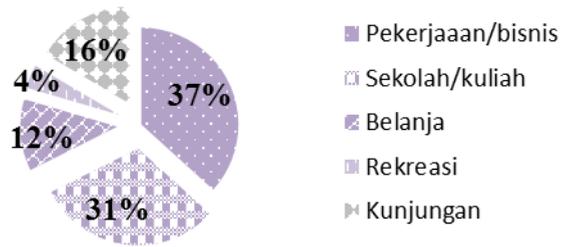
Berdasarkan hasil analisa terhadap 460 data responden, dapat diketahui karakteristik pengguna BST ditinjau dari jenis kelamin, jenis pekerjaan, maksud perjalanan, dan pendapatan. Hasil tersebut ditampilkan pada Gambar 2 sampai Gambar 5.



Gambar 2. Prosentase responden berdasarkan jenis kelamin



Gambar 3. Prosentase responden berdasarkan jenis pekerjaan



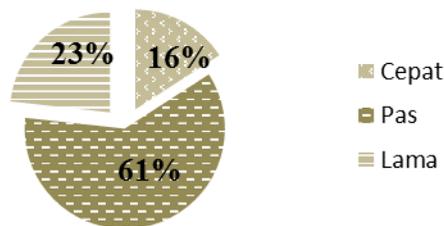
Gambar 4. Prosentase responden berdasarkan maksud perjalanan



Gambar 5. Prosentase responden berdasarkan pendapatan

Berdasarkan Gambar 2 dapat diketahui 58% penumpang BST perempuan dan 42% laki-laki. Dari sejumlah sampel yang diambil, mayoritas pengguna angkutan umum tersebut adalah pelajar sejumlah 28% yang diikuti oleh pegawai swasta sebesar 27% dan mahasiswa sebesar 14%. Selain kelompok pengguna di atas masih ada kelompok PNS, ibu rumah tangga dan wiraswasta yang prosentasi masing-masingnya tidak lebih dari 15 % (Gambar 3). Berdasarkan Gambar 4, dapat dilihat dari karakter maksud perjalanan pelaku, maka dominansi pengguna BST adalah dari kalangan pelaku bisnis sebesar 37%, sedangkan yang paling sedikit persentasenya adalah perjalanan rekreasi (4%).

Selain menampilkan karakteristik dari pelaku perjalanan, hasil analisa juga menjelaskan tentang karakteristik perjalanan yang diinginkan pengguna. Karakter tersebut ditinjau dari waktu tunggu penumpang, dan tingkat kepuasan penumpang yang ditampilkan pada Gambar 6 dan Gambar 7.



Gambar 6. Prosentase responden berdasarkan waktu tunggu



Gambar 7. Prosentase responden terhadap kepuasan pelayanan BST

Gambar 6 menjelaskan bahwa 61% responden menyatakan waktu tunggu BST di pemberhentian adalah lama. Kondisi ini sedikit berbeda dengan nilai prosentase yang diperoleh dari tingkat kepuasan seperti terlihat di Gambar 7. Gambar ini memperlihatkan bahwa mayoritas responden (72%) menyatakan cukup puas dengan pelayanan yang diberikan BST.

Sebagaimana telah disebutkan dalam tujuan, penelitian ini tidak hanya ingin mengetahui karakteristik pengguna BST saja tapi juga untuk mendapatkan nilai tarif berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP). Berkaitan dengan hal ini, rekapitulasi kuisioner responden dapat dilihat pada Tabel 1 sampai Tabel 3 berikut ini.

Tabel 1. Rekapitulasi jumlah responden berdasarkan intensitas perjalanan tiap profesi

Jenis Pekerjaan (Profesi)	Jumlah Responden					Jumlah Responden/ profesi
	7 hari/ minggu	5 hari/ minggu	4 hari/ minggu	2 hari/ minggu	1 hari/ minggu	
Pelajar	39	46	12	12	20	129
Mahasiswa	14	16	3	5	26	64
PNS	13	22	3	11	10	59
Pegawai Swasta	24	37	18	18	25	122
Wiraswasta	10	18	10	9	10	57
Ibu Rumah Tangga	5	3	3	14	4	29
Total	105	142	49	69	95	460

Tabel 2. Rekapitulasi biaya transportasi tiap jenis pekerjaan per minggu

Jenis Pekerjaan (Profesi)	Biaya Transportasi Per-Minggu (Rp)					Total biaya/Minggu (Rp)
	7 hari/ minggu	5 hari/ minggu	4 hari/ minggu	2 hari/ minggu	1 hari/ minggu	
Pelajar	546.000	460.000	96.000	48.000	40.000	1.190.000
Mahasiswa	392.000	320.000	48.000	40.000	104.000	904.000
PNS	364.000	440.000	48.000	88.000	40.000	980.000
Pegawai Swasta	672.000	740.000	16.000	144.000	100.000	1.672.000
Wiraswasta	280.000	360.000	60.000	72.000	40.000	912.000
Ibu Rumah Tangga	140.000	120.000	48.000	56.000	16.000	272.000

Tabel 3. Rekapitulasi biaya transportasi tiap jenis pekerjaan per bulan

Jenis Pekerjaan (Profesi)	Total Responden	Jumlah Biaya Per- Minggu (Rp)	Rata-rata Biaya Per-Minggu (Rp)	Rata-rata Biaya Per-Bulan (Rp)
Pelajar	129	1.190.000	9.225	36.900
Mahasiswa	64	904.000	14.125	56.500
PNS	59	980.000	16.611	66.441
Pegawai Swasta	122	1.672.000	13.705	54.820
Wiraswasta	57	912.000	16.000	64.000
Ibu Rumah Tangga	29	272.000	9.380	37.518

Tabel 4. Frekuensi penggunaan BST tiap jenis pekerjaan

Jenis Pekerjaan (Profesi)	Frekuensi Penggunaan Per-Minggu	Frekuensi Penggunaan Per-Bulan
Pelajar	4,61	18,44
Mahasiswa	3,53	14,12
PNS	4,15	16,61
Pegawai Swasta	3,98	15,93
Wiraswasta	4,00	16,00
Ibu Rumah Tangga	3,24	12,96

Tabel 5. *Ability To Pay* (ATP) tiap jenis pekerjaan

Jenis Pekerjaan (Profesi)	Proporsi Biaya BST/ bulan (Rp) (1)	Frekuensi/ bulan (2)	ATP (Rp) (1)/(2)
Pelajar	36.900	18,44	2.000
Mahasiswa	56.500	14,12	4.000
PNS	66.441	16,61	4.000
Pegawai Swasta	54.820	15,93	3.450
Wiraswasta	64.000	16,00	4.000
Ibu Rumah Tangga	37.518	12,96	2.900

Berdasarkan Tabel 5 dapat diketahui bahwa *ability to pay* (ATP) untuk profesi pelajar yaitu Rp2.000,00; Mahasiswa Rp4.000,00; PNS Rp4.000,00; Pegawai Swasta Rp3.450,00; Wiraswasta Rp4.000,00; dan Ibu Rumah Tangga Rp2.900,00. Besarnya ATP pada tiap profesi akan mempengaruhi perhitungan penentuan besarnya rata-rata ATP tiap kategori (kelompok). Pembagian kategori (kelompok) sesuai dengan besarnya tarif yang dibayar oleh tiap profesi. Kategori tersebut adalah kategori Pelajar (Rp2.000,00), dan Umum (Rp4.000,00). Hasil perhitungan nilai ATP tiap kelompok dapat dilihat pada Tabel 6 berikut.

Tabel 6. Nilai *Ability To Pay* (ATP) tiap kelompok

Kategori	Jenis Pekerjaan (Profesi)	ATP Tiap Profesi	ATP Tiap Kategori/Kelompok
		(Rp)	(Rp)
Pelajar	Pelajar	2.000	2.000
Umum	Mahasiswa	4.000	3.670
	PNS	4.000	
	Pegawai Swasta	3.450	
	Wiraswasta	4.000	
	Ibu Rumah Tangga	2.900	

Berdasarkan Tabel 6 diperoleh rata-rata ATP penumpang BST adalah Rp2.000,00 untuk kategori pelajar, dan Rp3.670,00 untuk kategori umum. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna atau responden sudah mampu untuk membayar besarnya nilai tarif yang ditawarkan. Dalam penelitian mengenai tarif tersebut, tidak hanya memperhatikan kemampuan membayar tarif, tetapi juga terdapat nilai kesediaan membayar tariff (WTP). Analisa WTP yang dibuat didasarkan pada data Tabel 7 berikut, dan hasilnya ditampilkan pada Tabel 8.

Tabel 7. Kesediaan membayar tiap jenis pekerjaan dan prosentasenya

Kesediaan Membayar	Prosentase	Jumlah dan Prosentase Pemilih tiap Jenis Profesi						Total
		Pelajar	Mahasiswa	PNS	Pegawai Swasta	Wira-swasta	Ibu RT	
1500	Jumlah	116					2	118
	%	25.22					0.40	0.25617
2000	Jumlah	12	14		3	1	12	42
	%	2.61	3.04		0.00652	0.20	0.02608 6	0.09113
2500	Jumlah	1		2	2			5
	%	0.22		0.40	0.43			0.01052
3000	Jumlah		20	29	42	22	9	122
	%		4.35	6.30	0.09130	0.047829	0.01956	0.26517
3500	Jumlah				3			3
	%				0.60			0.006
4000	Jumlah		29	18	31	17	6	101
	%		6.30	0.039	0.06739	0.03695	0.01304	0.21956
4500	Jumlah				20			20
	%				4.30			0.043
5000	Jumlah		1	10	21	17		49
	%		0.22	0.022	0.04565	0.03695		0.10652
Total	Jumlah	129	64	59	122	57	29	460
	%	0.28043	0.13913	0.128	0.26421	0.12373	0.06269	0.99808

Tabel 8. *Willingness To Pay* (WTP) tiap kategori kelompok

Kategori	Jenis Pekerjaan (Profesi)	WTP Tiap Profesi	WTP Tiap Kategori Kelompok
		(Rp)	(Rp)
Pelajar	Pelajar	1.555	1.555
Umum	Mahasiswa	3.266	3.457
	PNS	3.628	
	Pegawai Swasta	3.824	
	Wiraswasta	3.878	
	Ibu Rumah Tangga	2.690	

Berdasarkan Tabel 8 dapat diketahui *willingness to pay* (WTP) untuk profesi Pelajar yaitu Rp1.555,00; Mahasiswa Rp3.266,00; PNS Rp3.628,00; Pegawai Swasta Rp3.824,00; Wiraswasta Rp3.878,00; dan Ibu Rumah Tangga Rp2.690,00. Berdasarkan hasil perhitungan WTP di atas, maka diperoleh WTP rata-rata penumpang BST adalah Rp1.555,00 untuk kategori pelajar, dan Rp3.457,00 untuk kategori umum.

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Mayoritas pengguna Batik Solo Trans (BST) adalah perempuan, jenis profesi terbanyak adalah Pelajar, dan mayoritas penumpang bertujuan keperluan bisnis. Selain itu dapat diketahui kategori pendapatan terbanyak adalah Rp900.001,00-Rp1.099.050,00. Waktu tunggu kedatangan BST yang dirasakan sesuai oleh pengguna yaitu 6-10 menit. Penilaian pengguna mengenai pelayanan yang diberikan BST cukup memuaskan.
2. Hasil yang didapat dalam analisis *Ability to Pay* (ATP) untuk kategori Pelajar adalah Rp2.000,00 dan kategori umum Rp3.670,00.
3. *Willingness to Pay* (WTP) untuk kategori pelajar diperoleh sebesar Rp1.555,00 dan kategori umum diperoleh Rp3.458,00.
4. Berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) dapat diketahui kelayakan tarif Bus Batik Solo Trans (BST) yang berlaku sebagai berikut :
  - a. Hasil ATP untuk kategori pelajar yaitu Rp2.000,00 adalah sama dengan atau seimbang dengan tarif yang berlaku. Sedangkan WTP untuk kategori Pelajar adalah Rp1.555,00 menunjukkan bahwa tarif yang berlaku belum layak untuk Pelajar.
  - b. Hasil ATP untuk kategori umum yaitu Rp3.670,00 adalah lebih rendah daripada tarif yang berlaku. Hasil WTP untuk kategori umum yaitu Rp3.457,00 adalah lebih rendah daripada tarif yang berlaku. Hasil ATP dan WTP yang didapat lebih rendah dari pada tarif yang berlaku saat ini, hal tersebut menunjukkan bahwa tarif tersebut belum layak untuk pengguna Batik Solo Trans (BST).

### Daftar Pustaka

- Adewumi, E., & Allopi, D. (2014). An Appropriate Bus Rapid Transit. *International Journal Of Science And Technology* Vol.3 No.4 ISSN 2049-7318.
- Armijaya, H. (2003). *Ability To Pay dan Willingness To Pay Penumpang Angkutan Kereta Api Commuter*. Makassar.
- Breidert, C. (2005). *Estimation of Willingness to Pay. Theory, Measurement, Application*, Disertation Wistschaftsyniverstat Wien. Gabler Edition Wissenschaft
- Eboli, L., & Mazzulla, G. (2008). *Willingness To Pay Of Public Transport Users For*
- Kumarage, A. S. (2002). *Criterion For A Fares Policy And Fares Index For Bus Transport In Sri Lanka*. *International Journal Of Regulation And Governance* Vol. 2 No. 1, 53-73
- Pujianto, B. (2002). *Sistem Angkutan Umum dan Barang*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Tamin, O. Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A. S., & Setiadji, B. H. (1999). *Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisa Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta*. *Transportasi* Vol. 1 No.2, 122-135.
- Zito, P., & Salvo, G. (2012). *Latent Class Approach To Estimate The Willingness To Pay For Transit User Information*. *Journal Transportation Technologies*.