



**ANALISIS TARIF BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL  
KENDARAAN DAN PENDEKATAN ATP–WTP  
(STUDI KASUS: FEEDER LRT MUSI PALEMBANG)**

*Fare Analysis Based on Vehicle Operating Costs and the ATP–WTP Approach  
(Case Study: Musi Palembang LRT Feeder)*

**Ayu Kamila Khanza\*<sup>1</sup>, Michael<sup>2</sup>, Elian Zhafira<sup>3</sup>, Putri Ayu Dwiyana<sup>4</sup>, Cahyo  
Agung Saputra<sup>5</sup>, Tiorivaldi<sup>6</sup>**

<sup>1,2,3,4,5,6</sup>Institut Teknologi Sumatera

**Email: ayu.khanza@si.itera.ac.id**

**Abstract**

*The LRT Feeder is a supporting mode of transportation that connects areas not yet served by major transport systems to service hubs such as stations. This study aims to analyze the relationship between Vehicle Operating Costs (BOK), Ability to Pay (ATP), and Willingness to Pay (WTP) in determining the fare for the Musi Palembang LRT Feeder on Corridor II. A descriptive quantitative approach was used, with data collected through questionnaires distributed to 100 respondents. Calculations followed the guidelines of the Ministry of Transportation Regulation KM 251 Year 2022. The results show that the BOK is Rp616.64, ATP is Rp158.30, and WTP is Rp130.47. The fact that ATP is higher than WTP but still far below BOK indicates that users have the financial capacity to pay but are not yet able to fully cover operational costs, and their willingness to pay remains low. Determining an ideal fare should consider improving service quality or implementing subsidy interventions to bridge the cost gap and ensure service sustainability. Further research can examine an appropriate fare scheme for users.*

**Keywords:** BOK, Ability to Pay, Willingness to Pay

**Abstrak**

*Feeder LRT merupakan moda pengumpan yang berfungsi menghubungkan area yang belum dilayani transportasi utama menuju simpul layanan seperti stasiun. Penelitian ini bertujuan menganalisis hubungan antara Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP), dan Willingness to Pay (WTP) dalam penentuan tarif Feeder LRT Musi Palembang pada Koridor II. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif melalui kuesioner dengan 100 responden, perhitungan menggunakan pedoman pada Peraturan Kementerian Perhubungan KM 251 Tahun 2022. Hasil perhitungan menunjukkan nilai BOK sebesar Rp616,64, nilai ATP sebesar Rp158,30 dan WTP sebesar Rp130,47. Nilai ATP tinggi dari WTP namun masih jauh di bawah BOK menunjukkan bahwa pengguna memiliki kemampuan membayar, tetapi belum mampu menanggung penuh biaya operasional dan keinginan membayar pun masih rendah. Penetapan tarif ideal perlu mempertimbangkan peningkatan mutu pelayanan atau intervensi subsidi untuk menutup selisih biaya agar layanan tetap berjalan secara berkelanjutan. Penelitian selanjutnya dapat mengkaji skema penentuan tarif yang tepat untuk pengguna.*

**Kata Kunci:** BOK, Kemampuan Membayar, Keinginan Membayar

## PENDAHULUAN

Peran penting transportasi tercermin dari meningkatnya permintaan terhadap layanan angkutan untuk mendukung pergerakan orang maupun barang (Zulkarnain, 2024). Transportasi publik merupakan komponen penting dalam mendukung mobilitas masyarakat perkotaan. Seiring dengan pesatnya perkembangan kota-kota besar, kebutuhan akan sistem transportasi massal yang efisien dan terjangkau semakin mendesak. Pembangunan sistem Light Rail Transit (LRT) di Palembang menjadi upaya strategis untuk mengatasi permasalahan kemacetan dan memperbaiki sistem transportasi publik. LRT Palembang merupakan sistem Light Rail Transit pertama di Indonesia yang dioperasikan sejak tahun 2018.

Tingkat penggunaan LRT Palembang masih tergolong rendah. Salah satu penyebab utama dari rendahnya kondisi yaitu keterbatasan jangkauan rute yang dilalui, sehingga diperlukan sarana pendukung untuk meningkatkan aksesibilitas dan daya tarik pengguna. Feeder atau moda transportasi pengumpan adalah salah satu solusi yang digunakan untuk menghubungkan area yang belum terjangkau oleh moda transportasi utama seperti kereta api atau bus (Herdiana, 2021). Feeder LRT berfungsi untuk menghubungkan stasiun-stasiun LRT dengan kawasan-kawasan pemukiman dan pusat kegiatan ekonomi, sehingga memudahkan masyarakat yang tinggal jauh dari jalur LRT untuk mengakses moda transportasi ini.

Feeder LRT merupakan moda transportasi pengumpan yang membawa penumpang dari titik-titik tertentu menuju stasiun LRT yang memungkinkan penumpang untuk berpindah moda dari kendaraan pribadi atau angkutan umum lainnya ke LRT. Feeder LRT pertama kali diperkenalkan pada 27 Februari 2022 dalam kegiatan Gerakan Nasional Kembali ke Angkutan Umum. Kemudian, peresmian dilakukan di Griya Agung pada bulan Juni 2022 dan operasionalnya dimulai pada Juli 2022. Pada fase awal, layanan Feeder LRT Musi mencakup dua koridor utama yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang. Selanjutnya, pada Desember 2022 Kementerian Perhubungan meluncurkan lima koridor tambahan yang pengelolaannya dialihkan pada Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan (BPKARSS).

Adanya feeder yang terintegrasi dengan LRT dapat meningkatkan kenyamanan dan efisiensi perjalanan penumpang. Sejauh ini pengguna Feeder LRT belum dikenakan tarif. Maka, penting untuk menganalisis tarif yang sesuai antara biaya operasional kendaraan feeder dengan kemampuan pengguna membayar dan kesediaan pengguna membayar agar tarif tersebut dapat diterima dan diakses oleh masyarakat luas.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan menentukan besaran tarif ideal Feeder LRT Musi Palembang, khususnya pada koridor Asrama Haji – Sematang Borang dengan menggunakan pendekatan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dari sisi operator dan pendekatan *Ability to Pay* (ATP), *Willingness to Pay* (WTP) dari sisi pengguna. Pendekatan gabungan ini diharapkan dapat memberikan gambaran tarif yang layak secara ekonomi sekaligus adil bagi masyarakat pengguna layanan.

## METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tarif yang sesuai dan terjangkau bagi

penumpang Feeder LRT Palembang berdasarkan pendekatan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP), dan Willingness to Pay (WTP).

### **Penentuan Jumlah Sampel**

Pengambilan sampel dilakukan secara purposive sampling dengan mempertimbangkan pengguna aktif yang melakukan perjalanan pada jam operasional layanan. Jumlah responden ditentukan menggunakan persamaan rumus slovin dengan populasi rata-rata harian pengguna layanan Feeder LRT Musi Palembang.

$$n = \frac{N}{1 + N(e^2)} \quad (1)$$

$$n = \frac{2700}{1 + 2700(0,10^2)}$$

$$n = 96,4 \approx 100 \text{ Responden}$$

### **Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh secara langsung melalui observasi lapangan, dokumentasi dan penyebaran kuesioner kepada penumpang Feeder LRT Musi Palembang untuk mendapatkan informasi mengenai karakteristik penumpang, pendapatan perbulan, pengeluaran transportasi, frekuensi perjalanan, serta persepsi terhadap tarif yang sesuai. Data sekunder diperoleh dari pedoman Kementerian Perhubungan No KM 251 Tahun 2022, instansi atau lembaga terkait dan pihak operator PT Transportasi Global Mandiri yang meliputi peta koridor dan titik halte, informasi operasional layanan, serta data perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

### **Metode Analisis Data**

Adapun analisis pada perhitungan BOK mengacu pada pedoman Kementerian Perhubungan No KM 251 Tahun 2022 yang terdiri dari biaya langsung dan biaya tidak langsung. Adapun komponen perhitungan biaya langsung sebagai berikut:

1. Biaya Penyusutan Kendaraan
2. Biaya Gaji Awak Kendaraan
3. Biaya BBM
4. Biaya Pemakaian Ban
5. Biaya Servis Kecil
6. Biaya Servis Besar
7. Biaya Cuci Kendaraan
8. Biaya STNK/Pajak
9. Biaya KIR
10. Biaya Asuransi

Adapun komponen biaya tidak langsung sebagai berikut:

1. Biaya SDM Kantor
2. Biaya Operasional Kantor dan Bengkel
3. Biaya Depresiasi Peralatan Pool dan Bengkel
4. Biaya Perawatan Peralatan Pool dan Bengkel
5. Biaya Depresiasi Bangunan Pool dan bengkel
6. Biaya Perawatan Bangunan Pool dan Bengkel

Adapun analisis pada perhitungan ATP menggunakan persamaan sebagai berikut:

$$P_p = \frac{\text{Pengeluaran Transportasi perbulan}}{\text{Pendapatan perbulan}} \quad (2)$$

$$P_t = \frac{\text{Tarif yang dipilih pendapatan} \times \text{Frekuensi}}{\text{Total Pengeluaran Transportasi perbulan}} \quad (3)$$

$$ATP = \frac{I_x \times P_p \times P_t}{T_r} \quad (4)$$

$$ATP = \frac{\sum ATP}{\text{Jumlah Responden}} \quad (5)$$

Keterangan:

ATP : Daya beli penumpang (Rp/kilometer)

$I_x$  : Tingkat penghasilan penumpang per bulan (Rp/bulan)

$P_p$  : Persentase biaya untuk transportasi per bulan dari tingkat penghasilan

$P_t$  : Persentase alokasi biaya transportasi untuk angkutan umum

$T_r$  : Total frekuensi perjalanan penumpang per bulan (bus/bulan)

Adapun analisis pada perhitungan WTP menggunakan persamaan sebagai berikut:

$$WTP_{\text{jenis pekerjaan}} = \frac{\sum (\text{tarif yang dipilih} \times \text{jumlah responden tiap opsi})}{\text{jumlah seluruh responden per jenis pekerjaan}} \quad (6)$$

$$WTP = \frac{\sum (WTP_{\text{jenis pekerjaan}})}{\text{jumlah kategori pekerjaan}} \quad (7)$$

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan untuk memperoleh informasi primer yang digunakan sebagai dasar analisis tarif Feeder LRT Musi Palembang. Data primer dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner kepada pengguna Feeder LRT Koridor II (Asrama Haji – Sematang Borang). Kuesioner disusun untuk memperoleh data mengenai karakteristik responden, pendapatan, pengeluaran transportasi, frekuensi perjalanan, persepsi terhadap tarif. Data yang terkumpul kemudian diolah dan dianalisis untuk mendukung perhitungan tarif berdasarkan BOK, ATP dan WTP.

Karakteristik operasional kendaraan digunakan sebagai acuan dalam menentukan estimasi kebutuhan biaya operasional tahunan. Parameter seperti jenis kendaraan, kapasitas penumpang, jarak trayek, jumlah armada, serta frekuensi operasional didapatkan dari pihak operator.

**Tabel 1. Karakteristik Operasional Feeder Musi Palembang**

Karakteristik Operasional	
Jenis Kendaraan	Mobil Penumpang
Kapasitas Penumpang	9 Orang
Jarak Trayek Koridor II	20 Km
Jumlah Kendaraan	16 Unit
Frekuensi/Hari	6
Km-Tempuh/hari	120
Hari operasi/tahun	365
Km-Tempuh/tahun	43,800

Data karakteristik operasional menjadi dasar dalam perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang mengacu pada pedoman Kementerian Perhubungan No KM 251 Tahun 2022. Perhitungan BOK mencakup dua komponen

utama yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung dengan hasil dinyatakan dalam satuan kendaraan per kilometer dan penumpang per kilometer.

### Perhitungan BOK

Pada perhitungan BOK data-data yang digunakan didapatkan dari pihak operator, instansi terkait, dan data tercantum dalam pedoman Kementerian Perhubungan No KM 251 Tahun 2022.

**Tabel 2. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan**

No	Komponen Biaya	Rp (kend-km)
1.	Biaya Langsung	
	Penyusutan Kendaraan	Rp949.59
	Biaya Awak Kendaraan	Rp1,141.64
	Biaya Bahan Bakar (BBM)	Rp1,058.33
	Biaya Ban	Rp95.52
	Biaya Servis Kecil	Rp103.88
	Biaya Servis Besar	Rp98.77
	Biaya Cuci Kendaraan	Rp166.67
	Biaya STNK/Pajak	Rp21.37
	Biaya KIR	Rp0.82
	Biaya Asuransi	Rp89.02
2.	Biaya Tidak Langsung	
	Biaya SDM Kantor	Rp26,395.39
	Biaya Operasional Kantor dan Bengkel	Rp1,017.51
	Biaya Depresiasi Peralatan Pool dan Bengkel	Rp171.07
	Biaya Perawatan Peralatan Pool dan Bengkel	Rp4.28
	Biaya Depresiasi Bangunan Pool dan Bengkel	Rp588.31
	Biaya Perawatan Bangunan Pool dan Bengkel	Rp1,009.32
	Jumlah (per kend-km)	Rp5,549.73
	Jumlah (per penumpang-km)	Rp616.64

Berdasarkan perhitungan diatas didapatkan bahwa nilai BOK sebesar Rp5,549.73 per kend-km dan kapasitas penumpang pada kendaraan sebanyak 9 orang, maka nilai BOK sebesar Rp616.64 per pnp-km. Nilai total biaya operasional ini menjadi batas minimum tarif yang layak ditetapkan agar pelayanan tetap berjalan secara berkelanjutan tanpa subsidi penuh. Selanjutnya, tarif akan dianalisis berdasarkan kemampuan dan kesediaan membayar pengguna.

### Perhitungan *Ability To Pay*

Kemampuan membayar pengguna dihitung berdasarkan pendapatan bulanan, pengeluaran transportasi perbulan, frekuensi perjalanan. Berikut merupakan contoh perhitungan ATP:

$$\begin{aligned}
 Ix &= \text{Rp } 755.000 \\
 Pp &= \frac{150.000}{755.000} \times 100\% = \frac{150.000}{755.000} \times 100\% \\
 &= 0,19 \\
 Pt &= \frac{93.766,67}{150.000} \times 100\% = \frac{93.766,67}{150.000} \times 100\% \\
 &= 0,62 \\
 Tr &= 30,5
 \end{aligned}$$

$$\text{ATP} = \frac{755.000 \times 0,19 \times 0,62}{30,5} + \frac{755.000 \times 0,19 \times 0,62}{30,5}$$

$$= \text{Rp } 3.074,32/\text{trip}$$

Tabel berikut menyajikan hasil perhitungan ATP per responden berdasarkan data survei:

**Tabel 3. Perhitungan ATP**

No	Ix (Rp)	Pp (%)	Pt (%)	Tr	ATP (Rp/Trip)
1	755000	0.19	0.62	30.5	3074.32
2	250000	0.6	0.29	20.5	2131.71
3	2550000	0.24	0.02	10.5	1777.78
4	7550000	0.04	0.38	53	2713.84
5	7550000	0.08	0.1	20.5	3352.85

Setelah dilakukan perhitungan ATP sebanyak 100 orang responden, selanjutnya dikelompokkan berdasarkan jenis pekerjaan sebagai berikut:

$$\text{ATP}_{\text{rata-rata}} = \frac{2348.01 + 2571.73 + 3121.98 + 3445.73 + 4343.09}{5}$$

$$= \text{Rp } 3,166.10/\text{trip}$$

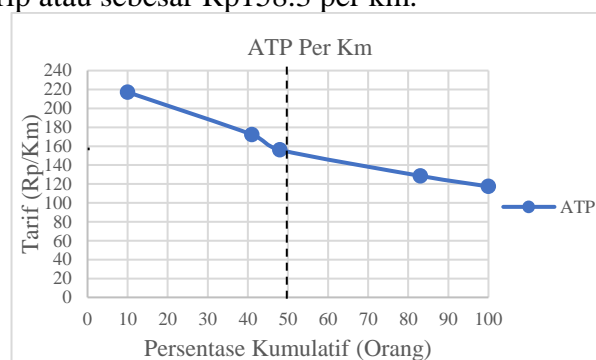
$$= \text{Rp } 3,166.10 / 20 \text{ km}$$

$$= \text{Rp } 158.30/\text{km}$$

**Tabel 4. Rekapitulasi ATP Jenis Pekerjaan**

Pekerjaan	ATP (Rp)		%	Kumulatif (%)
	/Trip	/Km		
Karyawan Swasta / Pedagang	2348.01	117.4	17	100
IRT	2571.53	128.58	35	83
Wiraswasta	3121.98	156.09	7	48
Pelajar / Mahasiswa	3445.73	172.28	31	41
PNS / TNI / POLRI	4343.09	217.15	10	10
Rata-rata	3166.11	158.3		

Berdasarkan tabel diatas didapatkan bahwa nilai rata-rata ATP sebesar Rp3,166.11 per trip atau sebesar Rp158.3 per km.



**Gambar 1. Grafik Tarif Berdasarkan ATP Per Km**

### Perhitungan *Willingness To Pay*

Kemauan membayar pengguna dihitung berdasarkan jenis pekerjaan dan tarif yang dipilih pengguna. Berikut merupakan contoh perhitungan WTP:

$$\text{WTP}_{\text{IRT}} = \frac{\sum (2050 \times 17) + (2350 \times 5) + (2650 \times 2) + (2950 \times 11)}{35}$$

= Rp 2410

Setelah dilakukan perhitungan pada setiap kelompok jenis pekerjaan, selanjutnya dihitung nilai rata-rata sebagai berikut:

$$WTP_{rata-rata} = \frac{\sum (2543.55 + 2579.41 + 2950 + 2564.29 + 2410)}{5}$$

$$= \frac{13042.25}{5}$$

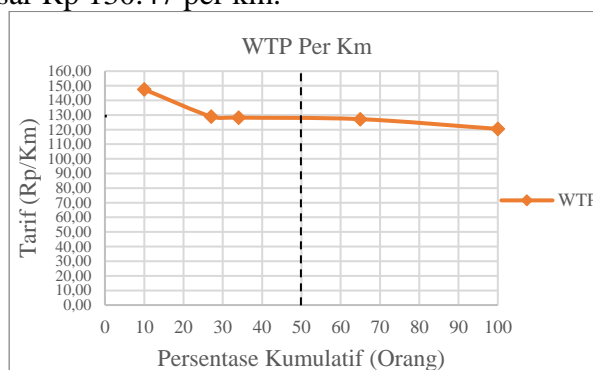
$$= \text{Rp } 2,609.45/\text{trip}$$

$$= \text{Rp } 130.47/\text{km}$$

**Tabel 5. Rekapitulasi WTP Jenis Pekerjaan**

Pekerjaan	WTP (Rp)		%	Kumulatif
	/Trip	/Km		
IRT	2410	120.5	35	100
Pelajar / Mahasiswa	2543.55	127.18	31	65
Wiraswasta	2564.29	128.21	7	34
Karyawan Swasta / Pedagang	2579.41	128.97	17	27
PNS / TNI / POLRI	2950	147.5	10	10
Rata-rata	2609.45	130.47		

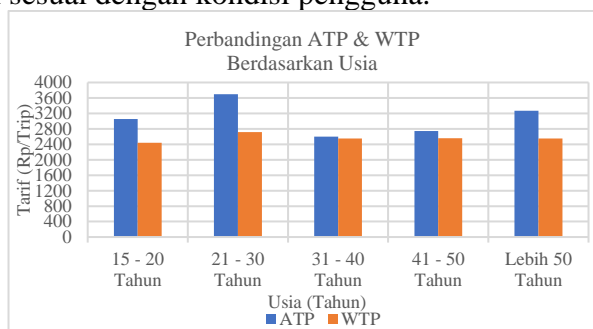
Berdasarkan tabel diatas didapatkan bahwa nilai WTP sebesar Rp2,609.45 per trip atau sebesar Rp 130.47 per km.



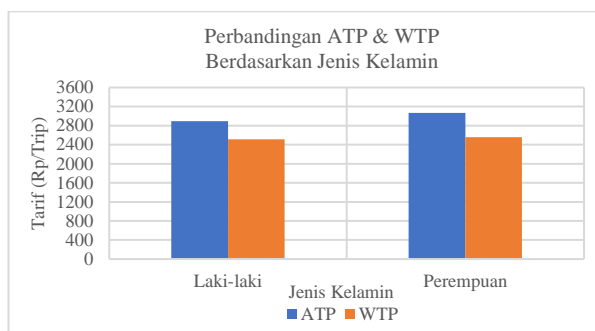
**Gambar 4. Grafik Tarif Berdasarkan WTP Per Km**

### Perbandingan Antara ATP dan WTP Berdasarkan Karakteristik Responden

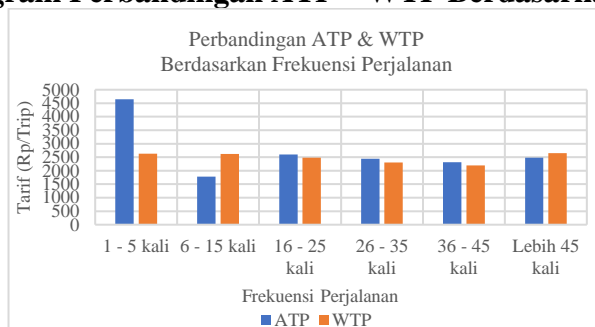
Perbandingan ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh karakteristik sosial ekonomi responden terhadap perbedaan kemampuan dan kesediaan membayar. Hasil analisis ini menjadi landasan dalam merumuskan tarif Feeder LRT yang adil, proporsional, dan sesuai dengan kondisi pengguna.



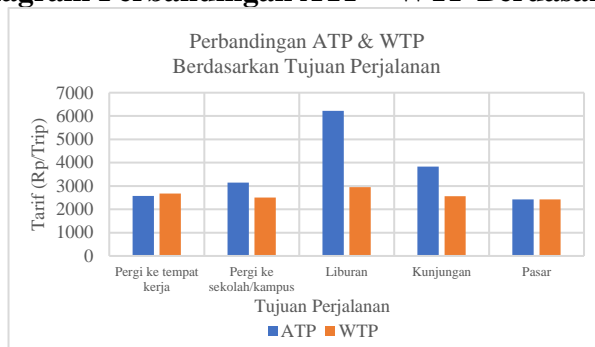
**Gambar 3. Diagram Perbandingan ATP – WTP Berdasarkan Usia**



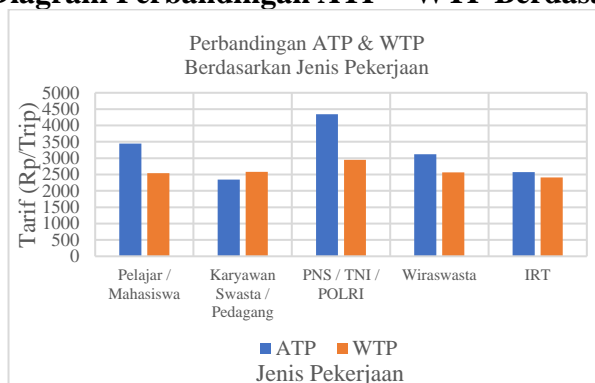
Gambar 4. Diagram Perbandingan ATP – WTP Berdasarkan Jenis Kelamin



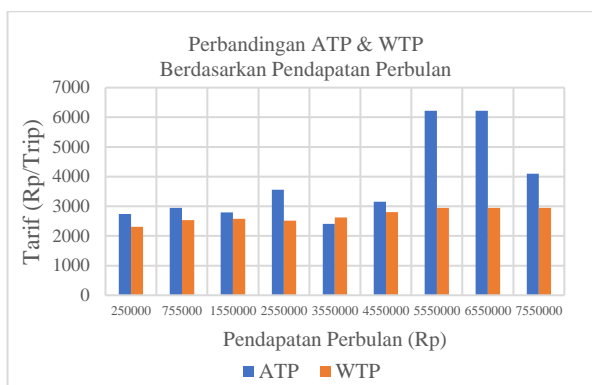
Gambar 5. Diagram Perbandingan ATP – WTP Berdasarkan Frekuensi



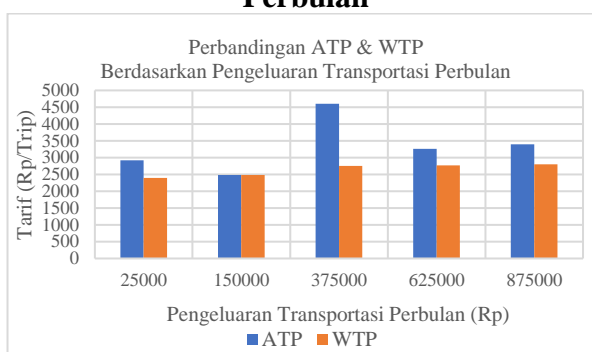
Gambar 6. Diagram Perbandingan ATP – WTP Berdasarkan Tujuan



Gambar 7. Diagram Perbandingan ATP – WTP Berdasarkan Jenis Pekerjaan



**Gambar 8. Diagram Perbandingan ATP – WTP Berdasarkan Pendapatan Perbulan**



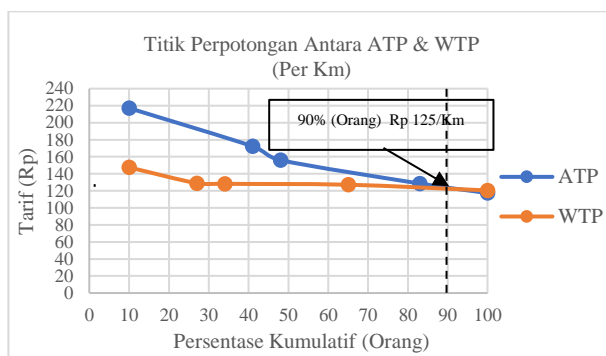
**Gambar 9. Diagram Perbandingan ATP – WTP Berdasarkan Pengeluaran Transportasi**

Perbandingan antara nilai ATP dan WTP menunjukkan bahwa sebagian besar responden memiliki kemampuan membayar yang lebih tinggi dibandingkan dengan kesediaannya untuk membayar. Kondisi ini menjelaskan bahwa secara ekonomi pengguna mampu menjangkau tarif tertentu, namun masih menilai manfaat layanan belum sebanding dengan tarif yang dibayarkan.

Beberapa faktor yang memengaruhi nilai ATP lebih besar dari WTP antara lain berasal dari responden berusia produktif (21–30 tahun) dengan jenis pekerjaan yang memiliki penghasilan cukup tinggi. Selain itu, frekuensi penggunaan layanan yang relatif rendah juga berpengaruh terhadap rendahnya persepsi manfaat, sehingga menurunkan tingkat kesediaan membayar. Temuan ini menjadi dasar penting dalam perumusan tarif, khususnya dengan mempertimbangkan peningkatan kualitas layanan agar nilai WTP dapat mendekati nilai ATP.

#### **Tarif Ideal**

Penentuan tarif ideal dilakukan dengan menggabungkan grafik ATP dan WTP. Setelah itu didapatkan titik perpotongan, titik tersebut merupakan titik keseimbangan antara kemampuan membayar dan kesediaan membayar. Titik perpotongan ini mencerminkan tarif yang secara ekonomi dapat diterima serta dianggap layak oleh pengguna berdasarkan kualitas layanan.

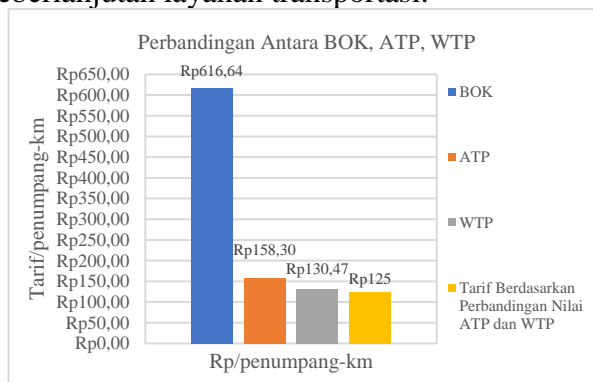


**Gambar 10. Titik Perpotongan Antara ATP dan WTP**

Hasil analisis menunjukkan bahwa titik perpotongan terjadi pada tarif sebesar Rp125/km atau Rp2.500/trip dengan persentase kumulatif mencapai 90%. Besaran tarif tersebut dianggap paling ideal karena merepresentasikan kesesuaian antara kemampuan membayar dan kemauan membayar pengguna terhadap layanan, serta tetap terjangkau oleh mayoritas penumpang khususnya dari kalangan ekonomi menengah ke bawah. Tarif ini dapat menjadi rujukan dalam penyusunan kebijakan tarif yang rasional, adil, dan berkelanjutan.

#### Perbandingan Antara BOK, ATP, WTP, Tarif Ideal

Analisis hubungan antara BOK, ATP dan WTP diperlukan untuk merumuskan tarif yang proporsional dapat diterima oleh pengguna dan operator serta menjamin keberlanjutan layanan transportasi.



**Gambar 11. Diagram Perbandingan BOK, ATP – WTP dan Tarif Ideal**

Pada diagram tersebut nilai BOK sebesar Rp616.64 per pnp-km, nilai ATP sebesar Rp158.30 per pnp-km, nilai WTP sebesar Rp130.47 per pnp-km dan nilai tarif ideal sebesar Rp125 per pnp-km. Hasil ini menjelaskan bahwa nilai ATP lebih tinggi dari WTP tapi masih jauh dibawah nilai BOK yang artinya kemampuan pengguna membayar lebih tinggi dari kesediaan pengguna membayar tetapi masih belum bisa sepenuhnya menutupi biaya operasional yang dikeluarkan oleh operator.

Kondisi ini menunjukkan bahwa perlu adanya bantuan subsidi pemerintah untuk menutupi selisih antara BOK dan tarif ideal atau tarif yang berlaku, berguna untuk keberlanjutan dari operasional feeder LRT Palembang.

#### KESIMPULAN

Karakteristik penumpang Feeder LRT Palembang didominasi oleh perempuan sebesar 72% dengan kelompok usia terbanyak pada rentang 41–50 tahun sebesar 28%. Mayoritas penumpang berprofesi sebagai ibu rumah tangga (35%) dan pelajar/mahasiswa (31%) dengan penghasilan bulanan  $\leq$ Rp2.000.000

serta pengeluaran transportasi  $\leq$ Rp250.000.

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang dihitung berdasarkan pedoman Kementerian Perhubungan No. KM 251 Tahun 2022 diperoleh sebesar Rp5.547,98 per kend-km atau Rp616,44 per pnp-km yang mencerminkan besarnya biaya yang harus ditanggung untuk mengoperasikan layanan Feeder LRT Palembang. Rata-rata nilai Ability to Pay (ATP) pengguna sebesar Rp3.166,10 per trip atau Rp158,30 per pnp-km. Hal ini menunjukkan bahwa secara finansial pengguna memiliki kemampuan membayar, namun nilainya masih jauh di bawah besaran biaya operasional kendaraan. Rata-rata nilai Willingness to Pay (WTP) yang diperoleh sebesar Rp2.609,45 per trip atau Rp130,47 per pnp-km. Nilai ini lebih rendah dibandingkan ATP, yang berarti kesediaan pengguna untuk membayar masih terbatas meskipun memiliki kemampuan finansial.

Tarif ideal Feeder LRT ditetapkan sebesar Rp125 per pnp-km atau Rp2.500 per trip sebagai titik keseimbangan antara nilai ATP dan WTP, sehingga tarif tersebut dianggap paling sesuai dengan kondisi pengguna saat ini. Nilai ATP dan WTP yang berada di bawah BOK menunjukkan adanya kesenjangan antara biaya operasional dengan kemampuan dan kesediaan membayar pengguna. Maka, diperlukan intervensi pemerintah dalam bentuk subsidi untuk menjaga keberlanjutan operasional layanan Feeder LRT Palembang.

Penelitian selanjutnya disarankan untuk memperluas ruang lingkup dengan mempertimbangkan persepsi pengguna terhadap kualitas layanan serta memasukkan skema penentuan tarif yang lebih komprehensif. Pendekatan tersebut diharapkan dapat menghasilkan rekomendasi tarif yang lebih tepat sasaran dan mendukung pengembangan kebijakan transportasi publik yang berkelanjutan.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Aryatama, S. (2022). Analisis Rencana Tarif Angkutan Umum Kereta Api Bandara Berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP). *Jurnal Pendidikan dan Konseling*, 4(5), 1952-1954. Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti.
- Elkhasnet, M. F. A. R. (2020). *Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Kota Trayek Cimahi – Leuwipanjang*. RekaRacana: Jurnal Teknik Sipil, 6(1), 33-41.
- Hendriko, H. T., Ircham, & Anggorowati, V. D. A. (2021). Analisis Tarif Angkutan Kota Trans Jogja Jalur 5A Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan. *EQUILIB*, 2(2), 203-212. Institut Teknologi Nasional Yogyakarta.
- Herdiana, S., & Firdaus, M. S. (2021). Identifikasi Ketersediaan dan Kesesuaian Feeder di Kawasan Pemukiman Bandung Timur (Studi Kasus SWK Gedebage dan SWK Kordon). *REKALOKA Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 1(1), 23.
- Jalila, E., Anggraini, R., & Sugiarto, S. (2018). Analisis biaya operasional kendaraan, *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* untuk penentuan tarif bus Trans Koetaradja Koridor III. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*, 1(4), 1–10. <https://doi.org/10.24815/jarsp.v1i1.12449>.
- Kambuaya, A., & Theresia, M. C. A. (2020). Evaluasi Tarif Angkutan Umum Lyn N Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay*, dan *Willingness To Pay*. *Jurnal Rekayasa Teknik Sipil Universitas Madura*, 5(2),



11-12.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 251 Tahun 2022 tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan yang Diperhitungkan dalam Pemberian Subsidi atau Kompensasi dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum pada Kawasan Strategis Nasional. *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2016 tentang Tarif Dasar, Tarif Batas Atas dan Tarif Batas Bawah Angkutan Penumpang Antarkota Antarprovinsi Kelas Ekonomi di Jalan dengan Mobil Bus Umum. *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*.

Pangaribuan, E. H. H., Murniati, M., & Robby, R. (2024). Analisis Tarif Sleeper Bus Rute Palangka Raya-Pangkalan Bun Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan. *Portal: Jurnal Teknik Sipil*, 16(3), 118-122.

Pramudiyasari, V., Ircham, I., & Astutik, H. P. (2023). Analisis kemampuan dan kemauan (ATP dan WTP) penumpang angkutan kota Trans Jogja Jalur 5A. *Madani: Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 1(7), 268-269, <https://doi.org/10.5281/zenodo.8214124>.

Primasworo, R. A., Pandulu, G. D., & Gons, Y. D. (2021). Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Malang–Kediri Berdasarkan Kepuasan Pelayanan Pada Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Prokons*, 15(2), 85-92.

Saputra, A. B., Sunarto, & Samin. (2021). Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, *Ability to Pay* dan *Willingness To Pay*. *Jurnal Teknik Sipil: Rancang Bangun*, 7(1), 1-8. Universitas Muhammadiyah Malang.

Zulkarnain, Y. P., Azmawi, B., Alzahri, S., & Oktaliani, T. (2024). *Kinerja Angkutan Umum Pengumpan (Feeder) LRT Kota Palembang (Studi Kasus Rute Stasiun DJKA – Terminal Plaju)*. *Jurnal Teknik Sipil Lateral*, 2(1), 19-26