

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### 2.1 Teori Ekonomi Transportasi

Teori Ekonomi Transportasi menjadi fondasi utama dalam penelitian ini, karena memberikan kerangka konseptual untuk memahami interaksi antara biaya operasional, tarif, efisiensi, dan aspek sosial-ekonomi dalam sistem transportasi (Button, 2010; Small & Verhoef, 2007). Small dan Verhoef (2007) menekankan bahwa tarif transportasi yang ideal tidak hanya didasarkan pada biaya operasional kendaraan, tetapi juga harus mencerminkan daya beli masyarakat dan kemauan pengguna untuk membayar. Levinson et al. (2002) dan Banister (2008) menyoroti pentingnya pengintegrasian biaya sosial dan analisis berbasis data lokal dalam penetapan tarif transportasi untuk menciptakan sistem yang efisien dan berkelanjutan. Di sisi lain, Gwilliam (2008) menunjukkan bahwa pendekatan yang hanya berfokus pada biaya operasional sering mengabaikan dampak eksternal seperti kemacetan dan polusi. Dengan mengacu pada prinsip ini, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tarif transportasi yang tidak hanya efisien, tetapi juga inklusif dan berkelanjutan (Litman, 2019).

Dalam konteks trayek Malang-Surabaya-Madura, teori ini menjadi sangat relevan. Tarif yang diterapkan harus mampu menyeimbangkan biaya yang dikeluarkan operator dengan kemampuan pengguna. Misalnya, Litman (2019) menunjukkan bahwa tarif yang disesuaikan dengan data lokal tidak hanya meningkatkan efisiensi operasional tetapi juga memperluas aksesibilitas. Dengan menggunakan teori ini, penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi bagaimana

PO Bus Damri dapat menetapkan tarif yang mendukung keseimbangan antara efisiensi dan kepuasan pengguna.

Dalam Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 21 Tahun 2023, tarif 90.000 rupiah untuk bus besar dengan panjang lebih dari 9 meter yang beroperasi dalam trayek antarkota dalam provinsi kelas ekonomi telah ditetapkan sebagai batas atas tarif jarak yang dikenakan per penumpang per kilometer. Hal ini dilakukan sebagai bagian dari upaya menyesuaikan biaya operasional dengan kenaikan harga bahan bakar minyak dan untuk menjamin ketersediaan serta stabilitas layanan angkutan penumpang. Tarif ini berlaku untuk beberapa trayek yang mencakup rute dari Surabaya ke berbagai kota di Jawa Timur, dengan perhitungan tarif jarak yang sudah termasuk premi asuransi sebesar 60 rupiah per penumpang.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 90 ayat (3) UU LLDAJ No. 22 tahun 2009, pengemudi kendaraan bermotor umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam. Oleh karena itu, dalam operasional bis, pergantian driver per 4-5 jam perlu dilakukan untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan tersebut dan menjaga keselamatan serta kenyamanan penumpang.

Lebih jauh, teori ekonomi transportasi juga memperhatikan eksternalitas seperti dampak lingkungan dan kemacetan. Button (2010) menyoroti bahwa penyesuaian tarif yang mencerminkan biaya sosial dapat secara signifikan mengurangi dampak negatif tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa teori ini tidak

hanya berfungsi sebagai alat untuk analisis finansial, tetapi juga sebagai instrumen untuk menciptakan sistem transportasi yang ramah lingkungan dan berkelanjutan.

## **2.2 Teorema: Angkutan Umum, Penetapan Tarif, dan Kepentingan Strategis Rute Malang–Surabaya–Madura**

Angkutan umum tidak hanya bertindak sebagai moda transportasi massal, melainkan merupakan katalisator utama dalam sistem mobilitas masyarakat, terutama di kawasan perkotaan dengan intensitas pergerakan yang tinggi. Cervero (2013) menegaskan bahwa sistem transportasi publik memiliki peran esensial dalam memfasilitasi aksesibilitas menuju lapangan kerja, institusi pendidikan, layanan kesehatan, serta aktivitas sosial lainnya. Litman (2019) turut menggarisbawahi bahwa angkutan umum mampu berkontribusi terhadap pengurangan kemacetan dan pencemaran lingkungan, sehingga memberikan manfaat eksternalitas positif yang signifikan bagi masyarakat secara luas.

Dalam konteks regional Jawa Timur, trayek Malang–Surabaya–Madura diidentifikasi sebagai salah satu jalur transportasi terpadat yang memiliki nilai strategis tinggi dalam menghubungkan pusat-pusat aktivitas sosial dan ekonomi. Rute ini menyatukan dua kota utama, yakni Malang dan Surabaya, yang dikenal sebagai pusat pendidikan, perdagangan, dan budaya, dengan wilayah Madura yang secara ekonomi semakin tumbuh. Oleh karena itu, kehadiran PO Bus DAMRI sebagai operator utama dalam trayek ini dinilai sangat strategis untuk menjaga kelancaran mobilitas masyarakat dan memperkuat konektivitas regional (Tantry & Cahyono, 2022).

Namun demikian, peran angkutan umum sebagai barang publik yang menghasilkan manfaat sosial seringkali berbenturan dengan kenyataan operasional di lapangan. Di satu sisi, penyediaan layanan transportasi umum berkontribusi pada penurunan emisi, pengurangan kemacetan, serta peningkatan inklusivitas mobilitas, terutama bagi kelompok berpenghasilan rendah (Santoso, 2020). Di sisi lain, layanan ini dihadapkan pada tuntutan efisiensi biaya dan keberlanjutan operasional, yang membuat operator perlu mempertimbangkan kelayakan finansial dalam setiap keputusan tarif.

Pendekatan multidimensi terhadap penetapan tarif menjadi penting, terutama melalui integrasi tiga komponen utama: Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP), dan Willingness to Pay (WTP). BOK menggambarkan seluruh biaya yang dikeluarkan oleh operator untuk menjalankan layanan seperti bahan bakar, perawatan, dan gaji awak kendaraan (Permani et al., 2024), sementara ATP menunjukkan kapasitas finansial pengguna dalam membayar tarif, dan WTP merefleksikan sejauh mana penumpang bersedia membayar berdasarkan persepsi nilai terhadap layanan tersebut (Saputra et al., 2021).

Ketegangan sering kali muncul ketika tarif berlaku ternyata lebih tinggi dari WTP dan/atau ATP. Contoh nyata dapat dilihat pada studi Permani et al. (2024), di mana tarif angkot trayek 012 di Kabupaten Ciamis sebesar Rp10.000 melebihi BOK (Rp3.328), ATP (Rp8.316 umum; Rp2.981 pelajar), dan WTP (Rp7.763 umum; Rp4.154 pelajar). Hal serupa juga ditemukan oleh Saputra et al. (2021) pada trayek Surabaya–Pare, di mana ATP (Rp40.043) lebih tinggi dari

WTP (Rp22.779), dan tarif berlaku (Rp25.000) berada di antara keduanya. Fenomena ini menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang tergolong choiced riders, yaitu penumpang yang memiliki alternatif moda lain, dan cenderung sensitif terhadap harga serta kualitas layanan.

### **2.3 Konsep Klasifikasi Angkutan Bus: Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)**

Dalam konteks manajemen transportasi publik, angkutan bus di Indonesia diklasifikasikan berdasarkan cakupan wilayah operasionalnya. Klasifikasi ini bukan merupakan sebuah "teori" dalam pengertian ilmiah, melainkan sebuah konsep operasional dan regulasi yang membedakan layanan berdasarkan batas-batas administratif (Yunus, Astuti, & Rahmat, 2020). Terdapat dua kategori utama yang menjadi fokus, yaitu Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) (Santoso, 2020).

#### **A. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)**

Angkutan AKDP didefinisikan sebagai layanan bus yang beroperasi di antara kota-kota atau kabupaten-kabupaten yang berada dalam satu wilayah provinsi yang sama (Santoso, 2020). Konsep AKDP memiliki beberapa karakteristik kunci:

1. Cakupan Wilayah: Trayek operasionalnya terbatas pada satu provinsi.
2. Regulasi: Pengaturan, perizinan, dan pengawasan berada di bawah kewenangan pemerintah provinsi (Yunus, Astuti, & Rahmat, 2020).
3. Struktur Tarif: Tarif untuk kelas ekonomi sering kali diatur oleh pemerintah provinsi untuk menjaga keterjangkauan (Permani et al., 2024).

4. Jarak: Rute AKDP cenderung menempuh jarak yang relatif lebih pendek (Tantry & Cahyono, 2022).

## **B. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)**

Sebaliknya, Angkutan AKAP adalah layanan bus yang menghubungkan kota-kota yang berlokasi di provinsi yang berbeda (Santoso, 2020). Konsep AKAP memiliki karakteristik yang berbeda secara signifikan dari AKDP:

1. Cakupan Wilayah: Trayeknya melintasi batas-batas provinsi.
2. Regulasi: Karena sifatnya yang lintas provinsi, pengaturan dan perizinan berada di bawah wewenang pemerintah pusat, dalam hal ini Kementerian Perhubungan (Kementerian Perhubungan, 2025).
3. Struktur Tarif: Untuk kelas non-ekonomi, tarifnya mengikuti mekanisme pasar, sementara kelas ekonomi memiliki tarif batas atas dan batas bawah yang ditetapkan pemerintah pusat (Santoso et al., 2025).
4. Jarak: Rute AKAP biasanya menempuh jarak yang jauh, sehingga memerlukan manajemen operasional dan fasilitas yang berbeda (Lestari, 2020).

Pembedaan antara AKDP dan AKAP ini sangat penting dalam analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) karena setiap kategori memiliki regulasi, struktur biaya, dan pola operasional yang berbeda (Rahmat et al., 2019). Dengan memahami konsep ini, analisis BOK dapat dilakukan secara lebih spesifik dan relevan sesuai dengan jenis angkutan yang ditinjau (Tantry & Cahyono, 2022).

### **2.4 Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP)**

Pendekatan ATP dan WTP menekankan pentingnya analisis perilaku pengguna dalam menilai kesesuaian tarif (Hensher et al., 2005; Wardman & Whelan, 2001). Menurut Hensher et al. (2005), kemampuan membayar

penumpang sangat dipengaruhi oleh faktor sosial-ekonomi seperti pendapatan dan aksesibilitas. Sementara itu, Wardman dan Whelan (2001) menunjukkan bahwa persepsi terhadap kualitas layanan secara langsung memengaruhi kemauan pengguna untuk membayar. Dalam penelitian terkait, Rietveld (2000) menekankan bahwa tarif yang tidak seimbang dapat mengurangi tingkat penggunaan angkutan umum dan meningkatkan ketergantungan pada kendaraan pribadi. Oleh karena itu, pendekatan ATP dan WTP dalam studi ini dirancang untuk mengevaluasi sejauh mana tarif bus Damri dapat memenuhi kebutuhan dan harapan pengguna (Santoso, 2020; Yunus et al., 2020).

Dalam penelitian ini, ATP dan WTP digunakan untuk mengevaluasi kesesuaian tarif yang diterapkan oleh PO Bus Damri dengan kebutuhan dan harapan pengguna. Penelitian Yunus et al. (2020) menemukan bahwa pengguna lebih cenderung menerima tarif yang transparan dan selaras dengan kualitas layanan. Oleh karena itu, memahami preferensi dan daya beli lokal menjadi kunci dalam menentukan tarif yang optimal.

Analisis terhadap ATP dan WTP juga memberikan pandangan mengenai dampak tarif terhadap pola perjalanan masyarakat. Cervero (2013) mengungkapkan bahwa tarif yang terlalu tinggi dapat menurunkan jumlah pengguna, sedangkan tarif yang terlalu rendah dapat memengaruhi stabilitas finansial operator. Oleh karena itu, operator transportasi seperti PO Bus Damri perlu mempertimbangkan kedua aspek ini untuk menciptakan sistem yang tidak hanya efektif, tetapi juga berkelanjutan. Santoso (2020) menambahkan bahwa

tarif yang sesuai dengan daya beli masyarakat dapat memperluas aksesibilitas layanan transportasi tanpa mengorbankan keberlanjutan finansial.

## **2.5 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)**

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) mencakup seluruh biaya yang dikeluarkan operator dalam mengelola armada, termasuk bahan bakar, perawatan, dan gaji pengemudi (Kadarwati et al., 2020). Penentuan tarif berbasis BOK sangat penting untuk memastikan keberlanjutan operasional tanpa mengurangi aksesibilitas bagi pengguna. Button (2010) menegaskan bahwa perhitungan BOK yang akurat dapat meningkatkan efisiensi sekaligus profitabilitas operator transportasi umum.

Lebih lanjut, analisis BOK berfokus pada efisiensi penggunaan sumber daya untuk mendukung keberlanjutan sistem transportasi (Harrison et al., 2006; Nash, 2009). Harrison et al. (2006) mengungkapkan bahwa pengelolaan biaya operasional yang efektif tidak hanya meningkatkan efisiensi tetapi juga memperpanjang umur layanan transportasi. Nash (2009) menambahkan bahwa operator yang mengoptimalkan biaya operasional memiliki daya saing yang lebih tinggi. Dalam konteks PO Bus Damri, perhitungan BOK menjadi dasar penting dalam menentukan tarif yang mencerminkan biaya operasional sekaligus menjaga keberlanjutan bisnis. Currie dan Wallis (2008) juga menunjukkan bahwa peningkatan efisiensi biaya operasional berdampak positif pada kualitas layanan, yang pada akhirnya meningkatkan kepuasan pengguna (Wijayanti et al., 2019; Kadarwati et al., 2020).

Dalam penelitian ini, BOK dianalisis untuk memahami struktur biaya operasional PO Bus Damri pada trayek Malang-Surabaya-Madura. Data yang dikumpulkan diharapkan memberikan wawasan yang lebih terperinci tentang bagaimana BOK memengaruhi tarif. Wijayanti et al. (2019) menemukan bahwa operator yang memperhitungkan BOK secara cermat dalam penetapan tarif cenderung lebih kompetitif dan berkelanjutan di pasar transportasi umum.

## 2.6 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kerangka teori yang telah dijelaskan, penelitian ini mengajukan beberapa hipotesis utama:

**H<sub>1</sub>:** Tarif yang diterapkan oleh PO Bus Damri pada trayek Malang-Surabaya-Madura sesuai dengan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

**H<sub>2</sub>:** Tarif yang diterapkan mencerminkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) penumpang.

**H<sub>3</sub>:** Penyesuaian tarif berbasis BOK, ATP, dan WTP dapat meningkatkan keberlanjutan operasional dan kepuasan penumpang.

Penyesuaian tarif yang mempertimbangkan BOK, ATP, dan WTP menawarkan solusi strategis untuk menciptakan keseimbangan antara efisiensi operasional dan aksesibilitas. Sebagai contoh, Rahmat et al. (2019) menunjukkan bahwa pendekatan ini tidak hanya mampu meningkatkan kepuasan pengguna tetapi juga menjaga stabilitas finansial operator transportasi. Dengan demikian,

hipotesis ini memberikan arah yang jelas untuk analisis dan pengembangan lebih lanjut.

Dengan menggabungkan teori ekonomi transportasi, ATP, WTP, dan analisis BOK, penelitian ini bertujuan memberikan kontribusi signifikan dalam menciptakan sistem transportasi umum yang efisien, inklusif, dan berkelanjutan. Hasil dari penelitian ini tidak hanya relevan bagi PO Bus Damri, tetapi juga dapat menjadi panduan bagi operator transportasi umum lain dalam mengelola tarif dan operasional mereka untuk menghadapi tantangan masa depan.



## 2.7 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian	Peneliti	Tahun	Lokasi	Analisis (Skoring/Kuesioner/Observasi lapangan, dll)	Permasalahan	Penyelesaian	Perbandingan dengan judul penelitian anda
1	Analisis tarif biaya operasional kendaraan (BOK) bus kelas ekonomi jurusan Surabaya-Malang dengan metode Pacific Consultant International (PCI)	Tantry dan Cahyono	2022	Trayek Surabaya-Malang	Metode Pacific Consultant International (PCI), survei penumpang di Terminal Purabaya dan Arjosari, kajian struktur tarif melalui pendekatan BOK, ATP, dan WTP.	BOK (Rp9.055-Rp13.123), ATP (Rp15.038), WTP (Rp12.121). Tarif berlaku Rp15.000. ATP melebihi WTP mengindikasikan adanya choiced riders.	Tarif berlaku masih layak.	Sama-sama menganalisis BOK, ATP, dan WTP pada trayek bus antar kota di Jawa Timur. Lokasi berdekatan.
2	Analisis tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasional kendaraan, ability to pay, dan willingness to pay (Studi kasus trayek angkutan perkotaan 012 di Kabupaten Ciamis)	Permani et al.	2024	Kabupaten Ciamis (angkutan kota trayek 012)	BOK, ATP, WTP.	Tarif berlaku (Rp10.000 umum; Rp5.000 pelajar) melampaui BOK (Rp3.328), ATP (Rp8.316 umum; Rp2.981 pelajar), dan WTP (Rp7.763 umum; Rp4.154 pelajar). Ketidaksesuaian dengan daya beli penumpang.	Rekomendasi evaluasi ulang terhadap tarif eksisting.	Sama-sama menganalisis BOK, ATP, dan WTP. Berbeda moda transportasi (angkutan kota vs bus antar kota) dan lokasi. Menemukan tarif aktual melampaui ketiga parameter, mirip dengan temuan penelitian ini terkait ATP/WTP.

3	Analisis tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasional kendaraan, ability to pay dan willingness to pay (Bus PO Bagong trayek Surabaya–Pare)	Saputra et al.	2021	Bus PO Bagong, trayek Surabaya –Pare	BOK, ATP, WTP.	BOK (Rp27.000), ATP (Rp40.043), WTP (Rp22.779), tarif berlaku (Rp25.000). Adanya kesenjangan antara kemampuan membayar dan kesediaan membayar penumpang (ATP > WTP).	Disarankan penyediaan tarif yang lebih mendekati nilai WTP untuk meningkatkan minat penumpang.	Sama-sama menganalisis BOK, ATP, dan WTP pada trayek bus antar kota di Jawa Timur. Menemukan kesenjangan antara ATP dan WTP, serupa dengan temuan penelitian ini.
4	Evaluasi tarif angkutan umum Lyn N berdasarkan biaya operasional kendaraan, ability to pay, dan willingness to pay (Studi kasus: Angkot Lyn N, rute Terminal Bratang – JMP, Kota Surabaya)	Kambuyana dan MCA	2020	Angkutan kota Lyn N, rute Terminal Bratang – JMP, Surabaya	BOK, ATP, WTP.	Tarif berlaku (Rp5.000) dalam rentang ATP (Rp5.000) dan WTP (Rp5.416–Rp5.906), tetapi lebih rendah dari BOK (Rp9.023). Operator menghadapi tantangan keberlanjutan finansial.	Diperlukan upaya peningkatan kualitas layanan dan efisiensi operasional sebagai kompensasi atas margin keuntungan yang rendah.	Sama-sama menganalisis BOK, ATP, dan WTP. Berbeda moda transportasi (angkutan kota vs bus antar kota). Menemukan tarif terjangkau bagi penumpang tetapi menantang bagi operator, kebalikan dari temuan penelitian ini.
5	Analisis tarif angkutan umum berdasarkan ability to pay, willingness to pay dan biaya operasional kendaraan (PERUM DAMRI trayek Cicaheum – Leuwi Panjang)	Herdiani et al.	2021	PERUM DAMRI trayek Cicaheum–Leuwi Panjang, Kota Bandung	BOK, ATP, WTP.	BOK dan tarif berlaku sama-sama Rp5.000. ATP (Rp3.834) dan WTP (Rp4.269). Tarif tergolong layak karena tidak terlalu jauh melampaui kemampuan dan kesediaan membayar.	Disarankan peningkatan pelayanan serta efisiensi dalam operasional untuk mempertahankan keberlanjutan sistem.	Sama-sama menganalisis BOK, ATP, dan WTP pada trayek DAMRI. Berbeda lokasi. Menemukan tarif layak dan tidak terlalu jauh dari ATP/WTP, menunjukkan kesesuaian yang lebih baik dibandingkan penelitian ini.
6	Analisis tarif ideal untuk layanan jasa trucking studi kasus: PT. X pada rute Tanjung Priok – Jabodetabek	Dewi dan Dindasari	2022	Jasa transportasi trucking PT. X, rute Tanjung Priok – Jabodetabek	BOK dan ATP.	BOK (Rp780.768–Rp1.039.674 per rit), ATP (Rp796.500–Rp1.645.524). Tarif eksisting (Rp1.450.000–Rp1.600.000) tidak proporsional terhadap jarak tempuh dan kemampuan membayar pengguna.	Rekomendasi struktur tarif baru yang disesuaikan dengan ATP agar lebih adil dan kompetitif.	Sama-sama menganalisis BOK dan ATP. Berbeda moda transportasi (trucking vs bus penumpang) dan jenis layanan (logistik vs penumpang). Menemukan tarif eksisting tidak proporsional dengan ATP, serupa dengan temuan penelitian ini terkait ATP.

7	Non-motorized modes in transport systems: A multimodal chain perspective for developing countries	Rietveld	2000	Negara berkembang (umum)	Analisis teoritis/konseptual sistem transportasi, fokus pada moda non-motor.	Tarif yang tidak seimbang dapat mengurangi tingkat penggunaan angkutan umum dan meningkatkan ketergantungan pada kendaraan pribadi.	Menekankan pentingnya keseimbangan tarif untuk mendorong penggunaan angkutan umum dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.	Penelitian ini juga menemukan ketidakseimbangan tarif yang berpotensi mengurangi penggunaan angkutan umum dan merekomendasikan penyesuaian untuk mendorong penggunaan transportasi publik.
8	Kebijakan tarif transportasi umum: Perspektif sosial ekonomi	Yunus, F., Astuti, R., & Rahmat, A.	2020	Umum, perspektif sosial ekonomi di Indonesia	Analisis kebijakan tarif dari perspektif sosial ekonomi.	Kurangnya penerimaan tarif oleh pengguna karena kurangnya transparansi dan keselarasan dengan kualitas layanan.	Pengguna lebih cenderung menerima tarif yang transparan dan selaras dengan kualitas layanan.	Penelitian ini juga merekomendasikan peningkatan kualitas layanan dan transparansi dalam penetapan tarif untuk meningkatkan WTP dan penerimaan pengguna.
9	Effective ways to grow urban bus markets – A synthesis of evidence	Currie, G., & Wallis, I.	2008	Pasar bus perkotaan (umum)	Sintesis bukti/kajian literatur mengenai cara efektif mengembangkan pasar bus perkotaan.	Tantangan dalam mengembangkan dan mempertahankan pasar bus perkotaan.	Peningkatan efisiensi biaya operasional berdampak positif pada kualitas layanan, yang pada akhirnya meningkatkan kepuasan pengguna.	Penelitian ini juga merekomendasikan peningkatan kualitas layanan dan efisiensi operasional untuk meningkatkan kepuasan penumpang dan keberlanjutan layanan.
10	Evaluasi tarif transportasi umum berdasarkan daya beli masyarakat	Astuti, R., & Mardiyanti, A.	2020	Umum, fokus pada daya beli masyarakat di Indonesia	Evaluasi tarif berdasarkan daya beli masyarakat.	Tarif transportasi umum yang tidak mempertimbangkan daya beli masyarakat dapat mengurangi inklusivitas layanan.	Menekankan pentingnya mempertimbangkan daya beli masyarakat dalam penetapan tarif agar sistem transportasi tetap inklusif.	Penelitian ini juga menemukan bahwa tarif aktual belum mencerminkan daya beli mayoritas penumpang dan merekomendasikan penyesuaian tarif yang lebih inklusif.