

**STUDI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN ANGKUTAN
UMUM DI KOTA KEDIRI**
(*Studi Kasus : Trayek Line A dan Trayek Line F*)

KERTAS KERJA WAJIB



DIAJUKAN OLEH:

ZUFAR ALI AKBAR
Notar: 19.02.383

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN
TRANSPORTASI JALAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD
BEKASI
2022**

**STUDI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN ANGKUTAN
UMUM DI KOTA KEDIRI**

(Studi Kasus : Trayek Line A dan Trayek Line F)

KERTA KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi
Diploma III
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Manajemen Transportasi Jalan



DIAJUKAN OLEH :

ZUFAR ALI AKBAR

Notar: 19.02.383

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PROGRAM STUDI DIPLOMA III

MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

BEKASI

2022

KERTAS KERJA WAJIB
STUDI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN ANGKUTAN
UMUM DI KOTA KEDIRI
(Studi Kasus : Trayek Line A dan Trayek Line F)

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

ZUFAR ALI AKBAR
Notar : 19.02.383

Telah di Setujui oleh :

PEMBIMBING I



BOBBY AGUNG HERMAWAN, S.SiT, MT
Tanggal : 2 Agustus 2022

PEMBIMBING II



MEGA SURYANDARI, S.SiT, MT
Tanggal : 2 Agustus 2022

KERTAS KERJA WAJIB
STUDI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN ANGKUTAN
UMUM DI KOTA KEDIRI
(*Studi Kasus : Trayek Line A dan Trayek Line F*)

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Diploma III

Oleh :

ZUFAR ALI AKBAR
Notar : 19.02.383

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 5 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

PEMBIMBING I



BOBBY AGUNG HERMAWAN, S.SiT, MT
NIP : 19890708 201012 1 003

Tanggal : 5 Agustus 2022

PEMBIMBING II



MEGA SURYANDARI, S.SiT, MT
NIP : 19870830 200812 2 002

Tanggal : 5 Agustus 2022

JURUSAN MANAJEMEN TRANSPORTASI
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD
BEKASI, 2022

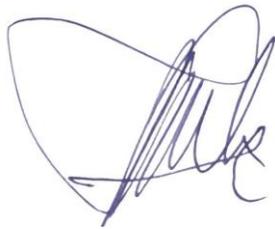
KERTAS KERJA WAJIB
STUDI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN ANGKUTAN
UMUM DI KOTA KEDIRI
(*Studi Kasus : Trayek Line A dan Trayek Line F*)

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

ZUFAR ALI AKBAR
Nomor Taruna : 19.02.383

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 5 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

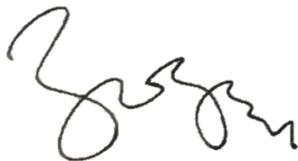
DEWAN PENGUJI



MUHAMAD NURHADI, ATD, MT
NIP : 19681125 199301 1 001



IKA SETYORINI P, S. Psi, MM
NIP : 19721119 199803 2 001



BOBBY AGUNG HERMAWAN, S.Si, MT
NIP : 19890708 201012 1 003



MEGA SURYANDARI, S.Si, MT
NIP : 19870830 200812 2 002

MENGETAHUI,
KETUA PROGRAM STUDI
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN



RACHMAT SADILI, MT
NIP. 19840208 200604 1 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : ZUFAR ALI AKBAR

NOTAR : 19.02.383

adalah Taruna/I jurusan Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD, menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Naskah Tugas Akhir/ KKW/ Skripsi yang saya tulis dengan judul:

*STUDI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA KEDIRI
(Studi Kasus : Trayek Line A dan Trayek Line F)*

adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila di kemudian hari diketahui bahwa isi Naskah Skripsi ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pembatalan kelulusan dan atau pencabutan gelar yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 18 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



ZUFAR ALI AKBAR

Notar : 19.02.383

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : ZUFAR ALI AKBAR

NOTAR : 19.02.383

menyatakan bahwa demi kepentingan perkembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui abstrak Tugas Akhir/ KKW/ Skripsi yang saya tulis dengan judul:

STUDI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA KEDIRI
(Studi Kasus : Trayek Line A dan Trayek Line F)

untuk dipublikasikan atau ditampilkan di internet atau media lain yaitu Digital Library Perpustakaan PTDI-STTD untuk kepentingan akademik, sebatas sesuai dengan Undang-Undang Hak Cipta.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 18 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



ZUFAR ALI AKBAR
Notar : 19.02.383

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur atas rahmat dan karunia Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga Kertas Kerja Wajib yang berjudul "Studi Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Umum Di Kota Kediri (Studi Kasus Trayek Line A dan Trayek Line F)" dapat diselesaikan. Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Orang tua dan Keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
2. Bapak Ahmad Yani, ATD. MT. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD.
3. Bapak Rachmat Sadili, S.Si.T, MT. selaku ketua Program Studi D-III Manajemen Transportasi Jalan beserta dosen-dosen Program Studi D-III Manajemen Transportasi Jalan, yang telah memberikan bimbingan selama Pendidikan.
4. Bapak Bobby Agung Hermawan, S.SiT, MT. dan Ibu Mega Suryandari, S.SiT, MT. sebagai dosen pembimbing yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
5. Dosen-dosen Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Angkatan XLI, yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
6. Alumni ALL di Dinas Perhubungan Kota Kediri yang telah membimbing dan mengarahkan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari Kertas Kerja Wajib ini banyak kekurangan, saran dan masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Semoga bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan bidang Transportasi Darat dan dapat diterapkan untuk membantu pembangunan transportasi di Indonesia pada umumnya serta Kota Kediri.

Bekasi, 1 Agustus 2022

ZUFAR ALI AKBAR
Notar : 19.02.383

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	2
1.3 Rumusan Masalah	2
1.4 Maksud Dan Tujuan	3
1.5 Batasan Masalah	3
1.6 Sistematika Penulisan	4
BAB II GAMBARAN UMUM	6
2.1 Kondisi Geografis.....	6
2.2 Kondisi Transportasi	8
BAB III KAJIAN PUSTAKA	16
3.1 Angkutan Umum	16
3.2 Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan	16
3.3 Tarif	17
3.4 ATP (<i>Ability to Pay</i>) dan WTP (<i>Willingness to Pay</i>).....	17
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	19
4.1 Alur Pikir	19
4.2 Kerangka Pikir	20
4.3 Bagan Alir	21
4.4 Teknik Pengumpulan Data.....	22
4.5 Teknik Analisis Data.....	23
4.6 Lokasi dan Jadwal Penelitian.....	31
BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH	32
5.1 Perhitungan Tarif.....	32
BAB VI PENUTUP	48
6.1 Kesimpulan	48
6.2 Saran	49
DAFTAR PUSTAKA	50
LAMPIRAN	52

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Kondisi Geografis Kota Kediri	7
Tabel II. 2 Jumlah Penduduk per Kecamatan	7
Tabel II. 3 Data Ruas Jalan Kota Kediri.....	8
Tabel II. 4 Data Halte Di Kota Kediri.....	11
Tabel II. 5 Rute Trayek Angkutan Perkotaan DI Kota Kediri.....	13
Tabel IV. 1 Data Sekunder.....	22
Tabel IV. 2 Data Primer	22
Tabel IV. 3 Perhitungan Biaya BOK.....	24
Tabel IV. 4 Lokasi dan Jadwal Penelitian.....	31
Tabel V. 1 Daftar Harga Komponen BOK.....	32
Tabel V. 2 Data Rekapitulasi BOK Tiap Trayek	37
Tabel V. 3 Perhitungan Tarif Pokok	38
Tabel V. 4 Tarif Segi Operator Sesuai SK Dirjen	39
Tabel V. 5 Tarif Pokok Kondisi saat ini /Penumpang KM.....	40
Tabel V. 6 Tarif Segi Operator Sesuai Kondisi Saat Ini	40
Tabel V. 7 Karakteristik Penumpang Trayek LINE A Berdasarkan Kemampuan Untuk Membayar Jasa Angkutan Satu Kali.....	41
Tabel V. 8 Karakteristik Penumpang Trayek LINE F Berdasarkan Kemampuan Untuk Membayar Jasa Angkutan Satu Kali.....	42
Tabel V. 9 Karakteristik Penumpang Trayek LINE A Berdasarkan Kesiediaan Untuk Mengeiuarkan ImbaIan Atas Jasa Angkutan Kota	44
Tabel V. 10 Karakteristik Penumpang Trayek LINE A Berdasarkan Kesiediaan Untuk Mengeiuarkan ImbaIan Atas Jasa Angkutan Kota	45
Tabel V. 11 Data Perbandingan Tarif	47

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Peta Administrasi Kota Kediri	6
Gambar II. 2 Layout Terminal Tamanan.....	10
Gambar II. 3 Layout Terminal Kresek.....	11
Gambar II. 4 Visualisasi Angkot Trayek Line A	14
Gambar II. 5 Visualisasi Angkot Trayek Line F	14
Gambar IV. 1 Bagan Alir.....	21

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran VIII. 1 Perhitungan BOK Trayek LINE A	52
Lampiran VIII. 2 Rekapitulasi BOK Trayek LINE A	56
Lampiran VIII. 3 Perhitungan BOK Trayek LINE F	57
Lampiran VIII. 4 Rekapitulasi BOK Trayek LINE F	61
Lampiran VIII. 5 Hasil Survei Wawancara Trayek LINE A	62
Lampiran VIII. 6 Hasil Survei Wawancara Trayek LINE F	68
Lampiran VIII. 7 Kartu Asistensi	72

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kebutuhan akan mobilitas masyarakat yang tinggi membuat masyarakat sangat bergantung pada transportasi. Transportasi sangat penting dalam kehidupan masyarakat serta berperan penting dalam pembangunan suatu daerah. Dalam kehidupan sehari – hari masyarakat menggerakkan ekonomi mereka dengan melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya. Oleh karena itu, kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi yang baik sangat tinggi. Angkutan merupakan suatu sarana transportasi yang digunakan masyarakat dengan sistem berbayar yaitu berupa tarif.

Kota Kediri memiliki 1 Terminal tipe A dan 1 terminal tipe C. Selain itu Kota Kediri memiliki 9 trayek angkutan perkotaan sesuai dengan Peraturan Walikota Kediri No. 11 Tahun 2009, namun pada kondisi saat ini hanya ada 2 yang masih beroperasi yaitu Trayek Line A dan Trayek Line F. Jika tingkat pendapatan penumpang tiap perjalanan rendah, pemerataan penumpang yang belum merata dan pendapatan penumpang per kilometer masih di bawah rata-rata, maka tingkat operasi angkutan perkotaan di Kota Kediri akan semakin menurun. Tentunya dalam penggunaan angkutan, tarif adalah hal yang penting. Dari 2 trayek tersebut memiliki tarif tetap yaitu Rp. 2.250 berdasarkan Peraturan Walikota Kediri No. 11 Tahun 2009. Sedangkan pada kondisi saat ini pihak operator menetapkan tarif sebesar Rp. 4000. Untuk penetapan tarif sendiri tentunya harus disesuaikan dari sisi segi operator dan juga sisi pengguna jasa. Pada kondisi dilapangan, beberapa penumpang membayar tarif dengan harga Rp. 3000 – Rp. 6000. Selain itu, tarif yang sudah ditetapkan oleh pemerintah belum bisa menutup biaya operasional yang sudah dikeluarkan oleh sopir angkutan. Maka, beberapa armada tidak beroperasi dan menyebabkan tingkat operasi rendah, dikarenakan para sopir lebih memilih untuk mencari profesi lain untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Jika permasalahan ini tidak segera di atasi maka kinerja angkutan perkotaan yang ada di Kota Kediri akan semakin menurun. Dengan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan nantinya dapat mengetahui berapa besaran pengeluaran dari pihak pengusaha angkutan. Menurut *Anonim* (2005) Biaya Operasional Kendaraan adalah biaya total yang di keluarkan atau di butuhkan untuk mengoprasikan kendaraan pada suatu kondisi lalu lintas dan jalan untuk satu jenis kendaraan/km/jarak tempuh (dalam Rp/km). Apalagi dengan kenaikan harga komponen dan biaya servis setiap tahunnya. Untuk itu dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini penulis mengambil judul Studi Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Umum Di Kota Kediri (Studi Kasus : Trayek Line A Dan Trayek Line F).

1.2 Identifikasi Masalah

1. Tarif angkutan yang belum sesuai berdasarkan besaran biaya operasional kendaraan saat ini.
2. Masih ditemukan penumpang yang membayar tarif Rp. 3000 – Rp. 6000 sehingga tidak sesuai dengan tarif yang sudah ditetapkan.
3. Tarif angkutan yang perlu perubahan berdasarkan biaya operasional dan pengguna jasa.

1.3 Rumusan Masalah

1. Berapa besaran Biaya Operasional Kendaraan pada saat ini dan sesuai dengan SK Dirjen 792 Tahun 2021 angkutan perkotaan pada trayek Line A dan trayek Line F di Kota Kediri?
2. Bagaimana tarif yang dilihat dari segi pengguna berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP)?
3. Berapa jumlah tarif dari segi operator dan dari segi pengguna?

1.4 Maksud Dan Tujuan

Maksud Penulisan Kertas Kerja Wajib ini dimaksudkan untuk menganalisis besaran Biaya Operasional Kendaraan dan Tarif pada saat ini. Tujuan dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

- a. Menganalisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada saat ini yang dikeluarkan oleh operator angkutan perkotaan pada trayek Line A dan Line F.
- b. Menganalisis tarif menggunakan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pengguna angkutan umum.
- c. Menganalisis jumlah tarif berdasarkan dari segi operator dan segi pengguna jasa.

1.5 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini penulis memiliki Batasan masalah sehingga ruang lingkup penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Evaluasi dilakukan pada trayek angkutan Line A dan Line F di Kota Kediri.
2. Menganalisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan SK dirjen No. 792 Tahun 2021.
3. Menganalisis tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar *Ability to Pay* (ATP) dan keinginan untuk membayar *Willingness to Pay* (WTP).

1.6 Sistematika Penulisan

Agar dapat dipahami dengan mudah, dalam penulisan penelitian ini menggunakan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Menjelaskan mengenai latar belakang penulisan, identifikasi masalah, faedah yang diharapkan, tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian, batasan pengertian serta sistematika penulisan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Menjelaskan mengenai gambaran umum Kota Kediri meliputi : letak, luas dan batas – batas wilayah, kependudukan, sarana dan prasarana transportasi serta gambaran umum simpang yang menjadi wilayah studi.

BAB III KAJIAN PUSTAKA

Berisikan mengenai acuan yang digunakan untuk penulisan Kertas Kerja Wajib dan kajian pustaka ini meliputi tinjauan umum, teori aspek legalitas dan teori aspek teoritis.

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN

Berisikan tentang metode pengumpulan data, metode pengolahan data dan analisis data, dan bagan alir metode penelitian.

BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAHNYA

Berisikan tentang proses pengolahan data sampai dengan analisa data dan pemecahan masalah dengan menggunakan metode pendekatan yang sudah tercantum pada landasan teori. Setelah diadakan analisa maka diajukan usulan perbaikan tentang kinerja persimpangan tersebut.

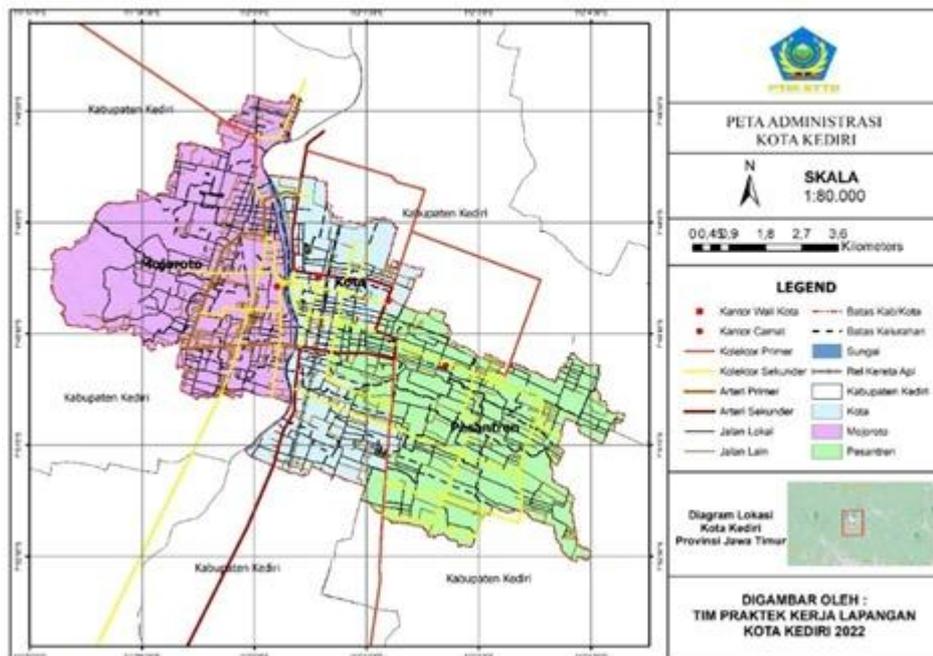
BAB VI PENUTUP

Merupakan bagian akhir dari penulisan KKW yang menyangkut tentang kesimpulan secara umum dari hasil penelitian serta memberikan masukan atau saran yang menyangkut tentang permasalahan ini.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Geografis



Sumber : Laporan Umum TIM PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 1 Peta Administrasi Kota Kediri

Pada Gambar II. 1 merupakan peta administrasi Kota Kediri. Kota Kediri merupakan provinsi yang terletak di Jawa Timur. Memiliki luas administratif sebesar 63,40 km² atau (6.340 ha) yang terdiri dari 3 kecamatan yaitu Kecamatan Kota, Kecamatan Mojoroto dan Kecamatan Pesantren, dengan total 46 kelurahan serta memiliki penduduk berjumlah 292.597 jiwa menurut data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil. Dengan batas wilayah sebelah utara Kecamatan Ngadirejo dan Grogol, sebelah selatan Kecamatan Ngadiluwih dan Kandat, sebelah barat Kecamatan Banyakan dan Semen, dan sebelah Timur Kecamatan Gampengrejo dan Wates.

Tabel II. 1 Kondisi Geografis Kota Kediri

No	Kecamatan	Ibu Kota Kecamatan	Jumlah Desa	Luas (km ²)	Presentase Terhadap Luas (%)
1	Mojooroto	Bandar Lor	14	24,6	24,6
2	Kota	Banjaran	17	14,9	14,9
3	Pesantren	Bangsals	15	23,9	37,7
Jumlah	Kota Kediri	Kota	46	63,4	100

Sumber : Kota Kediri Dalam Angka 2021

Pada Tabel II. 1 menjelaskan berapa jumlah desa per Kecamatan serta luas wilayahnya yang berada di Kota Kediri. Berdasarkan Hasil Sensus Penduduk tahun 2020 tercatat jumlah penduduk Kota Kediri sebanyak 286.796 jiwa yang terdiri atas 143.616 jiwa penduduk laki-laki dan 143.180 jiwa penduduk perempuan. Kota Kediri menjadi kota terbesar ketiga di provinsi Jawa Timur setelah Kota Surabaya dan Kota Malang. Pertumbuhan penduduk di Kota Kediri sangat berdampak pada sektor transportasi karena dengan bertambahnya penduduk maka jumlah pelaku perjalanan yang ada di Kota Kediri semakin meningkat pula. Hal ini dapat timbul akibat dari kegiatan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan sehari – hari.

Tabel II. 2 Jumlah Penduduk per Kecamatan

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk
1	Mojooroto	112.244
2	Kota	89.846
3	Pesantren	902.000

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Kediri 2021

2.2 Kondisi Transportasi

Kondisi transportasi di Kota Kediri meliputi beberapa aspek diantaranya adalah sarana dan prasarana transportasi yang ada didalamnya meliputi jaringan jalan, terminal, dan angkutan umum. Beberapa aspek tersebut berkaitan sangat erat dengan kinerja transportasi yang ada di Kota Kediri.

2.2.1 Kondisi Jaringan Jalan

Jalan merupakan prasarana yang memiliki peran penting dalam suatu kelancaran kegiatan perekonomian dan transportasi yang melalui darat. Jalan yang memiliki karakteristik baik tentunya akan memperlancar arus lalu lintas dan mempermudah mobilitas penduduk, serta kegiatan perpindahan orang maupun barang dari satu daerah ke daerah lain menjadi lancar dan mudah. Panjang jalan keseluruhan yang berada di Kota Kediri yaitu 318,741 km.

Jaringan jalan menurut status di Kota Kediri terdiri atas jalan Nasional, Provinsi dan Kota. Dengan komposisi 22 ruas jalan Nasional, 5 ruas jalan Provinsi dan 88 ruas jalan Kota.

Tabel II. 3 Data Ruas Jalan Kota Kediri

No	Status	Nama Jalan	Panjang Ruas (Km)
A. Jalan Nasional			
1	Nasional	Jalan Bandar Ngalim	0,522
2	Nasional	Jalan Brigjen Katamso	0,769
3	Nasional	Jalan Diponegoro	0,689
4	Nasional	Jalan Dr. Saharjo	1,999
5	Nasional	Jalan Hasanuddin	0,605
6	Nasional	Jalan Imam Bonjol	0,845
7	Nasional	Jalan Iskandar Muda	0,939
8	Nasional	Jalan Jendral Ahmad Yani	0,449
9	Nasional	Jalan KH Agus Salim	1,011
10	Nasional	Jalan KH Ahmad Dahlan	0,914
11	Nasional	Jalan Letjen Haryono	0,413

12	Nasional	Jalan Letjen S. Parman	1,143
13	Nasional	Jalan Letjen Suprpto	0,704
14	Nasional	Jalan Letjen Sutoyo	0,652
15	Nasional	Jalan Mayjend Panjaitan	0,39
16	Nasional	Jalan Mayjend Sungkono	0,791
17	Nasional	Jalan Mayor Bismo	1,506
18	Nasional	Jalan Semeru	1,263
19	Nasional	Jalan Sersan Suharmaji	1,998
20	Nasional	Jalan Suparjan MW	1,866
21	Nasional	Jalan Teuku Umar	0,327
22	Nasional	Jalan Urip Sumoharjo	1,064
Total			20,859

B. Jalan Provinsi

1	Provinsi	Jalan Ahmad Yani	0,639
2	Provinsi	Jalan Gatot Subroto	1,046
3	Provinsi	Jalan Kaptan Tendean	3,932
4	Provinsi	Jalan KH Ahmad Dahlan	0,613
5	Provinsi	Jalan Sersan Bahrin	0,969
Total			7,199

C. Jalan Kota

	Kota	Terdiri dari 657 Ruas Jalan	290,683
--	------	-----------------------------	----------------

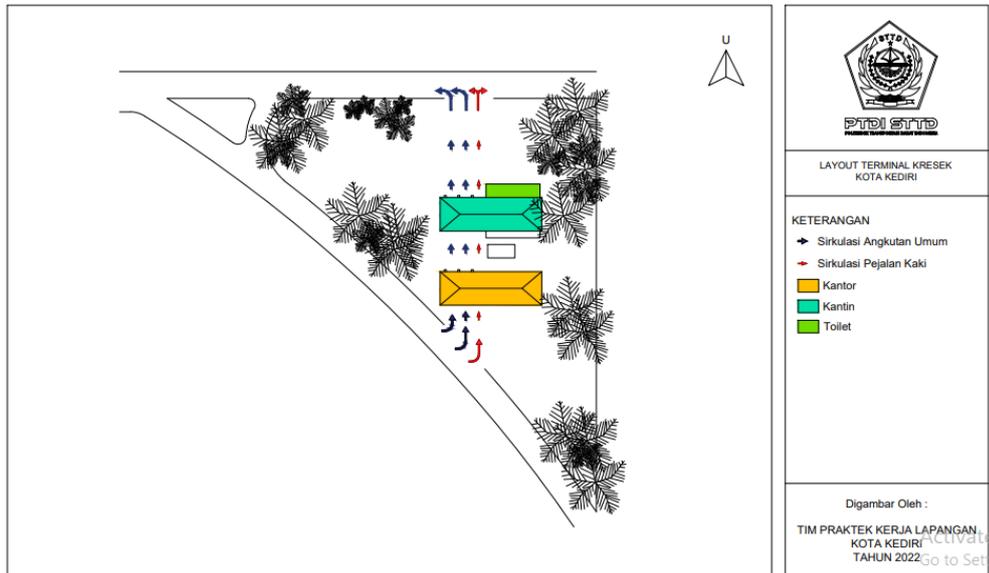
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri

Berdasarkan data Tabel II. 3 diatas, Panjang Jalan Nasional yaitu 20,859 km, Panjang Jalan Provinsi yaitu 10,075 km dan Panjang Jalan Kota 290,683 km.

2.2.2 Prasarana Angkutan Umum

Prasarana Angkutan Umum merupakan suatu sarana transportasi pelayanan publik yang digunakan masyarakat dalam melakukan kegiatan perpindahan dan juga melakukan kegiatan perekonomian. Sarana dan prasarana tersebut meliputi :

Tempurejo Kota Kediri. Namun Terminal Kresek saat ini sudah tidak beroperasi.



Sumber : Tim PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 3 Layout Terminal Kresek

b. Halte

Pada Tabel II. 2 dibawah merupakan halte yang ada di Kota Kediri. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang (Undang Undang No 22 Tahun 2009), biasanya ditempatkan pada jaringan pelayanan angkutan umum dalam kota. Dari hasil inventarisasi yang kami peroleh halte di Kota Kediri, terdapat 18 buah halte yang tersebar di Kota Kediri. Seluruh halte di Kota Kediri dalam kondisi baik dan berfungsi sesuai dengan fungsinya.

Tabel II. 4 Data Halte Di Kota Kediri

No	Nama Halte	Kecamatan	Lokasi
1	Veteran I	Mojaroto	Jl. Veteran
2	Veteran II	Mojaroto	Jl. Veteran
3	Penanggungan I	Mojaroto	Jl. Penanggungan
4	Penanggungan II	Mojaroto	Jl. Penanggungan
5	Semeru	Mojaroto	Jl. Semeru

No	Nama Halte	Kecamatan	Lokasi
6	Tendean	Pesantren	Jl. Kapten Tendean
7	PPMB I	Pesantren	Jl. Kapten Tendean
8	PPMB II	Pesantren	Jl. Kapten Tendean
9	Diponegoro I	Kota	Jl. Diponegoro
10	Diponegoro II	Kota	Jl. Diponegoro
11	Hasanudin I	Kota	Jl. Hasanudin
12	Hasanudin II	Kota	Jl. Hasanudin
13	Imam Bonjol	Kota	Jl. Imam Bonjol
14	Ahmad Yani I	Kota	Jl. Ahmad Yani
15	Ahmad Yani II	Kota	Jl. Ahmad Yani
16	PK Bangsa	Kota	Jl. PK Bangsa
17	A Dahlan	Mojoaroto	Jl. Ahmad Dahlan
18	Semampir	Kota	Jl. Semampir

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri

2.2.3 Sarana Angkutan Umum

Sarana Angkutan Umum merupakan sarana transportasi pelayanan publik yang digunakan masyarakat untuk melakukan suatu kegiatan perpindahan dan melakukan kegiatan perekonomian secara Bersama-sama.

1. Angkutan Kota

Angkutan Kota Yang beroperasi di Kediri ada 4 trayek yaitu Line A, B, F, dan G dengan kapasitas 12 tempat duduk. Warna angkutan perkotaan di Kota Kediri yaitu kuning dengan jurusan dan nomor trayek berada di bagian depan kendaraan.

Tabel II. 5 Rute Trayek Angkutan Perkotaan DI Kota Kediri

NO	TRAYEK	RUTE
1	LINE A	<p>RUTE BERANGKAT :</p> <p>Ngronggo – Jl. Kapten Tendean – Jl. MT. Haryono – Jl. Letjen S. Parman – Jl. Kilisuci – Jl. Joyoboyo - Jl. Hayam Wuruk – Jl. Brawijaya – Jl. Mayjend Sungkono – Jl. Mayor Bismo – Jl. Iskandar Muda – Jl. KH. Ahmad Dahlan – Jl. Jagung Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Mastrip – Selomangleng.</p> <p>RUTE KEMBALI :</p> <p>Selomangleng – Jl. Mastrip – Jl. Veteran – Jl. Supriyadi – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Bandar Ngalim – Jl. PB. Sudirman – Jl. Yos Sudarso – Jl. Mayjen Sungkono – Jl. Diponegoro – Jl. Hasanudin – Jl. Teuku Umar – Jl. Imam Bonjol – Jl. A. Yani – Jl. Letjen Suprpto – Jl. Kapten Tendean – Ngronggo.</p>
2	LINE F	<p>RUTE BERANGKAT :</p> <p>Pasar Banjaran – Jl. Ir. Sutami – Jl. A. Yani – Jl. PK. Bangsa – Jl. Erlangga – Jl. Hayam wuruk – Jl. Patiunus – Jl. Sam ratulangi – Jl. Sultan Agung – Jl. PB. Sudirman – Jl. Bandar Ngalim – Jl. Agus Salim – Jl. Semeru – terminal Tamanan.</p> <p>RUTE KEMBALI :</p> <p>Terminal Tamanan – Jl. Semeru – Jl. Panggungan – Jl. Veteran – Jl. S.Supriyadi – Jl. KDP. Slamet – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Bandar Ngalim – Jl. PB. Sudirman – Jl. Patimura – Jl. HOS Cokroaminoto – Jl. Letjen Suprpto – Jl. A. Yani – Jl. Ir. Sutami - Pasar Banjaran.</p>

Sumber : Peraturan Walikota Kediri No. 11 Tahun 2009

a. Profil Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kota Kediri

1. Trayek Line A

Line A adalah angkutan perkotaan yang memiliki panjang trayek 16 km. Rute trayek Line A adalah Ngronggo – Selomangleng. Warna kuning dan memiliki kode trayek berada di kaca depan kendaraan menunjukkan identitas angkutan tersebut



Gambar II. 4 Visualisasi Angkot Trayek Line A

2. Trayek Line F

Line F adalah angkutan perkotaan yang memiliki panjang trayek 12 km. Rute Trayek Line F adalah Pasar Banjaran – Terminal Tamanan. Warna kuning dan memiliki kode trayek berada di depan kendaraan menunjukkan identitas angkutan tersebut.



Gambar II. 5 Visualisasi Angkot Trayek Line F

3. Tarif

Untuk tarif angkutan perkotaan di Kota Kediri dengan jarak dekat maupun sampai tujuan akhir masing – masing trayek memiliki tarif yang sama yaitu Rp. 2.250 berdasarkan Peraturan Walikota Kediri No. 11 Tahun 2009. Sedangkan kondisi saat ini pihak operator memberi tarif sebesar Rp. 4000.

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Angkutan Umum

Menurut (Warpani, 1990), Angkutan Umum adalah angkutan penumpang 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. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, nyaman, aman, dan terjangkau

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek harus memiliki rute tetap dan teratur terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan Penumpang di Terminal untuk Angkutan antarkota dan lintas batas negara dan menaikkan dan menurunkan Penumpang pada tempat yang ditentukan untuk Angkutan perkotaan dan perdesaan.

3.2 Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan biaya operasional terbagi menjadi biaya langsung dan biaya tidak langsung. Dasar perhitungan biaya operasional kendaraan ini menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No 792 Tahun 2021. Untuk memudahkan melakukan analisis biaya operasional kendaraan, maka perlu dilakukan pengelompokan terhadap komponen biaya operasional kendaraan tersebut. Dalam menganalisis komponen kendaraan akan dikelompokkan menjadi 2(dua) kelompok yaitu :

1. Biaya langsung yang terdiri dari :
 - a. Penyusutan kendaraan
 - b. Bunga modal kendaraan
 - c. Biaya awak kendaraan
 - d. Biaya BBM

- e. Biaya ban
 - f. Biaya servis kecil
 - g. Biaya servis besar
 - h. General Overhaul
 - i. Penambahan oli
 - j. Suku cadang dan bodi
 - k. Retribusi kendaraan
 - l. STNK
 - m. Kir
 - n. Asuransi
2. Biaya tidak langsung yang terdiri dari :
- a. Gaji
 - b. Biaya pengelolaan

3.3 Tarif

Menurut (Warpani, 2002), Tarif adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah. Tarif angkutan umum bisa berupa, Menurut Tamin (1999) :

- a. Tarif seragam *flat fares*, yaitu merata dimana tidak melihat jauh dekatnya jarak yang ditempuh oleh angkutan umum.
- b. Tarif berdasarkan jarak *distance – based fares*, yaitu tarif berdasarkan oleh jarak besarnya rupiah yang harus dibayarkan sesuai jarak yang ditempuh.

3.4 ATP (*Ability to Pay*) dan WTP (*Willingness to Pay*)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Kemampuan membayar ini dipengaruhi oleh pendapatan penumpang Tamin et.al (1999).

Menurut Tamin et.al (1999), *Willingness to Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang

diperolehnya. Kesiapan membayar dipengaruhi oleh pelayanan yang diterima pengguna jasa. Menurut Tamin, 1999 Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Berikut merupakan hubungan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willing to Pay* (WTP):

1. ATP lebih besar dari WTP

Pada kondisi ini berarti kemampuan membayar pengguna jasa lebih besar dari pada keinginan membayar jasa. Pengguna jasa ini disebut *choiced riders*.

2. ATP lebih kecil dari WTP

Kondisi ini keinginan membayar pengguna jasa lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

3. ATP sama dengan WTP

Pada kondisi ini berarti kemampuan dan keinginan membayar jasa yang digunakan oleh pengguna jasa tersebut sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan antara kebutuhan pengguna jasa dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Alur Pikir

Kerangka berfikir yaitu diagram yang berperan sebagai alur logika sistematis tema yang akan ditulis (Polancik 2009). Untuk mempermudah proses analisis maka diperlukan beberapa tahapan :

1. Tahap Awal

Pada tahap awal berisi tentang identifikasi masalah yang terjadi dan apa saja yang dikaji dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

2. Tahap Pengumpulan dan Pengolahan Data

Tahap pulahta merupakan tahap pengumpulan dan pengolahan data yang berisi tentang apa saja data yang dikumpulkan lalu bagaimana cara mengolah data yang sudah didapat.

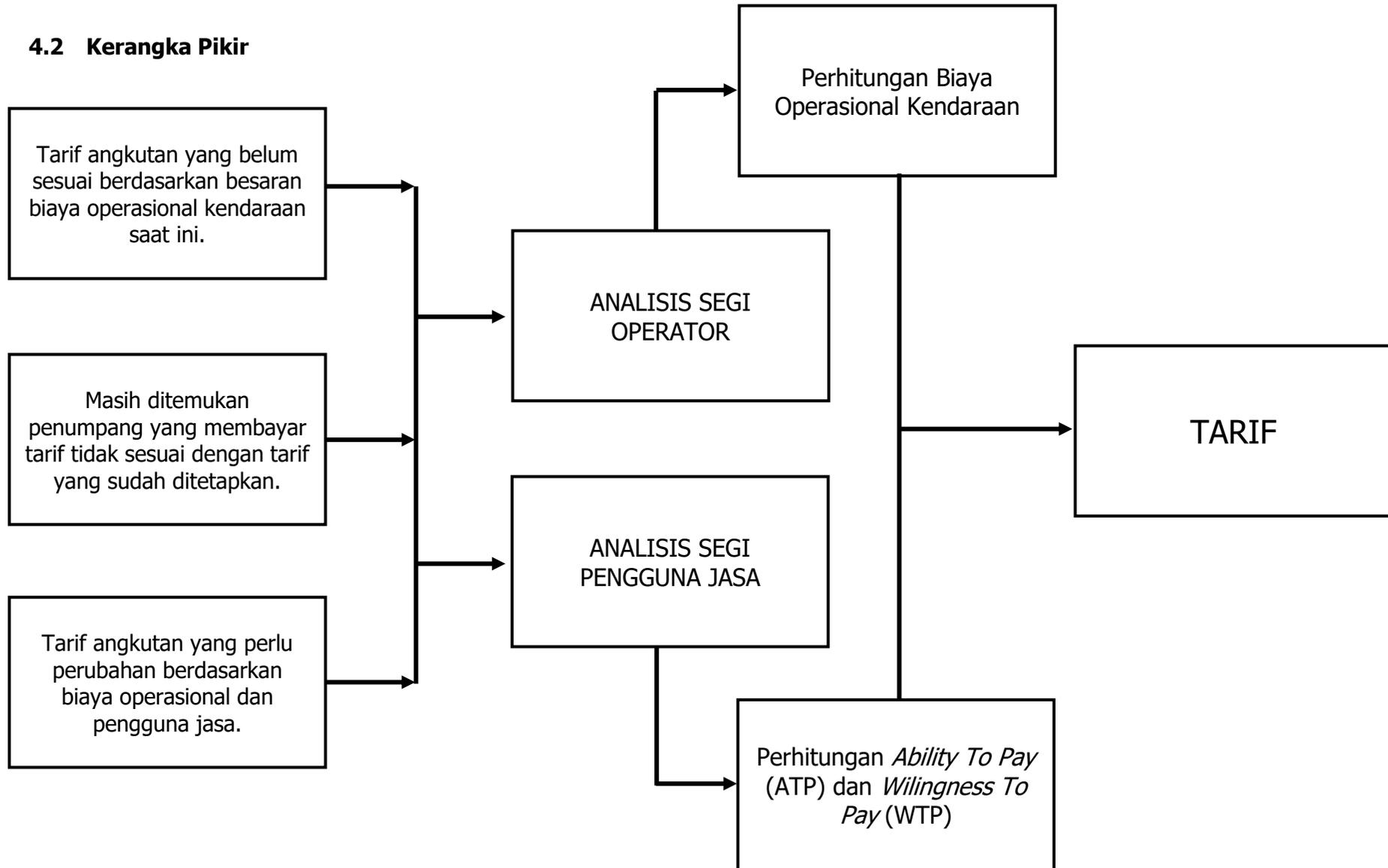
3. Tahap Analisis

Pada tahap analisis ini tentunya adalah berisi tentang analisis-analisis apa saja yang digunakan dalam menyelesaikan permasalahan yang ada.

4. Tahap Akhir

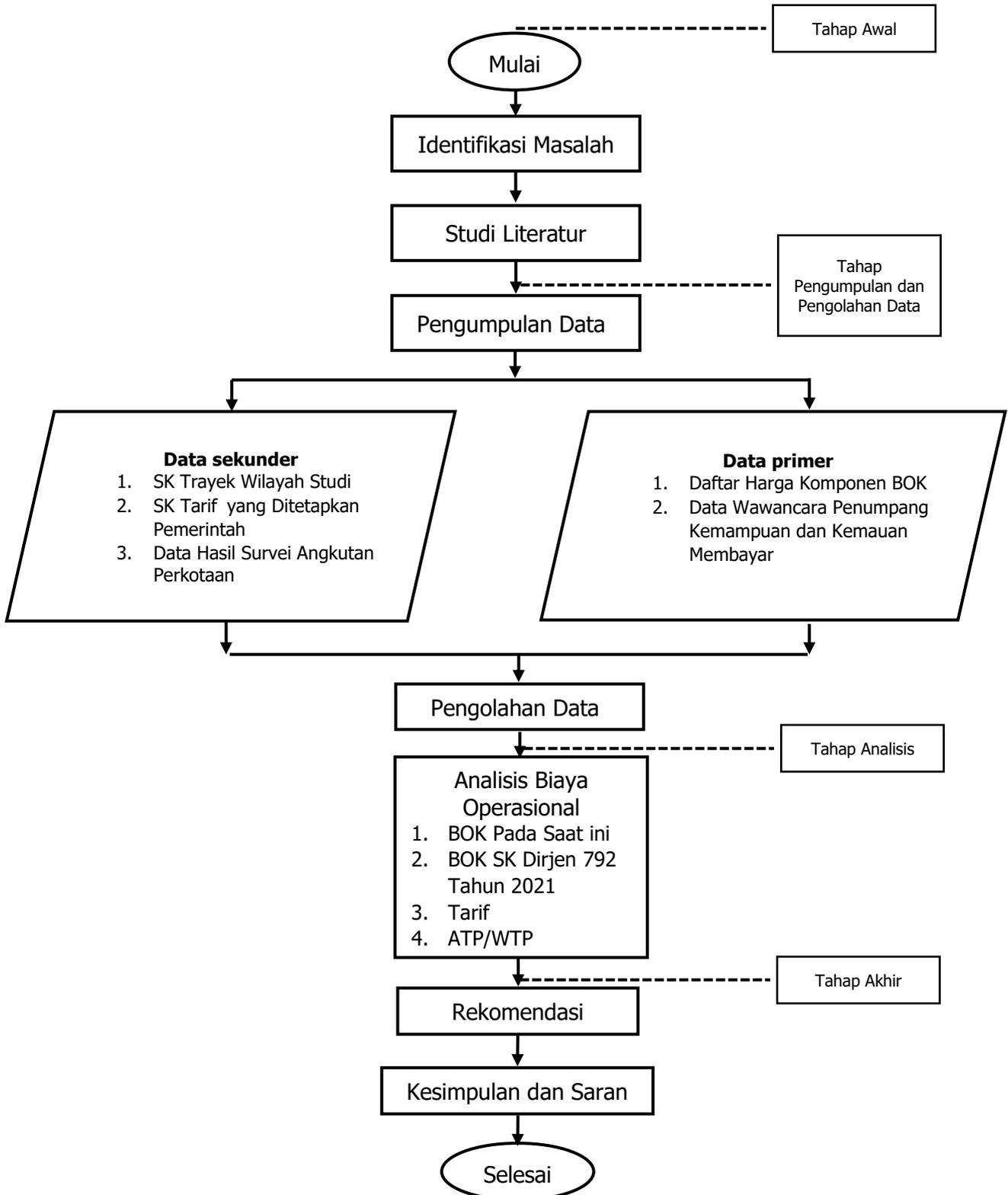
Tahap akhir berisi tentang rekomendasi serta kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang sudah dilakukan.

4.2 Kerangka Pikir



4.3 Bagan Alir

Bagan desain penelitian Kertas Kerja Wajib (KKW) ini sebagai berikut :



Gambar IV. 1 Bagan Alir

4.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang penulis lakukan dalam Menyusun Kertas Kerja Wajib ini adalah pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer. Pengumpulan data sekunder didapat dari instansi pemerintah atau laporan umum Tim PKL Kota Kediri yang didapat dari hasil analisis dan dari hasil survei yang telah dilakukan. Sedangkan untuk data primer melalui survei tambahan.

1. Data Sekunder

Tabel IV. 1 Data Sekunder

NO	Data Sekunder	Sumber Data	Tindak Lanjut
1	SK Trayek	Dinas Perhubungan Kota Kediri	Untuk mengetahui trayek angkutan.
2	SK Tarif	Dinas Perhubungan Kota Kediri	Untuk mengetahui tarif yang ditetapkan oleh pemerintah
3	Data Survei Angkutan Perkotaan	Laporan Umum Tim PKL Kota Kediri 2022	Untuk kebutuhan analisis BOK

Sumber : Hasil Analisis Data

2. Data Primer

Tabel IV. 2 Data Primer

NO	Data Primer	Sumber Data	Tindak Lanjut
1	Data Kemampuan dan Keinginan Membayar	Hasil Survei Wawancara Penumpang	Digunakan untuk kebutuhan analisis ATP dan WTP
2	Daftar Harga Komponen BOK	Hasil Survei Wawancara	Digunakan untuk kebutuhan analisis BOK

Sumber : Hasil Analisis Data

4.5 Teknik Analisis Data

Pada penelitian ini metode yang digunakan sebagai pembandingan tarif kondisi saat ini yang ada di Kota Kediri berdasarkan pada perhitungan BOK, ATP & WTP, dan tarif sesuai dengan surat Keputusan Walikota Kediri No. 11 Tahun 2009. Teknik pengolahan data yang dilakukan dari hasil survei yang dilakukan saat pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan ke dalam rumusan perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK) serta wawancara penumpang dan wawancara pengemudi yang telah dilakukan.

Perhitungan biaya operasional kendaraan sesuai dengan ketentuan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.792/AJ.205/DRJD/2021 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan, hal ini dimaksudkan untuk mengetahui berapa besarnya tarif yang seharusnya dibayarkan oleh penumpang angkutan umum pada wilayah studi berdasarkan dari biaya yang dikeluarkan operator. Kemudian dilakukan perhitungan tarif berdasarkan kemampuan membayar masyarakat (ATP) dan kemauan membayar masyarakat (WTP). Hasil dari analisis akan dibandingkan dengan tarif kondisi saat ini yang berlaku di wilayah studi, jika terdapat perbedaan maka dilakukan penentuan tarif yang ideal berdasarkan dari Peraturan WaliKota Kediri, perhitungan BOK dan perhitungan ATP & WTP. Berikut adalah teknik dan rumus dalam analisis data :

4.5.1 Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan

Tabel berikut dapat digunakan sebagai perhitungan biaya pokok yaitu :

Tabel IV. 3 Perhitungan Biaya BOK

No	Uraian	Satuan	Mobil Penumpang Umum (MPU)
1	Masa penyusutan kendaraan	Th	7
2	Jarak tempuh ganti ban	Km	24000
3	Ratio pengemudi/bus	Org/kend	1
4	Jarak Tempuh antar service kecil	Km	5000
5	Suku cadang/service besar	Km	15000
6	Nilai residu	%	20

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

Perhitungan biaya operasional terbagi menjadi biaya langsung dan biaya tidak langsung. Dasar perhitungan biaya operasional kendaraan ini menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No 792 Tahun 2021. Untuk memudahkan melakukan analisis biaya operasional kendaraan, maka perlu dilakukan pengelompokan terhadap komponen biaya operasional kendaraan tersebut. Dalam menganalisis komponen kendaraan akan dikelompokkan menjadi 2(dua) kelompok yaitu :

1. Biaya langsung yang terdiri dari :
 - a. Penyusutan kendaraan
 - b. Bunga modal kendaraan
 - c. Biaya awak kendaraan

- d. Biaya BBM
 - e. Biaya ban
 - f. Biaya servis kecil
 - g. Biaya servis besar
 - h. General Overhaul
 - i. Penambahan oli
 - j. Suku cadang dan bodi
 - k. Retribusi kendaraan
 - l. STNK
 - m. Kir
 - n. Asuransi
2. Biaya tidak langsung yang terdiri dari :
- c. Gaji
 - d. Biaya pengelolaan
3. Pedoman Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan
- a) Biaya langsung

1) Penyusutan kendaraan

Biaya untuk kendaraan baru, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBN dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga perolehan.

$$\text{Penyusutan per tahun} = \frac{\text{harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{masa penyusutan}}$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

Keterangan :

Nilai residu = 20% dari harga kendaraan

2) Bunga modal

Pembelian kendaraan biasanya dilakukan secara kredit

$$\frac{\frac{n+1}{2} \times \text{Modal} \times \text{Tingkat Bunga per tahun}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

3) Gaji dan tunjangan awak kendaraan

Awak kendaraan terdiri dari sopir dan kondektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial, dan uang dinas jalan atau operasi.

4) Bahan bakar Minyak

Penggunaan bahan bakar tergantung dari jenis bahan bakar dan jarak tempuh kendaraan.

$$\text{Rp/km} = \frac{\text{pemakaian BBM kendaraan/hari}}{\text{Km tempuh per hari}}$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

5) Servis kecil

Biaya Servis kecil dilakukan berdasarkan kilometer tempuh yang disertai dengan penggantian oli mesin, oli gemuk, dan minyak rem.

$$\text{Rp/ kend-Km} = \frac{\text{Biaya servis kecil}}{\text{Km servis kecil}}$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

6) Servis besar

Servis besar dilaksanakan sesudah beberapa kali melakukan servis kecil atau berdasarkan kilometer tempuh yang disertai dengan oli mesin, oli transmisi, oli gardan, gemuk, filter oli, filter udara, minyak rem, dan sebagainya.

$$\text{Rp/ kend-Km} = \frac{\text{Biaya servis besar}}{\text{Km servis besar}}$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

7) Biaya pemeriksaan umum (general overhaul)

Biaya general overhaul dihitung berdasarkan kilometer tempuh kendaraan. Biaya untuk keperluan suku cadang mesin, bagian rangka bawah dan bagian yang diperhitungkan setiap kali perawatan general overhaul sebanyak 50% dari harga kendaraan.

$$\text{General overhaul} = \frac{\text{Biaya Overhaul}}{\text{Interval Overhaul}}$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

8) Retribusi terminal

Retribusi dibayarkan pengemudi angkutan perkotaan secara harian ke kantor pembayaran retribusi.

$$\text{Retribusi} = \frac{\text{Retribusi/hari}}{\text{produksi kend/bulan}}$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

9) KIR

Uji KIR adalah uji berkala yang dilakukan setiap 6 bulan sekali. Uji ini bertujuan menjaga kelayakan kendaraan.

$$\text{KIR} = \text{Jumlah Keur per tahun} \times \text{Biaya Sekali Keur}$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

10) STNK (Pajak Kendaraan)

STNK diperpanjang setiap 5 tahun sekali, namun pembayaran pajak dibayar setiap satu tahun sekali.

$$\text{Biaya STNK} = \text{Harga bus} \times 0,5\%$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

11) Asuransi

Dalam menghitung biaya asuransi sebagai berikut :

$$\text{Asuransi} = \text{Harga bus} \times 1,5\%$$

Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021

b) Biaya tidak langsung

1. Biaya Pengelolaan

- Penyusutan bangunan kantor
- Penyusutan pool dan bengkel
- Penyusutan inventaris / alat kantor
- Penyusutan sarana bengkel
- Biaya administrasi kantor
- Biaya pemeliharaan kantor
- Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
- Biaya listrik dan air
- Biaya telepon dan telegram
- Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
- Pajak perusahaan
- Izin trayek
- Izin usaha
- Biaya pemasaran

2. Biaya Pegawai Selain Awak Kendaraan

Tenaga selain awak kendaraan terdiri atas pimpinan, staf administrasi, tenaga teknis, dan tenaga

operasi. Jumlah tenaga pimpinan, staf administrasi, tenaga teknik, dan tenaga operasi tergantung dari besarnya armada yang dikelola. Biaya pegawai ini terdiri atas gaji/upah, uang lembur, dan jaminan sosial.

4.5.2 Tarif

Tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan penumpang umum yang dinyatakan dalam rupiah. Tarif angkutan umum merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif BEP) dan ditambah 10% untuk keuntungan perusahaan. Adapun rumus mengenai tarif menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat SK No. 687/AJ.206/DRJD/2002 sebagai berikut :

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif Pokok} \times \text{jarak Rata-Rata}) \times 10\%$$

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{Total Biaya Pokok}}{\text{Faktor Pengisian} \times \text{Kapasitas Kendaraan}}$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Rata-Rata}$$

Sumber : SK Dirjen No 687 Tahun 2002

4.5.3 *Ability To Pay* (ATP)

Perhitungan ATP akan dilakukan dengan metode household budget dimana metode ini digunakan untuk mengukur tingkat kemampuan membayar penumpang dengan membandingkan alokasi biaya dengan frekuensi perjalanan.

Nilai ATP yang diperoleh dari responden yaitu berupa nilai rupiah yang dibayarkan oleh responden untuk tarif angkutan perkotaan, diolah untuk mendapatkan nilai rata-rata dari nilai ATP tersebut.

4.5.4 *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.

4.6 Lokasi dan Jadwal Penelitian

Tabel IV. 4 Lokasi dan Jadwal Penelitian

NO	KEGIATAN	WAKTU PENELITIAN																											
		TAHUN 2022																											
		MARET				APRIL				MEI				JUNI				JULI				AGUSTUS							
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
1	Studi Pendahuluan	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■																
2	Pengumpulan Data Primer dan Data Sekunder									■	■	■	■	■	■	■	■												
3	Pengolahan Data													■	■	■													
4	Analisis Data																	■	■	■	■								
5	Penyusunan KKW																	■	■	■	■								
6	Sidang KKW																					■	■						
7	Revisi KKW																									■	■		

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Perhitungan Tarif

Berdasarkan data yang di peroleh selajutnya dilakukan analisis data dengan menggunakan pedoman yang ada. Digunakan untuk menentukan tarif yang dilihat dari tiga segi kepentingan yaitu dari segi operator pengguna dan regulator.

5.1.1 Perhitungan Tarif Biaya Operasional Kendaraan (Sisi Operator)

Dasar perhitungan ini menggunakan mekanisme perhitungan yang ada di dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.792/AJ.205/DRJD/2021 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. Dasar harga-harga yang digunakan dalam perhitungan BOK didapat dari hasil survei wawancara pengemudi dan survei ke toko penyedia onderdil kendaraan di Kota Kediri. Berikut data yang digunakan dalam perhitungan BOK. Berikut daftar harga onderdil komponen BOK di Kota Kediri.

Tabel V. 1 Daftar Harga Komponen BOK

No	Daftar Komponen BOK	Harga	Satuan
1	Harga Kendaraan	40000000	Unit
2	Gaji Sopir	1500000	Rp/bulan
3	Harga Ban	420000	Rp/buah
4	Harga BBM	7650	Rp/liter
5	Harga Oli Mesin	40000	Rp/liter
6	Harga Oli Gardan	45000	Rp/liter
7	Harga Oli Transmisi	50000	Rp/liter
8	Harga Gemuk	60000	Rp/kg
9	Harga Minyak Rem	85000	Rp/liter
10	Harga Filter Oli	50000	Rp/buah
11	Harga Filter Udara	50000	Rp/buah
12	Harga Busi	35000	Rp/buah
13	Harga Kondensor	35000	Rp/buah

14	Harga Platina	50000	Rp/buah
15	Retribusi Terminal	2000	Rp/hari
16	Biaya STNK	400000	Kendaraan/th
17	Biaya KIR	85000	per pengujian

Sumber : Hasil Analisis Data

Berikut merupakan contoh perhitungan BOK pada Trayek LINE A :

1. Karakteristik Kendaraan

- a. Trayek = LINE A
- b. Tipe Kendaraan = Mobil Penumpang Umum
- c. Jenis Pelayanan = Angkutan Kota
- d. Kapasitas Kendaraan = 12 Penumpang
- e. Jenis BBM = Pertalite

2. Produksi Kendaraan

- a. Km tempuh per rit = 11 km
- b. Frekuensi per hari = 4 rit
- c. Km tempuh per hari = 44 km
- d. Hari operasi per bulan = 30 hari
- e. Hari operasi per tahun = 360 hari
- f. Km tempuh per bulan = 1320 km
- g. Km tempuh per tahun = 15.840 km

3. Biaya Kendaraan - km

a. Biaya Langsung

1) Penyusutan Kendaraan

Biaya penyusutan kendaraan dihitung menggunakan

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

rumus:

Keterangan:

Harga Kendaraan (HK) = Rp 40.000.000

Masa Penyusutan = 7 tahun

Nilai Residu (NR) = 20% dari harga kendaraan

= Rp. 25.000.000

$$\begin{aligned} \text{Biaya Penyusutan} &= \frac{(125000000 - 25000000)}{23360 \times 5} \\ &= \text{Rp. 856 per kend/km} \end{aligned}$$

2) Gaji dan Tunjangan Awak Kendaraan

Susunan/jumlah awak kendaraan angkutan perkotaan yang melayani di Kota Kediri hanya terdiri sopir saja tanpa kondektur. Gaji dan tunjangan sopir per bulan adalah Rp 1.500.000. Jadi, gaji dan tunjangan sopir per tahun adalah Rp 18.000.000. Dari keterangan tersebut maka biaya gaji dan tunjangan awak kendaraan dihitung

Biaya Awak Kendaraan = $\frac{\text{Biaya Awak Kendaraan per tahun}}{\text{Km tempuh per tahun}}$
 menggunakan rumus:

$$\begin{aligned} \text{Biaya Awak Kendaraan} &= \frac{18.000.000}{15840} \\ &= \text{Rp 1.136 per kend/km} \end{aligned}$$

Biaya gaji dan tunjangan awak kendaraan adalah Rp 770 per kend/km

3) Bahan Bakar Minyak (BBM)

$$\begin{aligned} \text{Biaya BBM per km} &= \frac{\text{Biaya BBM per kendaraan per tahun}}{\text{Km tempuh per tahun}} \\ &= \frac{11.016.000}{15840} \\ &= \text{Rp 695 per km} \end{aligned}$$

4) Ban

Jarak tempuh ganti ban untuk angkutan mobil penumpang umum dilakukan pada 25.000 km. Untuk penggunaan ban per kendaraan adalah 4 buah. Harga ban luar dan dalam saat ini adalah Rp 150.000 per buah. Dari

keterangan tersebut maka biaya ban dihitung menggunakan rumus :

$$\begin{aligned} \text{Biaya Ban per km} &= \frac{\text{Biaya ban per bus}}{\text{Km daya tahan ban}} \\ &= \frac{1.680.000}{24000} \\ &= \text{Rp 70 per km} \end{aligned}$$

5) Servis Kecil

Servis kecil dilaksanakan setiap 4.000 km. Total biaya servis kecil sebesar Rp 410.000. Sehingga biaya servis kecil per kilometer yaitu Rp 103.

6) Servis Besar

Servis besar dilaksanakan tiap 10.000 km. Total biaya servis besar yaitu Rp 385.000. Sehingga biaya servis besar per kilometer yaitu Rp 39..

7) Pajak Kendaraan (STNK)

Biaya STNK per kendaraan yaitu Rp 400.000.

8) KIR

Frekuensi KIR tiap tahun adalah 2 kali, biaya untuk MPU tiap kali KIR di Kota Palu adalah Rp 85.000 biaya KIR per tahun adalah Rp 170.000.

b. Biaya Tidak Langsung

1) Biaya Gaji Pegawai Non Awak Kendaraan

Tidak ada gaji untuk pegawai non awak kendaraan karena pada angkutan perkotaan di Kota Kediri hanya terdiri dari sopir saja.

2) Biaya Pengelolaan

Biaya pengelolaan meliputi :

Biaya izin usaha sebesar Rp 100.000

Biaya izin trayek Rp 200.000
Total biaya investasi armada sebesar Rp. 120
Total biaya operasional dan pemeliharaan sebesar Rp. 972
Total biaya awak kendaraan sebesar Rp. 1.136.
Total Biaya Tidak Langsung/kend-km sebesar Rp 3.
Total biaya keuntungan sebesar Rp. 223
Total biaya pendapatan perusahaan Rp. 49
Total biaya operasional kendaraan sebesar Rp. 2.503.

Tabel V. 2 Data Rekapitulasi BOK Tiap Trayek

NO	BIAYA OPERASIONAL	LINE A	LINE F
1	BIAYA INVESTASI ARMADA	Rp 120	Rp 66
2	BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN	Rp 972	Rp 1.060
3	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	Rp 1.136	Rp 1.389
4	BIAYA TIDAK LANGSUNG		
	a. Biaya Pegawai Kantor	Rp -	Rp -
	b. Biaya Pengelolaan	Rp 3	Rp 6
5	TOTAL BIAYA PER KM	Rp 2.231	Rp 2.521
6	MARGIN LABA (10%)	Rp 223	Rp 252
7	PPH (2%)	Rp 49	Rp 55
	Total Rp/Km	Rp 2.503	Rp 2.829

Sumber : Hasil Analisis Data

Data dari Tabel V. 2 diatas digunakan sebagai dasar perhitungan tarif dari sisi operator. Setelah dilakukan perhitungan didapatkan hasil dari perhitungan tarif dari sisi operator yang dapat dilihat dalam Tabel V. 3 berikut :

Tabel V. 3 Perhitungan Tarif Pokok

NO	TRAYEK	Panjang Lintasan A-B	BOK / KEND -KM	RATA-RATA PENUMPANG NAIK / TRIP	TARIF POKOK / PNP - KM
1	LINE A	11	Rp 2.503	8	Rp 313
2	LINE F	9	Rp 2.829	8	Rp 354

Sumber : Hasil Analisis Data

1. Perhitungan Tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan Sesuai SK .687 / AJ.206 / DRJD 2002

Berdasarkan Tabel V. 3 Perhitungan Tarif Pokok dapat diketahui biaya operasional kendaraan-km tiap trayek. Data biaya operasional kendaraan-km tiap trayeknya digunakan untuk mencari tarif pokok / pnp-km. Tarif pokok / pnp-km merupakan besarnya tarif yang dikenakan ke penumpang tiap km nya. Tarif pokok / pnp-km di dapatkan dari BOK/Kendaraan-km dibagi dengan rata-rata penumpang naik/ trip. Dalam hal ini, diasumsikan 70% dari kapasitas kendaraan.

Contoh perhitungan Trayek LINE A tarif pokok / pnp – km sebagai berikut :\

$$\begin{aligned}
 \text{BOK/Kendaraan-km} &= \text{Rp } 2.503 \text{ /kend-km} \\
 \text{Rata – rata penumpang Naik/Trip} &= 70\% \times 12 = 8 \\
 \text{Tarif Pokok} &= \frac{\text{Rp } 2.503 \text{ /kend-km}}{8 \text{ pnp}} \\
 &= \text{Rp. } 313 \text{ pnp/km}
 \end{aligned}$$

Data tarif dari segi operator sesuai SK .687 / AJ.206 / DRJD 2002 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel V. 4 Tarif Segi Operator Sesuai SK Dirjen

NO	KODE TRAYEK	PANJANG LINTASAN A - B	TARIF POKOK / PNP - KM	TARIF BEP	TARIF
1	LINE A	11	Rp 313	Rp 3.443	Rp 3.787
2	LINE F	9	Rp 354	Rp 3.186	Rp 3.505

Sumber : Hasil Analisis Data

Tarif Pokok/pnp – km digunakan untuk menghitung tarif Break Event Point (BEP) tiap trayeknya. Tarif Break Event Point merupakan tarif dimana tarif yang ditetapkan hanya dapat menutupi biaya yang dikeluarkan tanpa adanya keuntungan. Tarif BEP didapatkan dari hasil tarif pokok / pnp-km dikali dengan Panjang Trayek A-B. Tarif BEP selanjutnya digunakan untuk menentukan berapa tarif yang dikenakan ke penumpang untuk menggunakan jasa angkutan tiap trayeknya dari A ke B (tarif dari sisi operator). Penentuan tarif berdasarkan 10% dari tarif BEP.

Contoh perhitungan tarif dari sisi operator trayek LINE A :

$$\text{Tarif Pokok / pnp- km} = \text{Rp 313 /pnp – km}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif BEP} &= \text{Rp 313 /pnp-km} \times 11 \text{ km} \\ &= \text{Rp 3.443/pnp} \end{aligned}$$

$$\text{Tarif dari sisi operator} = \text{Rp 3.443 /pnp} + (10\% \times 3.443/\text{pnp})$$

$$(\text{SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002}) = \text{Rp 3.787}$$

DRJD / 2002)

2. Perhitungan Tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan Kondisi saat ini

Dasar perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan dengan kondisi kondisi saat ini tetap menggunakan dasar perhitungan sesuai dengan SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002, namun ada beberapa komponen dari biaya langsung yang ditambah sesuai dengan yang dilakukan oleh operator di lapangan. Adapun hasil dari

perhitungan tarif dari sisi operator dalam kondisi kondisi saat ini dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut :

Tabel V. 5 Tarif Pokok Kondisi saat ini /Penumpang KM

NO	KODE TRAYEK	BOK / KEND - KM	RATA-RATA PENUMPANG NAIK / TRIP	TARIF POKOK / PNP - KM
1	LINE A	Rp 2.503	3	Rp 834
2	LINE F	Rp 2.829	3	Rp 1.072

Sumber : Hasil Analisis Data

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui biaya operasional kendaraan-km tiap trayek. Data biaya operasional kendaraan-km tiap trayeknya digunakan untuk mencari tarif pokok / pnp-km. Tarif pokok/pnp -km merupakan besarnya tarif yang dikenakan ke penumpang tiap km nya. Tarif pokok / pnp-km didapatkan dari BOK/Kendaraan-km dibagi dengan rata-rata penumpang naik / trip.

Contoh perhitungan trayek LINE A tarif pokok / pnp - km sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{BOK/Kendaraan-km} &= \text{Rp } 2.503 \text{ /kend-km} \\
 \text{Rata – rata penumpang Naik/Trip} &= 3 \\
 \text{Tarif Pokok} &= \frac{\text{Rp } 2.503 \text{ /kend-km}}{3 \text{ pnp}} \\
 &= \text{Rp. } 834 \text{ pnp/km}
 \end{aligned}$$

Data tarif dari segi operator sesuai kondisi saat ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel V. 6 Tarif Segi Operator Sesuai Kondisi Saat Ini

NO	KODE TRAYEK	Panjang Lintasan A-B	TARIF POKOK / PNP - KM	TARIF BEP	TARIF
1	LINE A	11	Rp 834	Rp 9.174	Rp 10.095
2	LINE F	9	Rp 943	Rp 8.487	Rp 9.335

Sumber : Hasil Analisis Data

Contoh perhitungan tarif dari segi operator trayek LINE A :

$$\begin{aligned} \text{Tarif Pokok / pnp- km} &= \text{Rp } 834 / \text{pnp} - \text{ km} \\ \text{Tarif BEP} &= \text{Rp } 834 / \text{pnp-km} \times 11 \text{ km} \\ &= \text{Rp } 9.174 / \text{pnp} \\ \text{Tarif dari sisi operator} &= \text{Rp } 9.174 / \text{pnp} + (10\% \times 9.174 / \text{pnp}) \\ \text{(Kondisi Saat ini)} &= \text{Rp } 10.095 \end{aligned}$$

5.1.2 Perhitungan Tarif berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) Segi Pengguna

Dalam melakukan analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) diperlukan perhitungan jumlah populasi penumpang per-hari untuk nantinya dijadikan jumlah responden survei wawancara penumpang.

1. *Ability To Pay* (ATP)

- a. Karakteristik Penumpang Trayek LINE A Berdasarkan Kemampuan Untuk Membayar Jasa Angkutan Satu Kali. Berikut tabel karakteristik penumpang Trayek LINE A berdasarkan kemampuan untuk membayar jasa angkutan satu kali.

Tabel V. 7 Karakteristik Penumpang Trayek LINE A Berdasarkan Kemampuan Untuk Membayar Jasa Angkutan Satu Kali

			ATP (Rupiah)					TOTAL
			4000	4500	5000	5500	6000	
PEKERJAAN	PELAJAR/MAHASISWA	JML	0	0	0	0	0	0
		%						
	PNS	JML	0	0	7	0	7	14
		%						
	IRT	JML	1	0	0	0	0	1
		%						
	SWASTA	JML	7	0	12	0	25	44
		%						
	LAINNYA	JML	4	0	2	0	7	13
		%						
TOTAL		JML	12	0	21	0	39	72
		%						

Sumber : Hasil Analisis Data

- b. Karakteristik Penumpang Trayek LINE F Berdasarkan Kemampuan Untuk Membayar Jasa Angkutan Satu Kali Berikut tabel karakteristik penumpang Trayek LINE F berdasarkan kemampuan untuk membayar jasa angkutan satu kali.

Tabel V. 8 Karakteristik Penumpang Trayek LINE F Berdasarkan Kemampuan Untuk Membayar Jasa Angkutan Satu Kali

			ATP (Rupiah)					TOTAL
			4000	4500	5000	5500	6000	
PEKERJAAN	PELAJAR/MAHASISWA	JML	0	0	0	0	0	0
		%						
	PNS	JML	2	0	4	0	6	12
		%						
	IRT	JML	0	0	3	0	2	5
		%						
	SWASTA	JML	4	0	3	0	18	25
		%						
	LAINNYA	JML	0	0	0	0	0	0
		%						
TOTAL		JML	6	0	10	0	26	42
		%						

Sumber : Hasil Analisis Data

Berikut adalah perhitungan ATP berdasarkan Tabel V. 7 untuk trayek LINE A :

- ATP rata – rata untuk Pelajar/Mahasiswa Rp. 0, dikarenakan di Kota Kediri sudah ada Angkutan Pelajar.

- ATP rata – rata untuk PNS adalah

$$\frac{7 \times 5000 + 7 \times 6000}{14}$$

$$= \text{Rp. } 5.500$$

- ATP rata – rata untuk Ibu Rumah Tangga adalah

$$\frac{1 \times 4000}{1}$$

$$1$$

$$= \text{Rp. } 4.000$$

- ATP rata – rata untuk Swasta adalah

$$\frac{7 \times 4000 + 12 \times 5000 + 25 \times 6000}{44}$$

$$44$$

= Rp. 5.409

- ATP rata – rata untuk Lainnya adalah

$$\frac{4 \times 4000 + 2 \times 5000 + 7 \times 6000}{13}$$

= Rp. 5.231

Maka hasil rata – rata ATP untuk trayek LINE A adalah

$$\frac{0 + 5071 + 4000 + 5438 + 4889}{5}$$

= Rp. 4.028.

Berikut adalah perhitungan ATP berdasarkan Tabel V. 8 untuk trayek LINE F :

- ATP rata – rata untuk Pelajar/Mahasiswa Rp. 0, dikarenakan di Kota Kediri sudah ada Angkutan Pelajar.

- ATP rata – rata untuk PNS adalah

$$\frac{2 \times 4000 + 4 \times 5000 + 6 \times 6000}{12}$$

= Rp. 5.333

- ATP rata – rata untuk Ibu Rumah Tangga adalah

$$\frac{3 \times 5000 + 2 \times 6000}{5}$$

= Rp. 5.400

- ATP rata – rata untuk Swasta adalah

$$\frac{4 \times 4000 + 3 \times 5000 + 18 \times 6000}{25}$$

= Rp. 5.560

- ATP rata – rata untuk Lainnya adalah Rp. 0.

Maka hasil rata – rata ATP untuk trayek LINE F adalah

$$\frac{0 + 5333 + 5400 + 5560 + 0}{5}$$

= Rp. 3.259.

2. *Willingness To Pay* (WTP)

Untuk melakukan perhitungan WTP diperlukan data dari hasil survei wawancara penumpang angkutan perkotaan pada trayek di wilayah studi penelitian dilakukan. Adapun yang ditanyakan ialah berapa kesediaan untuk mengeluarkan imbalan atas jasa angkutan perkotaan.

- a. Karakteristik Penumpang Trayek LINE A Berdasarkan Kesediaan Untuk Mengeluarkan Imbalan Atas Jasa Angkutan Kota. Berikut tabel karakteristik penumpang trayek LINE A berdasarkan kesediaan untuk mengeluarkan imbalan atas jasa angkutan kota dapat dilihat pada Tabel V. 9.

Tabel V. 9 Karakteristik Penumpang Trayek LINE A Berdasarkan Kesediaan Untuk MengeIuarkan ImbaIan Atas Jasa Angkutan Kota

			WTP (Rupiah)					TOTAL
			4000	4500	5000	5500	6000	
PEKERJAAN	PELAJAR/MAHASISWA	JML	0	0	0	0	0	0
	PNS	JML	8	0	3	0	3	14
		%						
	IRT	JML	1	0	5	0	1	7
		%						
	SWASTA	JML	19	0	23	0	0	42
		%						
	LAINNYA	JML	2	0	7	0	0	9
		%						
TOTAL		JML	30	0	38	0	4	72
		%						

Sumber : Hasil Analisis Data

- b. Karakteristik Penumpang Trayek LINE F Berdasarkan Kesediaan Untuk Mengeluarkan Imbalan Atas Jasa Angkutan Kota. Berikut tabel karakteristik penumpang trayek LINE F berdasarkan kesediaan untuk

mengeluarkan imbalan atas jasa angkutan kota dapat dilihat pada Tabel V. 10.

Tabel V. 10 Karakteristik Penumpang Trayek LINE F Berdasarkan Kesiediaan Untuk MengeIuarkan ImbaIan Atas Jasa Angkutan Kota

			WTP (Rupiah)					TOTAL
			4000	4500	5000	5500	6000	
PEKERJAAN	PELAJAR/MAHASISWA	JML	0	0	0	0	0	0
		%						
	PNS	JML	9	0	3	0	0	12
		%						
	IRT	JML	0	0	5	0	0	5
		%						
	SWASTA	JML	7	0	18	0	0	25
		%						
	LAINNYA	JML	0	0	0	0	0	0
	%							
TOTAL		JML	16	0	26	0	0	42
		%						

Sumber : Hasil Analisis Data

Berikut adalah perhitungan WTP berdasarkan Tabel V. 9 untuk trayek LINE A :

- WTP rata – rata untuk Pelajar/Mahasiswa Rp. 0, dikarenakan di Kota Kediri sudah ada Angkutan Pelajar.
- WTP rata – rata untuk PNS adalah

$$\frac{8 \times 4000 + 3 \times 5000 + 3 \times 6000}{14}$$
 = Rp. 4.643
- WTP rata – rata untuk Ibu Rumah Tangga adalah

$$\frac{1 \times 4000}{1}$$
 = Rp. 4.000
- WTP rata – rata untuk Swasta adalah

$$\frac{19 \times 4000 + 23 \times 5000}{48}$$
 = Rp. 4.679
- WTP rata – rata untuk Lainnya adalah

$$\frac{2 \times 4000 + 7 \times 5000}{9}$$

$$= \text{Rp. } 4.334$$

Maka hasil rata – rata WTP untuk trayek LINE A adalah

$$\frac{0 + 4286 + 4000 + 4760 + 4334}{5}$$

$$= \text{Rp. } 3.531.$$

Berikut adalah perhitungan WTP berdasarkan Tabel V. 10 untuk trayek LINE F :

- WTP rata – rata untuk Pelajar/Mahasiswa Rp. 0, dikarenakan di Kota Kediri sudah ada Angkutan Pelajar.

- WTP rata – rata untuk PNS adalah

$$\frac{9 \times 4000 + 3 \times 5000}{12}$$

$$= \text{Rp. } 4.250$$

- WTP rata – rata untuk Ibu Rumah Tangga adalah

$$\frac{5 \times 5000}{5}$$

$$= \text{Rp. } 5.000$$

- WTP rata – rata untuk Swasta adalah

$$\frac{7 \times 4000 + 18 \times 5000}{25}$$

$$= \text{Rp. } 4.940$$

- WTP rata – rata untuk Lainnya adalah Rp. 0.

Maka hasil rata – rata ATP untuk trayek LINE F adalah

$$\frac{0 + 4250 + 5000 + 4940 + 0}{5}$$

$$= \text{Rp. } 2.838.$$

5.1.3 Hasil Analisis Data

Hasil dari perhitungan tarif berdasarkan dari sisi operator dan user, maka rekap dari hasil analisis dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel V. 11 Data Perbandingan Tarif

NO	KODE TRAYEK	TARIF EKSISTING	TARIF DARI SISI OPERATOR		TARIF DARI SISI USER		TARIF DARI SISI REGULATOR (PERATURAN WALIKOTA KEDIRI NO. 11 TAHUN 2009)
			SK DIRJEN No. 792 TAHUN 2021	KONDISI SAAT INI	ATP	WTP	
1	LINE A	Rp 4.000	Rp 3.786	Rp 9.348	Rp 4.028	Rp 3.531	Rp 2.250
2	LINE F	Rp 4.000	Rp 3.501	Rp 8.335	Rp 3.259	Rp 2.838	Rp 2.250

Sumber : Hasil Analisis Data

Berdasarkan Tabel V. 11, terdapat perbedaan tarif di setiap indikatornya, baik dari sisi operator, user dan regulator.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berikut kesimpulan yang di peroleh dari analisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan dan Tarif Angkutan Perkotaan di Kota Kediri.

1. Berdasarkan analisis besaran Biaya Operasional Kendaraan menggunakan harga komponen pada kondisi saat ini dengan dasar perhitungan SK Dirjen 792 Tahun 2021 diketahui jumlah besaran biaya operasional kendaraan, yaitu :
 - a. LINE A sebesar : Rp. 2.503
 - b. LINE F sebesar : Rp. 2.829
2. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa tarif yang sesuai jika dilihat dari segi pengguna angkutan umum sesuai perhitungan tarif dengan *Ability To Pay* dan *Wilingness To Pay* diperoleh hasil untuk Trayek LINE A dan Trayek LINE F, berdasarkan kemampuan membayar (*Ability To Pay*) Trayek LINE A Rp. 4.028 dan LINE F Rp. 3.259, berdasarkan kemauan membayar (*Ability To Pay*) Trayek LINE A Rp. 3.531 dan Trayek LINE F Rp. 2.838.
3. Berdasarkan hasil analisis tarif berdasarkan segi operator dan segi pengguna dihasilkan sebagai berikut :
 1. Segi operator berdasarkan SK Dirjen 792 Tahun 2021 :
 - 1) LINE A sebesar : Rp. 3.786
 - 2) LINE F sebesar : Rp. 3.501
 2. Segi operator berdasarkan kondisi saat ini :
 - 1) LINE A sebesar : Rp. 10.095
 - 2) LINE F sebesar : Rp. 10.609
 3. Segi pengguna berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) :
 - 1) LINE A sebesar : Rp. 4.028
 - 2) LINE F sebesar : Rp. 3.259
 4. Segi pengguna berdasarkan *Wilingness To Pay* (WTP) :
 - 1) LINE A sebesar : Rp. 3.531
 - 2) LINE F sebesar : Rp. 2.838

6.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis dari perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan perhitungan tarif berdasarkan dari sisi pengguna dan pemerintah, maka terdapat beberapa saran yang perlu mendapat perhatian. Adapun saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil analisis yaitu :

1. Disarankan kepada peneliti selanjutnya dapat menghitung tarif yang ideal berdasarkan analisis dari penelitian ini, yang nantinya tidak ada perbedaan antara segi operator, segi pengguna jasa dan segi regulator, serta dapat mengambil penelitian yang mengarah ke penataan trayeknya dan dapat dioptimalkan kinerjanya yang nantinya bisa menambah minat pengguna angkutan umum.
2. Disarankan untuk Pemerintah Kota Kediri meningkatkan Kembali pelayanan angkutan perkotaan. Karena besaran tarif yang bersedia dibayarkan berdasarkan penelitian ini dari segi pengguna jasa tergantung dengan pelayanan yang diterima.
3. Disarankan untuk Pemerintah Kota Kediri dapat memperbarui Peraturan Walikota tentang Tarif Angkutan Perkotaan yang dari 2009 belum ada perubahan dan memberikan subsidi jika tarif belum bisa menutup besaran biaya operasional dari pihak operator. Apalagi dengan kondisi saat ini yang biaya operasional kendaraan angkutan tentunya akan semakin naik setiap tahunnya.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009. Undang – Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____, 2014. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tentang Angkutan Jalan.
- _____, 2002. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 / AJ 206 / DRJD / 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- _____, 2021. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor KP.792 / AJ 205 / DRJD / 2021 tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.
- _____, 2009. Peraturan Walikota Kediri Nomor 11 Tahun 2009 tentang Tarif Penumpang Angkutan Kota Kediri.
- _____, Laporan Umum Tim Praktek Kerja Lapangan Kota Kediri 2022 Angkutan XLI.

ELKHASNET, MUHAMMAD FATHURRAHMAN AL RASYID 2020 *Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Kota Trayek Cimahi – Leuwipanjang Bandung*

Juhandi dan Maspul Aini Kambry. 2020 *Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) (studi kasus Kota Tangerang)*

- Mulyatno, N 2016 *Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Kemauan Membayar (Willingness To Pay) Dan Kemampuan Membayar (Ability To Pay) Pasien Poli Umum Pada Rsud Kota Tangerang Selatan Dengan Metode Contingent Valuation*
- Prasetiyo A, Herman 2022 *Penentuan Tarif Kereta Cepat Jakarta-Bandung Berdasarkan Biaya Transportasi Moda Asal*
- Safitri, R 2016 *Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (Atp) Dan Willingness To Pay (Wtp) Di Kota Pangkalpinang*
- Tamin, et al. 1999 *Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta,*
- Tembu Muda, YN 2021 *Analisis Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Umum Di Kota Maumere*
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Tinjauan Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Po Karya Abadi Rute Batusangkar-Bukittinggi.*

LAMPIRAN

Lampiran VIII. 1 Perhitungan BOK Trayek LINE A

A	PRODUKSI BUS	Total	KETERANGAN
1	Km tempuh per hari per bus	44	Kilometer Maksimal per bus
2	Hari Operasi per tahun	360	Beroperasi sepanjang tahun
3	Km-tempuh per Tahun	15.840	Total Kilometer Capaian untuk 1 Tahun
4	Jumlah Kendaraan		
	a Siap Guna Operasi (SGO)	20	Bus yang siap digunakan untuk beroperasi maupun cadangan
	b Siap Operasi (SO)	6	Bus yang digunakan untuk beroperasi
5	Km-tempuh per Tahun bus SO	95.040	
B	BIAYA INVESTASI ARMADA		KETERANGAN
1	Karakteristik Kendaraan		
	a Tipe	MPU	Bus Besar/Sedang/Mikro
	b Kapasitas Angkut	12	Duduk dan Berdiri
2	Harga bus per unit	40.000.000	
3	Masa Susut	7	Masa Susut Selama 7 Tahun
4	Nilai Residu		
5	Harga Residu		Harga Bus x Nilai Residu Akhir
6	Suku Bunga Flat		
7	Nilai Pinjaman		75% Harga Bus
8	Masa Pinjaman		Masa Pinjaman Selama 5 Tahun
	Biaya Investasi dan Administrasi Kendaraan		
1	Biaya Profisi		2,5% Harga Bus dibagi masa pinjaman
2	Asuransi Kendaraan		1,5% Harga Bus
3	Asuransi Kredit		1,2% dari Pinjaman per tahun
4	Biaya Keur Bus		
	a Keur per bus per tahun	2	2 Kali 1 Tahun
	b Biaya Sekali Keur	85.000	Diatur pada Peraturan Daerah
	c Biaya Keur per tahun per bus	170.000	Jumlah Keur per tahun x Biaya Sekali Keur
5	Biaya PKB (STNK) per tahun	400.000	0,5 % dari harga bus
6	Nilai Depresiasi per bus per tahun		(Harga Bus - Harga Residu)/ Masa Susut

7	Biaya Bunga atas modal per bus per tahun		Nilai Pinjaman x Suku Bunga
	Biaya aset per bus per tahun	570.000	Biaya Profisi + Asuransi Kendaraan + Asuransi Kredit (Jika ada) + Biaya Keur + Biaya STNK + Nilai Depresiasi + Biaya Bunga Modal
	Total Biaya Aset SGO	11.400.000	Biaya aset per bus per tahun x jumlah SGO
	Total Biaya Kendaraan per Koridor per Km	120	Total Biaya aset SGO x Total Kilometer Bus SO

C BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN			
1	Penggunaan BBM		
a	Rasio Penggunaan BBM		11
b	Penggunaan BBM Per tahun		1.440
c	Harga BBM per liter		7650
d	Biaya BBM per bus per tahun		11.016.000
e	Biaya BBM per Km		695
2	Biaya BAN		
a	Penggunaan Ban per bus		4
b	Daya Tahan Ban		24.000
c	Harga ban per buah		420.000
d	Biaya Ban per bus		1.680.000
e	Biaya Ban Per Km		70
3	Biaya Service Kecil		
a	Interval Pemeliharaan		4.000
b	Biaya Bahan		
	1)	Oli Mesin	4
		Harga per liter	40.000
		Total	160.000
	2)	Oli Gardan	2
		Harga per liter	45.000
		Total	90.000
	3)	Oli Transmisi	2
		Harga per liter	50.000
		Total	100.000
	4)	Gemuk	1
		Harga per Kg	60.000
		Total	60.000
	5)	Upah kerja service	
c	Biaya Service Kecil		410.000
d	Biaya Service per Km		103
3	Biaya Service Besar		

a	Interval Pemeliharaan	10.000
b	Biaya Bahan	
	1) Minyak Rem	1
	Harga per liter	85.000
	Total	85.000
	2) Filter Oli	1
	Harga per unit	50.000
	Total	50.000
	3) Filter Udara	1
	Harga per unit	50.000
	Total	50.000
	4) Filter Solar	
	Harga per unit	
	Total	
	5) Elemen Lainnya	
	6) Upah Kerja Servis	200.000
c	Biaya Service Besar	385.000
d	Biaya Service per Km	39
4	Penambahan Oli Mesin	
a	Penambahan per hari	
b	Harga oli per liter	
c	Biaya tambahan oli per hari	
d	Biaya Per Km	
5	Biaya Perawatan dan Perbaikan AC	
a	Biaya per tahun	
b	Biaya Per Km	
6	Overhoul Mesin	
a	Interval	300.000
b	Biaya Overhoul	1.000.000
c	Biaya Per Km	3
7	Overhoul Body	
a	Interval	360.000
b	Biaya Overhoul	3.600.000
c	Biaya Per Km	10
8	Penggantian SC	
a	Biaya	
b	Biaya per Km	
9	Pemeliharaan Body	
a	Biaya	100.000
b	Biaya Per Km	6
10	Biaya Cuci Bus	
a	Biaya per hari per bus	
b	Biaya per km	

11	Biaya Retribusi dan atau tol	
a	Jenis Transaksi	
b	Biaya per transaksi	2.000
c	Jumlah pertransaksi per PP	1
d	Biaya per tahun per bus	720.000
e	Biaya per km	45
Total Biaya Operasional dan Pemeliharaan per Km		972
D	BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG	
1	Alat Pengawasan	
a	Harga Alat	
b	Masa Pakai	
c	Nilai Residu	
d	Harga Residu	
e	Nilai depresiasi per alat per tahun	
f	Total investasi alat SGO	
g	Biaya per tahun per km	
2	Biaya Layanan per bulan	
a	Simcard Paket Data untuk CCTV	
b	Cloud Service	
c	Monitoring dan Maintenance Support	
d	Biaya per bus per bulan	
e	Biaya per bus per tahun	
f	Biaya per km	
Total Biaya Investasi Sistem per km		
E	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	
a	Awak Kendaraan	
	1) Pramudi	
	Jumlah	
b	Gaji per orang	1.500.000
c	Tunjangan Kinerja per orang per bulan	
d	BPJS Kesehatan per orang per bulan	
e	BPJS Ketenagakerjaan per orang per bulan	
f	Tunjangan Hari Raya per orang per tahun	
g	Pakaian Dinas per orang per tahun	
h	Pelatihan per orang per tahun	
Biaya awak kendaraan bus per tahun		18.000.000
Biaya awak kendaraan per km		1.136

2	Biaya Pengelolaan		
a	Biaya Sewa Kantor, Pool dan Bengkel		
	1)	Nilai Sewa 5 Tahun	
	2)	Biaya Sewa per Tahun (20%)	
b	Penyusutan Peralatan Kantor		
	1)	Nilai untuk 5 tahun	
	2)	Penyusutan per Tahun (20%)	
c	Penyusutan Peralatan Pool & Bengkel		
	1)	Nilai untuk 5 tahun	
	2)	Penyusutan per Tahun (20%)	
d	Pemeliharaan Kantor, Bengkel dan Peralatannya		
e	Biaya Adm. Kantor per Tahun		
f	Biaya Listrik, Air & Telpon per Tahun		
g	Biaya Perjalanan Dinas & Rapat Evaluasi		
h	Biaya izin usaha		100.000
i	Biaya Izin Trayek		200.000
j	Biaya lain-lain		
	Total Biaya pengelolaan per Tahun		300.000
	Biaya Pengelolaan per tahun per km		3

Lampiran VIII. 2 Rekapitulasi BOK Trayek LINE A

c	REKAPITULASI BIAYA	TOTAL
Biaya Operasional per-km		
1	BIAYA INVESTASI ARMADA	120
2	BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN	972
3	BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG	-
4	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	1.136
5	BIAYA PENINGKATAN FASILITAS	-
6	BIAYA ASURANSI PENUMPANG	-
7	BIAYA TIDAK LANGSUNG	
	Biaya Pegawai Kantor	-
	Biaya Pengelolaan	3
8	TOTAL BIAYA PER KM	2.231

9	MARGIN LABA (10%)	223
10	PPH (2%)	49
	Total Rp/Km	2.503

Lampiran VIII. 3 Perhitungan BOK Trayek LINE F

A	PRODUKSI BUS	Total	KETERANGAN
1	Km tempuh per hari per bus	36	Kilometer Maksimal per bus
2	Hari Operasi per tahun	360	Beroperasi sepanjang tahun
3	Km-tempuh per Tahun	12.960	Total Kilometer Capaian untuk 1 Tahun
4	Jumlah Kendaraan		
	a) Siap Guna Operasi (SGO)	6	Bus yang siap digunakan untuk beroperasi maupun cadangan
	b) Siap Operasi (SO)	4	Bus yang digunakan untuk beroperasi
5	Km-tempuh per Tahun bus SO	51.840	
B	BIAYA INVESTASI ARMADA		KETERANGAN
1	Karakteristik Kendaraan		
	a) Tipe	MPU	Bus Besar/Sedang/Mikro
	b) Kapasitas Angkut	12	Duduk dan Berdiri
2	Harga bus per unit	55.000.000	
3	Masa Susut	7	Masa Susut Selama 7 Tahun
4	Nilai Residu		
5	Harga Residu		Harga Bus x Nilai Residu Akhir
6	Suku Bunga Flat		
7	Nilai Pinjaman		75% Harga Bus
8	Masa Pinjaman		Masa Pinjaman Selama 5 Tahun
Biaya Investasi dan Administrasi Kendaraan			
1	Biaya Profisi		2,5% Harga Bus dibagi masa pinjaman
2	Asuransi Kendaraan		1,5% Harga Bus
3	Asuransi Kredit		1,2% dari Pinjaman per tahun
4	Biaya Keur Bus		
	a) Keur per bus per tahun	2	2 Kali 1 Tahun
	b) Biaya Sekali Keur	85.000	Diatur pada Peraturan Daerah
	c) Biaya Keur per tahun per bus	170.000	Jumlah Keur per tahun x Biaya Sekali Keur

5	Biaya PKB (STNK) per tahun	400.000	0,5 % dari harga bus
6	Nilai Depresiasi per bus per tahun		(Harga Bus - Harga Residu)/ Masa Susut
7	Biaya Bunga atas modal per bus per tahun		Nilai Pinjaman x Suku Bunga
	Biaya aset per bus per tahun	570.000	Biaya Profisi + Asuransi Kendaraan + Asuransi Kredit (Jika ada) + Biaya Keur + Biaya STNK + Nilai Depresiasi + Biaya Bunga Modal
	Total Biaya Aset SGO	3.420.000	Biaya aset per bus per tahun x jumlah SGO
	Total Biaya Kendaraan per Koridor per Km	66	Total Biaya aset SGO x Total Kilometer Bus SO

C	BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN		
1	Penggunaan BBM		
a	Rasio Penggunaan BBM		10
b	Penggunaan BBM Per tahun		1.296
c	Harga BBM per liter		7650
d	Biaya BBM per bus per tahun		9.914.400
e	Biaya BBM per Km		765
2	Biaya BAN		
a	Penggunaan Ban per bus		4
b	Daya Tahan Ban		24.000
c	Harga ban per buah		420.000
d	Biaya Ban per bus		1.680.000
e	Biaya Ban Per Km		70
3	Biaya Service Kecil		
a	Interval Pemeliharaan		4.000
b	Biaya Bahan		
	1)	Oli Mesin	4
		Harga per liter	40.000
		Total	160.000
	2)	Oli Gardan	2
		Harga per liter	45.000
		Total	90.000
	3)	Oli Transmisi	2
		Harga per liter	50.000
		Total	100.000
	4)	Gemuk	1
		Harga per Kg	60.000
		Total	60.000

	5)	Upah kerja service	
c		Biaya Service Kecil	410.000
d		Biaya Service per Km	103
3		Biaya Service Besar	
a		Interval Pemeliharaan	10.000
b		Biaya Bahan	
	1)	Minyak Rem	1
		Harga per liter	85.000
		Total	85.000
	2)	Filter Oli	1
		Harga per unit	50.000
		Total	50.000
	3)	Filter Udara	1
		Harga per unit	50.000
		Total	50.000
	4)	Filter Solar	
		Harga per unit	
		Total	
	5)	Elemen Lainnya	
	6)	Upah Kerja Servis	200.000
c		Biaya Service Besar	385.000
d		Biaya Service per Km	39
4		Penambahan Oli Mesin	
a		Penambahan per hari	
b		Harga oli per liter	
c		Biaya tambahan oli per hari	
d		Biaya Per Km	
5		Biaya Perawatan dan Perbaikan AC	
a		Biaya per tahun	
b		Biaya Per Km	
6		Overhoul Mesin	
a		Interval	300.000
b		Biaya Overhoul	1.375.000
c		Biaya Per Km	5
7		Overhoul Body	
a		Interval	360.000
b		Biaya Overhoul	4.950.000
c		Biaya Per Km	14
8		Penggantian SC	
a		Biaya	
b		Biaya per Km	
9		Pemeliharaan Body	
a		Biaya	137.500

b	Biaya Per Km	11
10	Biaya Cuci Bus	
a	Biaya per hari per bus	
b	Biaya per km	
11	Biaya Retribusi dan atau tol	
a	Jenis Transaksi	
b	Biaya per transaksi	2.000
c	Jumlah pertransaksi per PP	1
d	Biaya per tahun per bus	720.000
e	Biaya per km	56
Total Biaya Operasional dan Pemeliharaan per Km		1.060

E	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	
a	Awak Kendaraan	
	1) Pramudi	
	Jumlah	
b	Gaji per orang	1.500.000
c	Tunjangan Kinerja per orang per bulan	
d	BPJS Kesehatan per orang per bulan	
e	BPJS Ketenagakerjaan per orang per bulan	
f	Tunjangan Hari Raya per orang per tahun	
g	Pakaian Dinas per orang per tahun	
h	Pelatihan per orang per tahun	
Biaya awak kendaraan bus per tahun		18.000.000
Biaya awak kendaraan per km		1.389

2	Biaya Pengelolaan	
a	Biaya Sewa Kantor, Pool dan Bengkel	
	1) Nilai Sewa 5 Tahun	
	2) Biaya Sewa per Tahun (20%)	
b	Penyusutan Peralatan Kantor	
	1) Nilai untuk 5 tahun	
	2) Penyusutan per Tahun (20%)	
c	Penyusutan Peralatan Pool & Bengkel	
	1) Nilai untuk 5 tahun	
	2) Penyusutan per Tahun (20%)	
d	Pemeliharaan Kantor, Bengkel dan Peralatannya	
e	Biaya Adm. Kantor per Tahun	
f	Biaya Listrik, Air & Telpon per Tahun	
g	Biaya Perjalanan Dinas & Rapat Evaluasi	
h	Biaya izin usaha	100.000
i	Biaya Izin Trayek	200.000

j	Biaya lain-lain	
	Total Biaya pengelolaan per Tahun	300.000
	Biaya Pengelolaan per tahun per km	6

Lampiran VIII. 4 Rekapitulasi BOK Trayek LINE F

c	REKAPITULASI BIAYA	TOTAL
Biaya Operasional per-km		
1	BIAYA INVESTASI ARMADA	66
2	BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN	1.060
3	BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG	-
4	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	1.389
5	BIAYA PENINGKATAN FASILITAS	-
6	BIAYA ASURANSI PENUMPANG	-
7	BIAYA TIDAK LANGSUNG	
	a. Biaya Pegawai Kantor	-
	b. Biaya Pengelolaan	6
8	TOTAL BIAYA PER KM	2.521
9	MARGIN LABA (10%)	252
10	PPH (2%)	55
	Total Rp/Km	2.829

Lampiran VIII. 5 Hasil Survei Wawancara Trayek LINE A

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
1	L	2	1	Setoto Gedong	1	Burengan	11	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 5.000
2	P	2	4	Mojooroto	3	Banjar Mlati	8	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 5.000
3	P	1	4	Banjar Mlati	8	Setono Pande	1	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 4.000
4	L	1	4	Setono Gedong	1	Kampungdalen	7	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 4.000
5	P	2	1	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 5.000
6	P	4	5	Bandar Lor	2	Burengan	11	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 4.000
7	L	4	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 4.000
8	P	2	6	Banjar Kidul	8	Mojooroto	3	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 4.000
9	P	2	6	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 5.000
10	L	4	4	Bandar Lor	2	Sukorame	16	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 5.000
11	L	3	4	Kampungdalen	7	Banjar Mlati	8	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 5.000

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
12	P	3	6	Jamsaren 1	6	Bandar Lor	2	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 6.000
13	P	2	5	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
14	L	2	6	Bandar Lor	2	Burengan	11	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 6.000
15	L	4	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 6.000
16	P	2	1	Banjar Kidul	8	Mojoroto	3	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 6.000
17	P	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
18	P	2	5	Mojoroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
19	P	1	6	Banjar Mlati	8	Setono Pande	18	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 4.000
20	L	2	6	Banjar Mlati	8	Setono Pande	6	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
21	L	3	5	Setono Gedong	1	Kampungdalen	8	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
22	P	3	6	Bandar Lor	2	Burengan	11	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
23	L	2	4	Setoto Gedong	1	Burengan	11	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 5.000

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
24	L	4	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 4.000
25	P	2	6	Banjar Kidul	8	Mojoroto	3	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 4.000
26	P	2	6	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 5.000
27	L	4	4	Bandar Lor	2	Sukorame	16	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 5.000
28	L	3	4	Kampungdalen	7	Banjar Mlati	8	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 5.000
29	P	3	6	Jamsaren 1	6	Bandar Lor	2	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
30	P	2	5	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
31	L	2	6	Bandar Lor	2	Burengan	11	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 6.000
32	P	3	6	Jamsaren 1	6	Bandar Lor	2	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
33	P	2	5	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
34	L	2	6	Bandar Lor	2	Burengan	11	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 6.000
35	L	4	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 6.000

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
36	P	2	1	Banjar Kidul	8	Mojoroto	3	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 6.000
37	P	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
38	P	2	5	Mojoroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
39	P	2	4	Mojoroto	3	Banjar Mlati	8	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 5.000
40	P	1	4	Banjar Mlati	8	Setono Pande	1	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 4.000
41	L	1	4	Setono Gedong	1	Kampungdalen	7	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 4.000
42	P	2	1	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 5.000
43	L	2	6	Bandar Lor	2	Burengan	11	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 6.000
44	L	4	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 6.000
45	P	2	1	Banjar Kidul	8	Mojoroto	3	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 6.000
46	P	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
47	P	2	5	Mojoroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
48	P	2	5	Mojoroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
49	P	2	4	Mojoroto	3	Banjar Mlati	8	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 5.000
50	P	1	4	Banjar Mlati	8	Setono Pande	1	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 4.000
51	L	1	4	Setono Gedong	1	Kampungdalen	7	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 4.000
52	P	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
53	P	2	5	Mojoroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
54	P	1	6	Banjar Mlati	8	Setono Pande	18	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 4.000
55	L	2	6	Banjar Mlati	8	Setono Pande	6	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
56	L	3	5	Setoto Gedong	1	Kampungdalen	8	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
57	P	3	6	Bandar Lor	2	Burengan	11	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
58	L	2	4	Setono Gedong	1	Burengan	11	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 5.000
59	L	4	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 4.000

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
60	L	3	4	Kampungdalen	7	Banjar Mlati	8	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 5.000
61	P	3	6	Jamsaren 1	6	Bandar Lor	2	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 6.000
62	P	2	5	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
63	P	2	4	Mojoroto	3	Banjar Mlati	8	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 5.000
64	P	1	4	Banjar Mlati	8	Setono Pande	1	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 4.000
65	L	1	4	Setono Gedong	1	Kampungdalen	7	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 4.000
66	P	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
67	P	2	5	Mojoroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
68	L	4	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 4.000
69	L	3	4	Kampungdalen	7	Banjar Mlati	8	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 5.000
70	P	3	6	Jamsaren 1	6	Bandar Lor	2	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 6.000
71	P	2	5	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
72	P	2	4	Mojoroto	3	Banjar Mlati	8	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 5.000

Lampiran VIII. 6 Hasil Survei Wawancara Trayek LINE F

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
1	P	3	6	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 6.000
2	P	4	5	Bandar Lor	2	Setono Gedong	1	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 6.000
3	P	5	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
4	L	3	6	Banjar Kidul	8	Mojoroto	3	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 6.000
5	L	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 6.000
6	P	4	1	Setono Gedong	1	Lirboyo	9	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 5.000
7	L	3	4	Kampungdale n	7	Banjar Mlati	8	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 5.000
8	P	3	6	Jamsaren 1	6	Bandar Lor	2	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 6.000

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
9	P	2	5	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
10	P	2	1	Banjar Kidul	8	Mojoroto	3	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 6.000
11	P	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
12	P	2	5	Mojoroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
13	P	2	5	Mojoroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
14	P	2	4	Mojoroto	3	Banjar Mlati	8	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 5.000
15	P	1	4	Banjar Mlati	8	Setono Pande	1	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 4.000
16	L	1	4	Setono Gedong	1	Kampungdale n	7	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 4.000
17	P	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
18	P	2	5	Mojoroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
19	L	3	4	Kampungdale n	7	Banjar Mlati	8	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 5.000
20	P	3	6	Jamsaren 1	6	Bandar Lor	2	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 6.000

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
21	P	2	5	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
22	P	2	1	Banjar Kidul	8	Mojooroto	3	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 6.000
23	P	4	5	Bandar Lor	2	Setono Gedong	1	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 6.000
24	P	5	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 6.000
25	L	3	6	Banjar Kidul	8	Mojooroto	3	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 6.000
26	P	2	5	Mojooroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
27	P	2	5	Mojooroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
28	P	2	4	Mojooroto	3	Banjar Mlati	8	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 5.000
29	P	2	5	Mojooroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
30	P	2	4	Mojooroto	3	Banjar Mlati	8	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 5.000
31	P	1	4	Banjar Mlati	8	Setono Pande	1	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 4.000
32	L	1	4	Setono Gedong	1	Kampungdale n	7	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 4.000

NO	JENIS KELAMIN	UMUR	MAKSUD PERJALANAN	PERJALANAN				BIAYA ANGKUTAN UMUM (Rp)	KESEDIAAN UNTUK MEMBAYAR	KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR
				ASAL	ZONA	TUJUAN	ZONA			
33	P	5	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
34	L	3	6	Banjar Kidul	8	Mojooroto	3	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 6.000
35	L	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 4.000	Rp 6.000
36	P	4	1	Setono Gedong	1	Lirboyo	9	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 5.000
37	P	3	6	Tinalan 1	6	Banjar Kidul	8	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 6.000
38	P	4	5	Bandar Lor	2	Setono Gedong	1	Rp 5.000	Rp 5.000	Rp 6.000
39	P	5	1	Bandar Lor	2	Tamanan	15	Rp 5.000	Rp 4.000	Rp 6.000
40	P	2	1	Bandar Lor	2	Semampir	4	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
41	P	2	5	Mojooroto	3	Banjar Mlati	5	Rp 3.000	Rp 5.000	Rp 6.000
42	P	2	4	Mojooroto	3	Banjar Mlati	8	Rp 4.000	Rp 4.000	Rp 5.000

Lampiran VIII. 7 Kartu Asistensi

SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT



KARTU ASISTENSI

NAMA : ZUFAR ALI AKBAR DOSEN :
 NOTAR : 1902383 SEMESTER : 6
 PROGRAM STUDI : D-III MT3 TAHUN AJARAN : 2021/2022

NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF	NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF
1.	06/7 22	Revisi judul KKW		1.	07/7 22	Bimbingan mengenai apa saja isi dari Bab 1 - 4	
2.	11-07-22	Revisi bab 1 - 4		2.	15/7 22	Konsultasi isi dari bab 1-4	
3.	19/7 22	Konsultasi revisi bab 1-4		3.	28/7 22	Bimbingan terkait analisis yang dilakukan	
4.	29/7 22	Bimbingan terkait analisis		4.	2/8 22	Konsultasi kesimpulan dan saran	
5.	9/08 22	Konsultasi terkait bab 5 - 6		5.	5/8 22	Revisi tata naskah	