

PERENCANAAN TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN LANDAK (Studi Kasus Trayek Ngabang-Darit dan Ngabang-Serimbu)

**CLAUDIO FERNANDO
SENATOR**
Taruna Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520
claudio.f.senator@gmail.com

ATALINE MULIASARI, M.T.
Dosen Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

SUMANTRI WIDYA PRAJA, M.Sc.
Dosen Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

ABSTRACT

The Ngabang Terminal has been operated by rural transportation in Landak Regency according to the permitted routes as many as 13 routes, but in conditions on the ground there are only 10 routes that are still fully operational. In operational implementation, the determination of the existing Rural Transport tariff in Landak Regency is based on the agreement of fellow operators (drivers), there is no Local Government Regulation related to tariff setting in Landak Regency. The use of rural transportation services as in the case studies of the Ngabang - Darit and Ngabang - Serimbu routes with an existing fare range of IDR 20,000 - IDR 30,000 per person for the general public and IDR 5,000 - IDR 10,000 per person for student passengers. This is one of the causes of the low number of users of public transport services. The results of the comparison between the existing tariffs and the analysis results from the operator's side have differences, so that they get big profits for current vehicle owners. In this case, it is necessary to take a policy by the local government to determine the appropriate (ideal) tariff based on the calculation of Vehicle Operational Costs in the Decree of the Director General of Land Transportation Number: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. In this case, the agreed tariff setting must be based on good governance, where the government has full responsibility and upholds the wishes of the community so that all institutions and apparatus under it are able to make decisions and solve problems effectively and efficiently.

Keywords: *Tariff, Public Transportation*

ABSTRAK

Terminal Ngabang telah dioperasikan angkutan perdesaan di Kabupaten Landak menurut trayek yang diizinkan sebanyak 13 trayek, namun pada kondisi di lapangan hanya terdapat 10 trayek yang masih sepenuhnya aktif beroperasi. Dalam pelaksanaan operasional, penetapan tarif eksisting Angkutan Perdesaan di Kabupaten Landak atas kesepakatan sesama operator (supir), belum adanya Peraturan Pemerintah Daerah terkait dengan penetapan tarif di Kabupaten Landak. Penggunaan jasa angkutan perdesaan seperti pada studi kasus trayek Ngabang - Darit dan Ngabang - Serimbu dengan kisaran tarif eksisting Rp20.000 – Rp30.000 per orang untuk masyarakat umum dan Rp5.000 – Rp10.000 per orang untuk penumpang pelajar. Hal tersebut menjadi salah satu penyebab rendahnya jumlah pengguna jasa angkutan umum. Hasil perbandingan antara tarif eksisting dengan tarif hasil analisis dari sisi operator yang memiliki perbedaan, sehingga mendapat keuntungan besar bagi pemilik kendaraan saat ini. Dalam hal ini perlu diambil kebijakan oleh pemerintah daerah untuk penetapan tarif yang sesuai (ideal) berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Dalam hal ini untuk penetapan tarif yang di sepakati harus berdasarkan *good governance*, dimana pemerintah memiliki tanggung jawab penuh dan menjunjung tinggi keinginan masyarakat sehingga seluruh lembaga dan aparat yang di bawah nya mampu mengambil keputusan serta memecahkan masalah secara efektif dan efisien.

Kata Kunci : Tarif, Angkutan Umum

PENDAHULUAN

Terminal Ngabang telah dioperasikan angkutan perdesaan di Kabupaten Landak menurut trayek yang diizinkan sebanyak 13 trayek, namun pada kondisi di lapangan hanya terdapat 10 trayek yang masih sepenuhnya aktif beroperasi. Dalam pelaksanaan operasional, penetapan tarif eksisting Angkutan Perdesaan di Kabupaten Landak atas kesepakatan sesama operator (supir), belum adanya Peraturan Pemerintah Daerah terkait dengan penetapan tarif di Kabupaten Landak dan keinginan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum masih kurang karena dipengaruhi oleh berbagai faktor, salah satunya ialah besarnya biaya yang harus dikeluarkan untuk membayar penggunaan jasa angkutan perdesaan seperti pada studi kasus trayek Ngabang - Darit dan Ngabang - Serimbu dengan kisaran tarif eksisting Rp20.000 – Rp30.000 per orang untuk masyarakat umum dan Rp5.000 – Rp10.000 per orang untuk penumpang pelajar. Hal tersebut menjadi salah satu penyebab rendahnya jumlah pengguna jasa angkutan umum.

Maka dari itu perlu diadakan perencanaan dan analisis terhadap tarif angkutan perdesaan pada studi kasus trayek Ngabang - Darit dan Ngabang - Serimbu dilihat dari sisi operator berdasarkan penentuan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan.

KAJIAN PUSTAKA

Angkutan Umum

Mengacu pada UU Nomor 22 Tahun 2009, Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. (Setiawan Priyono)

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian bagi masyarakat.

Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang secara ekonomis terjadi karena dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat RI No.687/AJ.206/DRJD/2002 (2002), Biaya operasi kendaraan dapat dibagi menjadi dua yaitu Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung.

Biaya langsung terdiri dari:

- a. Penyusutan Kendaraan;
- b. Biaya Bunga Modal;
- c. Gaji dan Tunjangan Awak Kendaraan;
- d. Bahan Bakar Minyak (BBM);
- e. Ban;
- f. Servis Kecil;
- g. Servis Besar;
- h. Penambahan Oli Mesin;
- i. Suku Cadang dan Bodi;
- j. Cuci Mobil;
- k. Retribusi Terminal;
- l. STNK/Pajak Kendaraan;
- m. Kir; dan
- n. Asuransi

Load Factor

Faktor muat (*Load Factor*) adalah jumlah penumpang yang tertampung dalam kendaraan dibagi dengan kapasitas kendaraan (T.M. Ridwan), dimana untuk mempermudah mengetahui *load factor* dalam kendaraan maka di hitung menggunakan segmen pada trayek tersebut.

ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

Biaya Operasional Kendaraan

Berikut merupakan hasil analisis dari Biaya Operasional Kendaraan:

Tabel 1 Komponen Harga Kendaraan

No	Komponen BOK	Harga (Rp)
1	Harga kendaraan	Rp 95.000.000
2	Harga BBM	Rp 6.150
3	Harga ban	Rp 1.475.000
4	Harga oli Mesin	Rp 90.000
5	Harga oli Gardan	Rp 80.000
6	Harga oli transmisi	Rp 80.000
7	Harga minyak rem	Rp 250.000
8	Harga gemuk	Rp 80.000
9	Harga filter BBM	Rp 400.000
10	Harga filter oli	Rp 250.000
11	Harga filter udara	Rp 400.000
12	Biaya STNK	Rp 632.000
13	Biaya KIR	Rp 75.000
14	Biaya ijin usaha	Rp 150.000
15	Biaya ijin trayek	Rp 8.000.000

Sumber: Analisis data

Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dipengaruhi oleh produksi kendaraan yang dihasilkan, berikut merupakan contoh perhitungan produksi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada trayek Ngabang-Darit.

1. Karakteristik Kendaraan
 - a. Trayek : Ngabang-Darit
 - b. Tipe Kendaraan : Bus
 - c. Jenis Pelayanan : Angkutan perdesaan
 - d. Kapasitas Kendaraan : 27 Penumpang
 - e. Jenis BBM : Solar
2. Produksi Kendaraan
 - a. Panjang trayek : 62 km
 - b. Km tempuh per rit : 124 km
 - c. Frekuensi per hari : 1 rit
 - d. Km tempuh per hari : 124 km
 - e. Km kosong : 4 km
 - f. Hari operasi per bulan : 25 hari
 - g. Hari operasi per tahun : 300 hari
 - h. Km tempuh per bulan : 3193 km
 - i. Km tempuh per tahun : 38.316 km
 - j. Seat km per rit : 3.348 seat km
 - k. Seat km per hari : 3.448 seat km
 - l. Seat km per bulan : 86.211 seat km
 - m. Seat km per tahun : 1.034.532 seat km

3. Biaya Kendaraan / km

a. Biaya Langsung

1) Penyusutan Kendaraan

Biaya penyusutan kendaraan dihitung menggunakan rumus:
(HK-NR)

$$\text{Biaya penyusutan} = \frac{\text{Harga Kendaraan (HK)} - \text{Nilai Residu (NR)}}{\text{Km tempuh per tahun} \times \text{Masa Penyusutan}}$$

Keterangan:

Harga Kendaraan (HK)	: Rp95.000.000
Masa Penyusutan	: 5 tahun
Nilai Residu (NR)	: 20% dari harga kendaraan = Rp19.000.000

$$\text{Biaya Penyusutan} = \frac{(95.000.000 - 19.000.000)}{38.316 \times 5}$$

Biaya Penyusutan Kendaraan = Rp397 per kendaraan/km.

2) Gaji dan Tunjangan Awak Kendaraan

Pendapatan dalam satu hari dalam kondisi normal saat beroperasi adalah Rp2.520.000, dari perhitungan total penumpang naik 84 penumpang \times tarif eksisting Rp30.000, pemilik kendaraan membuat kesepakatan dalam setoran yaitu 70% dari pendapatan satu hari dengan biaya BBM sudah ditanggung oleh pemilik kendaraan. Sopir dan kondektur berasal dari 30% pendapatan satu hari yaitu Rp520.000, sopir dan kondektur menerapkan kesepakatan 60% untuk sopir dan 40% untuk kondektur dalam pembagian hasil pendapatan pribadi dalam satu hari. Maka terdapat gaji sopir Rp312.000 dan Kondektur Rp208.000, terdapat contoh perhitungan pendapatan awak kendaraan di bawah ini:

$$\text{Biaya awak kendaraan} = \frac{\text{Pendapatan Awak kendaraan per hari}}{\text{Km tempuh per hari}}$$

$$\text{Biaya Awak Kendaraan} = \frac{520.000}{124 \text{ km}}$$

Biaya gaji dan tunjangan awak kendaraan = Rp4.071,41 kend/km.

3) Bahan Bakar Minyak (BBM)

$$\text{Biaya BBM per km} = \frac{\text{Penggunaan BBM/kendaraan/hari}}{\text{km tempuh per hari}}$$

$$\text{Biaya BBM per km} = \frac{6.150 \text{ L}}{124 \text{ km}}$$

Biaya BBM/km = Rp1.366,67 Kend/Km.

4) Ban

Penggantian ban pada kondisi di lapangan dilaksanakan berbeda waktu yaitu berdasarkan dari kondisi ban yang digunakan, pada dua ban depan dilaksanakan penggantian ban 1 tahun sekali karena ban depan lebih cepat haus akibat jarak tempuh yang cukup jauh yaitu 124 km dalam satu hari serta kondisi geometrik jalan banyak tikungan dan beberapa titik jalan dalam keadaan berlubang, dengan biaya operasional Rp153,98 kend/km dan empat buah ban depan diganti 2 tahun setelah pembelian ban, karena kondisi ban sudah muncul benjolan dan benang sehingga sudah tidak layak pakai dengan total biaya operasional Rp192,48 kend/km. Untuk total pengeluaran biaya ban Rp346,46 kend/km. Dari keterangan tersebut maka biaya ban dihitung menggunakan rumus:

$$\text{Biaya Ban per km} = \frac{\text{Biaya seluruh ban}}{\text{Km daya tahan ban}}$$

$$\text{Biaya Ban Depan per km} = \frac{2.950.000}{19.158 \text{ km}}$$

$$\text{Biaya Ban belakang per km} = \frac{5.900.000}{38.316,39 \text{ km}}$$

$$\text{Biaya Ban per km} = \text{Rp}346,46 \text{ kend/km.}$$

5) Servis Kendaraan

Servis kendaraan dilaksanakan setiap 2 bulan sekali dan 6 bulan sekali dengan total biaya operasional Rp299 kend/km.

6) Pajak Kendaraan (STNK)

Biaya STNK per kendaraan yaitu Rp632.000 sehingga biaya STNK per kilometer adalah Rp16,49 kend/km.

7) KIR

Frekuensi KIR tiap tahun adalah 2 kali, biaya untuk Bus tiap kali KIR di Kabupaten Landak adalah Rp75.000, sehingga biaya KIR per tahun adalah Rp150.000 maka biaya KIR per kilometer adalah Rp3,91 kend/km.

Sehingga total biaya pengelolaan kendaraan pada biaya langsung adalah Rp2.059,11 kend/km.

b. Biaya Tidak Langsung

1) Biaya gaji pegawai non awak kendaraan tidak ada gaji karena pada angkutan perdesaan di Kabupaten Landak hanya terdiri dari supir saja.

2) Biaya Pengelolaan Biaya pengelolaan meliputi biaya izin usaha sebesar Rp150.000 dan biaya izin trayek Rp8.000.000 untuk kendaraan jenis Bus dengan jumlah kursi di atas 25 orang, tertuang dalam peraturan daerah Kabupaten Landak nomor 12 tahun 2008, tentang retribusi izin usaha dan izin trayek.

Sehingga biaya pengelolaan kendaraan pada biaya tidak langsung adalah Rp212,70 kend/km.

Total biaya langsung kend/km sebesar Rp2.059,11 dan total biaya tidak langsung kend/km sebesar Rp212,70 sehingga hasil Biaya Operasional Kendaraan BOK kend/km sebesar Rp2.271,81 kend/km. Berikut merupakan tabel daftar rekapitulasi BOK pada trayek Ngabang-Darit dan Ngabang-Serimbu:

Tabel 1 Rekapitulasi Biaya Operasi Angkutan Pedesaan

REKAPITULASI BIAYA KENDARAAN			
1. Biaya Langsung	Trayek		
	Ngabang-Darit	Ngabang-Serimbu	
a. Gaji dan Tunjangan Awak Kendaraan	Rp 27	Rp	27
b. Bahan Bakar Minyak (BBM)	Rp 1.367	Rp	1.367
c. Ban	Rp 346	Rp	256
d. Servis Kendaraan	Rp 299	Rp	194
e. STNK/pajak kendaraan	Rp 16	Rp	18
f. KIR	Rp 4	Rp	4
Jumlah	Rp 2.059	Rp	1.866
2. Biaya Tidak Langsung	Rp 213	Rp	235
3. BOK Kendaraan/Km	Rp 2.272	Rp	2.101

Sumber: Hasil Analisis Data

Load Factor

Tabel 2 Load Faktor trayek Ngabang-Darit

Trayek Ngabang-Darit						
BERANGKAT						
NO	SEGMENT		PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	LF RUAS (%)
1	TERMINAL NGABANG	CITRA SWALAYAN	6	0	6	22%
2	CITRA SWALAYAN	KANTOR BUPATI	3	0	9	33%
3	KANTOR BUPATI	HALTE PAL 6	2	0	11	41%
4	HALTE PAL 6	SMAN 2 NGABANG	3	3	11	41%
5	SMAN 2 NGABANG	SIMPANG SIDAS	4	8	7	26%
6	SIMPANG SIDAS	KANTOR KEPALA DESA SIDAS	3	3	7	26%
7	KANTOR KEPALA DESA SIDAS	KANTOR KEPALA DESA KERANJI MANCAL	0	2	5	19%
8	KANTOR KEPALA DESA KERANJI MANCAL	SD NO 05 ANTAN RAYAN	4	4	5	19%
9	SD NO 05 ANTAN RAYAN	PASAR DARIT	2	7	0	0%
JUMLAH			27	27	61	226%
RATA-RATA LOAD FACTOR						25%
KEMBALI						
NO	SEGMENT		PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	LF RUAS (%)
1	PASAR DARIT	SD NO 05 ANTAN RAYAN	3	0	3	11%
2	SD NO 05 ANTAN RAYAN	KANTOR KEPALA DESA KERANJI MANCAL	5	2	6	22%
3	KANTOR KEPALA DESA KERANJI MANCAL	KANTOR KEPALA DESA SIDAS	4	5	5	19%
4	KANTOR KEPALA DESA SIDAS	SIMPANG SIDAS	2	5	2	7%
5	SIMPANG SIDAS	SMAN 2 NGABANG	4	3	3	11%
6	SMAN 2 NGABANG	HALTE PAL 6	5	6	2	7%

7	HALTE PAL 6	KANTOR BUPATI	1	3	0	0%
8	KANTOR BUPATI	CITRA SWALAYAN	2	0	2	7%
9	CITRA SWALAYAN	TERMINAL NGABANG	0	2	0	0%
JUMLAH			26	26	23	85%
RATA-RATA LOAD FACTOR						9%

Sumber: Hasil Analisis

Dari hasil tabel di atas, terdapat rata-rata *load factor* tertinggi adalah 25% pada rute Ngabang-Darit dalam satu *trip*, berdasarkan (T.M. Ridwan) rata-rata *load factor* yang digunakan untuk penentuan tarif adalah rata-rata *load factor* tertinggi dalam satu *trip*, sehingga bisa melihat kapasitas muat maksimal dalam kondisi normal kendaraan tersebut.

Tabel 3 Load Faktor trayek Ngabang-Serimbu

Trayek Ngabang-Serimbu						
BERANGKAT						
NO	SEGMENT		PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	LF RUAS (%)
1	TERMINAL NGABANG	TOKO MARVIN	6	2	4	15%
2	TOKO MARVIN	SD NO 43 TAPIS TEMBAWANG	3	4	3	11%
3	SD NO 43 TAPIS TEMBAWANG	SD 09 ENGGALONG	4	3	4	15%
4	SD 09 ENGGALONG	KANTOR KEPALA DESA NYAYUM	4	2	6	22%
5	KANTOR KEPALA DESA NYAYUM	FOTOCOPU AULIA	6	5	7	26%
6	FOTOCOPY AULIA	MASJID SURAU NURUL HUDA	3	6	4	15%
JUMLAH			26	22	28	104%
RATA-RATA LOAD FACTOR						17%
KEMBALI						
NO	SEGMENT		PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	LF RUAS (%)
1	MASJID SURAU NURUL HUDA	FOTOCOPY AULIA	2	2	0	0%
2	FOTOCOPU AULIA	KANTOR KEPALA DESA NYAYUM	4	2	2	7%
3	KANTOR KEPALA DESA NYAYUM	SD 09 ENGGALONG	3	2	3	11%
4	SD 09 ENGGALONG	SD NO 43 TAPIS TEMBAWANG	2	3	2	7%
5	SD NO 43 TAPIS TEMBAWANG	TOKO MARVIN	4	5	1	4%
6	TOKO MARVIN	TERMINAL NGABANG	3	4	0	0%
JUMLAH			18	18	8	30%
RATA-RATA LOAD FACTOR						5%

Sumber: Hasil Analisis

Dari hasil tabel di atas, terdapat rata-rata *load factor* tertinggi adalah 17% pada rute Ngabang-Serimbu dalam satu *trip*, berdasarkan (T.M. Ridwan) rata-rata *load factor* yang digunakan untuk penentuan tarif adalah rata-rata *load factor* tertinggi dalam satu *trip*, sehingga bisa melihat kapasitas muat maksimal dalam kondisi normal kendaraan tersebut.

Tarif

Tabel 4 Hasil Perhitungan BOK Berdasarkan SK. 687/AJ.206/DRJD/2002

No	Trayek	BOK Bus per-km	Jarak (Km)	Tarif Pokok pnp/Km	Tarif BEP pnp/trip	Tarif pnp/trip
1	Ngabang- Darit	Rp2.272	62	Rp 335	Rp20.781	Rp22.860
2	Ngabang- Serimbu	Rp2.101	56	Rp 450	Rp25.213	Rp27.734

Sumber: Hasil Analisis Data

1. Tarif Pokok Pnp/km

Berdasarkan pada tabel 5 perhitungan tarif pokok pnp/km pada trayek Ngabang-Darit dapat diketahui melalui rumus BOK kend/km dibagi dengan rata-rata penumpang naik/trip.

Contoh perhitungan tarif pokok pnp/km pada trayek Darit sebagai berikut:

$$\text{Tarif pokok} = \frac{\text{BOK}}{\text{Penumpang naik}}$$

$$\text{BOK kend/km} = \text{Rp2.272 kend/km}$$

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata jumlah penumpang naik/trip: } & \text{Load factor} \times \text{Kapasitas kendaraan} \\ & = 25\% \times 27 = 7 \text{ Penumpang} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif pokok} &= \frac{\text{Rp2.272 kend/km}}{7 \text{ Pnp}} \\ &= \text{Rp335 Pnp/km} \end{aligned}$$

2. Tarif Break Event Point (BEP)

Tarif Break Event Point (BEP) pada tabel 5 adalah tarif yang ditetapkan hanya untuk menutupi biaya yang dikeluarkan tanpa adanya keuntungan. Pada tabel 5 hasil analisis data untuk mendapatkan *Break Event Point* (BEP) tiap trayeknya dapat menggunakan rumus hasil tarif pokok pnp/km dikali dengan rata-rata panjang trayek.

Contoh perhitungan *Tarif Break Event Point* (BEP) sebagai berikut:

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif pokok} \times \text{Jarak/rit}$$

$$\text{Tarif pokok pnp/km} = \text{Rp335 Pnp/km}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif BEP} &= \text{Rp335 Pnp/km} \times 62 \text{ km} \\ &= \text{Rp20.781 Pnp/Km} \end{aligned}$$

3. Tarif dari Sisi Operator

Tarif dari Sisi Operator pada tabel 5 yaitu tarif yang digunakan untuk menentukan berapa besaran biaya yang dikenakan kepada penumpang dalam menggunakan jasa angkutan tiap trayeknya dalam satu *trip* perjalanan (A-B). Penentuan tarif tersebut berdasarkan dari tarif BEP ditambah 10% dari biaya tarif BEP. Keuntungan pendapatan sisi operator penyedia jasa tersebut berasal dari 10% tarif BEP.

Berikut contoh perhitungan tarif dari sisi operator pada trayek Ngabang-Darit:

$$\text{Tarif} = \text{Tarif BEP} + (10\% \times \text{Tarif BEP})$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Rp}20.781 \text{ Pnp/Km}$$

$$\text{Tarif dari sisi operator} = \text{Rp}20.781 + (10\% \times \text{Rp}20.781)$$

$$= \text{Rp}20.781 + \text{Rp}2.078$$

$$= \text{Rp}22.860 \text{ Pnp/Km}$$

Hasil Analisis

Berdasarkan hasil perhitungan tarif dari sisi operator, maka disajikan hasil rekap analisis pada tabel 6 sebagai berikut:

Tabel 5 Hasil Perhitungan BOK Berdasarkan SK.687/AJ.206/DRJD/2022

No	Trayek	Tarif eksisting	Tarif Dari Sisi Operator pnp/km
1	Ngabang-Darit	Rp 30.000	Rp 22.860
2	Ngabang-Serimbu	Rp 30.000	Rp 27.734

Sumber: Hasil Analisis Data

Berdasarkan tabel di atas terdapat hasil perbandingan antara tarif eksisting dengan tarif hasil analisis dari sisi operator yang memiliki perbedaan, sehingga mendapat keuntungan besar bagi pemilik kendaraan saat ini. Dalam hal ini perlu diambil kebijakan oleh pemerintah daerah untuk penetapan tarif yang sesuai (ideal) berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Dalam hal ini untuk penetapan tarif yang di sepakati harus berdasarkan *good governance*, dimana pemerintah memiliki tanggung jawab penuh dan menjunjung tinggi keinginan masyarakat sehingga seluruh lembaga dan aparat yang di bawah nya mampu mengambil keputusan serta memecahkan masalah secara efektif dan efisien. Sehingga untuk mengantisipasi konflik yang kemungkinan akan terjadi, salah satu solusi dari pemerintah dapat melakukan Forum LaJu Lintas dan Angkutan JaJan, yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 untuk membahas tentang penetapan tarif dari sisi operator yang sesuai berdasarkan hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan berpedoman dengan ketentuan di dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor:SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari hasil analisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002, biaya tarif dari sisi operator pada trayek Ngabang-Darit dan Ngabang-Serimbu yaitu :
 - a. Trayek Ngabang-Darit : Rp22.860
 - b. Trayek Ngabang-Serimbu : Rp27.734
2. Dari hasil analisis yang telah dilakukan, terdapat biaya tarif eksisting yang lebih tinggi dari biaya tarif berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan, yaitu :
 - a. Tarif eksisting
 - 1) Trayek Ngabang-Darit : Rp30.000
 - 2) Trayek Ngabang-Serimbu : Rp30.000
 - b. Tarif sisi operator berdasarkan perhitungan BOK
 - 1) Trayek Ngabang-Darit : Rp22.860
 - 2) Trayek Ngabang-Serimbu : Rp27.734

SARAN

Berdasarkan hasil analisis perhitungan tarif dari sisi operator, maka diberikan saran sebagai berikut:

1. Berhubung dengan jumlah armada yang beroperasi pada trayek Ngabang-Darit dan Ngabang-Serimbu adalah dua, maka perlu peran serta dukungan pemerintah daerah maupun pemerintah pusat untuk penambahan kendaraan dengan fasilitas yang memadai, agar kendaraan tersebut dapat beroperasi dalam kesehariannya dengan optimal dan meningkatkan pelayanan serta kenyamanan bagi penumpang. Serta penerapan tarif dari sisi operator yang sesuai berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bisa direalisasikan oleh pemerintah daerah kajian studi setempat.
2. Pemerintah daerah setempat dapat melaksanakan Forum LaJu Lintas dan Angkutan Jalan yang melibatkan beberapa lembaga instansi dan aparat sesuai dengan PP Nomor 37 Tahun 2011, untuk membahas penetapan tarif dari sisi operator yang sesuai berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (SK.687 / AJ / DRJD / 2002).

REFERENSI

- _____, 2009, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Direktorat Jendral Perhubungan darat, Jakarta.
- _____, 2014, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tentang Angkutan Jalan.
- _____, 2006, Keputusan Menteri Perhubungan Darat Nomor 52 tentang Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang.
- _____, 2002, Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Perotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, Jakarta.
- Priyono, Setiawan. (2010). "Evaluasi Kelayakan Tarif Angkutan Umum Perdesaan Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Di Kabupaten Kebumen–Jawa Tengah (Studi Kasus: Angkutan Umum Perdesaan Jurusan Mirit – Prembun)". UAJY. 1-64
- T. M. Ridwan. (2013). "Studi Penentuan Tarif Penumpang Angkutan Bus Sedang (Studi Kasus Trayek Lhoksomawe-Birueuen)". Universitas Malikusaleh, Jurusan Teknik Sipil. 128-137
- Stephen, Rudolfus., Soludale, Anastasia Merdekawati Noralita. (2021). "Analisa Tarif Angkutan Pedesaan Kecamatan Paga-Terminal Madawat Di Kabupaten Sikka". Universitas Nusa Nipa. 24-34