

**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN
DIKABUPATEN MANGGARAI**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan oleh:

GEDE ASTIKA DEYAN PUTRA

19.02.130

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

EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN DIKABUPATEN MANGGARAI

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III
Guna Memperoleh Sebutan Ahli madya



Diajukan oleh:

GEDE ASTIKA DEYAN PUTRA

19.02.130

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

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALIS

**Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang di rujuk telah saya
nyatakan dengan benar.**

Nama : GEDE ASTIKA DEYAN PUTRA

Notar : 19.02.130

Tanda Tangan :

Tanggal :

KERTAS KERJA WAJIB

**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN
MANGGARAI**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh

GEDE ASTIKA DEYAN PUTRA

Nomor Taruna : 19.02.130

Telah disetujui oleh:

PEMBIMBING I



SUDIRMAN ANGGADA, M.T

Tanggal: 1 Agustus 2022

PEMBIMBING II



NYIMAS ARNITA APRILIA, M.Sc

Tanggal: 1 Agustus 2022

KERTAS KERJA WAJIB

**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN
MANGGARAI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan

Program Studi Diploma III

Oleh:

GEDE ASTIKA DEYAN PUTRA

Nomor Taruna: 19.02.130

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 09 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

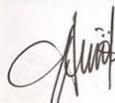
Pembimbing



SUDIRMAN ANGGADA, M.T

NIP. 19881005 201012 1 003

Pembimbing



NYIMAS ARNITA APRILIA, M.Sc

NIP. 19880411 201801 2 001

Tanggal: 09 Agustus 2022

Tanggal: 09 Agustus 2022

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD**

BEKASI

2022

KERTAS KERJA WAJIB
EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN
MANGGARAI

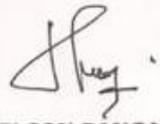
Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh

GEDE ASTIKA DEYAN PUTRA

Nomor Taruna: 19.02.130

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 09 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DENGAN MEMENUHI SYARAT

DEWAN PENGUJI

 <u>MASRONO YUGIHARTIMAN, M.Sc</u> NIP. 19610808 198703 1 002	 <u>JOHNY NELSON PANGARIBUAN,</u> <u>MH</u> NIP. 19610101 199003 1 001
 <u>SUDIRMAN ANGGADA, M.T</u> NIP. 19881005 201012 1 003	 <u>NYIMAS ARNITA APRILIA, M.Sc</u> NIP. 19880411 201801 2 001

MENGETAHUI,
KETUA PROGRAM STUDI
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN



RACHMAT SADILI, S. SiT, MT
NIP. 19840208 200604 1 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Gede Astika Deyan Putra

NOTAR : 19.02.130

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:

EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN MANGGARAI

adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila di kemudian hari diketahui bahwa isi Naskah KKW 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, 19 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



Gede Astika Deyan Putra

19.02.130

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Gede Astika Deyan Putra

NOTAR : 19.02.130

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

EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN MANGGARAI

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, 19 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



Gede Astika Deyan Putra
19.02.130

KATA PENGANTAR

Puji Syukur panjatkan kehadiran Allah SWT, atas segala rahmat, taufik, hidayah serta inayahnya, sehingga dapat menyelesaikan penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul "**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN MANGGARAI**" tepat pada waktunya.

Dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib, mulai dari pengumpulan data sampai dengan tersusunnya Kertas Kerja Wajib ini, telah banyak bimbingan, arahan, dukungan pikiran, dan saran yang penulis terima dari berbagai pihak. Oleh karena dengan rasa hormat penulis menyampaikan limpah terima kasih kepada;

- 1) Bapak Ahmad Yani, ATD, MT selaku selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD
- 2) Bapak Rachmat Sadili, ATD, MT selaku ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan beserta Dosen – Dosen yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
- 3) Bapak Sudirman Anggada, M.T dan Nyimas Arnita Aprilia, M.Sc selaku dosen pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu untuk memberi bimbingan dan arahan kepada penulis selama pengerjaan Kertas Kerja Wajib.
- 4) Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk mendukung secara moril maupun materil.
- 5) Kakak Alumni Politeknik Transportasi Darat – STTD dan Pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai.
- 6) Rekan Tim PKL Manggarai yang selalu mensupport dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib.
- 7) Rekan Taruna/I Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Angkatan XLI.
- 8) Semua pihak yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian Kertas Kerja Wajib.

Penulis menyadari dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang

bersifat membangun, yang dapat membawa penulisan Kertas Kerja Wajib ini menjadi lebih baik.

Akhirnya penulis berharap agar Laporan Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat baik bagi penulis dan semua pembaca sebagai bahan masukan, perbandingan, maupun sebagai sumbangan ilmu pengetahuan dalam bidang transportasi.

Bekasi, Juli 2022

Penulis

GEDE ASTIKA DEYAN PUTRA

NOTAR 19.02.130

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah	2
1.3 Rumusan Masalah	2
1.4 Maksud dan Tujuan	2
1.5 Batasan Masalah	3
1.6 Keaslian Penulisan.....	4
1.7. Sistematika Penulisan.....	7
BAB II GAMBARAN UMUM	9
2.1 KONDISI WILAYAH KAJIAN	9
2.2 DEMOGRAFI.....	12
2.3 KONDISI TRANSPORTASI	14
BAB III KAJIAN PUSTAKA	23
3.1 Tarif... ..	23
3.2 Biaya Pokok Kendaraan	23
3.3 ATP (Ability to Pay)	26
3.4 WTP (Willingness to Pay)	28
3.5 Hubungan Ability to Pay dengan Willingnes to Pay	29
3.6 Angkutan Jalan	29
3.7 Penyelenggaraan Angkutan Umum.....	30
3.8 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.2006/DRJD/2002	30
3.9 Standar Pelayanan Minimal Public Private Infrastructure Advisory Facility World Bank.....	37
3.10 Peraturan Bupati Manggarai nomor 3 tahun 2015 tentang tarif dasar angkutan kota dan tarif jarak angkutan pedesaan Di Kabupaten Manggarai.....	38

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	42
4.1 Desain Penelitian	42
4.2 Bagan Alir Penelitian	43
4.3 Teknik Pengumpulan Data	44
4.4 Teknik Analisis Data	44
4.5 Lokasi dan Jadwal penelitian	45
BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH	46
5.1 Kinerja Angkutan Pedesaan	46
5.2 Perhitungan Tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002.....	61
5.3 Perhitungan ATP dan WTP	69
5.4 Karakteristik Pelaku Perjalanan	72
5.5 ATP dan WTP	98
5.6 Tarif Ideal/usulan	102
5.7 Hasil Analisis.....	102
BAB VI PENUTUP	106
6.1 KESIMPULAN	106
6.2 SARAN.....	109
DAFTAR PUSTAKA.....	110
LAMPIRAN.....	111

DAFTAR TABEL

Tabel I. 1 Keaslian Penulisan	4
Tabel II. 1 Jumlah desa/kelurahan pada masing masing Kecamatan di Kabupaten Manggarai	11
Tabel II. 2 Jumlah Penduduk dan Rasio Jenis Kelamin Kabupaten Manggarai Menurut Kecamatan Tahun 2021	12
Tabel II. 3 Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Manggarai Tahun 2017 – 2022	13
Tabel II. 4 Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Manggarai Tahun 2021	14
Tabel II. 5 Jumlah dan Jenis Kendaraan	16
Tabel II. 6 Jenis pelayanan angkutan umum	17
Tabel II. 7 Trayek Yang Dikaji	19
Tabel II. 8 Tarif Eksisting	21
Tabel III. 1 Perhitungan BOK.....	36
Tabel III. 2 Standar Pelayanan Minimal.....	37
Tabel III. 3 Tarif Peraturan Bupati Manggarai No 3 Tahun 2015	38
Tabel IV 1 Jadwal Penelitian	45
Tabel V. 1 Load Faktor	46
Tabel V. 2 Headway.....	47
Tabel V. 3 Panjang Trayek	48
Tabel V. 4 Komponen BOK	61
Tabel V. 5 Rekapitulasi BOK.....	66
Tabel V. 6 Perhitungan Tarif Pokok	67
Tabel V. 7 Perhitungan Tarif Dari Sisi Operator.....	69
Tabel V. 8 Jumlah Penumpang Perhari Pertrayek	70
Tabel V. 9 Jumlah Sampel Penumpang	71
Tabel V. 10 karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelamin	72
Tabel V. 11 Karakteristik penumpang berdasarkan umur	73
Tabel V. 12 Karakteristik Penumpang Berdasarkan Maksud Perjalanan.....	75
Tabel V. 13 Karakteristik Penumpang Berdasarkan Tingkat Penggunaan	76
Tabel V. 14 Karakteristik Ppenumpang Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	77
Tabel V. 15 Karakteristik Penumpang Berdasarkan Pendapatan.....	79

Tabel V. 16 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota berdasarkan Kemampuan Membayar	80
Tabel V. 17 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Kota	81
Tabel V. 18 Karakteristik Penumpang Trayek Waso Kota berdasarkan Kemampuan Membayar	82
Tabel V. 19 Karakteristik Penumpang Trayek Leda Kotaberdasarkan Kemampuan Membayar	82
Tabel V. 20 Karakteristik Penumpang Trayek Lao Kota berdasarkan Kemampuan Membayar	83
Tabel V. 21 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Cancar berdasarkan Kemampuan Membayar	84
Tabel V. 22 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Lolang berdasarkan Kemampuan Membayar	84
Tabel V. 23 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Purang berdasarkan Kemampuan Membayar	85
Tabel V. 24 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Ranggi berdasarkan Kemampuan Membayar	86
Tabel V. 25 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Pagal berdasarkan Kemampuan Membayar	87
Tabel V. 26 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Timung berdasarkan Kemampuan Membayar	87
Tabel V. 27 Karakteristik Penumpang Trayek Kota Reo Kedindi berdasarkan Kemampuan Membayar	88
Tabel V. 28 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota berdasarkan kemauan membayar	89
Tabel V. 29 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Kota berdasarkan kemauan membayar	90
Tabel V. 30 Karakteristik Penumpang Trayek Waso - Kota berdasarkan kemauan membayar	91
Tabel V. 31 Karakteristik Penumpang Trayek Leda Kota berdasarkan kemauan membayar	91
Tabel V. 32 Karakteristik Penumpang Trayek Lao Kota berdasarkan kemauan membayar	92

Tabel V. 33 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Cancar berdasarkan kemauan membayar	93
Tabel V. 34 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Lolang berdasarkan kemauan membayar	94
Tabel V. 35 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Purang berdasarkan kemauan membayar	94
Tabel V. 36 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Ranggi berdasarkan kemauan membayar	95
Tabel V. 37 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Pagal berdasarkan kemauan membayar	96
Tabel V. 38 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Pagal berdasarkan kemauan membayar	96
Tabel V. 39 Karakteristik Penumpang Trayek Kota Reo Kedindi berdasarkan kemauan membayar	97
Tabel V. 40 Rata - Rata ATP	98
Tabel V. 41 Perhitungan Rata - rata ATP.....	98
Tabel V. 42 Rata- rata WTP	99
Tabel V. 43 Perhitungan Rata - rata WTP.....	100
Tabel V. 44 Hasil Analisis.....	103
Tabel V. 45 Tarif Ideal	104

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Peta Adiministratif	10
Gambar II. 2 Peta Trayek Yang Dikaji.....	20
Gambar V. 1 <i>Load Factor</i>	46
Gambar V. 2 <i>Headway</i>	47
Gambar V. 3 visualisasi trayek.....	49
Gambar V. 4 peta trayek lando kota	49
Gambar V. 5 visualisasi mena kota	50
Gambar V. 6 peta trayek mena kota	50
Gambar V. 7 visualisasi trayek waso kota	51
Gambar V. 8 peta trayek waso kota	51
Gambar V. 9 visualisasi trayek leda kota.....	52
Gambar V. 10 peta trayek leda kota.....	52
Gambar V. 11 visualiasasi lao kota.....	53
Gambar V. 12 peta trayek lao kota	53
Gambar V. 13 visualisasi trayek mena cancar.....	54
Gambar V. 14 peta trayek mena cancar	54
Gambar V. 15 visualisasi trayek mena purang.....	55
Gambar V. 16 peta trayek mena purang.....	55
Gambar V. 17 visualisasi trayek mena	56
Gambar V. 18 peta trayek mena lolang	56
Gambar V. 19 visualisasi karot ranggi	57
Gambar V. 20 peta trayek karot ranggi	57
Gambar V. 21 visualisasi karot pagal.....	58
Gambar V. 22 peta trayek karot pagal.....	58
Gambar V. 23 visualisasi karot timung	59
Gambar V. 24 peta trayek karot timung	59
Gambar V. 25 visualisasi kota reo kedindi.....	60
Gambar V. 26 peta trayek kota reo kedindi.....	60
Gambar V. 27 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota Jenis kelamin	73
Gambar V. 28 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota umur	74

Gambar V. 29 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota maksud perjalanan	76
Gambar V. 30 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota	77
Gambar V. 31 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota	78
Gambar V. 32 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota	80
Gambar V. 33 diagram trayek lando – kota berdasarkan kemampuan membayar	80
Gambar V. 34 diagram trayek mena – kota berdasarkan kemampuan membayar	81
Gambar V. 35 diagram trayek waso – kota berdasarkan kemampuan membayar	82
Gambar V. 36 diagram trayek mena – kota berdasarkan kemampuan membayar	83
Gambar V. 37 diagram trayek lao – kota berdasarkan kemampuan membayar ..	83
Gambar V. 38 diagram trayek mena – cancar berdasarkan kemampuan membayar	84
Gambar V. 39 diagram trayek mena – lolang berdasarkan kemampuan membayar	85
Gambar V. 40 diagram trayek mena – purang berdasarkan kemampuan membayar	86
Gambar V. 41 diagram trayek karot - ranggi berdasarkan kemampuan membayar	86
Gambar V. 42 diagram trayek karot - pagal berdasarkan kemampuan membayar	87
Gambar V. 43 diagram trayek karot - timung berdasarkan kemampuan membayar	88
Gambar V. 44 diagram trayek kota reo – kedindi berdasarkan kemampuan membayar	89
Gambar V. 45 Karakteristik Penumpang Trayek Lando - Kota Kemauan Membayar	90
Gambar V. 46 Karakteristik Penumpang Trayek mena - Kota Kemauan Membayar	90
Gambar V. 47 Karakteristik Penumpang Trayek waso - Kota Kemauan Membayar	91

Gambar V. 48 Karakteristik Penumpang Trayek Ieda – Kota Berdasarkan Kemauan Membayar	92
Gambar V. 49 Karakteristik Penumpang Trayek Lao – Kota berdasarkan kemauan	93
Gambar V. 50 Karakteristik Penumpang Trayek Mena – Cancar berdasarkan Kemauan Membayar	93
Gambar V. 51 Karakteristik Penumpang Trayek Mena – Iolang Kemauan Membayar	94
Gambar V. 52 Karakteristik Penumpang Trayek Mena – Purang berdasarkan kemauan	95
Gambar V. 53 Karakteristik Penumpang Trayek Karot – Ranggi berdasarkan Kemauan Membayar	96
Gambar V. 54 Karakteristik Penumpang Trayek Karot - Pagal berdasarkan Kemauan Membayar	96
Gambar V. 55 Karakteristik Penumpang Trayek Karot – Timung	97
Gambar V. 56 Karakteristik Penumpang Trayek Kota Reo – Kedindi	97
Gambar V. 57 Grafik Scatter ATP dan WTP	101

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peranan penting dalam kehidupan masyarakat untuk melakukan suatu perpindahan setiap hari. Transportasi juga memegang peranan dalam memajukan perekonomian suatu daerah dan perekonomian nasional. Dalam pelayanan mobilitas masyarakat dibutuhkan adanya moda angkutan. Selain untuk menunjang mobilitas masyarakat, moda angkutan pun menjadi penunjang perekonomian nasional.

Angkutan umum merupakan moda angkutan yang dapat melayani mobilitas masyarakat. Berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dijelaskan bahwa Kendaraan Umum ialah dimana setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran, baik secara langsung maupun tidak langsung. Salah satu angkutan umum yang ada di wilayah studi ialah angkutan pedesaan. Angkutan Pedesaan ialah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan (Penjelasan Pasal 142 huruf e Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang LaTu Lintas dan Angkutan Jalan).

Dalam penyelenggaraan operasional angkutan pedesaan diperlukan penetapan tarif untuk pengguna jasa. Dari sisi Regulator, pemerintah Kabupaten Manggarai telah menetapkan tarif berdasarkan Peraturan Bupati No. 3 Tahun 2015 tentang tarif dasar angkutan kota dan tarif jarak angkutan pedesaan Di Kabupaten Manggarai dimana dalam peraturan sudah ditetapkan untuk tarif angkutan pedesaan yaitu 10.000. Namun pada kondisi eksisting terdapat perbedaan tarif yang berlaku antara tarif eksisting (di lapangan) dengan tarif yang sudah ditetapkan pemerintah. Hal tersebut dapat menghasilkan konflik antara operator dengan pengguna jasa karena sudah mengetahui tarif yang ditetapkan pemerintah.

Maka dari itu perlu diadakan evaluasi dan analisis terhadap tarif angkutan pedesaan di wilayah studi Kabupaten Manggarai yang dilihat dari sisi regulator, sisi operator, dan sisi pengguna. Berdasarkan permasalahan tersebut maka

dilakukanlah suatu penelitian dengan judul "Evaluasi Tarif Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Manggarai".

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang ada, maka didapatkan identifikasi permasalahan sebagai berikut:

1. Adanya tarif yang berlaku di lapangan saat ini merupakan tarif yang ditetapkan oleh operator.
2. Adanya perbedaan antara operator dengan pengguna jasa terkait tarif yang berlaku di lapangan.
3. Terdapat perbedaan antara tarif yang saat ini berlaku di lapangan dengan tarif yang ditetapkan pemerintah dalam Peraturan Bupati Manggarai Nomor 3 tahun 2015

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan utama yang akan dikaji dalam penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana kinerja pelayanan angkutan pedesaan eksisting
2. Bagaimana besaran tarif pelayanan angkutan pedesaan berdasarkan dan Biaya Operasional Kendaraan , ATP dan WTP?
3. Berapa tarif ideal layanan angkutan umum ?
4. Bagaimana besaran tarif yang sesuai dengan ketentuan peraturan bupati Manggarai Nomor 3 tahun 2015?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dan Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah

1. Melakukan analisis kinerja pelayanan angkutan pedesaan eksisting
2. Melakukan analisis besaran tarif besaran tarif Biaya Operasional Kendaraan, ATP, dan WTP
3. Menentukan tarif yang ideal angkutan pedesaan
4. Untuk menunjukkan besaran tarif angkutan pedesaan yang berlaku saat ini dengan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah.

1.5 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penulisan ini dilakukan untuk memudahkan pengumpulan data, analisis data dan pengolahannya. Adapun batasan masalah dalam penulisan ini yakni:

1. Kajian dilakukan terhadap angkutan pedesaan yang masih aktif beroperasi sesuai trayek di wilayah studi Kabupaten Manggarai.
2. Penelitian dilakukan dengan menghitung Biaya Operasional Kendaraan, perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar, dan berdasarkan kemauan untuk membayar.

1.6 Keaslian Penulisan

Tabel I. 1 Keaslian Penulisan

NO.	NAMA PENULIS	TAHUN	JUDUL	TEKNIK ANALISIS	PERBEDAAN
1	Riza Azriadi, Abd Kudus Zaini, Astuti	2015	Evaluasi Analisa Tarif Biaya Angkutan Umum Kota Pekanbaru (Studi kasus : Bus Way Trayek Ramayana – Pandau Permai)	Menganalisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)	Wilayah studi penelitian, jumlah trayek yang dikaji, tidak terdapat analisa tambahan perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar (Ability to Pay) dan keinginan untuk membayar (Willingness to Pay)
2	Nuraida Wahyuni, Hadi Setiawan, Tama Putra Tua	2015	Analisa Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Angkutan Umum (Studi Kasus : Perum Damri)	Menganalisis perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar (Ability to Pay) dan keinginan untuk membayar (Willingness to Pay)	Wilayah studi penelitian, jumlah trayek yang dikaji dan tidak terdapat analisa tambahan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)
3	Taty Yuniarti	2019	Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay (Studi Kasus PO. ATMO Trayek Palur-Kartasura Di Surakarta)	Menganalisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)	Wilayah studi penelitian, jumlah trayek yang dikaji, tidak terdapat analisa tambahan perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar (Ability to Pay) dan keinginan untuk membayar (Willingness to Pay)

NO.	NAMA PENULIS	TAHUN	JUDUL	TEKNIK ANALISIS	PERBEDAAN
4	Af Muhammad Daniel Rajo Adie	2018	Evaluasi Tarif Angkutan Perkotaan Di Wilayah Studi Tim PKL Jakarta Timur 2 Kota Administrasi Jakarta Timur	Menganalisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar (Ability to Pay) dan keinginan untuk membayar (Willingness to Pay)	Wilayah studi penelitian dan jumlah trayek yang dikaji
5	Ni Komang Fenny Juni Ningsih	2021	Evaluasi Tarif Angkutan Perkotaan Di Kota Palu	Menganalisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar (Ability to Pay) dan keinginan untuk membayar (Willingness to Pay)	Wilayah studi penelitian dan jumlah trayek yang dikaji, hasil analisis

6	Gede Astika Deyan Putra	2022	Evaluasi Tarif Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Manggarai	Menganalisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar (Ability to Pay) dan keinginan untuk membayar (Willingness to Pay)	
---	----------------------------	------	---	---	--

1.7. Sistematika Penulisan

Penulisan Kertas Kerja Wajib tersusun atas 6 (enam) bab, dengan sistematika susunan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, batasan masalah, keaslian penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : GAMBARAN UMUM

Berisi tentang kondisi fisik wilayah, kondisi sosial ekonomi serta kondisi bidang angkutan umum wilayah kajian termasuk tinjauan singkat terkait objek penelitian. Bab ini juga menampilkan kondisi geografis, kondisi demografi, kondisi transportasi, dan kondisi wilayah kajian.

BAB III : KAJIAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang inti penelitian secara utuh dan komprehensif, yang berisikan tentang aspek teoritis penelitian dan hasil referensi dari berbagai sumber ilmiah, baik berupa prosiding dan/atau jurnal penelitian, buku pelajaran yang diperkuat dengan sumber – sumber hukum berupa peraturan perundangan yang sah dan valid.

BAB IV : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi alur pikir, bagan alir penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, lokasi dan jadwal penelitian yang digunakan untuk mendukung penulisan Kertas Kerja Wajib.

BAB V : ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

Bagian ini berisikan tentang hasil pengumpulan data, proses pengolahan dan analisis data. Analisis data dapat berupa interpretasi evaluasi hasil pengolahan data dan upaya pemecahan masalah. Upaya pemecahan masalah

dapat menggunakan metodologi pendekatan yang sudah dituangkan pada metodologi.

BAB VI : PENUTUP

Bab ini memuat tentang kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.

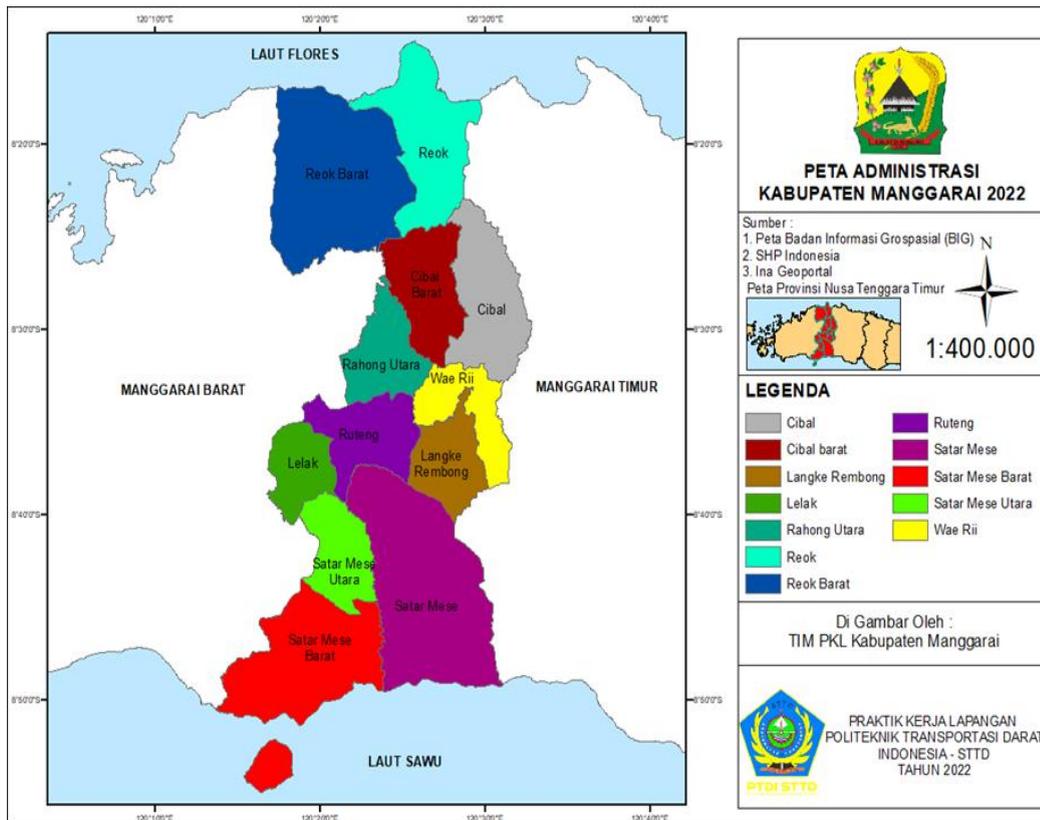
BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 KONDISI WILAYAH KAJIAN

Manggarai adalah salah satu Kabupaten dari 22 Kabupaten/Kota yang ada di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Ibu Kota Kabupaten ini terletak di Kota Ruteng sebagai pusat kegiatan politik, ekonomi, sosial, dan kebudayaan. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 2.096,44 km². Jarak Kabupaten Manggarai relatif cukup jauh dari ibu kota provinsi yaitu sekitar 767 km dengan waktu tempuh sekitar 2 jam dengan moda pesawat dan 1 hari dengan moda perjalanan darat sehingga membuat perkembangan ekonomi dan pembangunan di wilayah ini cukup ramai karena merupakan penghubung antara Manggarai Barat dengan kabupaten lainnya yang berada di Pulau Flores. Secara Geografis Kabupaten Manggarai berada pada urutan kedua di ujung barat Pulau Flores. Kabupaten Manggarai memiliki wilayah yang sangat bervariasi, berupa dataran, perbukitan dan pegunungan. Dengan demikian maka ketinggian tempatnya bervariasi yaitu sekitar 1200 meter di atas permukaan laut. Ini menggambarkan sebagian wilayahnya merupakan perbukitan sampai pegunungan. Suhu rata rata pertahun di Kabupaten Manggarai mencapai 9,2 derajat celsius. Secara Astronomis Kabupaten Manggarai berada pada posisi 08°14' 27,32"-08°54' 57,17" Lintang Selatan dan 120°13' 41,34"-120°32' 47,22" Bujur Timur. Secara administratif Kabupaten Manggarai mempunyai batas wilayah sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara : Laut Flores
- b. Sebelah Selatan : Laut Sawu
- c. Sebelah Barat : Kabupaten Manggarai Barat
- d. Sebelah Timur : Kabupaten Manggarai Timur



Sumber: Laporan Umum TIM PKL Manggarai

Gambar II. 1 Peta Adiministratif

Secara administratif Kabupaten Manggarai terdiri dari dari 12 kecamatan, dengan 171 desa/kelurahan (146 desa dan 25 kelurahan). Kecamatan di Kabupaten Manggarai meliputi: Kecamatan Cibai Barat, Cibai, Langke Rembong, Lelak, Rahong Utara, Reok Barat, Reok, Ruteng, Satar Mese Barat, Satar Mese, Satar Mese Utara, dan Wae Rii. Luas dari masing masing kecamatan dengan rincian jumlah desa/kelurahan yaitu :

Tabel II. 1 Jumlah desa/kelurahan pada masing masing Kecamatan di Kabupaten Manggarai

No	Kecamatan	Jumlah Desa/Kelurahan	Luas		Presentase (%)
			Km2	Ha	
1	Cibal Barat	10	118.950	11.895	0,254861111
2	Cibal	17	139.940	13.994	0,297222222
3	Langke Rembong	20	60.540	6.054	0,145138889
4	Lelak	10	65.850	6.585	03.08
5	Rahong Utara	12	131.950	13.195	06.29
6	Reok Barat	10	399.740	39.974	19.07
7	Reok	10	236.800	23.680	11.30
8	Ruteng	19	136.260	13.626	06.50
9	Satar Mese Barat	12	199.930	19.993	09.54
10	Satar Mese	23	298.490	29.849	14.25
11	Satar Mese Utara	11	179.000	17.900	08.54
12	Wae Rii	17	129.890	12.989	06.20
Manggarai		171	2.097.340	209.734	100

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Manggarai 2022

2.2 DEMOGRAFI

2.2.1 Jumlah Penduduk

Berdasarkan data proyeksi penduduk, jumlah penduduk di Kabupaten Manggarai sebanyak 312.855 ribu jiwa dengan total rasio jenis kelamin penduduk (Sex Ratio) sebesar 99,96. Jumlah penduduk pada setiap Kecamatan di Kabupaten Manggarai bervariasi, dengan jumlah tertinggi adalah Kecamatan Manggarai yaitu sebesar 65,626 Jiwa atau sebesar 20,98% dari total jumlah keseluruhan penduduk Manggarai. Sedangkan jumlah penduduknya terendah adalah Kecamatan Lelak yaitu sebesar 12,111 Jiwa atau sebesar 3,87% dari total jumlah keseluruhan penduduk Manggarai.

Tabel II. 2 Jumlah Penduduk dan Rasio Jenis Kelamin Kabupaten Manggarai Menurut Kecamatan Tahun 2021

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Rasio Jenis Kelamin Penduduk
1	Cibal Barat	15.111	100.86
2	Cibal	25.569	99.35
3	Langke Rembong	65.626	97.03
4	Lelak	12.111	102.83
5	Rahong Utara	22.18	98.6
6	Reok Barat	14.931	102.04
7	Reok	19.291	103.49
8	Ruteng	41.533	98.99
9	Satar Mese Barat	18.944	101
10	Satar Mese	33.917	103.39
11	Satar Mese Utara	14.854	99.04
12	Wae Rii	28.788	100.5
	Manggarai	312.855	99,96

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Manggarai 2022

2.2.2 Pertumbuhan Penduduk

Jumlah penduduk Kabupaten Manggarai terus mengalami peningkatan, hal ini dapat dilihat dari persentase pertumbuhan

penduduk dari tahun 2017 sampai tahun 2021 sebesar 0.65%. Hal ini merupakan implikasi dari adanya kelahiran, meskipun ada sedikit pengaruh dari migrasi masuk. Berdasarkan hasil proyeksi jumlah penduduk Kabupaten Manggarai tahun 2021 mencapai 312.855 Jiwa, meningkat sebesar 2362 jiwa dibandingkan jumlah penduduk tahun 2020

Tabel II. 3 Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Manggarai Tahun 2017 – 2022

KECAMATAN	JUMLAH PENDUDUK				
	2017	2018	2019	2020	2021
SATAR MESE	32706	33037	33219	33718	33917
SATAR MESE BARAT	17231	17796	17999	18874	18944
SATAR MESE UTARA	13884	13941	14368	14765	14854
LANGKE REMBONG	64032	64375	64517	65355	65626
RUTENG	40636	40954	41102	41322	41533
WAE RII	27364	27627	27876	28266	28788
LELAK	11196	11246	11575	12031	12111
RAHONG UTARA	21617	21926	22002	22077	22180
CIBAL	24965	25064	25221	25347	25569
CIBAT BARAT	14528	14754	14956	15069	15111
REOK	18242	18537	18799	19047	19291
REOK BARAT	13804	14050	14274	14622	14931
JUMLAH	300205	303307	305908	310493	312855

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Manggarai 2022

3. Kepadatan Penduduk

Meskipun luas wilayah Kabupaten Manggarai menduduki peringkat keenam terluas se-Provinsi Nusa Tenggara Timur, namun jumlah penduduknya tidaklah terlalu besar. Hal ini berimplikasi terhadap rendahnya kepadatan penduduk di wilayah ini. Pada tahun 2021, kepadatan penduduk Kabupaten Manggarai hanya mencapai 149 Jiwa per km². Kepadatan penduduk di 12 kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Langke Rembong dengan kepadatan sebesar 1.084

jiwa/km² dan terendah di Kecamatan Reok Barat sebesar 37 jiwa/km².

Tabel II. 4 Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Manggarai
Tahun 2021

No	Kecamatan	Presentase Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk Per Km ²
1	Cibal Barat	4.83	127
2	Cibal	8.17	183
3	Langke Rembong	20,98	1.084
4	Lelak	3.87	187
5	Rahong Utara	7.09	168
6	Reok Barat	4.77	37
7	Reok	6.17	81
8	Ruteng	13.28	305
9	Satar Mese Barat	6.06	95
10	Satar Mese	10.84	114
11	Satar Mese Utara	4.75	83
12	Wae Rii	9.2	222
	Manggarai	100	149

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Manggarai 2022

2.3 KONDISI TRANSPORTASI

2.3.1 Jaringan Jalan dan Terminal

a. Jaringan Jalan

Prasarana jalan merupakan hal yang sangat penting bagi kelancaran arus lalu lintas guna menunjang sektor perekonomian suatu daerah. Panjang jalan di Kabupaten Manggarai 548.403 km. Berdasarkan statusnya, jalan di Kabupaten Manggarai terbagi menjadi Jalan Nasional, Jalan Provinsi, dan Jalan Kabupaten. Ruas Jalan Nasional di Kabupaten Manggarai terdapat 9 ruas jalan dengan total Panjang 120.935 km, sedangkan ruas jalan Provinsi terdapat 3

ruas jalan dengan total Panjang 78.183, dan ruas jalan Kabupaten terdapat 47 dengan total Panjang 349.285 km yang tersebar di 8 Kecamatan.

b. Terminal

Di Kabupaten Manggarai terdapat 3 terminal tipe C dan 1 terminal tipe B yang di bawah naungan UPTD Provinsi yaitu :

1) Terminal Mena (Tipe B)

Terminal Mena merupakan terminal Tipe B yang memiliki fungsi melayani kendaraan umum Angkutan Pedesaan dan AKDP, terminal ini terletak di Jalan Komodo dengan luas lahan 952 m² dan luas bangunan 129 m² dengan daya tampung kendaraan sebanyak 60 unit.

Terminal Mena merupakan terminal Tipe B yang sebelumnya dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai, namun saat ini dikelola oleh UPTD Provinsi Nusa Tenggara Timur sejak 13 Desember 2018.

2) Terminal Karot (Tipe C)

Terminal Karot merupakan terminal tipe C yang terletak Jalan Wae Cess yang melayani angkutan pedesaan. Terminal ini memiliki luas 4585 m² dengan kapasitas terminal mencapai 45 unit kendaraan.

3) Terminal Lando (Tipe C)

Terminal Lando merupakan terminal tipe C yang terletak di Jalan Ruteng - Benteng Jawa, Kecamatan Wae Rii, Kabupaten Manggarai. Terminal ini berfungsi sebagai tempat pelayanan angkutan pedesaan dan melayani beberapa trayek AKDP. Terminal ini memiliki luas 7457 m² dengan daya tampung kendaraan 60 unit kendaraan.

4) Terminal Reo (Tipe C)

Terminal Reo merupakan terminal tipe c yang terletak di Batas Kota Ruteng – Reo – Kedindi, Desa Mata Air, Kecamatan Reok, Kabupaten Manggarai. Terminal tipe C ini memiliki fungsi

melayani angkutan pedesaan di bagian utara kabupaten Manggarai dengan luas terminal yaitu 7000 m² dengan kapasitas terminal 55 unit kendaraan.

2.3.1 Jumlah dan Jenis Kendaraan

Jumlah penduduk yang semakin meningkat juga mempengaruhi jumlah kendaraan yang ada di Kabupaten Manggarai pada tahun 2017 yang mencapai 35.421 unit kendaraan bermotor. Dari jumlah kendaraan banyak tersebut terdapat beberapa jenis kendaraan yang terdapat di Kabupaten Manggarai yaitu Mobil Penumpang, Mobil Barang, dan Sepeda Motor. Berikut merupakan Jenis Kendaraan yang terdapat di Kabupaten Manggarai beserta jumlahnya:

Tabel II. 5 Jumlah dan Jenis Kendaraan

No	Jenis Kendaraan	Jumlah				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Mobil Penumpang	2255	2563	2841	2847	2878
2	Bus	93	86	89	96	99
3	Truk	1892	2140	2444	2613	2714
4	Sepeda Motor	31181	34174	37620	40621	48285
Jumlah		35421	38963	42994	46177	53976

2.3.3. Pelayanan Angkutan Umum

Berdasarkan SK Bupati Manggarai No 20 tahun 2012 ditetapkan 11 trayek Angkutan Perkotaan (Angkot) yang hanya berpusat pada pusat dari Kabupaten Manggarai dan 63 trayek Angkutan Pedesaan menuju pusat Kabupaten Manggarai. Namun, Pada tahun 2022 sesuai hasil survei di lapangan trayek yang terdapat pada kondisi eksisting yang masih aktif hanya 31 trayek Angdes dan 9 trayek AKDP. terdapat AKDP dengan jumlah 9 trayek yang melayani perpindahan antar kabupaten bagi masyarakat di Kabupaten Manggarai dan masih aktif beroperasi hingga saat ini. Hal ini dikarenakan masyarakat Kabupaten Manggarai rata-rata sudah

memiliki kendaraan pribadi yaitu sepeda motor. Dalam melakukan mobilitas, masyarakat Kabupaten Manggarai rata-rata menggunakan kendaraan pribadi dan adanya travel liar yang beroperasi serta diharapkan dengan fenomena COVID – 19 yang merajalela sehingga angkutan umum tidak dapat berfungsi secara optimal. berikut merupakan rincian trayek angkutan umum yang masih aktif di Kabupaten Manggarai. Namun setelah eksisting terdapat 12 trayek yang aktif sebagai berikut:

Tabel II. 6 Jenis pelayanan angkutan umum

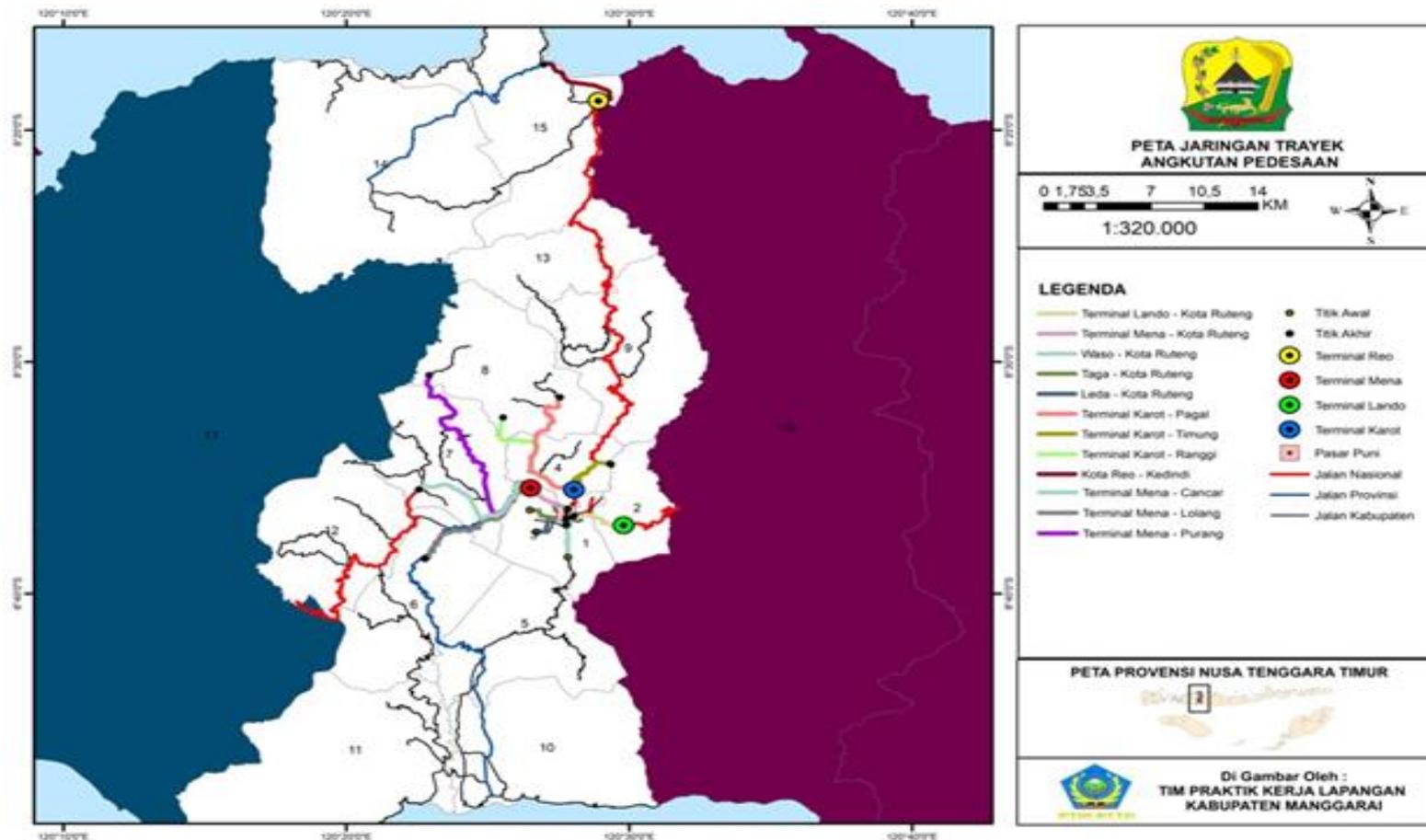
NO	JENIS PELAYANAN ANGGKUTAN UMUM	TRAYEK	JUMLAH ANGGKUTAN UMUM (UNIT)
1	ANGDES	KOTA REO - KEDINDI	4
		KOTA ITENG - NARANG	3
		KOTA ITENG - PONGGEOK	2
		KOTA ITENG - WOA	3
		KOTA ITENG - ULUNGALI	2
		TERMINAL MENA - URANG	10
		TERMINAL MENA - MARAS	7
		TERMINAL MENA - NGKOR (PONG LAO)	4
		TERMINAL MENA - DALO	10
		TERMINAL MENA - KAKOR (LANGKE)	13
		TERMINAL MENA - DIMPONG	2
		TERMINAL MENA - LANGKE MAJOK	8
TERMINAL MENA - NOMBO	12		
TERMINAL MENA - JAONG	4		

		TERMINAL MENA - DINTOR (BORIK)	1
		TERMINAL KAROT - WUDI	3
		TERMINAL KAROT - LANDO	3
		TERMINAL KAROT - PAGAL	7
		TERMINAL KAROT - RANGGI	13
		TERMINAL KAROT - REO	2
		TERMINAL KAROT - LIDANG (POCO)	2
2	AKDP	TERMINAL LANDO - TIMUNG (LING)	4
		PASAR PUNI - PONGKOR	2
		PASAR PUNI - ULUNGALI	2
		PASAR PUNI - WOA	1
		TERMINAL LANDO - KOTA	13
		TERMINAL MENA - KOTA	10
		WASO - KOTA	3
		LEDA - KOTA	4
		LAO/TAGA - KOTA	3
2	AKDP	TERMINAL MENA RUTENG - TERMINAL NGGORANG LABUAN BAJO	14
		TERMINAL MENA RUTENG - MAUMERE	5
		TERMINAL MENA RUTENG - KECAMATAN KUWUS	1
		TERMINAL MENA RUTENG - MAUPONGGO	2
		TERMINAL MENA RUTENG - KECAMATAN ELAR	2
		TERMINAL MENA RUTENG - MBAY	3
		TERMINAL MENA RUTENG - TENTANG, NDOSO	1
		TERMINAL MENA RUTENG - TERMINAL WATU JAJI BAJAWA	1
		RUTENG - ENDE	2
TOTAL JUMLAH ANGKUTAN UMUM			198

Tabel II. 7 Trayek Yang Dikaji

NO	KODE TRAYEK	TRAYEK	PANJANG LINTASAN (KM)	URIAN TRAYEK (LINTASAN)	DESA/KELURAHAN YANG DILALUI
1	02010501	Terminal Lando - Kota	5	Jln Benteng Jawa - Jln Ranaka - Jln A. Yani - Jln Slamet Ryadi - Jln Adhyaksa - Jln Sudirman - Jln Bayangkara - Jln Pasar - Jln Katedral - Jln Komodo - Jln Emanuel - Jln Motang Rua - Jln Adi Sucipto - Jln Yos Sudarso	Wae Rii, Cerep, Tenda, Mbaumku, Pitak
2	03010501	Terminal Mena - Kota	5	Jln Komodo - Jln Bhayangkara - Jln Pasar - Jln Bhayangkara - Jln Komodo	Wali, Pitak, Mbaumku
3	03010502	Waso - Kota	5	Jln Golo Cala - Jl. Diponogoro - Jl. Mongosidi - Jln Kartini - Jln Bhayangkara - Jl. Komodo - Jln Emanuel - Jln. Motang Rua - Jl. Tamur - Jln Adhyaksa - Jln Golo Cala - Jl. Diponogoro	Waso, Watu, Mbaumku, Pitak
4	03010503	Leda - Kota	4,5	Jln Bougenville - Jln Soekarno - Jln Sudirman - Jln Bhayangkara - Jln Pasar - Jln Bhayangkara - Jln Sudirman - Jln Golo - Jln Mongosidi - Jln Glodial	Golo dukal, Pau, Waso, Watu, Mbaumku, Pitak, Lawir
5	03010504	Lao/Taga - Kota	4,5	Jln Soekarno - Jln Sudirman - Jln Bhayangkara - Jln Pasar - Jln Bhayangkara	Golo Dukal, Pau, Lawir, Watu, Mbaumku, Pitak, Lawir
6	03060501	Terminal Mena - Purang (Rahong Utara)	25	Jln Komodo - Jln Malwatar- Batas Kota Ruteng - Jln Kuwu-beo Kina	Terminal Mena- Beokina - Lenteng - Purang - PP
7	03070501	Terminal Mena - Cancar (Ruteng)	16	Jln Komodo - Jln Malwatar - Bts. Kota Ruteng, Sp. Cumbi, Cancar - Batas Kabupaten	Benteng uwu, Poco Likang, Cumbi, Wae Belang
8	03060502	Terminal Mena - Lolang (Satar Mese)	15	Jln Malwatar- Batas Kota Ruteng, Jalan Sp. Cumbi - Golo Nawang, Jln Lolang - Jaong - Ngkaer	Poco Likang - cumbi - Bangka Lao - Jaong
9	04080501	Terminal Karot - Pagal (Cibal)	20	Jln Kabupaten Sondeng - Wae Racang, Rampasasa - compang cibai 1	Wali - Lalong - Golo Watu - Ranggi - Goloncuang
10	04020501	Terminal Karot - Timung (Wae Rii Barat)	8	Jln Satar Tacik - Jln Ruteng-benteng Jawa - Jln Ulumbu	Karot - Ndehes - Golo Cador
11	04080502	Terminal Karot - Ranggi (Wae Rii Utara)	11	Jln Kabupaten Sondeng - Wae Racang, Jln. Liang Bua	Wali - Lalong - Golo Watu - Ranggi
12	15150501	Kota Reo - Kedindi	6,3	Batas Kota Ruteng - Reo - Kedindi	Reo, baru, mata air, salama, wakung

Sumber: Laporan umum TIM PKL MANGGARAI 2022



Sumber: Laporan umum TIM PKL MANGGARAI 2022

Gambar II. 2 Peta Trayek Yang Dikaji

2.3.4. Tarif Angkutan Umum

Tarif adalah harga yang harus dibayar oleh para pengguna jasa angkutan umum. Terdapat kebijakan dalam penentuan tarif (Salim, 1998). Tarif berkaitan langsung dengan transportasi khususnya transportasi umum. Tarif angkutan pedesaan Di Kabupaten Manggarai diatur dalam Peraturan Bupati Manggarai No. 3 Tahun 2015 tentang tarif dasar angkutan kota dan tarif jarak angkutan pedesaan Di Kabupaten Manggarai. Menurut data eksisting Tarif angkutan umum Di Kabupaten Manggarai ditentukan oleh panjang trayek yang dilalui oleh angkutan umum. Namun karena fenomena Covid 19 tarif angkutan umum Di Kabupaten manggarai tidak stabil karena enggannya masyarakat menggunakan angkutan umum, maka banyak supir yang mengeluh akibat hal tersebut, maka tarif angkutan umum menjadi tidak konsisten.

Tabel II. 8 Tarif Eksisting

No.	trayek	Tarif eksisting
1	LANDO-KOTA	Rp 5,000.00
2	MENA-KOTA	Rp 5,000.00
3	WASO-KOTA	Rp 5,000.00
4	LEDA-KOTA	Rp 5,000.00
5	LAO-KOTA	Rp 5,000.00
6	MENA-CANCAR	Rp 15,000.00
7	MENA-LOLANG	Rp 15,000.00
8	MENA-PURANG	Rp 20,000.00
9	KAROT-RANGGI	Rp 15,000.00
10	KAROT-PAGAL	Rp 20,000.00
11	KAROT-TIMUNG	Rp 15,000.00
12	KOTA REO-KEDINDI	Rp 5,000.00

Sumber : Hasil analisis TIM PKL Manggarai

2.3.5. Peraturan Daerah

- A. Peraturan Bupati Mangarai Nomor 20 Tahun 2012 tentang Jaringan dan Lintasan Trayek Angkutan Penumpang di Kabupaten Manggrai
- B. Rancangan Peraturan Bupati Manggarai Nomor 3 Tahun 2015 tentang Tarif Dasar Angkutan Kota dan Tarif Jarak Angkutan Pedesaan di Kabupaten Manggarai.

- C. Rancangan Peraturan Bupati Manggarai Nomor 21 Tahun 2012 tentang Ukuran, Bentuk Tulisan dan Identitas Kendaraan Angkutan Perkotaan, Angkutan Pedesaan dan Angkutan Parawisata di Kabupaten Manggarai.
- D. Rancangan Peraturan Bupati Manggarai Nomor 22 Tahun 2012 tentang Warna Kendaraan Angkutan Penumpang Kapasitas Sampai Dengan 12 (Dua Belas) Seat
- E. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Manggarai Nomor 06 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Manggarai 2012- 2032.
- F. Keputusan Gubernur Nusa Tenggara Timur Nomor : 256/KEP/HK/2017 tentang Ruas Jalan Provinsi di Provinsi Nusa Tenggara Timur
- G. Peraturan Daerah Kabupaten Manggarai Nomor 10 Tahun 2011 tentang Retribusi Pelayanan Parkit di Tepi Jalan Umum.
- H. Peraturan Bupati Manggarai nomor 3 tahun 2015 tentang tarif dasar angkutan kota dan tarif jarak angkutan pedesaan Di Kabupaten Manggarai.

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Tarif

Tarif adalah harga yang harus dibayar oleh para pengguna jasa angkutan umum. Terdapat kebijakan dalam penentuan tarif (Safitri, 2016)

Prinsip dasar penetapan tarif jasa perhubungan terdiri dari 3 (tiga) aspek yakni :

1. Sisi Operator selaku Penyedia Jasa

Dimana pertimbangan financial dengan pendekatan kepada faktor kelangsungan usaha dengan memperhitungkan biaya dari setiap jenis jasa perhubungan (Cost of Service) dan nilai jasa yang diproduksi dan penggunaan teknologi (Value of Service).

2. Sisi pengguna jasa / Masyarakat

Mempertimbangkan sosial ekonomi dan memperhitungkan kemampuan membayar (Ability to Pay) dan kemauan membayar (Willingness to Pay).

3. Sisi Pemerintah selaku Regulator

Dimana pertimbangan kebijakan nasional dengan lebih menekankan kepada stabilitas nasional, namun tetap dengan memperhitungkan tercapainya keadaan tercapainya alokasi sumber daya yang optimal (optimum allocation resources) dengan memperhatikan kriteria efisiensi dan kriteria pemerataan dalam pembangunan serta menjaga tingkat pelayanan (Level of Service) dalam rangka peningkatan kinerja pelayanan jasa perhubungan.

3.2 Biaya Pokok Kendaraan

3,2.1 Biaya Langsung

1. Penyusutan Kendaraan

Biaya penyusutan adalah biaya dari manfaat yang dicadangkan untuk tiap tahun sepanjang umur ekonomis suatu kendaraan. Penyusutan

kendaraan umum dihitung dari harga kendaraan baru, termasuk BBM dan ongkos angkut.

$$\text{Penyusutan per tahun} : \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Nilai residu adalah 20% dari harga kendaraan

2. Bunga Modal

Dihitung dengan rumus :

$$\frac{\frac{N + 1}{2} \times \text{modal} \times \text{tingkat Bunga/tahun}}{\text{Masa penyusutan}}$$

Keterangan

N = masa pengembalian pinjaman

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/tunjangan kerja operasi.

4. Bahan Bakar Minyak (BBM)

BBM menyesuaikan dengan harga BBM Saat ini.

5. Ban

Ban untuk Mobil Penumpang Umum dan minibus sebanyak 4 buah ban dengan perincian 2 buah ban untuk depan dan 2 buah ban untuk belakang, dengan daya tahan ban rata – rata 25.000 km.

6. Servis kecil

Servis kecil dilakukan dengan patokan km tempuh antar servis yang disertai penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem, rata – rata untuk angkutan pedesaan servis kecil dilakukan 3 bulan sekali.

7. Servis besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km tempuh yang meliputi penggantian oli mesin dan

penambahan gemuk serta minyak rem, oli gardan, oli transmisi, platina, busi, filter oli, kondensor.

8. Penambahan oli mesin

Penambahan oli mesin dilakukan setelah km – tempuh pada jarak km tertentu.

9. Suku cadang dan bodi

Biaya untuk keperluan suku cadang mesin bagian rangka bawah (chasis) dan bagian bodi diperhitungkan per tahun sebesar 5% dari harga kendaraan baru.

10. Cuci mobil

Untuk pencucian kendaraan dilakukan setiap hari.

11. Retribusi terminal

Biaya retribusi terminal per kendaraan per hari tergantung dari kebijakan masing – masing daerah.

12. STNK/Pajak Kendaraan

Perpanjangan STNK dilakukan setiap 5 tahun sekali, tetapi pembayaran pajak kendaraan dilakukan setiap 1 tahun sekali dan biaya yang dibebankan sesuai dengan peraturan yang berlaku di masing - masing daerah.

13. Kir

Uji kir kendaraan dilakukan minimal setiap enam bulan sekali yang bertujuan untuk memeriksa kendaraan – kendaraan tersebut apakah masih laik jalan atau tidak, dengan besar biaya uji kir tergantung pada peraturan yang berlaku di suatu daerah.

14. Asuransi

Terdiri dari 2 macam asuransi, yakni :

- Asuransi kendaraan
- Asuransi awak

3.2.1 Biaya tidak Langsung

1. Penyusutan bangunan kantor (5 s/d 20 tahun)
2. Penyusutan bangunan dan peralatan bengkel (5 s/d 20 tahun)
3. Masa penyusutan inventaris kantor (dipertimbangkan 5 tahun)
4. Masa penyusutan peralatan bengkel (diperhitungkan 3 s/d 5 tahun)

5. Administrasi kantor
6. Pemeliharaan kantor
7. Pemeliharaan pool dan bengkel
8. Listrik dan air
9. Telepon dan telegram serta porto
10. Biaya perjalanan dinas
11. Pajak perusahaan
12. Izin trayek sesuai ketentuan Pemerintah Daerah
13. Izin Usaha
14. Biaya Lain – Lain

3.3 ATP (Ability to Pay)

Ability to Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Faktor yang mempengaruhi ATP, sebagai berikut :

- a. Besar penghasilan perbulan
Semakin besar total pendapatan per bulan, maka jumlah uang yang dimiliki semakin banyak sehingga dana yang dialokasikan untuk biaya transportasi juga semakin banyak.
- b. Alokasi biaya transportasi
Semakin besar alokasi biaya transportasi yang disediakan, maka secara langsung akan meningkatkan kemampuan membayar biaya perjalanan, demikian bila sebaliknya.
- c. Intensitas perjalanan
Semakin besar intensitas perjalanan maka semakin panjang juga jarak perjalanan yang ditempuh, sehingga semakin besar alokasi biaya transportasi dari penghasilan per bulan.

Besaran tarif merupakan hal yang menjadi pertimbangan masyarakat dalam memilih moda angkutan. Jika tarif yang harus dibayar terbilang lebih tinggi dari pendapatannya, maka masyarakat akan memilih moda yang lebih murah, namun jika tidak terdapat pilihan lain maka ia akan menggunakan moda tersebut dengan terpaksa. Secara tidak langsung terlihat bahwa pendapatan mempengaruhi daya beli jasa pelayanan

angkutan umum, sehingga perlu untuk melakukan perhitungan terhadap ATP masyarakat. Dengan metode household budget dapat dicari besaran ATP.

$$\text{ATP umum} = \frac{It \times Pp \times R}{Tt}$$

Dimana :

It = Total pendapatan keluarga per bulan (Rp/Kel/Bulan)

Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari total pendapatan keluarga

PT = Persentase untuk angkutan dari pendapatan transportasi keluarga per bulan

Tt = Total panjang perjalanan keluarga per bulan per trip (trip/kel/bulan)

$$\frac{\text{ATPresp/trip}}{p} = \frac{Irs \times Pp \times Pt}{Trs}$$

Dimana :

ATPresp = ATP responden berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/Resp/Trip)

Irs = Pendapatan responden per bulan (Rp/bulan)

Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari pendapatan responden

PT = Persentase untuk angkutan dari pendapatan untuk Transportasi

Trs = Total panjang perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/bulan)

Nilai ATP yang diperoleh dari responden berupa rupiah yang dibayarkan untuk tarif angkutan pedesaan diolah untuk mendapatkan rata – rata dari nilai ATP tersebut, dengan rumus:

$$\text{Rata – rata ATP} = \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n}$$

Dimana :

$\sum X_i \cdot F_i$ = Total nilai tengah x frekuensi n = Jumlah data

(Rumiati Fahmi, dan Edison : 2013)

3.4 WTP (Willingness to Pay)

Willingness to Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Beberapa faktor yang mempengaruhi WTP, yakni :

- a. Produksi jasa angkutan yang disediakan oleh operator/ penyedia jasa transportasi.
- b. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan.
- c. Utilitas pengguna terhadap angkutan umum tersebut.
- d. Penghasilan pengguna/konsumen.

Nilai WTP yang diperoleh dari responden berupa nilai maksimum rupiah yang bersedia dibayarkan oleh pengguna untuk tarif angkutan, kemudian diolah untuk memperoleh nilai rata – rata dari WTP, dengan rumus :

$$\text{Rata – rata WTP} = \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n}$$

Dengan :

$\sum X_i.F_i$ = Total nilai tengah x frekuensi n = Jumlah data

(Rumiati, Fahmi, dan Edison : 2013)

3.5 Hubungan Ability to Pay dengan Willingness to Pay

Dalam pelaksanaan penentuan tarif angkutan umum, ada 3 kondisi hubungan antara ATP dengan WTP, yaitu :

a. ATP lebih besar dari WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar jasa transportasi lebih besar daripada kemauan membayar. Pada kondisi ini, pengguna mempunyai penghasilan yang relatif lebih tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif lebih rendah dimana pengguna disebut choiced rider

b. ATP sama dengan WTP

Antar kemampuan dan kemauan membayar jasa ialah sama. Pada kondisi ini, terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

c. ATP lebih kecil dari WTP

Kemampuan membayar jasa transportasi lebih kecil daripada kemauan membayar. Pada kondisi ini, pengguna mempunyai penghasilan yang relatif lebih rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif tinggi, dimana pengguna disebut captive riders.

3.6 Angkutan Jalan

Dalam pelaksanaan tarif sangat berkaitan dengan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang dimana dapat mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional. Angkutan umum memiliki pelayanan yang terbagi menjadi dua yaitu angkutan dalam trayek dan tidak dalam trayek. Dalam penentuan tarif untuk angkutan

orang dalam trayek terdiri atas tarif kelas ekonomi dan tarif kelas non ekonomi tetapi tarif penumpang kelas non ekonomi ditentukan oleh perusahaan angkutan umum. Dalam hal menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan umum sendiri. Pemerintah daerah sebagai penyelenggara angkutan wajib :

1. Memberikan jaminan kepada pengguna jasa angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan.
2. Memberikan perlindungan kepada perusahaan angkutan umum dengan menjaga keseimbangan antara penyedia dan permintaan angkutan umum.
3. Melakukan pemantauan dan pengevaluasian terhadap angkutan orang dan barang.

3.7 Penyelenggaraan Angkutan Umum

Menurut peraturan pemerintah nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan Angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau(pasal 14 ayat 1). Dalam hal ini Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan Angkutan umum. Dalam pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor terdiri atas angkutan orang dalam trayek dan tidak dalam trayek. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum harus memiliki rute tetap dan teratur selain itu harus terjadwal dan berawal, berakhir dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antar kota dan lintas negara sedangkan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang sudah ditentukan(pasal 23)(Umum, 2014)

3.8 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.2006/DRJD/2002

a. Pengertian Umum dalam Penentuan Tarif :

- 1) Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan.(Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002)

- 2) Tarif angkutan umum penumpang kota merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata – rata satu perjalanan (tarif BEP) dan ditambah 10% untuk jasa keuntungan perusahaan, Rumusannya adalah :

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata – rata}) + 10\%$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{tarif pokok} \times \text{Jarak rata – rata}$$

$$\text{Tarif pokok} = \frac{\text{total biaya pokok}}{\text{faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}}$$

$$\begin{array}{l} \text{Km yang} \\ \text{ditempuh} \\ \text{Per tahun} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Jarak trayek} \times \text{jumlah} \\ \text{perjalanan dalam satu hari} \\ \times \text{jumlah hari operasi} \\ \text{dalam satu bulan} \times \text{jumlah} \\ \text{bulan dalam} \\ \text{satu tahun} \end{array}$$

- 3) Factor muat (Load Faktor) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70%.
- 4) Satuan produksi adalah pembagi terhadap total biaya produksi sehingga dapat ditentukan besar per satuan produksi.
- 5) Alat produksi adalah sarana angkutan yang digunakan untuk memproduksi jasa angkutan penumpang dengan atau tanpa fasilitas tambahan.
- 6) Rit adalah satu kali perjalanan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan.
- 7) Waktu tempuh/rit adalah lama perjalanan dalam satu rit.

- 8) Jarak tempuh/rit adalah jarak km yang ditempuh untuk satu kali jalan dari tempat asal ke tempat tujuan.
- 9) Jarak tempuh/hari adalah jarak km yang ditempuh dalam satu hari.
- 10) Frekuensi adalah jumlah rit dalam kurun waktu tertentu (per jam, per hari).
- 11) Kapasitas angkut/kapasitas tersedia adalah kapasitas maksimal yang tersedia untuk penumpang (duduk dan berdiri) sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- 12) Kapasitas terjual adalah jumlah penumpang yang diangkut dihitung berdasarkan jumlah tempat duduk yang terpakai + berdiri x frekuensi.
- 13) Hari operasi per bulan adalah jumlah hari operasi dalam satu bulan.
- 14) Kilometer-kosong adalah kilometer yang tidak produktif yang terjadi pada awal operasi (berangkat dari pool) dan akhir operasi (kembali ke pool). Kilometer-kosong per hari diasumsikan sebesar 3% dari total kilometer-tempuh per hari.
- 15) Kilometer-efektif adalah kilometer-tempuh produktif pada saat operasi.
- 16) Seat-km (Pnp-Km) tersedia adalah jumlah tempat duduk-km, dihitung dengan mengalikan jumlah tempat duduk yang tersedia dengan frekuensi serta jarak tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan.
- 17) Seat-Km (Pnp-Km) terjual adalah jumlah produksi yang terjual yang dihitung dengan mengalikan jumlah tempat duduk terjual dengan jarak tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan lalu dikalikan dengan frekuensi.

b. Metodologi Perhitungan produksi

Produksi angkutan penumpang jalan raya dapat ditentukan dalam beberapa bentuk yaitu sebagai berikut :

- 1) Produksi km
- 2) Produksi rit
- 3) Produksi penumpang orang (penumpang diangkut)
- 4) Produksi penumpang km (seat-km)
- 5) Produksi penumpang km (seat-km) Rumusan perhitungan produksi :
 - a) Produksi perhitungan produksi

Kilometer-tempuh angkutan penumpang jalan raya diperoleh dari perhitungan :

$(\text{Jumlah SO} \times \text{frekuensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun} \times \text{km/rit}) + \text{kilometer kosong.}$

- b) Produksi rit

Jumlah rit diperoleh dari perhitungan :

$(\text{Jumlah bus SO} \times \text{frekuensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun}).$

- c) Produksi penumpang orang (pnp diangkut)

Jumlah penumpang orang diperoleh dari perhitungan : $(\text{Jumlah SO} \times \text{frekuensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun} \times \text{kapasitas terjual/rit}).$

- d) Produksi Penumpang Km (seat-km) Jumlah seat-km (pnp-km) diperoleh dari perhitungan :

$(\text{Jumlah SO} \times \text{frekuensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun} \times \text{jarak tempuh/rit} \times \text{kapasitas terjual/rit}).$

c. Struktur biaya

Jika ditinjau dari kegiatan usaha angkutan biaya yang dikeluarkan, untuk suatu produksi jasa angkutan yang akan dijual kepada pemakai jasa, dapat dibagi dalam tiga bagian, yaitu :

- 1) Yang dikeluarkan untuk pengelolaan perusahaan;
- 2) Yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan;

3) Yang dikeluarkan untuk retribusi, iuran, sumbangan dan yang berkenaan dengan pemilikan usaha dan operasi.

Untuk memudahkan perhitungan biaya pokok, perlu dilakukan pengelompokan biaya dengan teknik pendekatan sebagai berikut :

1) Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan

a) Biaya produksi : biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi.

b) Biaya organisasi : semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan, dan

c) Biaya pemasaran : biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.

2) Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan

a) Biaya Langsung

Biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas:

(1) Biaya tetap

(2) Biaya tidak tetap

b) Biaya Tidak Langsung

Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas:

(1) Biaya tetap

(2) Biaya tidak tetap

Berdasarkan pengelompokan biaya itu struktur perhitungan biaya jasa angkutan adalah sebagai berikut :

1) Biaya Langsung, meliputi :

a) Penyusutan kendaraan

- b) 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 bus
- k) Retribusi terminal
- l) STNK/pajak kendaraan
- m) Kir
- n) Asuransi (kendaraan dan awak kendaraan).

2) Biaya tidak langsung, meliputi :

a) Biaya pegawai selain awak kendaraan :

- (1) Gaji/upah
- (2) Uang lembur
- (3) Tunjangan sosial :
 - Tunjangan perawatan kesehatan
 - Pakaian dinas
 - Asuransi kecelakaan

b) Biaya pengelolaan

- (1) Penyusutan bangunan kantor
- (2) Penyusutan pool dan bengkel

- (3) Penyusutan inventaris/alat kantor
- (4) Penyusutan sarana bengkel
- (5) Biaya administrasi kantor
- (6) Biaya pemeliharaan kantor
- (7) Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
- (8) Biaya listrik dn I
- (9) Biaya telpon dan telegram
- (10) Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
- (11) Pajak perusahaan
- (12) Izin trayek
- (13) Izin usaha
- (14) Biaya pemasaran
- (15) Lain – lain

d. Asumsi Perhitungan Biaya

Untuk melakukan perhitungan biaya pokok, dapat menggunakan pedoman dari tabel sebagai berikut :

Tabel III. 1 Perhitungan BOK

No.	Uraian	Satuan	Minibus
1.	Masa penyusutan kendaraan	Th	5
2.	Jarak tempuh rata – rata	Km/hr	250
3.	Bahan Bakar Minyak	Km/lt	7,5 – 9
4.	Jarak tempuh ganti ban	Km	25000

No.	Uraian	Satuan	Minibus
5.	Ratio pengemudi/bus	Org/kend	1,2
6.	Ratio kondektur/bus	Org/kend	-
7.	Jarak tempuh antar service kecil	Km	4000
8.	Suku cadang/service besar	Km	12000
9.	Penggantian minyak motor	Km	3500
10.	Penggantian	Km	12000
11.	Penggantian Gemuk	Km/kg	4000
12.	Penggantian minyak gardan	Km	12000
13.	Penggantian minyak persneling	Km	12000
14.	Hari jalan siap operasi	Hr/th	365
15.	SO : SGO	%	80
16.	Nilai residu	%	-

Sumber : SK.687/AJ.2006/DRJD/2002

3.9 Standar Pelayanan Minimal Public Private Infrastructure Advisory Facility World Bank.

Tabel III. 2 Standar Pelayanan Minimal

No	Parameter	Standar
1	Waktu antara (<i>headway</i>)	10 – 20 menit

No	Parameter	Standar
2	waktu antara/waktu tunggu 1. Rata – rata 2. Maximum	5 – 10 menit 10 – 20 menit
3	<i>Load factor</i> atau rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu (%)	70 %
4	Jarak perjalanan	230 – 260 (km/kendaraan/hari)
5	Kapasitas operasi	80 – 90 %
6	Waktu perjalanan 1. Rata – rata Maximum	1 – 1,5 jam 2 – 3 jam
7	Kecepatan perjalanan 1. Daerah padat 2. Daerah jalur khusus (<i>busway</i>) Daerah kurang padat	10 -12 km/jam 15 – 18 km/jam 25 km/jam

Sumber : Public Private Infrastructure Advisory Facility World Bank

3.10 Peraturan Bupati Manggarai nomor 3 tahun 2015 tentang tarif dasar angkutan kota dan tarif jarak angkutan pedesaan Di Kabupaten Manggarai.

Dalam penetapan Tarif Angkutan Kota untuk Masyarakat ditetapkan sebagai berikut: Tarif Batas Atas Rp 3.500.- (Tiga Ribu Lima Ratus Rupiah), Tarif Batas Bawah Rp 3.000.- (Tiga Ribu Rupiah) (*Ranperbub Tarif 2015*, n.d.)

Tabel III. 3 Tarif Peraturan Bupati Manggarai No 3 Tahun 2015

I Tarif Angkutan Pedesaan dari Ibu Kota Kabupaten Menuju Wilayah Kecamatan				
No	Trayek	Jarak (Km)	Tarif Batas Bawah (Rp)	Tarif Batas Atas (Rp)

1	2	3	4	5
1	Terminal Mena - Wela	23	5,230	7,845
2	Terminal Mena - Maras	20	4,548	6,822
3	Terminal Mena - Pong Lao(ngkor)	16	3,638	5,457
4	Terminal Mena - Galang	22	5,003	7,504
5	Terminal Mena - Gulung	20	4,548	6,822
6	Terminal Mena - Manggaluwa	20	4,548	6,822
7	Terminal Mena - Dalo	16	3,638	5,457
8	Terminal Mena - Ndiwar(Cancar)	40	9,096	13,644
9	Terminal Mena - Mbohang(30	6,822	10,233
10	Terminal Mena - Redo	40	9,096	13,644
11	Terminal Mena - Urang	29	6,594	9,892
12	Terminal Mena - Langke	20	4,548	6,822
13	Terminal Mena - Purang	30	6,822	10,233
14	Terminal Mena - Rongkam	42	9,550	14,326
15	Terminal Mena - Dimpong	30	6,822	10,233
16	Terminal Mena - Ajang	22	5,003	7,504
17	Terminal Mena - Poka	25	5,685	8,527
18	Terminal Mena - Langke Majok (Lolang)	26	5,912	8,868
19	Terminal Mena - Pong Wakar	33	7,504	11,256
20	Terminal Mena - Nombo	45	10,233	15,349
21	Terminal Mena - Narang	50	11,370	17,054
22	Terminal Mena - Kende	80	18,191	27,287
23	Terminal Mena - Borik	80	18,191	27,287

24	Terminal Karot - Muwur	45	10,233	15,349
25	Terminal Karot - Nundang	21	4,775	7,163
26	Terminal Karot - Lengor (Pagal)	27	6,140	9,209
27	Terminal Karot - Lando	50	11,370	17,054
28	Terminal Karot - Nontol	24	5,457	8,186
29	Terminal Karot - Bea Mese	48	10,915	16,372
30	Terminal Karot - Lenda (Pagal)	47	10,687	16,031
31	Terminal Karot - Latung	48	10,915	16,372
32	Terminal Karot - Wae Renca	40	9,096	13,644
33	Terminal Karot - Reo	60	13,644	20,465
34	Terminal Karot - Kajong	80	18,191	27,287
35	Terminal Karot - Lemarang	83	18,874	28,310
36	Terminal Karot - Koko (Timung)	16	3,638	5,457
37	Terminal Karot - Lidang	13	2,956	4,434
38	Terminal Lando - Ling (Timung)	16	3,638	5,457
39	Puni - Iteng	36	8,186	12,279
40	Puni - Mocok	46	10,460	15,690
41	Puni - Pongkor	40	9,096	13,644
42	Puni - Ulu Ngali	46	10,460	15,690
43	Puni - Kaca	36	8,186	12,279
44	Puni - Woa	42	9,550	14,326
45	Puni - Langgo	45	10,233	15,349

Tabel II.4 Tarif setiap trayek

No	Trayek	Jarak (Km)	Tarif Batas Bawah (Rp)	Tarif Batas Atas (Rp)
1	Kota Reo - Wae Pesi	18	4,093	6,140
2	Kota Reo - Robek (Kedindi)	16	3,638	5,457
3	Kota Reo - Kajong	20	4,548	6,822
4	Kota Reo - Lemarang	23	5,230	7,845
5	Kota Reo - Loce	21	4,775	7,163
6	Kota Reo - Sambor	35	7,959	11,938
7	Kota Reo - Kilit	16	3,638	5,457
8	Kota Iteng - Narang	13	2,956	4,434
9	Kota Iteng - Ponggeok	16	3,638	5,457
10	Kota Iteng - Woa	6	1,364	2,047
11	Kota Iteng - Ulungali	10	2,274	3,411
12	Kota Iteng - Nangalanang	20	4,548	6,822

Sumber: Peraturan Bupati Manggarai no. 3 tahun 2015

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Desain Penelitian

a. Alur Pikir Penelitian

Untuk dapat lebih memahami proses pengerjaan penelitian ini, maka dibuat alur pikir penelitian. Pada alur pikir penelitian ini akan dijelaskan urutan metode penelitian mulai dari menginput data sampai dengan memperoleh output dari penelitian, sebagai berikut:

b. Identifikasi Masalah

Pada proses ini dilakukan pengidentifikasian masalah yang ada di wilayah kajian. Kemudian dilakukan perumusan masalah.

c. Pengumpulan Data

Pengumpulan data berupa data primer yang diperoleh dari beberapa survei dan data sekunder diperoleh dari Hasil Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Manggarai tahun 2022.

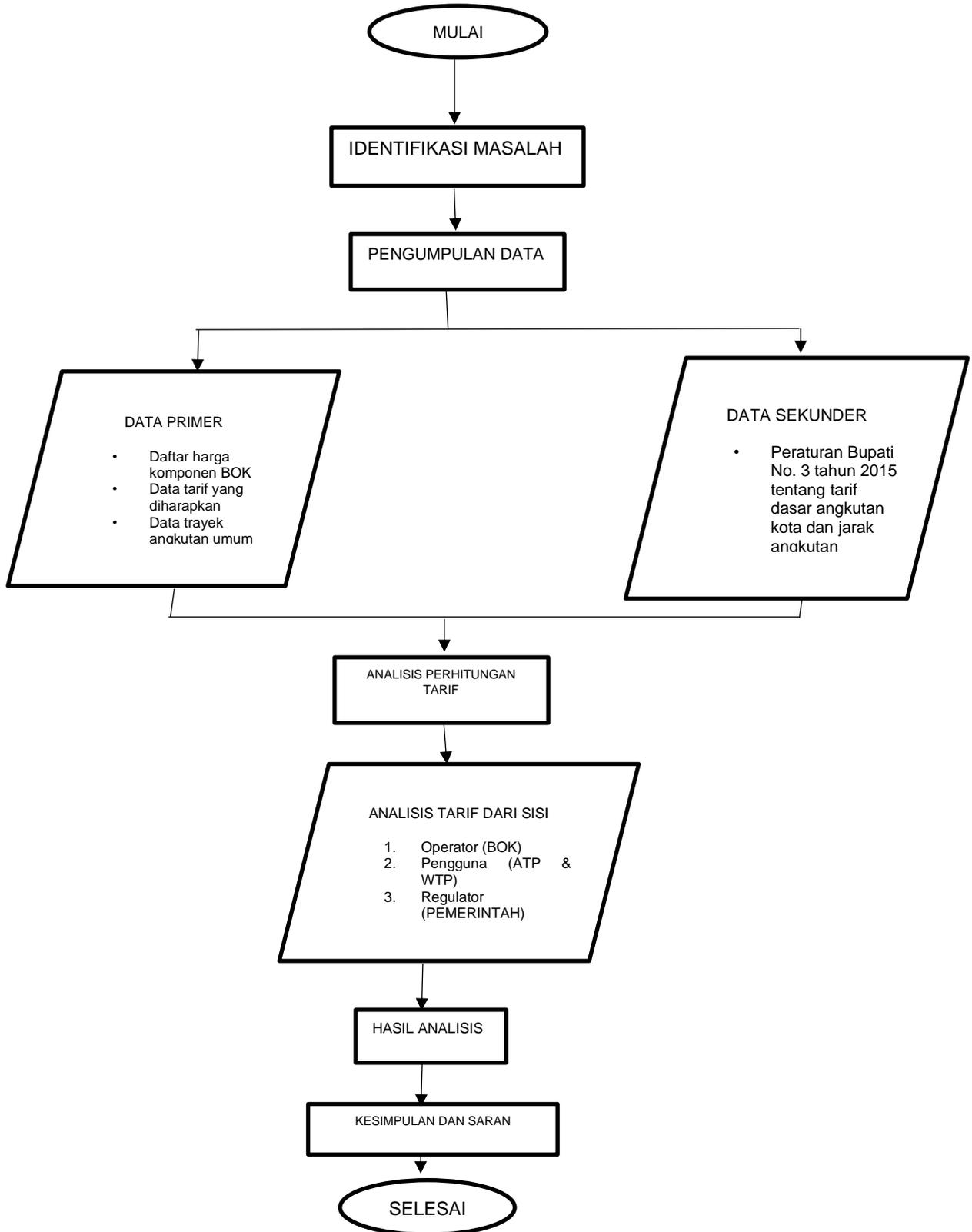
d. Pengolahan Data

Tahapan ini dilakukan setelah memperoleh kumpulan data. Dari data yang telah dikumpulkan selanjutnya dilakukan analisis terhadap tarif angkutan pedesaan berdasarkan biaya operasional kendaraan, kemauan membayar, dan kemampuan membayar.

e. Keluaran (Output)

Tahap ini merupakan tahap yang menindaklanjuti perbandingan tarif angkutan dari biaya operasional kendaraan, kemauan membayar, dan kemampuan membayar setelah dilakukan analisis perhitungan.

4.2 Bagan Alir Penelitian



4.3 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data meliputi pengumpulan berbagai data dan informasi terkait keperluan penelitian secara lengkap mengenai kondisi lokasi penelitian dan analisis yang diperoleh untuk penetapan tarif.

Pengumpulan data dilakukan dengan :

1. DATA PRIMER
 - a) Daftar harga komponen BOK
 - b) Data tarif yang diharapkan
 - c) Data trayek angkutan umum Dikabupaten Manggarai
pengumpulan Data Primer
2. DATA SEKUNDER
 - a) Peraturan Bupati No. 3 tahun 2015 tentang tarif dasar angkutan kota dan jarak angkutan

4.4 Teknik Analisis Data

Penelitian ini merupakan penelitian yang melakukan perbandingan tarif dari tiga sisi, sehingga metode penelitian yang digunakan adalah membandingkan tarif yang ada di wilayah studi dengan tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan, Ability to Pay, dan Willingness to Pay. Pengolahan data dilakukan dengan mengolah hasil perolehan data primer dan sekunder kedalam rumusan perhitungan biaya operasional kendaraan.

Perhitungan biaya operasional kendaraan dilakukan berpedoman dengan ketentuan dalam surat keputusan direktur jenderal perhubungan darat nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002; dengan maksud dan tujuan untuk mengetahui berapa besaran tarif yang harus dibayarkan penumpang angkutan berdasarkan anjuran dari surat keputusan tersebut. Selanjutnya dilakukan perhitungan tarif ATP dan WTP berdasarkan wawancara dengan pengguna angkutan pedesaan.

4.5 Lokasi dan Jadwal penelitian

Penelitian diambil dari permasalahan yang didapat setelah melakukan kegiatan Praktek Kerja Lapangan (PKL Manggarai). Untuk jadwal penelitian bisa dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel IV. 1 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Tanggal pelaksanaan
1	Pengumpulan Data Sekunder	3 - 6 Maret 2022
2	Survey Statis	28 Maret 2022
3	Survey Wawancara Penumpang dan Pengemudi	28 Maret 2022

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Kinerja Angkutan Pedesaan

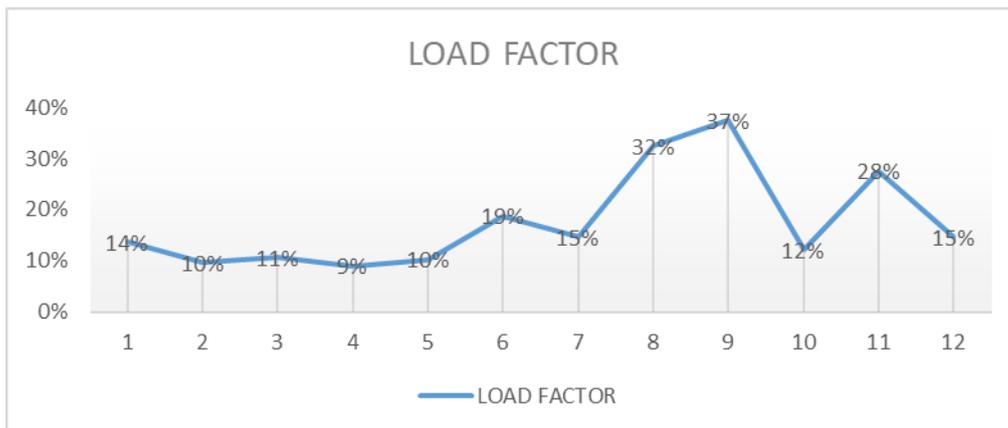
5.1.1 *Load factor* angkutan pedesaan

Dari data yang telah dikumpulkan, dilakukan analisis *load factor* angkutan pedesaan sebagai berikut :

Tabel V. 1 Load Faktor

NO	TRAYEK	LOAD FACTOR	RAT - RATA SPM	KETERANGAN
1	LANDO - KOTA	14%	70%	MEMENUHI
2	MENA - KOTA	10%	70%	MEMENUHI
3	WASO - KOTA	11%	70%	MEMENUHI
4	LEDA - KOTA	9%	70%	MEMENUHI
5	LAO - KOTA	10%	70%	MEMENUHI
6	MENA - CANCAR	19%	70%	MEMENUHI
7	MENA - LOLANG	15%	70%	MEMENUHI
8	MENA - PURANG	32%	70%	MEMENUHI
9	KAROT - RANGGI	37%	70%	MEMENUHI
10	KAROT - PAGAL	12%	70%	MEMENUHI
11	KAROT TIMUNG	28%	70%	MEMENUHI
12	REO - KEDINDI	15%	70%	MEMENUHI

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 1 Load Faktor

Dari analisis pada tabel dapat dilihat bahwa *Load factor* tertinggi yakni sebesar 37 % dan terendah sebesar 9%. *Load factor* tersebut memenuhi standar *load factor* bank dunia yakni sebesar 70% dikarenakan dapat dilihat dari kenyamanan penumpang.

Standar yang ditetapkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat untuk nilai load factor adalah 70% dan terdapat cadangan 30% untuk mengakomodasi kemungkinan lonjakan penumpang, serta pada tingkat ini kesesakan penumpang di dalam kendaraan masih dapat diterima.

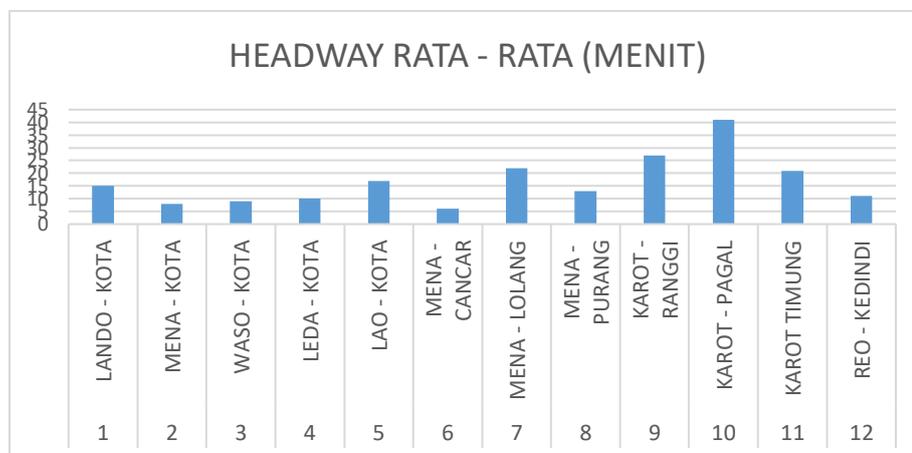
5.1.2 Headway

Dari perolehan data dilakukan analisis *headway* angkutan pedesaan sebagai berikut:

Tabel V. 2 Headway

NO	TRAYEK	HEADWAY RATA - RATA (MENIT)	RATA - RATA SPM	KETERANGAN
1	LANDO - KOTA	15	10	TIDAK MEMENUHI
2	MENA - KOTA	8	10	MEMENUHI
3	WASO - KOTA	9	10	MEMENUHI
4	LEDA - KOTA	10	10	MEMENUHI
5	LAO - KOTA	17	10	TIDAK MEMENUHI
6	MENA - CANGCAR	6	10	MEMENUHI
7	MENA - LOLANG	22	10	TIDAK MEMENUHI
8	MENA - PURANG	13	10	TIDAK MEMENUHI
9	KAROT - RANGGI	27	10	TIDAK MEMENUHI
10	KAROT - PAGAL	41	10	TIDAK MEMENUHI
11	KAROT TIMUNG	21	10	TIDAK MEMENUHI
12	REO - KEDINDI	11	10	TIDAK MEMENUHI

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 2 Headway

Waktu tunggu angkutan berpengaruh terhadap besar factor muat. Dari analisis diatas dapat dilihat headway rata – rata tertinggi yaitu pada trayek Karot – Pagal, dan terendah pada Mena – Cancar.

5.1.3 Rit

Dari perolehan data Rit angkutan pedesaan sebagai berikut:

Tabel V. 3 Panjang Trayek

NO	TRAYEK	PANJANG TRAYEK (KM)	JUMLAH RIT
	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>d</i>
1	LANDO-KOTA	5.83	7
2	MENA-KOTA	4.73	7
3	WASO-KOTA	9.90	5
4	LEDA-KOTA	6.10	10
5	LAO-KOTA	4.50	10
6	MENA-CANCAR	15.99	3
7	MENA-LOLANG	16.00	2
8	MENA-PURANG	0.00	1
9	KAROT-RANGGI	14.60	4
10	KAROT-PAGAL	27.12	1
11	KAROT-TIMUNG	9.50	2
12	KOTA REO-KEDINDI	6.35	10

Sumber: Hasil analisis data

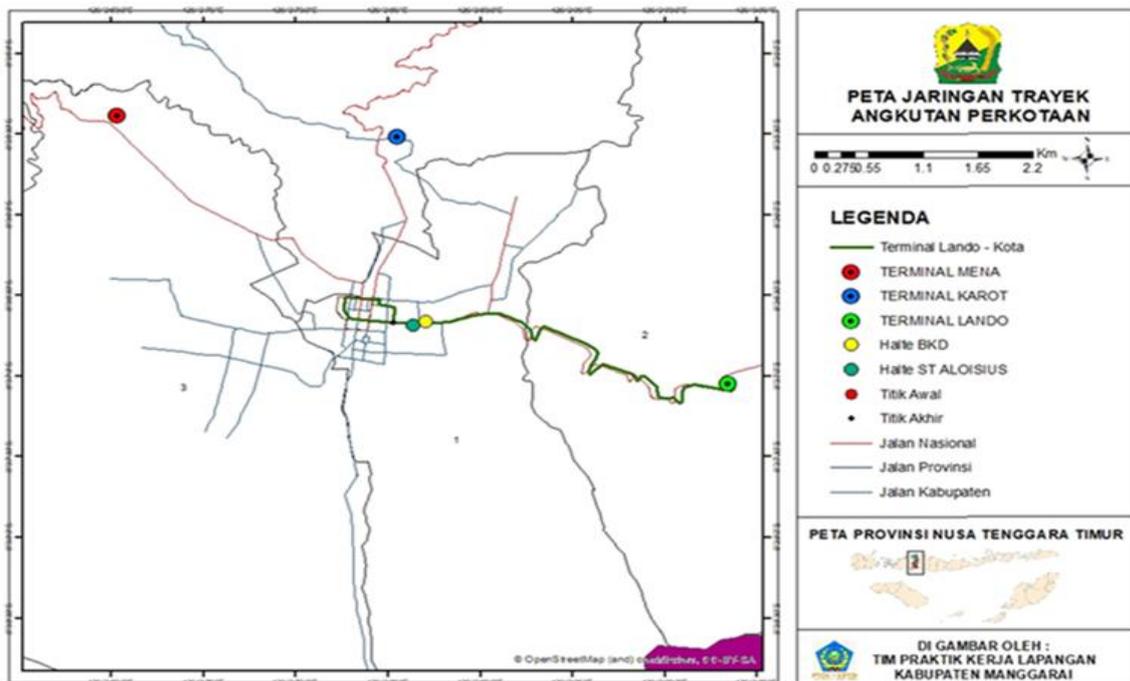
Berdasarkan tabel V.3 merupakan Panjang trayek dan jumlah Rit pada setiap trayek angkutan pedesaan dikabupaten Manggarai. Jumlah Rit terbanyak pada trayek leda kota, lao kota, dan kota reo kedindi yaitu 10. Panjang trayek terjauh yaitu pafa trayek karot pagal dengan Panjang trayek 27,12 km.

1) Profil Trayek Lando – Kota



Kode Trayek	02010401
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Merah Hijau
Panjang Trayek (km)	5 km
Umur Rata – Rata (tahun)	17
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada (unit)	13
Jam Operasi	07.00 – 17.00
Perolehan RIT/Hari	7
Prosedur Pemberangkatann	Tidak Terjadwal

Gambar V. 3 visualisasi trayek lando kota



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

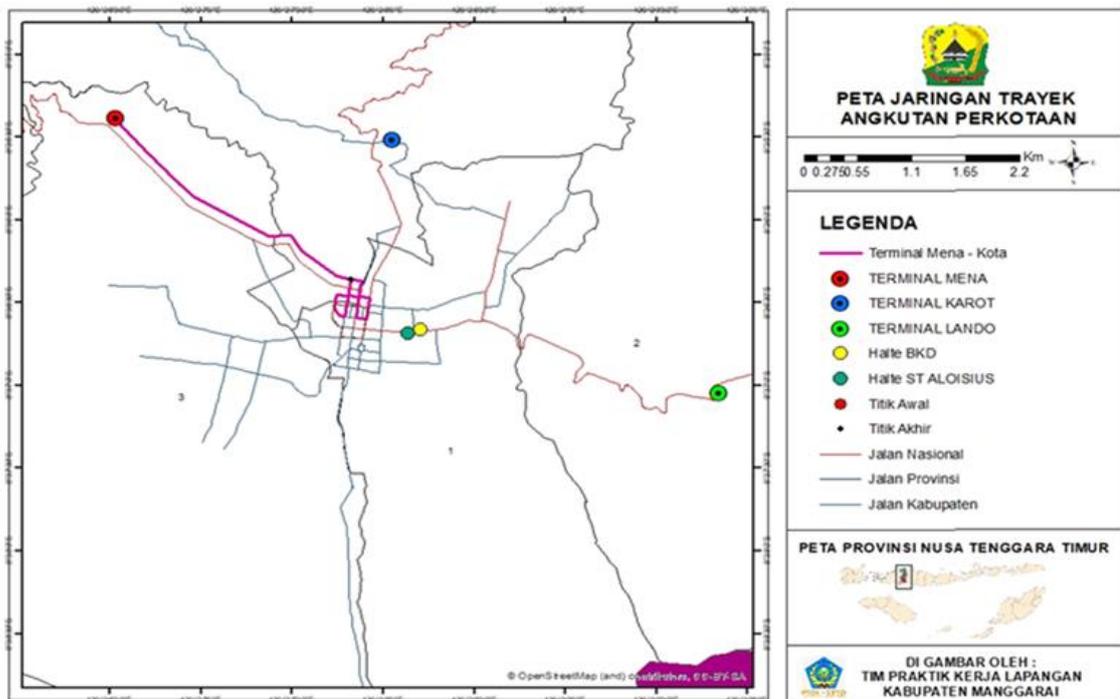
Gambar V. 4 peta trayek lando kota

2) Profil Trayek Mena – Kota



Gambar V. 5 visualisasi mena kota

Kode Trayek	03010401
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Merah Biru
Panjang Trayek	5 km
Umur Rata – Rata	17
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	10
Jam Operasi	07.00 – 19.00
Perolehan RIT/ hari	7
Prosedur Pemberangkatann	Tidak Terjadwal



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

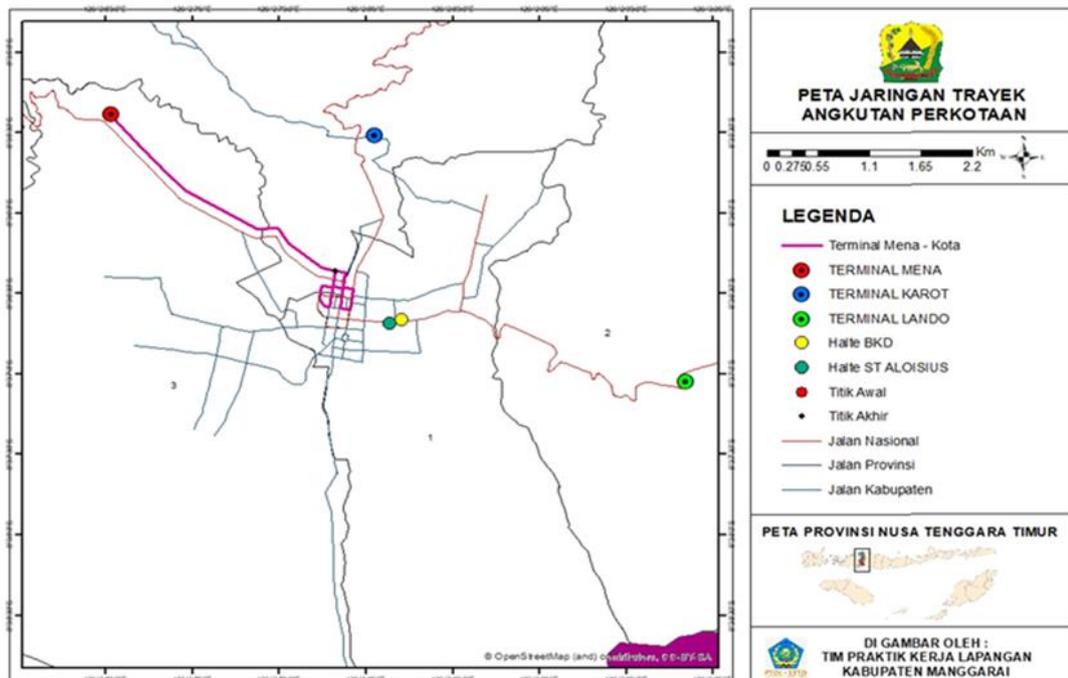
Gambar V. 6 peta trayek mena kota

3) Profil Trayek Waso - Kota



Gambar V. 7 visualisasi trayek waso kota

Kode Trayek	03010402
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Merah Kuning
Panjang Trayek	5 km
Umur Rata – Rata	
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	3
Jam Operasi	07.00 – 17.00
Perolehan RIT/ hari	5
Prosedur Pemberangkatann	Tidak Terjadwal



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

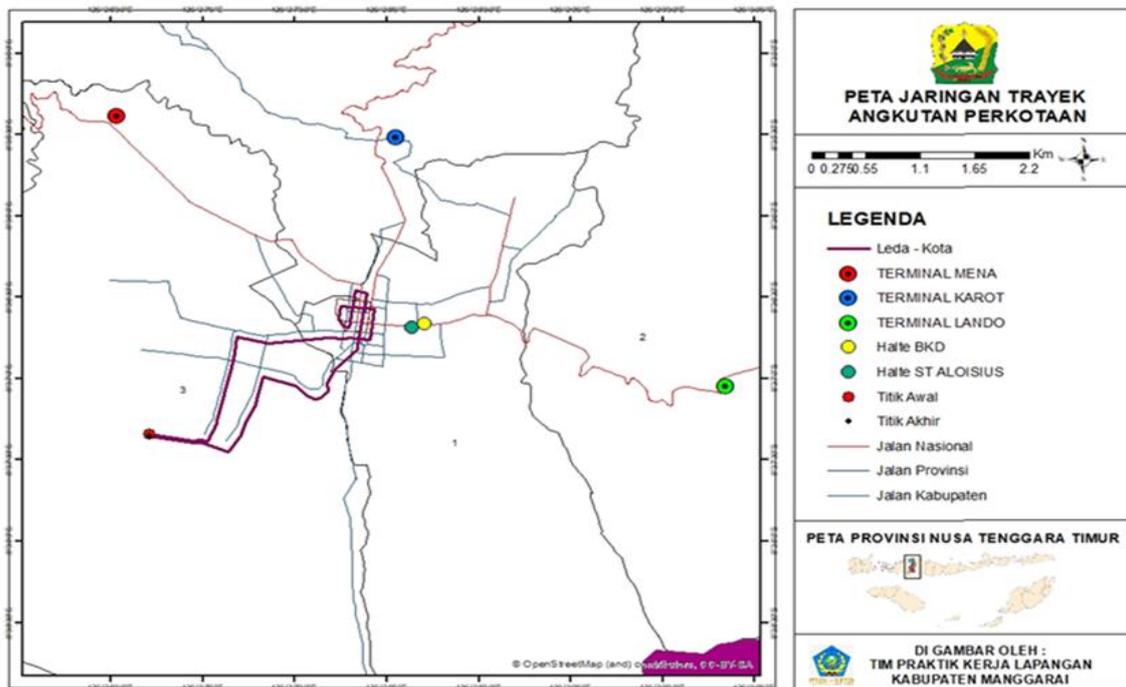
Gambar V. 8 peta trayek waso kota

4) Profil Trayek Leda - Kota



Kode Trayek	03010403
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Merah Kuning
Panjang Trayek	4,5 km
Umur Rata – Rata	13
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	7
Jam Operasi	07.00 – 17.00
Perolehan RIT/ hari	10
Prosedur Pemberangkatann	Tidak Terjadwal

Gambar V. 9 visualisasi trayek leda kota



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

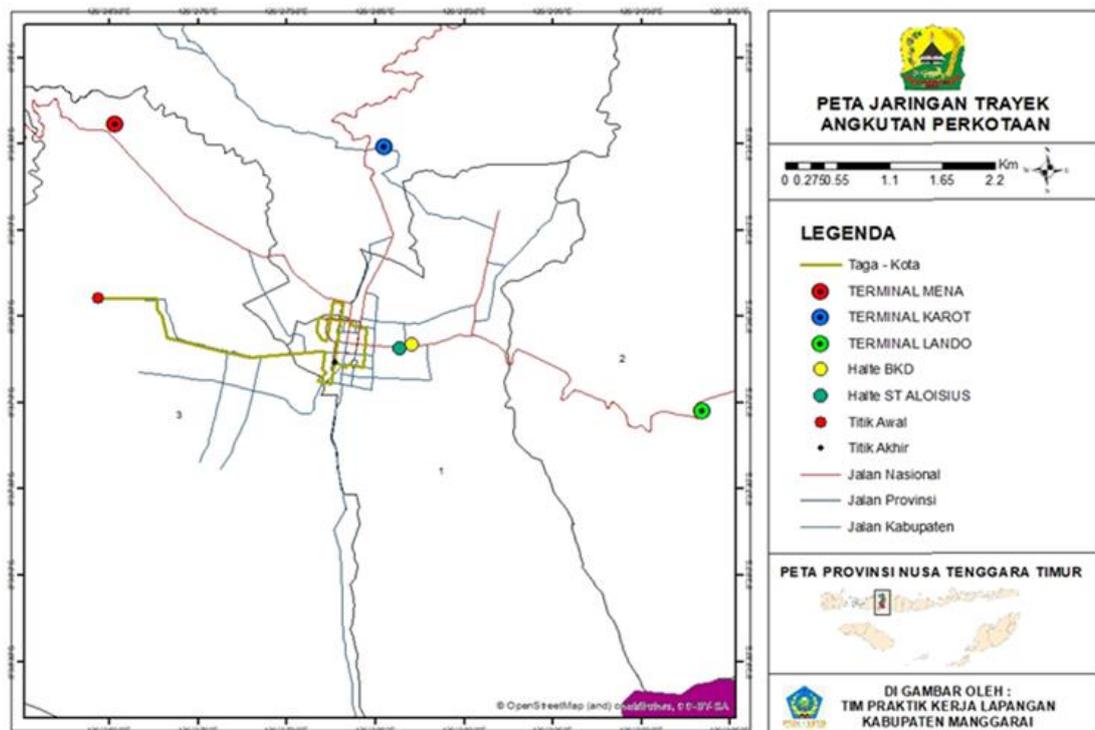
Gambar V. 10 peta trayek leda kota

5) Profil Trayek Lao/Taga – Kota



Kode Trayek	03010404
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Merah Kuning
Panjang Trayek	4,5 km
Umur Rata – Rata	3
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	3
Jam Operasi	07.00 – 17.00
Perolehan RIT/ hari	10
Prosedur Pemberangkatann	Tidak Terjadwal

Gambar V. 11 visualiasasi lao kota



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

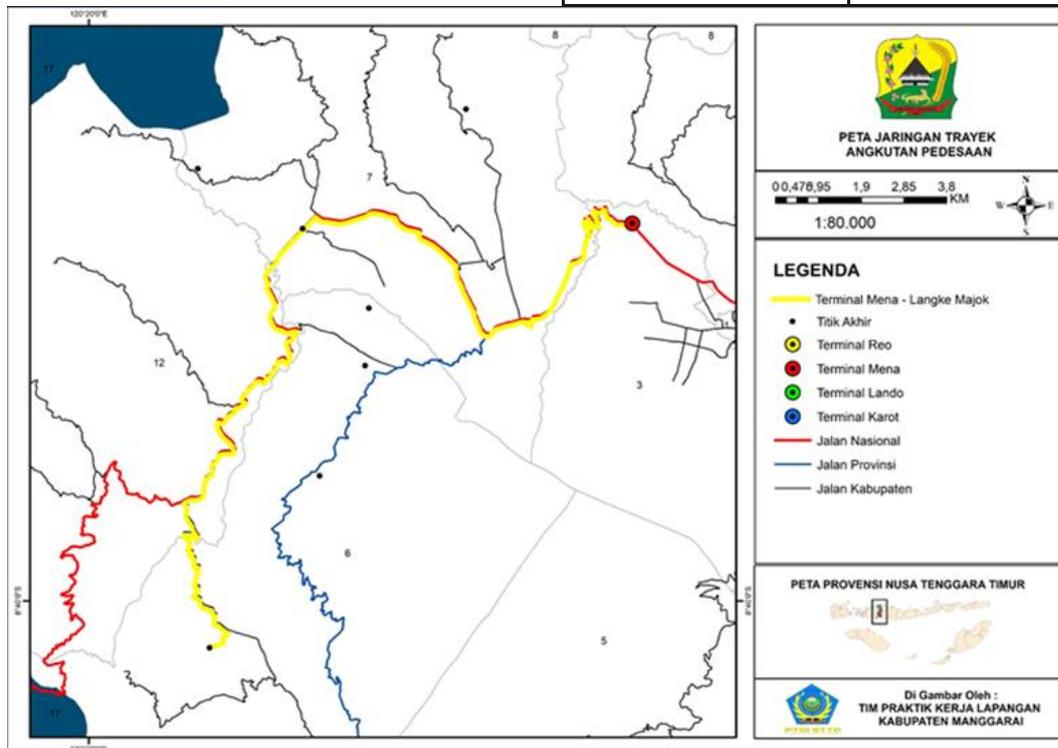
Gambar V. 12 peta trayek lao kota

6) Profil Trayek Mena – Cancar



Gambar V. 13 visualisasi trayek mena cancara

Kode Trayek	03070501
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Biru Merah
Panjang Trayek (km)	16
Umur Rata-rata Kendaraan	11
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada (unit)	25
Jam Operasi	07.00 – 18.00
Perolehan RIT/ hari	3
Prosedur Pemberangkatan	Tidak Terjadwal



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

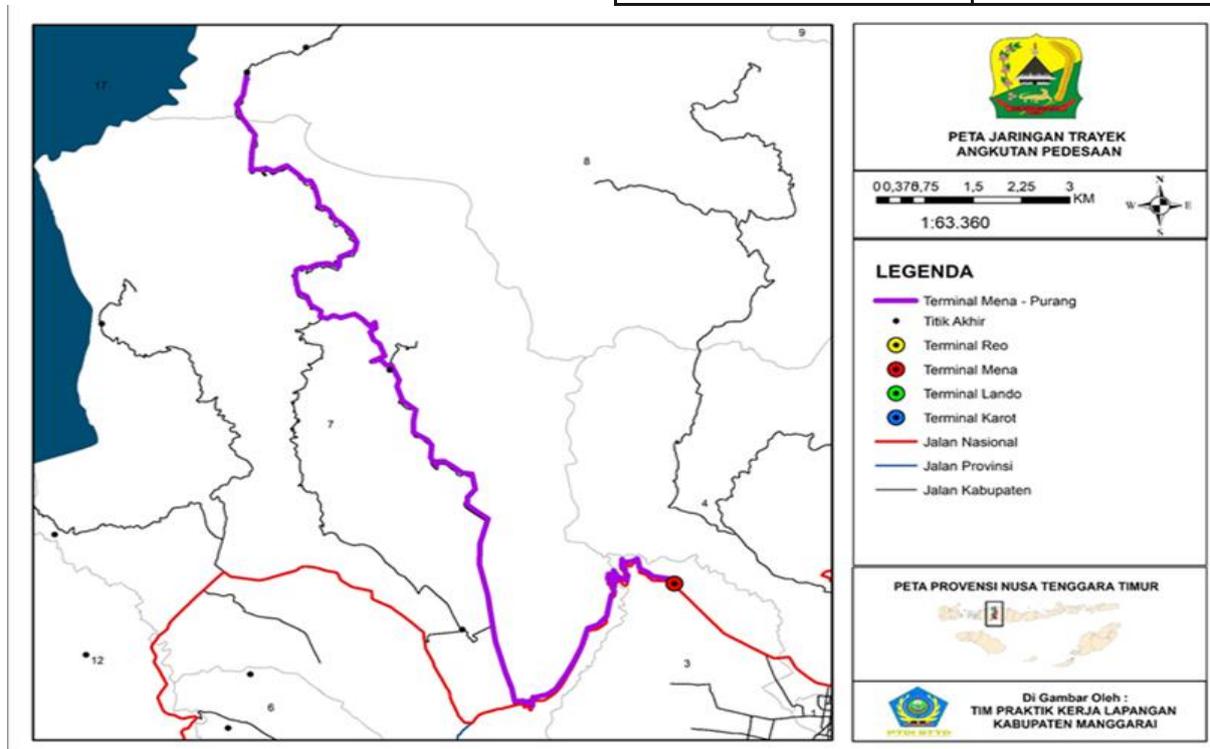
Gambar V. 14 peta trayek mena cancara

7) Profil Trayek Mena – Purang



Gambar V. 15 visualisasi trayek mena purang

Kode Trayek	03070501
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Biru Merah
Panjang Trayek (km)	25
Umur Rata-rata Kendaraan	11
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada (unit)	12
Jam Operasi	06.30 – 17.00
Perolehan RIT/ hari	1
Prosedur Pemberangkatan	Tidak Terjadwal



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

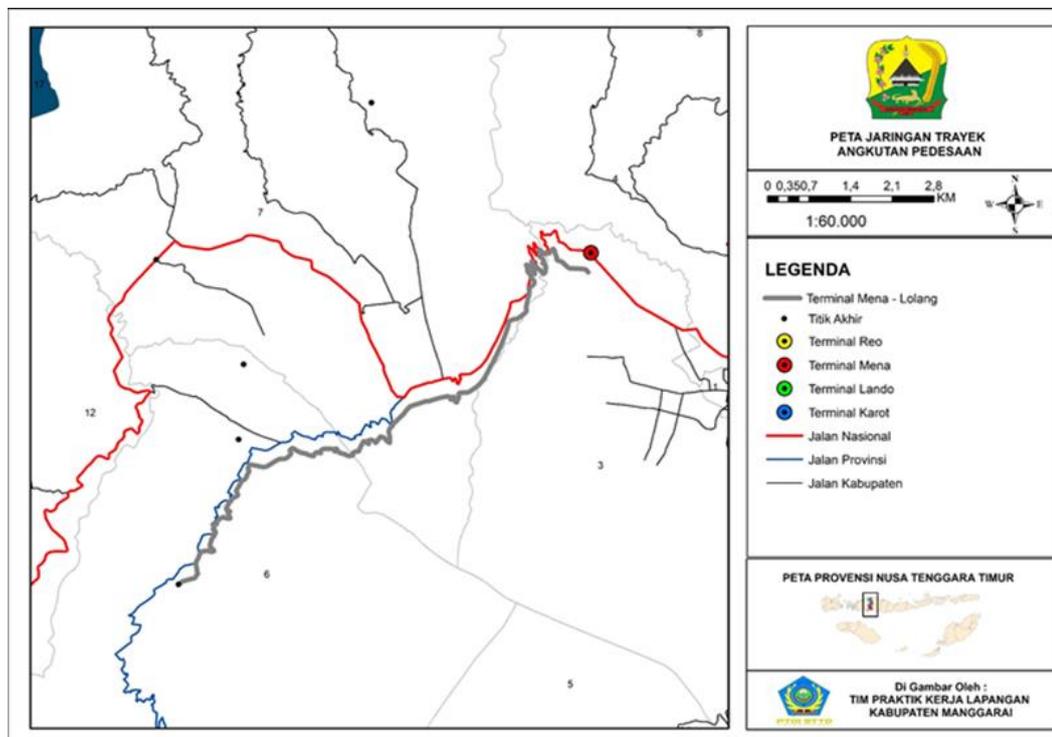
Gambar V. 16 peta trayek mena purang

8) Profil Trayek Mena – Lolang



Gambar V. 17 visualisasi trayek mena lolang

Kode Trayek	03060502
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Biru Merah
Panjang Trayek (km)	15
Umur Rata-rata Kendaraan	7
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada (unit)	4
Jam Operasi	07.00 – 16.00
Perolehan RIT/ hari	2
Prosedur Pemberangkatan	Tidak Terjadwal



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

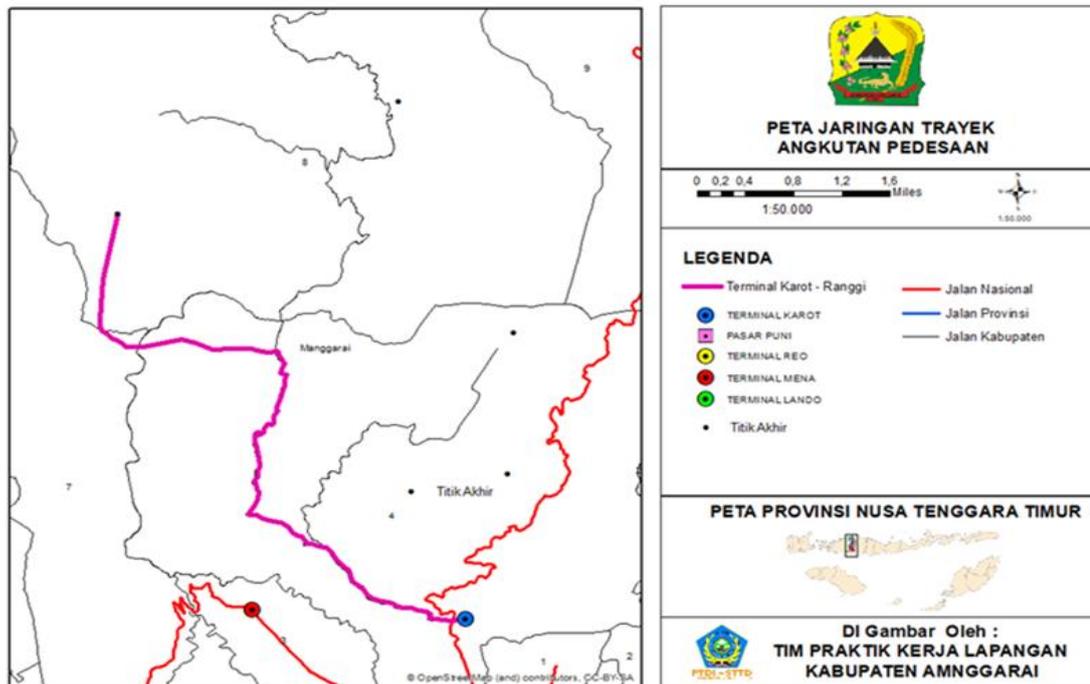
Gambar V. 18 peta trayek mena lolang

9) Profil Trayek Karot - Ranggi



Kode Trayek	04080502
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Biru Hijau
Panjang Trayek (km)	11
Umur Rata-rata Kendaraan	8
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada (unit)	15
Jam Operasi	07.00 – 18.00
Perolehan RIT/ hari	4
Prosedur Pemberangkatan	Tidak Terjadwal

Gambar V. 19 visualisasi karot ranggi



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

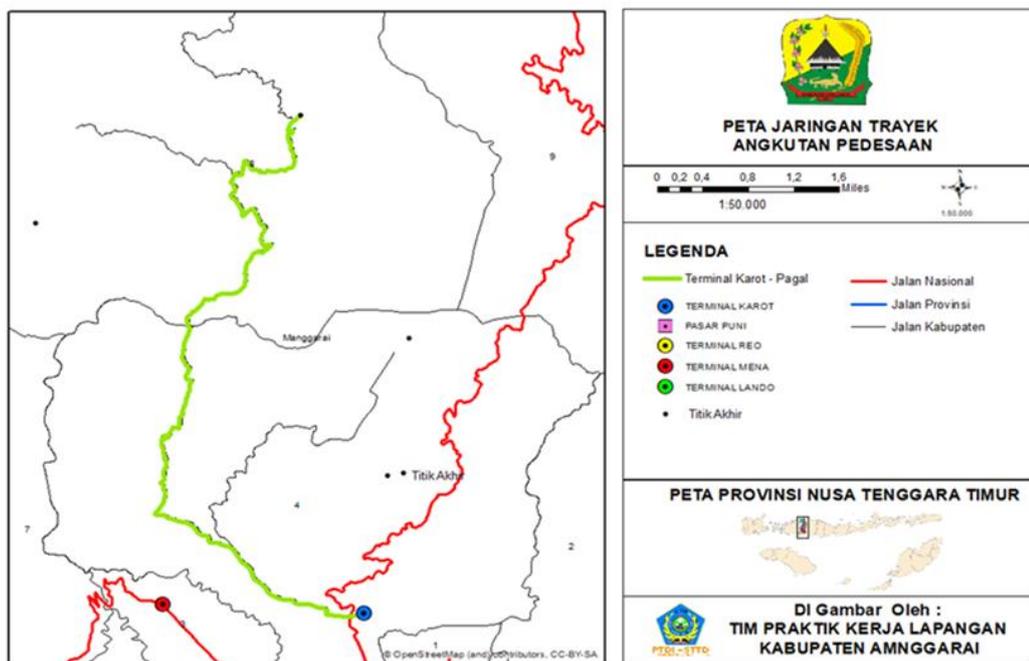
Gambar V. 20 peta trayek karot ranggi

10) Profil Trayek Karot - Pagal



Gambar V. 21 visualisaso karot pagal

Kode Trayek	04080501
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Biru Hijau
Panjang Trayek (km)	20
Umur Rata-rata Kendaraan	12
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada (unit)	10
Jam Operasi	07.00 – 14.00
Perolehan RIT/ hari	1
Prosedur Pemberangkatan	Tidak Terjadwal



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

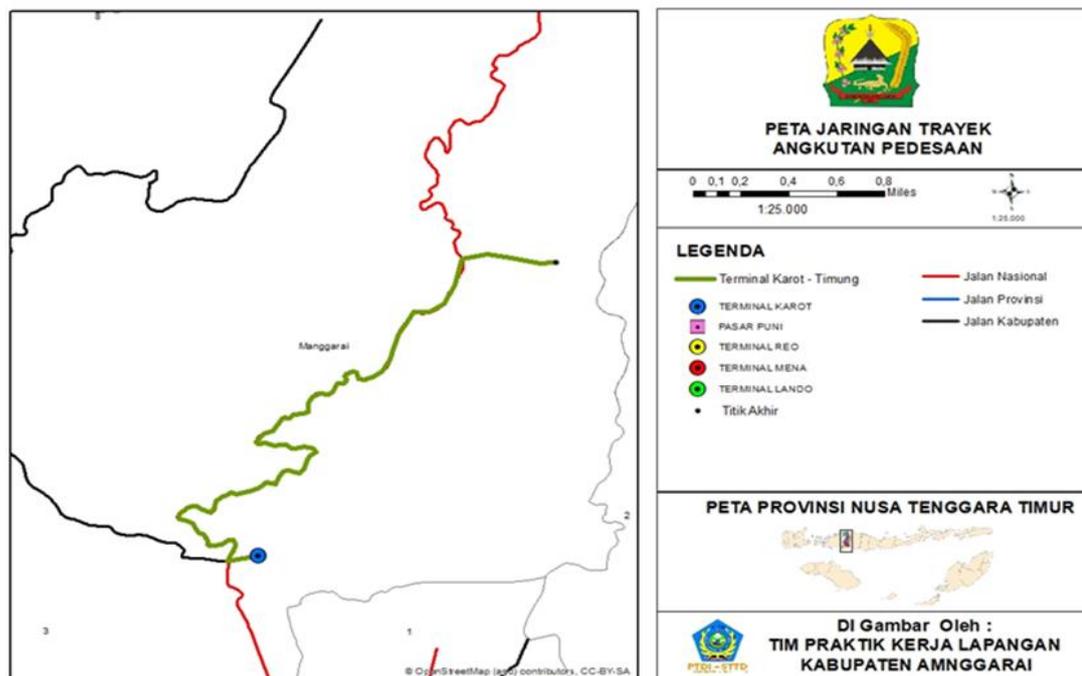
Gambar V. 22 peta trayek karot pagal

11) Profil Trayek Karot - Timung



Gambar V. 23 visualisasi karot timung

Kode Trayek	04020501
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Biru Hijau
Panjang Trayek (km)	8
Umur Rata-rata Kendaraan	10
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada (unit)	4
Jam Operasi	07.00 – 17.00
Perolehan RIT/ hari	2
Prosedur Pemberangkatan	Tidak Terjadwal



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

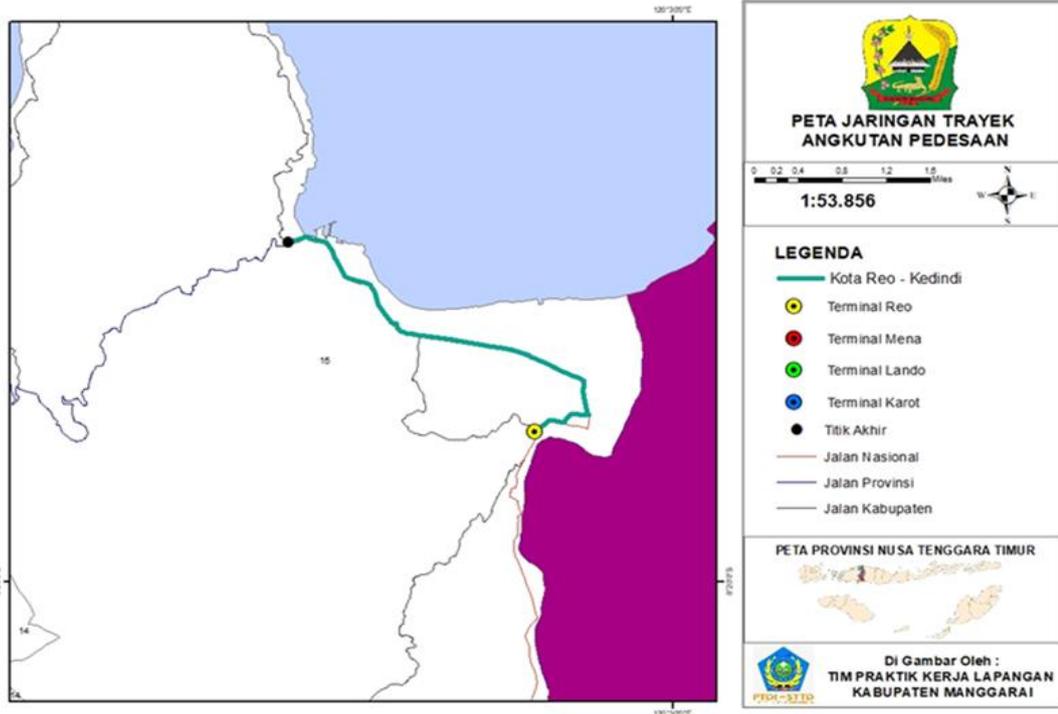
Gambar V. 24 peta trayek karot timung

12) Profil Trayek Reo - Kedindi



Gambar V. 25 visualisasi kota reo kedindi

Kode Trayek	15150501
Jenis Kendaraan	Minibus
Kapasitas Kendaraan	12
Warna	Putih
Panjang Trayek (km)	6,3
Umur Rata-rata Kendaraan	6
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada (unit)	4
Jam Operasi	07.00 – 14.00
Perolehan RIT/ hari	10
Prosedur Pemberangkatan	Tidak Terjadwal



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Manggarai 2022

Gambar V. 26 peta trayek kota reo kedindi

5.2 Perhitungan Tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Perhitungan tarif menggunakan dasar SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dilakukan dengan menggunakan data - data harga komponen biaya operasional kendaraan yang telah dikumpulkan sebagai berikut :

Tabel V. 4 Komponen BOK

No	Komponen BOK	Harga	Satuan	Keterangan
1	Harga Kendaraan	Rp 150,000,000.00	Unit	minibus
2	Pendapatan Awak	Rp 1,500,000.00	Rp/bulan	pengemudi
	Kendaraan sesuai UMR			kondektur
3	Harga Ban	Rp 500,000.00	Rp/buah	GT radial
4	Harga BBM	Rp 7,650.00	Rp/liter	pertalite
5	Harga Oli Mesin	Rp 50,000.00	Rp/liter	TMO oli mesin
6	Harga Oli Gardan	Rp 30,000.00	Rp/liter	top 1
7	Harga Oli Transmisi	Rp 70,000.00	Rp/liter	STP gear oli
8	Harga Gemuk	Rp 115,000.00	Rp/kg	-
9	Harga Minyak Rem	Rp 75,000.00	Rp/liter	STP minyak rem
10	Harga Filter BBM	Rp 90,000.00	Rp/buah	Denzo filter oli
11	Harga Filter Oli	Rp 75,000.00	Rp/buah	top 1
12	Cuci kendaraan	Rp 60,000.00	Per Bulan	-
13	Retribusi terminal	Rp 4,000.00	Per hari	-
14	Harga Filter Udara	Rp 150,000.00	Rp/buah	-
15	Biaya STNK	Rp 1,500,000.00	Rp/armada/tahun	-
16	Biaya KIR	Rp 125,000.00	Per pengujian	-
17	Izin usaha	-		-
18	Izin trayek	-		-

Sumber: Hasil analisis data

Dari tabel diatas dapat dilihat komponen – komponen Biaya Operasional kendaraan yang digunakan dalam menghitung Biaya Operasional Kendaraan per trayek. Selain

komponen dari tabel juga terdapat harga komponen, satuan yang digunakan, dan jenis/merek komponen.

Untuk Izin usaha dan izin trayek dikabupaten manggarai tidak dipungut sama sekali dikarenakan untuk izin trayek dan izin usaha hanya diberlakukan kepada pemilih AKDP.

Contoh Perhitungan BOK pada Trayek Lando Kota

1. Karakteristik Kendaraan

- a. Trayek : Lando - Kota
- b. Tipe Kendaraan : Minibus
- c. Jenis Pelayanan : Angkutan Pedesaan
- d. Kapasitas Kendaraan : 12 penumpang
- e. Tipe Mesin : Bensin

2. Produksi Kendaraan

- a. Km tempuh per rit : 11,66 km
- b. Frekuensi per hari : 7 rit
- c. Km kosong : 2 km
- d. Km tempuh per hari : 82 km
- e. Hari operasi per bulan : 26 hari
- f. Hari operasi per tahun : 312 hari
- g. Km tempuh per bulan : 2.185,78 km
- h. Km tempuh per tahun : 26.229 km
- i. Seat.km per rit : 140 seat/km
- j. Seat.km per hari : 1.009 seat/km
- k. Seat.km per bulan : 26.229 seat/km
- l. Seat.km per tahun : 314.753 seat/km

3. Biaya Kendaraan – km

a. Biaya Langsung

1) Penyusutan Kendaraan

Biaya penyusutan kendaraan dihitung menggunakan rumus :

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

Keterangan :

- Harga Kendaraan : Rp 150.000.000
- Masa Penyusutan : 5 tahun
- Nilai Residu : 20% dari harga kendaraan

$$\begin{aligned} \text{Biaya Penyusutan} &= \frac{(150.000.000 - 30.000.000)}{26,299 \times 5} \\ \text{Biaya Penyusutan} &= \text{Rp 915 kendaraan/km} \end{aligned}$$

2) Biaya Awak Kendaraan (Gaji dan Tunjangan)

Awak kendaraan Angkutan pedesaan di Kabupaten Manggarai tersusun dari sopir tanpa kondektur. Gaji dan tunjangan sopir per bulan sebesar Rp 1.000.000 dan kondektur sebesar 500.000 dan per tahun Rp 18.000.000. Kemudian biaya gaji dan tunjangan awak kendaraan per kendaraan/km dihitung dengan :

$$\begin{aligned} \text{Biaya Awak Kendaraan} &= \frac{\text{Biaya Awak Kendaraan per tahun}}{\text{Km tempuh per tahun}} \\ \text{Biaya Awak Kendaraan} &= \frac{\text{Rp 18.000.000}}{26.229} \end{aligned}$$

Biaya gaji dan tunjangan awak kendaraan = Rp 686,25 per kend/km

3) Bahan Bakar Minyak (BBM)

$$\begin{aligned} \text{Biaya BBM per km} &= \frac{\text{Biaya BBM per Kendaraan perhari}}{\text{Km tempuh per hari}} \\ \text{Biaya Awak Kendaraan} &= \frac{\text{Rp 48.030}}{82 \text{ km}} \\ \text{Biaya Awak Kendaraan} &= \text{Rp 588,46} \end{aligned}$$

4) Ban

Jarak tempuh ganti ban untuk angkutan umum dilakukan pada 25.000 km, dengan penggunaan ban 4 buah. Harga ban saat ini adalah Rp

369.000. Maka biaya ban dihitung dengan menggunakan rumus :

$$\begin{aligned} \text{Biaya Ban per km} &= \frac{\text{Biaya ban keseluruhan}}{\text{Km daya tahan ban}} \\ \text{Biaya Ban per km} &= \frac{\text{Rp } 500.000 \times 4}{25.000} \\ \text{Biaya Ban per km} &= \text{Rp } 80,00 \end{aligned}$$

5) Servis Kecil

Servis kecil dilakukan setiap kendaraan telah menempuh jarak perjalanan sejauh 7.500 km. total biaya servis kecil sebesar Rp 665.000, sehingga total biaya servis kecil per km nya sebesar Rp 88,67

6) Servis Besar

Servis besar dilakukan setiap 12.000 km perjalanan dengan total biaya servis besar Rp 905.000, sehingga total biaya servis besar per km nya yakni Rp 75,42

7) *Over Houl* Mesin

Over houl mesin dilakukan setiap 109.200 km dengan total biaya Rp 7.500.000 , dan biaya over haul per kendaraan.km sebesar Rp 68,68.

8) *Over Haul* Body

Over Haul Body dilaukan setiap satu tahun sekali dengan biaya Rp 600.000, dan biaya per kendaraan.km sebesar Rp 274,50.

9) Pajak Kendaraan (STNK)

Biaya STNK yakni sebesar Rp 1.500.000 sehingga besar biaya STNK per kendaraan.km sebesar Rp 57,19.

10) KIR

Besar biaya uji KIR di Kabupaten Manggarai adalah Rp 125.000 per kendaraan. Dalam satu tahunnya, dilakukan 2 kali uji KIR, maka besar biaya uji KIR per tahun adalah RP 250.000 dan biaya KIR per kendaraan per km adalah Rp 9,53.

11) Asuransi

Besar asuransi yang dibayarkan adalah sebesar Rp 3.750.000, sehingga besar asuransi per kendaraan.km adalah sebesar Rp 142,97.

b. Biaya Tidak Langsung

1) Biaya Gaji Pegawai Non Awak Kendaraan

Awak kendaraan di Kabupaten Manggarai terdiri dari gaji pegawai non awak kendaraan.

- 2) Biaya Pengelolaan
Biaya Izin Usaha Di kabupaten Manggarai tidak tersedia dikarenakan angkutan pedesaan belum memperpanjang izin trayek.

Total biaya langsung/kend-km sebesar Rp 3.035,68 Total biaya tidak langsung/kend-km sebesar Rp - Sehingga diperoleh BOK/kend-km sebesar Rp 3.035,68

5.1.5 Rekapitulasi BOK

Tabel V. 5 Rekapitulasi BOK

Rekapitulasi Biaya per km	LANDO KOTA	MENA KOTA	WASO KOTA	LEDA KOTA	LAO KOTA	MENA CANCAR	MENA LOLANG	MENA PURANG	KAROT RANGGI	KAROT PAGAL	KAROT TIMUNG	REO KEDINDI
1. Biaya Langsung												
Penyusutan	915.00	1127.80	754.37	612.15	829.81	778.43	1166.92	1555.89	639.41	1376.89	1965.33	588.05
Gaji dan tunjangan awak k	686.25	845.85	565.78	459.11	622.35	583.82	875.19	1166.92	479.55	1032.67	1474.00	441.04
BBM	588.46	1530.00	1275.00	1530.00	1266.67	695.45	510.00	1275.00	695.45	695.45	637.50	850.00
Ban	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
Service kecil	88.67	88.67	88.67	88.67	88.67	88.67	88.67	88.67	88.67	84.00	84.00	88.67
Service besar	75.42	75.42	75.42	75.42	75.42	75.42	75.42	75.42	75.42	75.42	75.42	75.42
Over Houl mesin	68.68	68.68	68.68	68.68	68.68	68.68	68.68	68.68	68.68	68.68	68.68	68.68
Over Houl body	274.50	338.34	226.31	183.65	248.94	233.53	350.07	466.77	191.82	413.07	589.60	176.42
Retribusi terminal	49.01	60.40	40.40	32.79	44.44	41.69	62.50	83.33	34.25	73.75	105.26	31.50
STNK/pajak kendaraan	57.19	70.49	47.15	38.26	51.86	48.65	72.93	97.24	39.96	86.06	122.83	36.75
Kir	9.53	11.75	7.86	6.38	8.64	8.11	12.16	16.21	6.66	14.34	20.47	6.13
Asuransi	142.97	176.22	117.87	95.65	129.66	121.63	182.33	243.11	99.91	215.14	307.08	91.88
2. Biaya Tidak Langsung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. BOK Kendaraan/km	3035.68	4473.60	3347.50	3270.75	3515.14	2824.08	3544.86	5217.22	2499.78	4215.46	5530.18	2534.53

Sumber: Hasil analisis data

Setelah dilakukan perhitungan terhadap Biaya Operasional Kendaraan, data BOK/kend-km dari setiap trayek digunakan untuk menghitung nilai tarif pokok/pnp-km dengan rata – rata penumpang naik/trip disesuaikan dengan kondisi lapangan, sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Tarif Pokok} &= \frac{\text{BOK/Kend – km}}{\text{Rata – rata penumpang naik/trip}} \\ \text{BOK/Kendaraan – km} &= \text{Rp 3.035,68/kend – km} \\ \text{Rata – rata ju} &= 70\% \times 12 = 8 \text{ pnp} \\ \text{jumlah penumpang naik/trip} &= \frac{\text{Rp 3.035,68 /kendkm}}{8 \text{ pnp}} \\ &= \text{Rp 379 pnp/km} \end{aligned}$$

*Contoh perhitungan dari trayek kode lando – kota

Tabel V. 6 Perhitungan Tarif Pokok

Trayek	Panjang Lintasan A-B	BOK KENDARAAN/- KM	rata-rata jumlah penumpang terangkut a ke b	tarif pokok	tarif bep
LANDO-KOTA	5.83	3036	8	379	2210
MENA-KOTA	4.73	4464	8	558	2639
WASO-KOTA	9.90	3339	8	417	4132
LEDA-KOTA	6.10	3261	8	408	2486
LAO-KOTA	4.50	3515	8	439	1977
MENA-CANCAR	15.99	5209	8	651	10411

Trayek	Panjang Lintasan A-B	BOK KENDARAAN/- KM	rata-rata jumlah penumpang terangkut a ke b	tarif pokok	tarif bep
MENA-LOLANG	16.00	2820	8	352	5639
MENA-PURANG	24.00	3542	8	443	10625
KAROT-RANGGI	14.60	4211	8	526	7685
KAROT-PAGAL	27.12	5526	8	691	18733
KAROT-TIMUNG	9.50	2495	8	312	2963
KOTA REO-KEDINDI	6.35	2529	8	316	2007

Sumber: Hasil analisis data

Tarif pokok (pnp/km) kemudian digunakan untuk menghitung tarif Break Event Poin (BEP) dari masing – masing trayek. Tarif BEP sebagai tarif tanpa nilai keuntungan dapat dihitung dengan formulasi tarif pokok/pnp-km X Panjang trayek.

Berikut contoh perhitungan tarif BEP trayek lando – kota

Rata-Rata Jumlah Penumpang Naik/Trip = 70% x 12 = 8 pnp

Tarif BEP = Tarif pokok/pnp – km x panjang trayek

= 379/pnp-km x 5,83 km

= Rp 2.210/pnp

Tarif Pokok/pnp-km digunakan untuk mendapatkan berapa tarif Break Event Point (BEP) tiap trayeknya. Tarif Break Event Point (BEP) ialah 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 (keuntungan perusahaan/operator).

Tarif Pokok / pnp- km = Rp 379 /pnp – km

Tarif BEP = Rp 379/pnp-km x 5,83 km

= Rp 2.210/pnp

Tarif dari sisi operator = Rp 2.210 /pnp + (10% x 2.210/pnp) = Rp 2.431

(SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002)

Tabel V. 7 Perhitungan Tarif Dari Sisi Operator

Trayek	Panjang trayek A - B	TARIF POKOK / PNP - KM	TARIF BEP	TARIF
LANDO-KOTA	5.83	Rp 379	Rp 2,210	Rp 2,431
MENA-KOTA	4.73	Rp 558	Rp 2,639	Rp 2,903
WASO-KOTA	9.90	Rp 417	Rp 4,132	Rp 4,545
LEDA-KOTA	6.10	Rp 408	Rp 2,486	Rp 2,735
LAO-KOTA	4.50	Rp 439	Rp 1,977	Rp 2,175
MENA-CANCAR	15.99	Rp 352	Rp 5,636	Rp 6,199
MENA-LOLANG	16.00	Rp 443	Rp 7,083	Rp 7,791
MENA-PURANG	24.00	Rp 651	Rp 15,627	Rp 17,189
KAROT-RANGGI	14.60	Rp 312	Rp 4,554	Rp 5,009
KAROT-PAGAL	27.12	Rp 526	Rp 14,275	Rp 15,703
KAROT-TIMUNG	9.50	Rp 691	Rp 6,562	Rp 7,218
KOTA REO-KEDINDI	6.35	Rp 316	Rp 2,007	Rp 2,208

Sumber: Hasil analisis data

5.3 Perhitungan ATP dan WTP

Karakteristik pengguna angkutan pedesaan kabupaten manggarai

a. Populasi

Berdasarkan perolehan data sekunder dari laporan umum Kabupaten Manggarai, rata – rata jumlah penumpang angkutan pedesaan yang terangkuta dalam satu hari yang dijadikan populasi sebagai berikut:

Tabel V. 8 Jumlah Penumpang Perhari Pertrayek

TRAYEK	KAPASITAS (ORANG)	LOAD FACTOR (%)	RIT	KENDARAAN YANG BEROPERASI (UNIT)	JUMLAH PENUMPANG TERANGKUT PER KENDARAAN (ORANG)	JUMLAH PENUMPANG TERANGKUT PERHARI (PNP/HARI/KE-ND)	JUMLAH PENUMPANG TERANGKUT PER TRAYEK (PNP/HARI/TRAYEK)
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>	$f = b*c$	$g = f*d$	$h = g*e$
LANDOKOTA	12	13.69%	7	13	2	11	149
MENAKOTA	12	9.64%	7	10	1	8	81
WASOKOTA	12	10.56%	5	3	1	6	19
LEDAKOTA	12	8.97%	10	7	1	11	75
LAOKOTA	12	10.30%	10	3	1	12	37
MENACANCAR	12	18.79%	3	25	2	7	169
MENALOLANG	12	14.58%	2	4	2	4	14
MENAPURANG	12	32.41%	1	12	4	4	47
KAROT - RANGGI	12	37.46%	4	15	4	18	270
KAROT - PAGAL	12	12.13%	1	10	1	1	15
KAROT - TIMUNG	12	27.60%	2	4	3	7	27
KOTAREOKEDINDI	12	14.67%	10	4	2	18	70

Sumber: Hasil analisis data

Untuk supply dan demand penumpang setiap trayek dengan ukuran jumlah penumpang terangkut perkendaraan maka jumlah supply lebih tinggi dari demand

perkendaraan. hal itu dapat dilihat dalam satu kendaraan tersedia 12 seat dan jumlah penumpang perkendaraan tidak melebihi dari 12 orang

b. Sampel

Jumlah populasi berpengaruh pada jumlah sampel, penelitian ini menggunakan metode slovin, yakni dengan deviasi 5% diperoleh jumlah sampel yaitu sebagai berikut

Tabel V. 9 Jumlah Sampel Penumpang

TRAYEK	JUMLAH SAMPEL
LANDO-KOTA	108
MENA-KOTA	81
WASO-KOTA	19
LEDA-KOTA	75
LAO-KOTA	37
MENA-CANCAR	123
MENA-LOLANG	14
MENA-PURANG	47
KAROT-RANGGI	196
KAROT-PAGAL	15
KAROT-TIMUNG	27
KOTA REO-KEDINDI	70
TOTAL	812

Sumber: Hasil analisis data

Contoh perhitungan sampel Trayek lando kota sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan :

n : jumlah sampel

N : populasi

e : tingkat kesalahan

Jumlah Sampel = $\frac{149}{\quad\quad\quad}$

$$1 + 149 (0,05)^2 = 108 \text{ Orang.}$$

5.4 Karakteristik Pelaku Perjalanan

Dari hasil survei wawancara dapat diketahui informasi mengenai karakteristik responden terkait asal tujuan perjalanan, jenis kelamin, jenis pekerjaan, usia, maksud perjalanan, tingkat penggunaan perhari, pendapatan penumpang/bulan, kemampuan untuk membayar jasa angkutan satu kali dan kesediaan untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang didapat.

5.3.1 Jenis Kelamin

Tabel V. 10 karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelamin

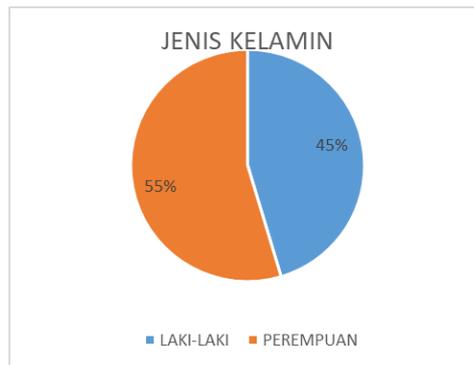
TRAYEK	JENIS KELAMIN		TOTAL
	LAKI - LAKI	PEREMPUAN	
LANDO-KOTA	45%	55%	100%
MENA-KOTA	46%	54%	100%
WASO-KOTA	42%	58%	100%
LEDA-KOTA	40%	60%	100%
LAO-KOTA	22%	78%	100%
MENA-CANCAR	41%	59%	100%
MENA-LOLANG	50%	50%	100%
MENA-PURANG	47%	53%	100%
KAROT-RANGGI	34%	66%	100%
KAROT-PAGAL	13%	87%	100%
KAROT-TIMUNG	30%	70%	100%
KOTA REO-KEDINDI	40%	60%	100%

Sumber: Hasil analisis data

Berdasarkan Tabel diatas karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelamin yaitu jenis kelamin perempuan tertinggi sebesar 50% pada trayek mena – lolang sedangkan jenis kelamin laki – laki tertinggi sebesar 87% pada trayek karot – pagal. Berikut salah satu contoh diagram pada trayek Lando – Kota:

- 1) Trayek Lando Kota

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 27 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota Jenis kelamin

Pada trayek lando – kota penumpang berdasarkan jenis kelamin yaitu berjenis kelamin laki – laki sebesar 45% sedangkan untuk perempuan sebesar 55 %.

5.3.2 Berdasarkan Umur

Tabel V. 11 Karakteristik penumpang berdasarkan umur

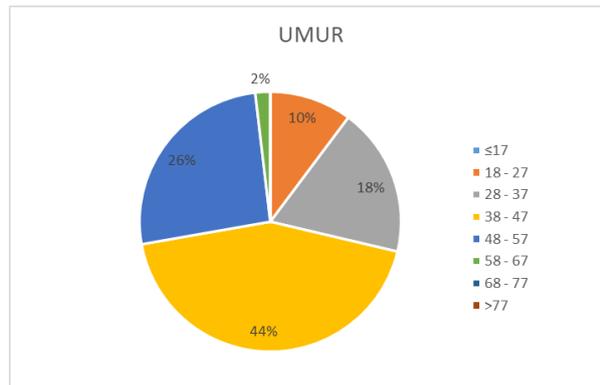
TRAYEK	UMUR								TOTAL
	≤17	18 - 27	28 - 37	38 - 47	48 - 57	58 - 67	68 - 77	>77	
LANDO-KOTA	0%	10%	19%	44%	26%	2%	0%	0%	100%
MENA-KOTA	2%	7%	14%	51%	26%	0%	0%	0%	100%
WASO-KOTA	21%	11%	26%	32%	11%	0%	0%	0%	100%
LEDA-KOTA	9%	16%	12%	44%	19%	0%	0%	0%	100%
LAO-KOTA	0%	0%	0%	59%	41%	0%	0%	0%	100%
MENA-CANCAR	4%	15%	33%	29%	19%	0%	0%	0%	100%
MENA-LOLANG	0%	0%	14%	57%	29%	0%	0%	0%	100%
MENA-PURANG	4%	2%	19%	45%	28%	0%	0%	2%	100%
KAROT-RANGGI	11%	15%	13%	43%	18%	0%	0%	0%	100%

KAROT-PAGAL	0%	0%	7%	40%	27%	27%	0%	0%	100%
KAROT-TIMUNG	0%	33%	22%	30%	15%	0%	0%	0%	100%
KOTA REO-KEDINDI	50%	9%	16%	17%	7%	0%	1%	0%	100%

Sumber: Hasil analisis data

Berdasarkan karakteristik penumpang menurut umur pada umur <17 tahun terbesar yaitu 50 % pada trayek kota reo – kedindi, umur 18 -27 tahun terbesar yaitu 33% pada trayek karot – timung, umur 28_37 terbesar yaitu 33% pada trayek mena - cancar , umur 38 – 47 terbesar yaitu 59% pada trayek lao – kota, umur 48 – 57 terbesar yaitu 29% pada trayek mena – lolang, umur 58_ 67 terbesar yaitu 27% karot – pagal, umur 68 – 77 terbesar yaitu 1 % pada trayek kota reo – kedindi, dan umur <77 terbesar yaitu 2% pada trayek mena – purang. Berikut salah satu contoh diagram pada trayek Lando – Kota:

1) Trayek Lando Kota



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 28 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota umur

Berdasarkan umur didominasi oleh umur 18-27 tahun sebesar 10%, umur 28 – 37 sebesar 19%, umur 38 – 47 sebesar 44%, umur 48 – 57 sebesar 26%, dan 58 – 67 sebesar 2%.

5.3.3 Berdasarkan Maksud Perjalanan

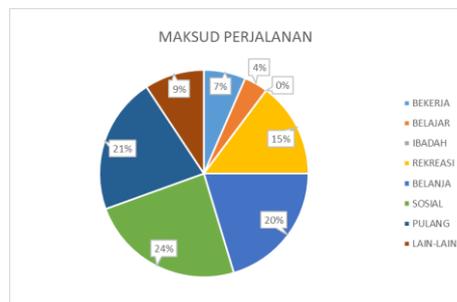
Tabel V. 12 Karakteristik Penumpang Berdasarkan Maksud Perjalanan

TRAYEK	MAKSUD PERJALANAN								TOTAL
	BEKERJA	BELAJAR	IBADAH	REKREASI	BELANJA	SOSIAL	PULANG	LAIN-LAIN	
LANDO-KOTA	6%	4%	0%	15%	20%	24%	21%	9%	100%
MENA-KOTA	14%	0%	5%	30%	23%	9%	16%	4%	100%
WASO-KOTA	0%	32%	5%	5%	5%	11%	26%	16%	100%
LEDA-KOTA	3%	15%	1%	0%	21%	29%	31%	0%	100%
LAO-KOTA	24%	0%	0%	0%	35%	0%	41%	0%	100%
MENA-CANCAR	19%	0%	0%	0%	59%	0%	23%	0%	100%
MENA-LOLANG	14%	0%	0%	7%	50%	14%	14%	0%	100%
MENA-PURANG	15%	0%	0%	11%	19%	11%	36%	9%	100%
KAROT-RANGGI	10%	5%	0%	0%	20%	17%	40%	9%	100%
KAROT-PAGAL	27%	7%	0%	0%	33%	7%	27%	0%	100%
KAROT-TIMUNG	4%	30%	0%	0%	26%	15%	26%	0%	100%
KOTA REO-KEDINDI	7%	43%	0%	0%	17%	0%	30%	3%	100%

Sumber: Hasil analisis data

Berdasarkan karakteristik penumpang dengan maksud perjalanan bekerja tertinggi sebesar 27% pada trayek karot – pagal, belajar tertinggi sebesar 43% pada trayek kota reo – kedindi, ibadah tertinggi sebesar 5% pada trayek mena – kota dan waso – kota, rekreasi tertinggi sebesar 30% pada trayek mena – kota, belanja tertinggi sebesar 59% pada trayek mena – cancar, social tertinggi sebesar 29% pada trayek leda – kota, pulang tertinggi sebesar 41% pada trayek lao – kota, dan penumpang dengan masud perjalanan lainnya tertinggi sebesar 16 pada trayek waso – kota. Berikut salah satu contoh diagram pada trayek Lando – Kota:

1) Trayek Lando Kota



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 29 Karakteristik Penumpang Trayek lando kota maksud perjalanan

Berdasarkan diagram diatas maksud perjalanan tertinggi pada trayek lando kota adalah social sebesar 24%

5.3.4 Berdasarkan Tingkat Penggunaan

Tabel V. 13 Karakteristik Penumpang Berdasarkan Tingkat Penggunaan

TRAYEK	TINGKAT PENGGUNAAN	
	SERING	JARANG
LANDO-KOTA	66%	34%
MENA-KOTA	75%	25%
WASO-KOTA	74%	26%
LEDA-KOTA	59%	59%
LAO-KOTA	73%	27%
MENA-CANCAR	78%	22%
MENA-LOLANG	46%	54%
MENA-PURANG	66%	34%

KAROT-RANGGI	48%	52%
KAROT-PAGAL	53%	47%
KAROT-TIMUNG	56%	44%
KOTA REO-KEDINDI	66%	34%

Sumber: Hasil analisis data

Karakteristik penumpang berdasarkan tingkat penggunaan dapat dibagi menjadi 2 yaitu sering dan jarang. Untuk tingkat penggunaan sering tertinggi pada trayek mena – cancar yaitu 78%, sedangkan tingkat penggunaan jarang tertinggi pada trayek leda – kota yaitu 59%. Berikut salah satu contoh diagram pada trayek Lando – Kota:

1) Trayek Lando Kota



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 30 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota

Tingkat Penggunaan

Berdasarkan diagram diatas tingkat penggunaan pada trayek lando kota adalah sering sebesar 66% dan jarang sebesar 34%

5.3.5 Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Tabel V. 14 Karakteristik Ppenumpang Berdasarkan Jenis Pekerjaan

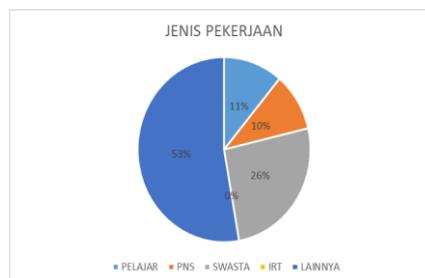
TRAYEK	JENIS PEKERJAAN				
	PELAJAR	PNS	WIRAUUSAHA	IRT	LAINNYA
LANDO-KOTA	11%	10%	26%	0%	53%
MENA-KOTA	10%	2%	54%	7%	26%
WASO-KOTA	32%	0%	47%	0%	21%
LEDA-KOTA	25%	3%	53%	3%	16%
LAO-KOTA	0%	5%	73%	0%	22%

MENA-CANCAR	12%	0%	59%	2%	26%
MENA-LOLANG	0%	0%	57%	21%	21%
MENA-PURANG	6%	6%	68%	11%	9%
KAROT-RANGGI	26%	0%	43%	9%	23%
KAROT-PAGAL	0%	0%	73%	13%	13%
KAROT-TIMUNG	33%	0%	41%	0%	26%
KOTA REO-KEDINDI	54%	0%	43%	1%	1%

Sumber: Hasil analisis data

Karakteristik penumpang berdasarkan jenis pekerjaan yaitu pelajar, PNS, wirausaha, IRT, dan lainnya, untuk pelajar tertinggi pada trayek kota reo – kendindi yaitu 54%, PNS tertinggi pada trayek lando – kota yaitu 10%, wirausaha tertinggi sebesar lao - kota dan karot – pagal yaitu 73%, IRT tertinggi pada trayek mena – lolang yaitu 21%, dan pekerjaan lainnya tertinggi 53% pada trayek lando – kota. Berikut salah satu contoh diagram pada trayek Lando – Kota:

1) Trayek Lando Kota



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 31 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota

Jenis Pekerjaan

Berdasarkan diagram diatas jenis pekerjaan tertinggi pada trayek lando kota adalah lainnya sebesar 53% yang ditani, maksud lainnya seperti petani, peternak dan lain – lain.

5.3.6 Berdasarkan Pendapatan/Bulan

Tabel V. 15 Karakteristik Penumpang Berdasarkan Pendapatan

TRAYEK	PENDAPATAN				
	<Rp 2.500.000	Rp 2.500.000- Rp 3.490.000	Rp 3.500.000 - Rp 4.490.000	Rp 4.500.000 - Rp 6.000.000	>Rp 6.000.000
LANDO-KOTA	63%	34%	3%	0%	0%
MENA-KOTA	95%	2%	2%	0%	0%
WASO-KOTA	37%	58%	5%	0%	0%
LEDA-KOTA	55%	45%	0%	0%	0%
LAO-KOTA	22%	76%	3%	0%	0%
MENA- CANCAR	11%	89%	0%	0%	0%
MENA- LOLANG	43%	50%	7%	0%	0%
MENA- PURANG	26%	74%	0%	0%	0%
KAROT- RANGGI	54%	43%	3%	0%	0%
KAROT- PAGAL	47%	53%	0%	0%	0%
KAROT- TIMUNG	59%	15%	26%	0%	0%
KOTA REO- KEDINDI	76%	24%	0%	0%	0%

Sumber: Hasil analisis data

Karakteristik penumpang berdasarkan pendapatan yaitu <Rp 2.500.000 tertinggi pada trayek mena – kota yaitu 95%, untuk Rp 2.500.000- Rp 3.490.000 tertinggi pada trayek mena cancar itu 89%, untuk Rp 3.500.000 - Rp 4.490.000 tertinggi pada trayek karot -timung yaitu 26%. Berikut salah satu contoh diagram pada trayek Lando – Kota:

1) Trayek Lando Kota



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 32 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota
berdasarkan Pendapatan

berdasarkan diagram diatas pendapatan penumpang pada trayek lando kota adalah tertinggi <Rp 2.500.000 sebesar 63%

5.3.7 Berdasarkan Kemampuan Membayar Jasa Angkutan

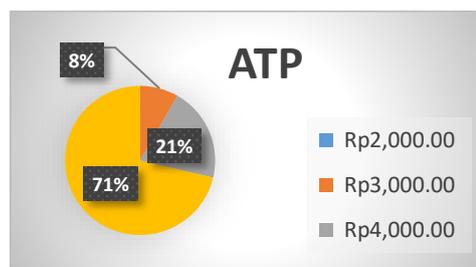
kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan pendapatan yang diterimanya, dengan kata lain ATP adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Berikut merupakan rentangan nominal kemampuan orang membayar jasa angkutan sebagai berikut:

- 1) Trayek Lando Kota

Tabel V. 16 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota berdasarkan Kemampuan Membayar

ATP	JUMLAH
Rp 2,000.00	0
Rp 3,000.00	9
Rp 4,000.00	22
Rp 5,000.00	77
Rp 6,000.00	0
TOTAL	108

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 33 diagram trayek lando – kota berdasarkan kemampuan membayar

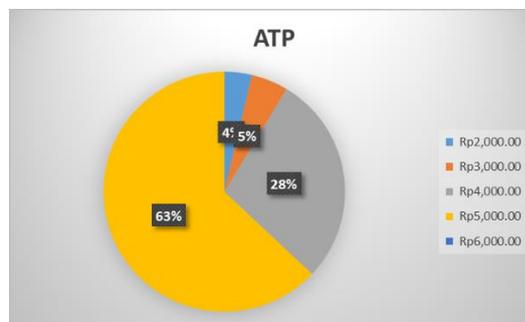
Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek lando – kota tertinggi yaitu 5.000 berjumlah 77 orang.

2) Trayek Mena Kota

Tabel V. 17 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Kota

ATP	JUMLAH
Rp 2,000.00	3
Rp 3,000.00	4
Rp 4,000.00	23
Rp 5,000.00	51
Rp 6,000.00	0
TOTAL	81

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 34 diagram trayek mena – kota berdasarkan kemampuan membayar

Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek mena – kota tertinggi yaitu 5.000 berjumlah 77 orang.

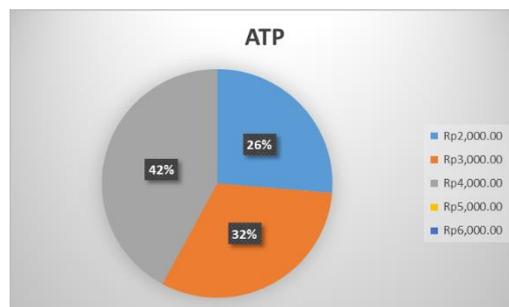
ATP	JUMLAH
Rp 2,000.00	14
Rp 3,000.00	5

3) Trayek Waso kota

Rp 4,000.00	0
Rp 5,000.00	0
Rp 6,000.00	0
TOTAL	19

Tabel V. 18 Karakteristik Penumpang Trayek Waso Kota berdasarkan Kemampuan Membayar

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 35 diagram trayek waso – kota berdasarkan kemampuan membayar

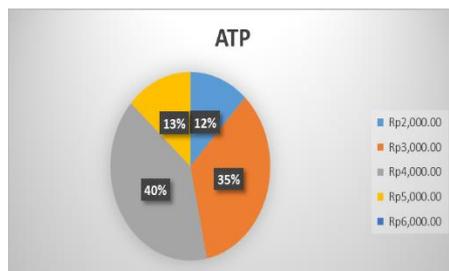
Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek waso – kota tertinggi yaitu 2.000 berjumlah 14 orang.

4) Trayek Leda Kota

Tabel V. 19 Karakteristik Penumpang Trayek Leda Kota

ATP	JUMLAH
Rp 2,000.00	9
Rp 3,000.00	26
Rp 4,000.00	30
Rp 5,000.00	10
Rp 6,000.00	0
TOTAL	75

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 36 diagram trayek mena – kota berdasarkan

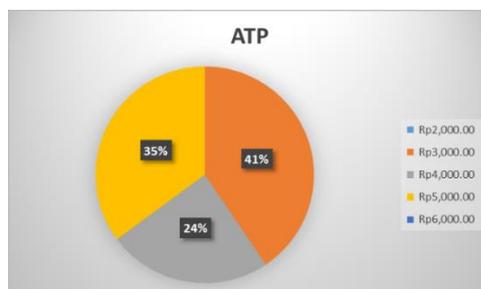
Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek leda – kota tertinggi yaitu 3.000 berjumlah 24 orang.

5) Trayek Lao Kota

Tabel V. 20 Karakteristik Penumpang Trayek Lao Kota

ATP	JUMLAH
Rp 2,000.00	0
Rp 3,000.00	15
Rp 4,000.00	9
ATP	JUMLAH
Rp 5,000.00	13
Rp 6,000.00	0
TOTAL	37

Sumber: Hasil analisis data



Gambar V. 37 diagram trayek lao – kota berdasarkan

Sumber: Hasil analisis data

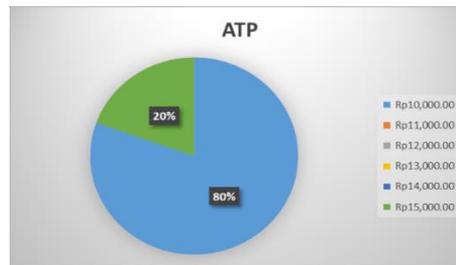
Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek lao – kota tertinggi yaitu 3.000 berjumlah 15 orang.

6) Trayek Mena Cancar

Tabel V. 21 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Cancar

ATP	JUMLAH
Rp 10,000.00	99
Rp 11,000.00	0
Rp 12,000.00	0
Rp 13,000.00	0
Rp 14,000.00	0
Rp 15,000.00	24
TOTAL	123

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 38 diagram trayek mena – cancar berdasarkan kemampuan membayar

Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek mena - cancar tertinggi yaitu 10.000 berjumlah 99 orang.

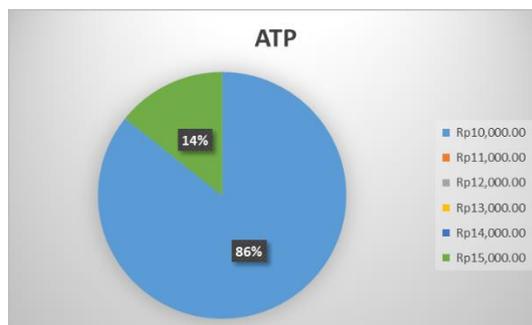
7) Trayek Mena Lolang

Tabel V. 22 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Lolang

ATP	JUMLAH
Rp 10,000.00	12
Rp 11,000.00	0
Rp 12,000.00	0
Rp 13,000.00	0
Rp 14,000.00	0

Rp 15,000.00	2
TOTAL	14

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 39 diagram trayek mena – lolang berdasarkan kemampuan membayar

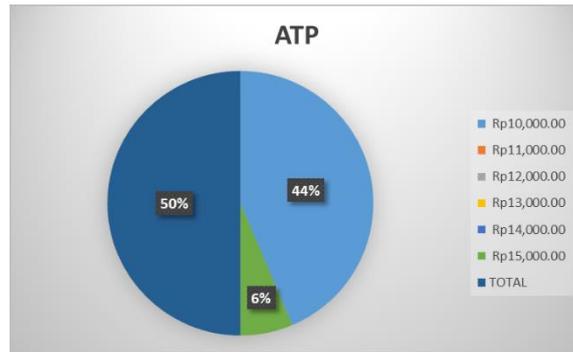
Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek mena - lolang tertinggi yaitu 10.000 berjumlah 12 orang.

8) Trayek Mena Purang

Tabel V. 23 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Purang

ATP	JUMLAH
Rp 10,000.00	41
Rp 11,000.00	0
Rp 12,000.00	0
Rp 13,000.00	0
Rp 14,000.00	0
Rp 15,000.00	6
TOTAL	47

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 40 diagram trayek mena – purang berdasarkan kemampuan membayar.

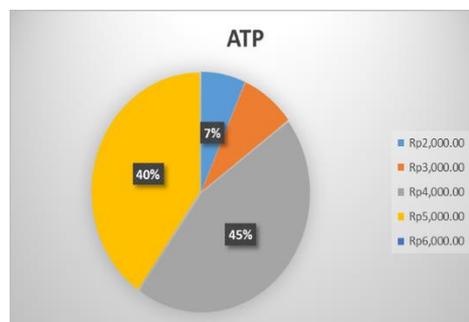
Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek mena - Purang tertinggi yaitu 10.000 berjumlah 41 orang.

9) Trayek Karot Rangi

Tabel V. 24 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Rangi

ATP	JUMLAH
Rp 2,000.00	13
Rp 3,000.00	16
Rp 4,000.00	88
Rp 5,000.00	79
Rp 6,000.00	0
TOTAL	196

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 41 diagram trayek karot - ranggi berdasarkan kemampuan membayar

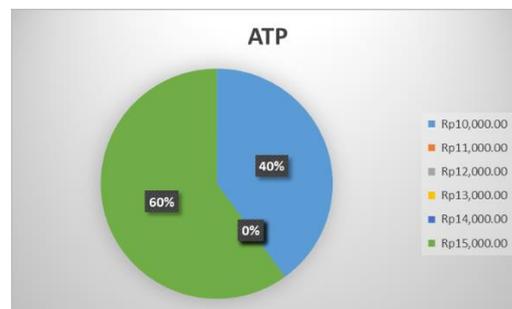
Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek karot - ranggi tertinggi yaitu 2.000 berjumlah 58 orang.

10) Trayek Karot Pagal

Tabel V. 25 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Pagal

ATP	JUMLAH
Rp 10,000.00	6
Rp 11,000.00	0
Rp 12,000.00	0
Rp 13,000.00	0
Rp 14,000.00	0
Rp 15,000.00	9
TOTAL	15

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 42 diagram trayek karot - pagal berdasarkan kemampuan membayar

Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek karot – pagal tertinggi yaitu 15.000 berjumlah 15 orang.

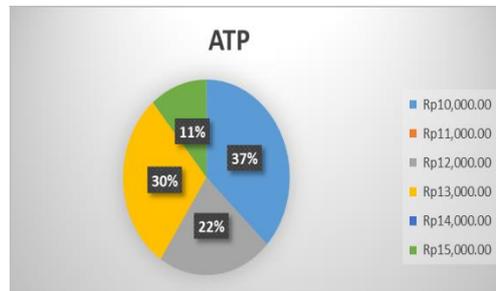
11) Trayek Karot Timung

Tabel V. 26 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Timung

ATP	JUMLAH
Rp 10,000.00	10
Rp 11,000.00	0

Rp 12,000.00	6
Rp 13,000.00	8
Rp 14,000.00	0
Rp 15,000.00	3
TOTAL	27

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 43 diagram trayek karot - timung berdasarkan kemampuan membayar

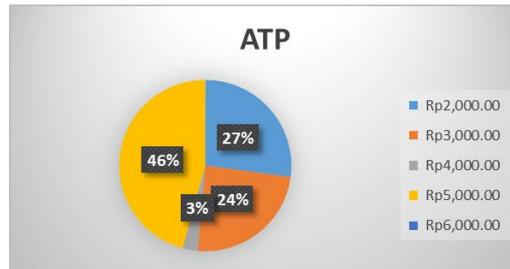
Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek karot - timung tertinggi yaitu 10.000 berjumlah 10 orang.

12) Trayek Kota Reo Kedindi

Tabel V. 27 Karakteristik Penumpang Trayek Kota Reo Kedindi

ATP	JUMLAH
Rp 2,000.00	19
Rp 3,000.00	17
Rp 4,000.00	2
Rp 5,000.00	32
Rp 6,000.00	0
TOTAL	70

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 44 diagram trayek kota reo – kendindi berdasarkan kemampuan membayar

Berdasarkan kemampuan membayar jasa angkutan pada trayek kota reo - kedindi tertinggi yaitu 5.000 berjumlah 32 orang.

5.3.8 Karakteristik Penumpang Berdasarkan Kemauan Membayar Jasa Angkutan

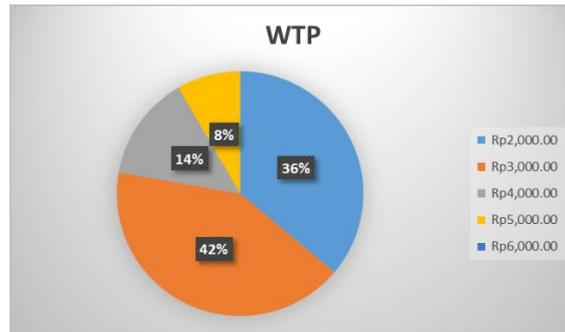
kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum. Berikut tabel hasil analisis data kemauan orang membayar imbalan atas jasa yang diperoleh:

- 1) Trayek Lando Kota

Tabel V. 28 Karakteristik Penumpang Trayek Lando Kota

WTP	JUMLAH
Rp 2,000.00	39
Rp 3,000.00	45
Rp 4,000.00	15
Rp 5,000.00	9
Rp 6,000.00	0
TOTAL	108

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 45 Karakteristik Penumpang Trayek Lando - Kota berdasarkan Kemauan Membayar

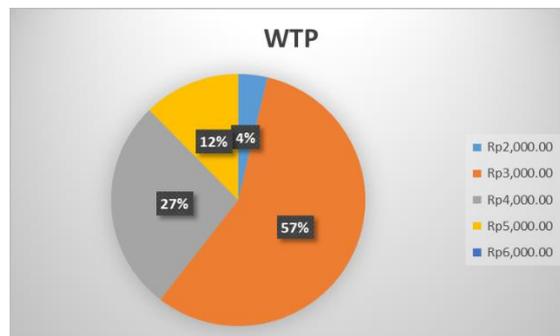
Berdasarkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya dari tabel diatas dengan jumlah tertinggi yaitu 45 orang sebesar Rp 3.000

2) Trayek Mena Kota

Tabel V. 29 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Kota

WTP	JUMLAH
Rp 2,000.00	3
Rp 3,000.00	46
Rp 4,000.00	22
Rp 5,000.00	10
Rp 6,000.00	0
TOTAL	81

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 46 Karakteristik Penumpang Trayek mena - Kota berdasarkan Kemauan Membayar

Berdasarkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya dari tabel diatasdengan jumlah tertinggi yaitu 46 orang sebesar Rp 3.000

3) Trayek Waso kota

Tabel V. 30 Karakteristik Penumpang Trayek Waso - Kota

WTP	JUMLAH
Rp 2,000.00	5
Rp 3,000.00	9
Rp 4,000.00	4
Rp 5,000.00	1
Rp 6,000.00	0
TOTAL	19

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 47 Karakteristik Penumpang Trayek waso - Kota

berdasarkan Kemauan Membayar

Berdasarkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya dari tabel diatasdengan jumlah tertinggi yaitu 9 orang sebesar Rp 3.000

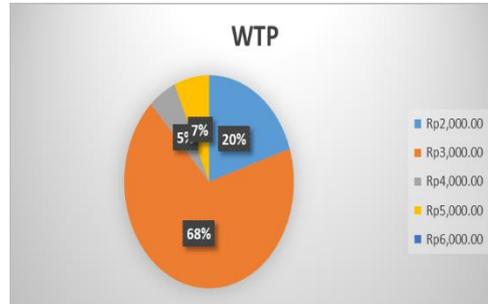
4) Trayek Leda Kota

Tabel V. 31 Karakteristik Penumpang Trayek Leda Kota

WTP	JUMLAH
-----	--------

Rp 2,000.00	15
Rp 3,000.00	51
Rp 4,000.00	4
Rp 5,000.00	5
Rp 6,000.00	0
TOTAL	75

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 48 Karakteristik Penumpang Trayek Ieda – Kota Berdasarkan Kemauan Membayar

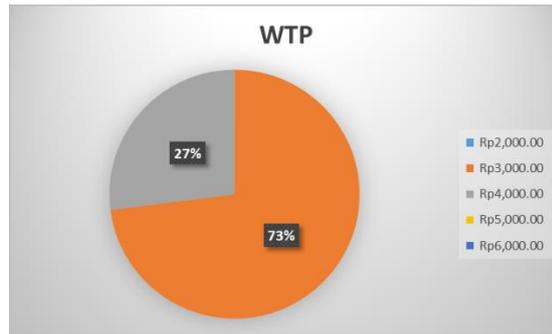
Berdasarkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya dari tabel di atas dengan jumlah tertinggi yaitu 25 orang sebesar Rp 4.000

5) Trayek Lao Kota

Tabel V. 32 Karakteristik Penumpang Trayek Lao Kota

WTP	JUMLAH
Rp 2,000.00	0
Rp 3,000.00	27
Rp 4,000.00	10
Rp 5,000.00	0
Rp 6,000.00	0
TOTAL	37

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 49 Karakteristik Penumpang Trayek Lao – Kota berdasarkan kemauan

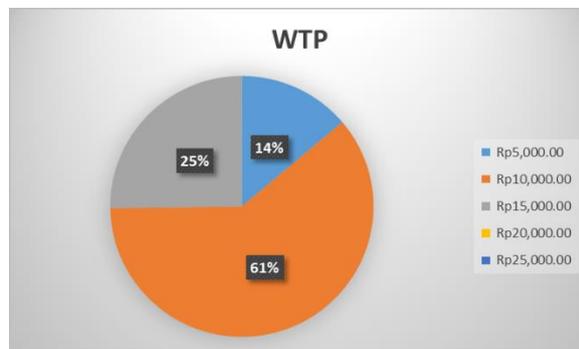
Berdasarkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya dari tabel diatas dengan jumlah tertinggi yaitu 27 orang sebesar Rp 3.000

6) Trayek Mena Cancar

Tabel V. 33 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Cancar

WTP	JUMLAH
Rp 5,000.00	17
Rp 10,000.00	75
Rp 15,000.00	31
Rp 20,000.00	0
Rp 25,000.00	0
TOTAL	123

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 50 Karakteristik Penumpang Trayek mena – cancar berdasarkan Kemauan Membayar

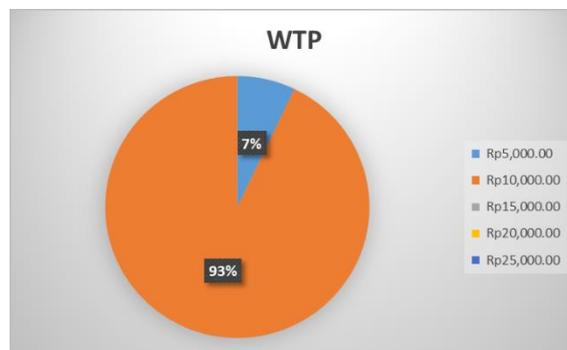
Berdasarkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya dari tabel diatasdengan jumlah tertinggi yaitu 75 orang sebesar Rp 10.000

7) Trayek Mena Lolang

Tabel V. 34 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Lolang

WTP	JUMLAH
Rp 5,000.00	1
Rp 10,000.00	13
Rp 15,000.00	0
Rp 20,000.00	0
Rp 25,000.00	0
TOTAL	14

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 51 Karakteristik Penumpang Trayek mena – lolang
Kemauan Membayar

Berdasarkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya dari tabel diatasdengan jumlah tertinggi yaitu 13 orang sebesar Rp 10.000

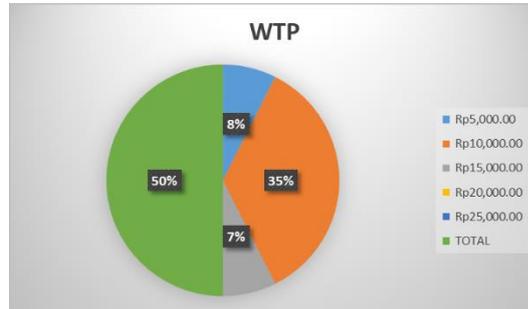
8) Trayek Mena Purang

Tabel V. 35 Karakteristik Penumpang Trayek Mena Purang

WTP	JUMLAH
Rp 5,000.00	7
Rp 10,000.00	33
Rp 15,000.00	7
Rp 20,000.00	0

Rp 25,000.00	0
TOTAL	47

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 52 Karakteristik Penumpang Trayek mena – purang berdasarkan kemauan

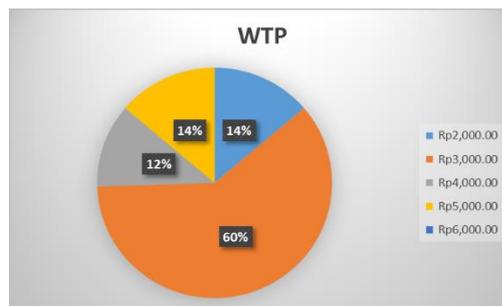
Berdasarkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya dari tabel di atas dengan jumlah tertinggi yaitu 33 orang sebesar Rp 10.000

9) Trayek Karot Rangi

Tabel V. 36 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Rangi

WTP	JUMLAH
Rp 2,000.00	27
Rp 3,000.00	119
Rp 4,000.00	23
Rp 5,000.00	27
Rp 6,000.00	0
TOTAL	196

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 53 Karakteristik Penumpang Trayek karot - ranggi berdasarkan Kemauan Membayar

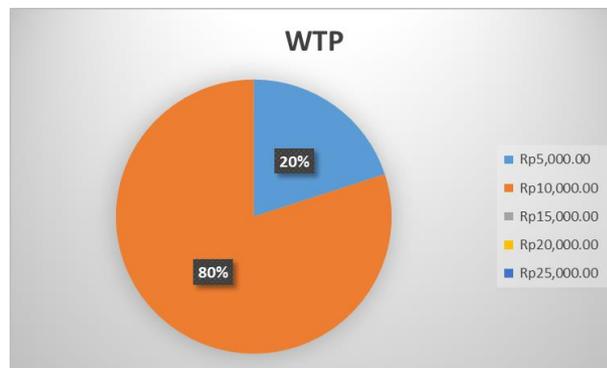
Berdasarkan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya dari tabel diatas dengan jumlah tertinggi yaitu 127 orang sebesar Rp 5.000

10) Trayek Karot Pagal

Tabel V. 37 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Pagal

WTP	JUMLAH
Rp 5,000.00	3
Rp 10,000.00	12
Rp 15,000.00	0
Rp 20,000.00	0
Rp 25,000.00	0
TOTAL	15

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

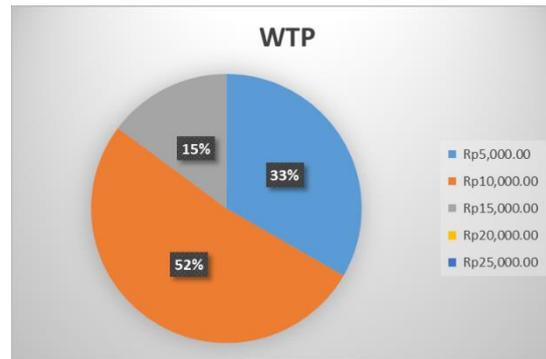
Gambar V. 54 Karakteristik Penumpang Trayek karot - pagal berdasarkan Kemauan Membayar

11) Trayek Karot Timung

Tabel V. 38 Karakteristik Penumpang Trayek Karot Pagal

WTP	JUMLAH
Rp 5,000.00	9
Rp 10,000.00	12
Rp 15,000.00	6
Rp 20,000.00	0
Rp 25,000.00	0
TOTAL	27

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

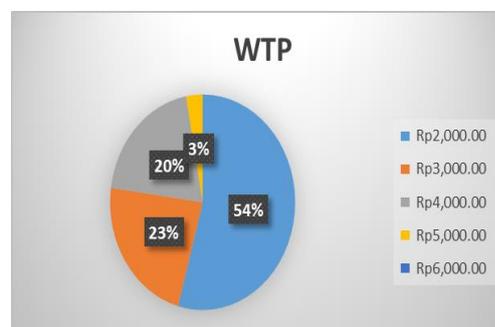
Gambar V. 55 Karakteristik Penumpang Trayek karot – timung berdasarkan Kemauan Membayar

12) Trayek Kota Reo Kedindi

Tabel V. 39 Karakteristik Penumpang Trayek Kota Reo Kedindi

WTP	JUMLAH
Rp 2,000.00	38
Rp 3,000.00	16
Rp 4,000.00	14
Rp 5,000.00	2
Rp 6,000.00	0
TOTAL	70

Sumber: Hasil analisis data



Sumber: Hasil analisis data

Gambar V. 56 Karakteristik Penumpang Trayek kota reo – kedindi Kemauan Membayar

5.5 ATP dan WTP

Berdasarkan data tabel - tabel diatas dilakukan perhitungan ATP rata – rata dan WTP rata - rata. Untuk tarif angkutan pedesaan di wilayah studi tidak diberlakukan perbedaan tarif berdasarkan jenis pekerjaan, sehingga hanya dilakukan satu perhitungan untuk ATP rata – rata dan WTP rata – rata

5.5.1 Rata – rata ATP

Tabel V. 40 Rata - Rata ATP

Trayek	ATP
LANDO-KOTA	Rp 4,582.78
MENA-KOTA	Rp 4,713.02
WASO-KOTA	Rp 3,240.20
LEDA-KOTA	Rp 3,555.43
LAO-KOTA	Rp 4,081.07
MENA-CANCAR	Rp 11,181.42
MENA-LOLANG	Rp 11,120.22
MENA-PURANG	Rp 10,971.14
KAROT-RANGGI	Rp 4,148.18
KAROT-PAGAL	Rp 12,970.64
KAROT-TIMUNG	Rp 12,086.91
KOTA REO-KEDINDI	Rp 3,819.77

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa ATP tertinggi sebesar Rp.15.000 dan ATP terendah sebesar Rp 5.000. Contoh perhitungan ATP rata – rata berikut dari kode trayek lando kota. Perhitungan dilakukan menggunakan data interval tarif, nilai tengah interval tarif, dan frekuensi sebagai berikut:

Dari tabel diatas distribusi frekuensi tersebut dilakukan perhitungan ATP rata – rata trayek leda kota adalah :

Tabel V. 41 Perhitungan Rata - rata ATP

Kelas Tarif			frekuensi	f x median
Interval		nilai tengah		
Rp 3,000	Rp 3,259	Rp 3,130	9	28167
Rp 3,259	Rp 3,519	Rp 3,389	0	0
Rp 3,519	Rp 3,778	Rp 3,648	0	0

Rp 3,778	Rp 4,038	Rp 3,908	22	85973
Rp 4,038	Rp 4,297	Rp 4,167	0	0
Rp 4,297	Rp 4,556	Rp 4,427	0	0
Rp 4,556	Rp 4,816	Rp 4,686	0	0
Rp 4,816	Rp 5,075	Rp 4,945	77	380800
TOTAL			108	494940

$$\begin{aligned} \text{Rata-Rata ATP} &= \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n} \\ &= \frac{494.940}{108} = \text{Rp } 4.582 \end{aligned}$$

5.4.2 Rata – rata WTP

Tabel V. 42 Rata- rata WTP

Trayek	WTP
LANDO-KOTA	Rp 2,680.91
MENA-KOTA	Rp 3,474.27
WASO-KOTA	Rp 2,393.23
LEDA-KOTA	Rp 3,060.14
LAO-KOTA	Rp 3,658.71
MENA-CANCAR	Rp 10,183.81
MENA-LOLANG	Rp 9,477.82
MENA-PURANG	Rp 9,986.85
KAROT-RANGGI	Rp 2,506.38
KAROT-PAGAL	Rp 8,658.33
KAROT-TIMUNG	Rp 8,891.66
KOTA REO-KEDINDI	Rp 2,828.27

Sumber: Hasil analisis data

Dari tabel diatas dapat diketahui terkait dengan tarif rata-rata yang diharapkan penumpang tiap trayeknya. Tarif WTP tertinggi ada pada trayek mena - cancar dengan tarif WTP sebesar Rp 10.183 dan tarif terendah pada trayek waso – kota dengan tarif Rp 2.393. Perhitungan dilakukan menggunakan data interval tarif, nilai tengah interval tarif, dan frekuensi sebagai berikut.

Dari tabel diatas distribusi frekuensi tersebut dilakukan

perhitungan WTP rata – rata trayek leda kota adalah :

Tabel V. 43 Perhitungan Rata - rata WTP

kelas tarif			frekuensi	fx median
Interval	nilai tengah			
Rp 2,000	Rp 2,389	Rp 2,195	39	85587
Rp 2,389	Rp 2,778	Rp 2,584	45	116264
Rp 2,778	Rp 3,167	Rp 2,973	0	0
Rp 3,167	Rp 3,556	Rp 3,362	15	50427
Rp 3,556	Rp 3,945	Rp 3,751	0	0
Rp 3,945	Rp 4,335	Rp 4,140	9	37260
Rp 4,335	Rp 4,724	Rp 4,529	0	0
TOTAL			108	289538

$$\begin{aligned} \text{Rata-Rata WTP} &= \frac{\sum Xi.Fi}{n} \\ &= \frac{298.538}{108} = \text{Rp } 2.680,91 \end{aligned}$$

5.4.3 Rekap Rata – Rata ATP dan WTP

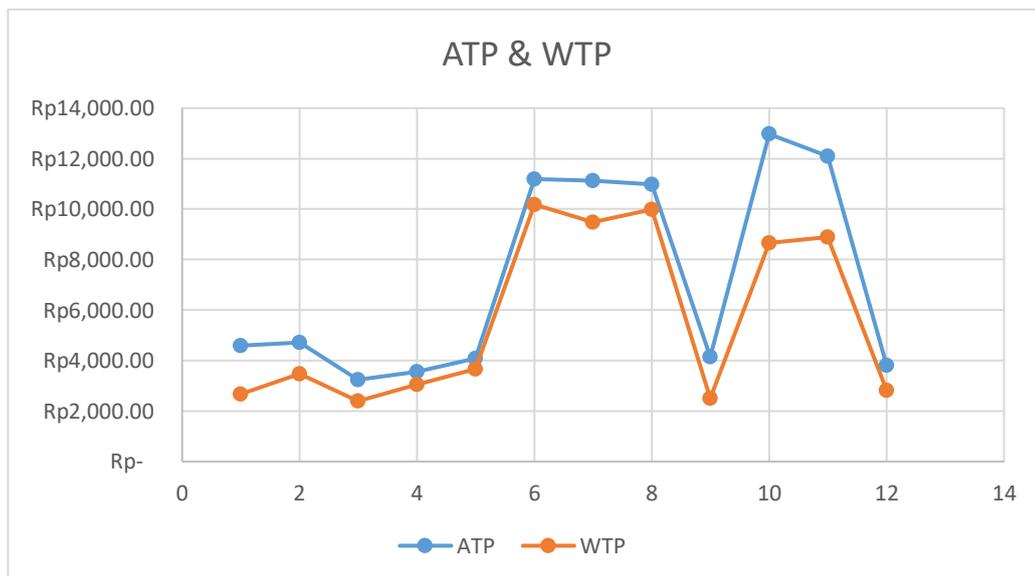
Tabel V. 44 Rekap rata - rata ATP dan WTP

Trayek	ATP	WTP
LANDO-KOTA	Rp 4,582.78	Rp 2,680.91
MENA-KOTA	Rp 4,713.02	Rp 3,474.27
WASO-KOTA	Rp 3,240.20	Rp 2,393.23
LEDA-KOTA	Rp 3,555.43	Rp 3,060.14
LAO-KOTA	Rp 4,081.07	Rp 3,658.71
MENA-CANCAR	Rp 11,181.42	Rp 10,183.81
MENA-LOLANG	Rp 11,120.22	Rp 9,477.82

Trayek	ATP	WTP
MENA-PURANG	Rp 10,971.14	Rp 9,986.85
KAROT-RANGGI	Rp 4,148.18	Rp 2,506.38
KAROT-PAGAL	Rp 12,970.64	Rp 8,658.33
KAROT-TIMUNG	Rp 12,086.91	Rp 8,891.66
KOTA REO-KEDINDI	Rp 3,819.77	Rp 2,828.27

Sumber: Hasil analisis data

ATP lebih besar dari WTP yaitu Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar jasa transportasi lebih besar daripada kemauan membayar. Pada kondisi ini, pengguna mempunyai penghasilan yang relatif lebih tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif lebih rendah dimana pengguna disebut choiced rider



Gambar V. 57 Grafik scatter ATP dan WTP

Berikut merupakan diagram scatter ATP dan WTP pada masing – masing trayek, dimana kemauan orang membayar jasa angkutan lebih rendah dibandingkan kemampuan orang membayar jasa angkutan, hal ini disebut juga choiced rider.

5.6 Tarif Ideal/usulan

usulan tarif ideal dengan merata-ratakan ke 4 (iima) macam tarif yang ada yaitu bok, atp, wtp dan peraturan bupati Manggarai no 3 Tahun 2015 sebagai berikut

contoh perhitungan pada trayek Lando – Kota

Tarif Usulan = $\frac{\text{BOK eksisiting} + \text{ATP} + \text{WTP} + \text{Sisi Regulator}}{4}$

$$= \frac{\text{Rp } 2.431,39 + \text{Rp } 4.582,78 + \text{Rp } 2.680,91 + \text{Rp } 3.500}{4}$$

$$= \text{Rp } 3,298.77$$

Berikut merupakan rekaap hasil perhitungan tarif usulan sebagai berikut:

Tabel V. 45 rekap tarif ideal/usulan

Trayek	TARIF USULAN
LANDO-KOTA	Rp 3,298.77
MENA-KOTA	Rp 3,649.20
WASO-KOTA	Rp 3,422.55
LEDA-KOTA	Rp 3,214.73
LAO-KOTA	Rp 3,353.69
MENA-CANCAR	Rp 10,304.58
MENA-LOLANG	Rp 9,316.18
MENA-PURANG	Rp 12,101.96
KAROT-RANGGI	Rp 3,890.95
KAROT-PAGAL	Rp 11,639.36
KAROT-TIMUNG	Rp 8,537.59
KOTA REO-KEDINDI	Rp 3,579.50

Sumber: Hasil analisis data

5.7 Hasil Analisis

Hasil perhitungan tarif dari sisi operator, sisi pengguna, dan sisi regulator direkap dalam tabel berikut :

Tabel V. 46 Hasil Analisis

Trayek	Sisi Operator		Sisi Pengguna		Sisi Regulator
	Tarif eksisting	BOK Eksisting	ATP	WTP	
LANDO-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 2,431.39	Rp 4,582.78	Rp 2,680.91	Rp 3,500.00
MENA-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 2,909.52	Rp 4,713.02	Rp 3,474.27	Rp 3,500.00
WASO-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 4,556.79	Rp 3,240.20	Rp 2,393.23	Rp 3,500.00
LEDA-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 2,743.34	Rp 3,555.43	Rp 3,060.14	Rp 3,500.00
LAO-KOTA	Rp 5,000.00	Rp 2,174.99	Rp 4,081.07	Rp 3,658.71	Rp 3,500.00
MENA-CANCAR	Rp 15,000.00	Rp 6,209.10	Rp 11,181.42	Rp 10,183.81	Rp 13,644.00
MENA-LOLANG	Rp 15,000.00	Rp 7,798.69	Rp 11,120.22	Rp 9,477.82	Rp 8,868.00
MENA-PURANG	Rp 20,000.00	Rp 17,216.84	Rp 10,971.14	Rp 9,986.85	Rp 10,233.00
KAROT-RANGGI	Rp 5,000.00	Rp 5,018.30	Rp 4,148.18	Rp 2,506.38	-
KAROT-PAGAL	Rp 15,000.00	Rp 15,719.47	Rp 12,970.64	Rp 8,658.33	Rp 9,209.00
KAROT-TIMUNG	Rp 15,000.00	Rp 7,223.80	Rp 12,086.91	Rp 8,891.66	Rp 5,948.00
KOTA REO-KEDINDI	Rp 5,000.00	Rp 2,212.96	Rp 3,819.77	Rp 2,828.27	Rp 5,457.00

Sumber: Hasil analisis data

Dari tabel V.44 dapat dilihat perbandingan tarif angkutan pedesaan dikabupaten Manggarai dari tiga sisi yaitu sisi operator, sisi pengguna, dan sisi regulator. Dapat dilihat pada trayek Mena – Purang, tarif yang berlaku dilapangan saat ini lebih tinggi dari tarif yang ditetapkan regulator, lebih tinggi dari nilai ATP dan WTP rata – rata, serta lebih tinggi dari biaya operasional kendaraan.

berdasarkan analisis yang telah dilakukan dapat diberikan usulan tarif ideal dengan merata-ratakan ke 4 (iima) macam tarif yang ada yaitu bok, atp, wtp dan peraturan bupati Manggarai no 3 Tahun 2015 sebagai berikut:(Kambry et al., 2020)

Tabel V. 47 Tarif Ideal/usulan

Trayek	TARIF USULAN
LANDO-KOTA	Rp 3,298.77
MENA-KOTA	Rp 3,649.20
WASO-KOTA	Rp 3,422.55
LEDA-KOTA	Rp 3,214.73
LAO-KOTA	Rp 3,353.69
MENA-CANCAR	Rp 10,304.58
MENA-LOLANG	Rp 9,316.18
MENA-PURANG	Rp 12,101.96
KAROT-RANGGI	Rp 3,890.95
KAROT-PAGAL	Rp 11,639.36
KAROT-TIMUNG	Rp 8,537.59
KOTA REO-KEDINDI	Rp 3,579.50

Sumber: Hasil analisis data

Tarif angkutan dikatakan ideal apabila tarif tersebut tidak lebih rendah daripada tarif biaya operasional kendaraan, dan juga tidak lebih tinggi dari ATP. Apabila besaran nilai ATP lebih rendah daripada besaran tarif biaya operasional kendaraan maka disini diperlukan peran pemerintah untuk memberikan subsidi yang berguna untuk menutupi biaya yang dikeluarkan oleh operator dalam pengelolaan angkutan.

Untuk dapat menangani permasalahan tarif yang sedang terjadi, pemerintah wilayah studi dapat melakukan Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan untuk dapat membahas terkait tarif yang saat ini berlaku dengan keanggotaan forum sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 Pasal 21 ayat (1), yakni :

- a. Bupati/Walikota;
- b. Kepala Kepolisian resor/resort kota;
- c. Badan Usaha Milik Negara dan/atau Badan Usaha Milik Daerah yang kegiatan usahanya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
- d. Asosiasi perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota;
- e. Perwakilan perguruan tinggi;
- f. Tenaga ahli di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;

- g. Lembaga swadaya masyarakat yang aktivitasnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- h. Pemerhati lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota.

Penetapan tarif melalui forum ini berdasarkan pemerintah yang bertanggung jawab dan memperhatikan keinginan masyarakat sehingga Lembaga atau pihak dibawah pemerintah dapat memecahkan masalah dan mengambil keputusan secara bijak.

BAB VI

PENUTUP

6.1 KESIMPULAN

6.1.1 Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan pada Bab V, maka diperoleh kesimpulan kinerja angkutan pedesaan sebagai berikut:

1. *Load factor*

Dari analisis pada tabel dapat dilihat bahwa *Load factor* tertinggi yakni sebesar 37 % dan terendah sebesar 9%. *Load factor* tersebut memenuhi standar *load factor* bank dunia yakni sebesar 70%. Dikatakan memenuhi dikarenakan *factor* kenyamanan penumpang dalam angkutan umum.

2. *Headway*

Waktu tunggu angkutan berpengaruh terhadap besar *factor* muat. Dari analisis diatas dapat dilihat *headway* rata – rata tertinggi yaitu pada trayek Karot – Pagal, dan terendah pada Mena – Cancar.

3. Panjang Trayek dan Rit

Dari hasil analisis Panjang trayek dan jumlah Rit pada setiap trayek angkutan pedesaan di kabupaten Manggarai. Jumlah Rit terbanyak pada trayek leda kota, lao kota, dan kota reo kedindi. Panjang trayek terjauh yaitu pada trayek karot pagal dengan Panjang trayek 27,12 km.

6.1.2 Dari hasil analisis yang telah dilakukan, diketahui besaran tarif lapangan dengan biaya operasi kendaraan, ATP, dan WTP sebagai berikut:

- a. Trayek Lando – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.431, ATP yaitu Rp 4.582 yaitu, WTP yaitu Rp 2.680
- b. Trayek Mena – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.909, ATP yaitu Rp 4.582, WTP yaitu Rp 3.474
- c. Trayek Waso – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, BOK yaitu Rp 4.556, ATP yaitu Rp 3.240, WTP yaitu Rp 2.393
- d. Trayek Leda – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.743, ATP yaitu Rp 3.555, WTP yaitu Rp 3.060
- e. Trayek Lao – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.174, ATP yaitu Rp 4.081, WTP yaitu Rp 3.658
- f. Trayek Mena - Cancar besaran tarif yaitu Rp 15.000, untuk BOK yaitu Rp 6.209, ATP yaitu 11.181, WTP yaitu 10.183
- g. Trayek Mena – Lolang besaran tarif yaitu Rp 15.000 ,untuk BOK yaitu Rp 7.798, ATP yaitu 11.120 , WTP yaitu Rp 9.477
- h. Trayek Mena - Purang besaran tarif yaitu Rp 20.000, untuk BOK yaitu Rp 17.216, ATP yaitu 10.971, WTP yaitu Rp 9.986
- i. Trayek Karot - Ranggi besaran tarif yaitu Rp 15.000, untuk BOK yaitu Rp 5.018, ATP yaitu 4.148, WTP yaitu Rp 2.506
- j. Trayek Karot - Pagal besaran tarif yaitu Rp 15.000, untuk BOK yaitu Rp 15.719, ATP yaitu Rp 12.970, WTP yaitu Rp 8.658

- k. Trayek Karot - Timung besaran tarif yaitu Rp 15.000, untuk BOK yaitu Rp 7.223 ATP yaitu Rp 12.086, WTP yaitu Rp 8.891
- l. Trayek Kota Reo - Kedindi besaran tarif yaitu Rp 5.000, untuk BOK yaitu Rp 2.212 ATP yaitu Rp3.819 , WTP yaitu Rp 2.828

6.1.3 Dari hasil analisis Tarif ideal yang diusulan maka diperoleh sebagai berikut:

- a. Trayek Lando – Kota : Rp 3.298
- b. Trayek Mena – Kota : Rp 3.649
- c. Trayek Waso – Kota : Rp 3.422
- d. Trayek Leda – Kota : Rp 3.214
- e. Trayek Lao – Kota : Rp 3.353
- f. Trayek Mena – Cancar : Rp 10.304
- g. Trayek Mena – Lolang : Rp 9.316
- h. Trayek Mena – Purang : Rp 12.101
- i. Trayek Karot – Ranggi : Rp 3.890
- j. Trayek Karot – Pagal : Rp 11.639
- k. Trayek Karot – Timung : Rp 8.537
- l. Trayek Kota Reo – Kedindi : Rp 3.579

6.1.4 Dari hasil analisis yang telah dilakukan, diketahui besaran tarif lapangan dengan sisi regulator:

- a. Trayek Lando – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 3.500
- b. Trayek Mena – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 2.909
- c. Trayek Waso – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 3.500
- d. Trayek Leda – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 3.500
- e. Trayek Lao – Kota besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk sisi regulator yaitu Rp 3.500

- f. Trayek Mena - Cancar besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 13.644
- g. Trayek Mena – Lolang besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 8,868
- h. Trayek Mena - Purang besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 10.233
- i. Trayek Karot - Rangi besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp -
- j. Trayek Karot - Pagal besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 9,209.00
- k. Trayek Karot - Timung besaran tarif yaitu Rp 15.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 7.223
- l. Trayek Kota Reo - Kedindi besaran tarif yaitu Rp 5.000 sedangkan untuk BOK yaitu Rp 2.212

6.2 SARAN

Berdasarkan hasil analisis dari perhitungan tarif dari ketiga sisi (operator, pengguna, dan regulator), maka dapat disarankan beberapa hal yang perlu mendapat perhatian. Adapun saran yang dapat diberikan untuk Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai berdasarkan hasil analisis sebagai berikut:

1. Diperlukannya subsidi untuk trayek yang Tarif di SK Bupati Manggarai No. 3 Tahun 2015 berada dibawah dari Biaya Operasional Kendaraan.
2. Evaluasi Tarif angkutan pedesaan dilakukan setiap tahun dikarenakan adanya perubahan harga – harga barang terutama komponen Biaya Operasional Kendaraan, dan pendapatan masyarakat yang juga ikut berubah

DAFTAR PUSTAKA

- _____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.
- _____2015, Peraturan Bupati Manggarai Nomor 3 Tahun 2015 tentang TARIF DASAR ANGKUTAN PENUMPANG DAN TARIF JARAK ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN MANGGARAI
- _____2021, Pedoman Penulisan Kertas Kerja Wajib Program Studi Diploma III MTJ. Politenik Transportasi Darat Indonesia - STTD. Bekasi.
- _____2014, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tentang Angkutan Jalan.
- _____2009, Undang – Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Akhmad Munawar ,2020. Pengembangan Angkutan Umum Perkotaan Di Indonesia Universitas Gajah Mada Pusat Studi Transportasi dan Logistik.
- Kambry, Maspul Aini, 2020. "Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok), Ability To Pay (Atp) Dan Willingness To Pay (Wtp) (Studi Kasus Kota Tangerang)
- Safitri, Revy. 2016. "ATP WTP Tarif Angkutan."
- Kelompok PKL Kabupaten Manggarai 2022, Laporan Umum Taruna Politenik Transportasi Darat Indonesia - STTD Program D III Ahli MTJ, Pola Umum MTJ Kabupaten Manggarai.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Formulir survey wawancara penumpang

	SISTEM INFORMASI MANAJEMEN SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT TIM PKL KABUPATEN/KOTA..... TAHUN.....	FORMULIR SURVEI AU WAWANCARA PENUMPANG MODEL I : DILAYANI AU DENGAN TRAYEK TETAP DAN TERATUR
---	--	---

1. Berapa usia anda?
 - a. 15 – 21 tahun
 - b. 22 -28 tahun
 - c. 29 – 35 tahun
 - d. 36 – 41 tahun
 - e. 42 – 49 tahun
 - f. >50 tahun
2. Apa jenis Pekerjaan anda?
 - a. PNS
 - b. IRT
 - c. PeIajar/Mahasiswa
 - d. Swasta
 - e. Lain – Iain
3. Berapa besar penghasilan anda daIam satu buIan?
 - a. BeIum berpenghasiIan
 - b. < Rp 1.000.000
 - c. Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000
 - d. Rp 2.000.000 – Rp 4.000.000
 - e. >Rp 4.000.000
4. Maksud meIakukan perjaIanan?
 - a. Bekerja
 - b. SekoIah
 - c. BeIanja

- d. Rekreasi
- e. Ibadah
- f. Sosial
- g. Lain - Iain

5. Seberapa Sering anda menggunakan angkutan umum?

- a. Jarang (1 – 3 kali dalam seminggu)
- b. Sering (4 – 7 kali dalam seminggu)

6. Berapa biaya yang anda keluarkan untuk menggunakan angkutan umum?

- a. < Rp 5.000
- b. Rp 5.000 – Rp 20.000
- c. Rp 21.000 – Rp 50.000
- d. > Rp 50.000

7. Berapa biaya yang anda harapkan untuk membayar jasa angkutan umum?

- a. < Rp 5.000
- b. Rp 5.000 – Rp 10.000
- c. Rp 11.000 – Rp 16.000
- d. > Rp 21.000

Lampiran 2. trayek yang dikaji

NO	KODE TRAYEK	TRAYEK	PANJANG LINTASAN (KM)	URIAN TRAYEK (LINTASAN)	DESA/KELURAHAN YANG DILALUI
1	02010501	Terminal Lando - Kota	5	Jln Benteng Jawa - Jln Ranaka - Jln A. Yani - Jln Slamet Ryadi – Jln Adhyaksa – Jln Sudirman – Jln Bayangkara – Jln Pasar – Jln Katedral – Jln Komodo - Jln Emanuel - Jln Motang Rua – Jln Adi Sucipto - Jln Yos Sudarso	Wae Rii, Cerep, Tenda, Mbaumku, Pitak
2	03010501	Terminal Mena - Kota	5	Jln Komodo – Jln Bhayangkara – Jln Pasar – Jln Bhayangkara – Jln Komodo	Wali, Pitak, Mbaumku
3	03010502	Waso - Kota	5	Jln Golo Cala - Jl. Diponogoro - Jl. Mongosidi – Jln Kartini - Jln Bhayangkara - Jl. Komodo – Jln Emanuel - Jln. Motang Rua - Jl. Tamur - Jln Adhyaksa – Jln Golo Cala - Jl. Diponogoro	Waso, Watu, Mbaumku, Pitak
4	03010503	Leda - Kota	4,5	Jln Bougenville - Jln Soekarno – Jln Sudirman - Jln Bhayangkara - Jln Pasar – Jln Bhayangkara - Jln Sudirman - Jln Golo - Jln Mongosidi - Jln Glodial	Golo dukal, Pau, Waso, Watu, Mbaumku, Pitak, Lawir
5	03010504	Lao/Taga - Kota	4,5	Jln Soekarno – Jln Sudirman – Jln Bhayangkara – Jln Pasar – Jln Bhayangkara	Golo Dukal, Pau, Lawir, Watu, Mbaumku, Pitak, Lawir
6	03060501	Terminal Mena - Purang (Rahong Utara)	25	Jln Komodo - Jln Malwatar- Batas Kota Ruteng - Jln Kuwu-beo Kina	Terminal Mena- Beokina - Lenteng - Purang - PP
7	03070501	Terminal Mena - Cancar (Ruteng)	16	Jln Komodo - Jln Malwatar - Bts. Kota Ruteng, Sp. Cumbi, Cancar - Batas Kabupaten	Benteng uwu, Poco Likang, Cumbi, Wae Belang
8	03060502	Terminal Mena - Lolang (Satar Mese)	15	Jln Malwatar- Batas Kota Ruteng, Jalan Sp. Cumbi - Golo Nawang, Jln Lolang - Jaong - Ngkaer	Poco Likang - cumbi - Bangka Lao - Jaong
9	04080501	Terminal Karot - Pagal (Cibal)	20	Jln Kabupaten Sondeng - Wae Racang, Rampasasa - compang cibal 1	Wali - Lalong - Golo Watu - Ranggi - Goloncuang

10	04020501	Terminal Karot - Timung (Wae Rii Barat)	8	Jln Satar Tacik - Jln Ruteng-benteng Jawa - Jln Ulumbu	Karot - Ndehes - Golo Cador
11	04080502	Terminal Karot - Ranggi (Wae Rii Utara)	11	Jln Kabupaten Sondeng - Wae Racang, Jln. Liang Bua	Wali - Lalong - Golo Watu - Ranggi
12	15150501	Kota Reo - Kedindi	6,3	Batas Kota Ruteng - Reo - Kedindi	Reo, baru, mata air, salama, wakung

Lampiran 3. tarif eksisting

No.	trayek	Tarif eksisting
1	LANDO-KOTA	Rp 5,000.00
2	MENA-KOTA	Rp 5,000.00
3	WASO-KOTA	Rp 5,000.00
4	LEDA-KOTA	Rp 5,000.00
5	LAO-KOTA	Rp 5,000.00
6	MENA-CANCAR	Rp 15,000.00
7	MENA-LOLANG	Rp 15,000.00
8	MENA-PURANG	Rp 20,000.00
9	KAROT-RANGGI	Rp 15,000.00
10	KAROT-PAGAL	Rp 20,000.00
11	KAROT-TIMUNG	Rp 15,000.00
12	KOTA REO-KEDINDI	Rp 5,000.00

Lampiran 4. load factor

N	TRAYEK	LOAD FACTOR	STANDAR BANK DUNIA	KETERANGAN
1	LANDO - KOTA	14%	70%	MEMENUHI
2	MENA - KOTA	10%	70%	MEMENUHI
3	WASO - KOTA	11%	70%	MEMENUHI
4	LEDA - KOTA	9%	70%	MEMENUHI
5	LAO - KOTA	10%	70%	MEMENUHI
6	MENA - CANCAR	19%	70%	MEMENUHI
7	MENA - LOLANG	15%	70%	MEMENUHI
8	MENA - PURANG	32%	70%	MEMENUHI
9	KAROT - RANGGI	37%	70%	MEMENUHI
10	KAROT - PAGAL	12%	70%	MEMENUHI
11	KAROT TIMUNG	28%	70%	MEMENUHI
12	REO - KEDINDI	15%	70%	MEMENUHI

Lampiran 5. headway

NO	TRAYEK	HEADWAY RATA - RATA (MENIT)	STANDAR BANK DUNIA (MENIT)	KETERANGAN
1	LANDO - KOTA	15	5	TIDAK MEMENUHI
2	MENA - KOTA	8	5	TIDAK MEMENUHI
3	WASO - KOTA	9	5	TIDAK MEMENUHI
4	LEDA - KOTA	10	5	TIDAK MEMENUHI
5	LAO - KOTA	17	5	TIDAK MEMENUHI
6	MENA - CANCAR	6	5	TIDAK MEMENUHI
7	MENA - LOLANG	22	5	TIDAK MEMENUHI
8	MENA - PURANG	13	5	TIDAK MEMENUHI
9	KAROT - RANGGI	27	5	TIDAK MEMENUHI
10	KAROT - PAGAL	41	5	TIDAK MEMENUHI
11	KAROT TIMUNG	21	5	TIDAK MEMENUHI
12	REO - KEDINDI	11	5	TIDAK MEMENUHI

Lampiran 6. panjang trayek dan Rit

NO	TRAYEK	PANJANG TRAYEK (KM)	JUMLAH RIT
	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>d</i>
1	LANDO-KOTA	5.83	7
2	MENA-KOTA	4.73	7
3	WASO-KOTA	9.90	5
4	LEDA-KOTA	6.10	10
5	LAO-KOTA	4.50	10
6	MENA-CANCAR	15.99	3
7	MENA-LOLANG	16.00	2
8	MENA-PURANG	0.00	1
9	KAROT-RANGGI	14.60	4

10	KAROT-PAGAL	27.12	1
11	KAROT-TIMUNG	9.50	2
12	KOTA REO-KEDINDI	6.35	10

Lampiran 7. komponen BOK

No	Komponen BOK	Harga	Satuan	Keterangan
1	Harga Kendaraan	Rp 150,000,000.00	Unit	minibus
2	Pendapatan Awak	Rp 1,500,000.00	Rp/bulan	pengemudi
	Kendaraan sesuai UMR			kondektur
3	Harga Ban	Rp 500,000.00	Rp/buah	GT radial
4	Harga BBM	Rp 7,650.00	Rp/Iiter	pertalite
5	Harga Oli Mesin	Rp 50,000.00	Rp/Iiter	TMO oli mesin
6	Harga Oli Gardan	Rp 30,000.00	Rp/Iiter	top 1
7	Harga Oli Transmisi	Rp 70,000.00	Rp/Iiter	STP gear oli
8	Harga Gemuk	Rp 115,000.00	Rp/kg	-
9	Harga Minyak Rem	Rp 75,000.00	Rp/Iiter	STP minyak rem
10	Harga Filter BBM	Rp 90,000.00	Rp/buah	Denzo filter oli
11	Harga Filter Oli	Rp 75,000.00	Rp/buah	top 1
12	Cuci kendaraan	Rp 60,000.00	Per hari	-
13	Retribusi terminal	Rp 4,000.00	Per hari	-
14	Harga Filter Udara	Rp 150,000.00	Rp/buah	-
15	Biaya STNK	Rp 1,500,000.00	Rp/armada/tahun	-
16	Biaya KIR	Rp 125,000.00	Per pengujian	-
17	Izin usaha	-		-
18	Izin trayek	-		-

SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT



KARTU ASISTENSI

NAMA : GEDE ASTIKA DEYAN PUTRADOSEN :
 NOTAR : 1902130 SEMESTER :
 PROGRAM STUDI : MTJ TAHUN AJARAN :

NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF	NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF
	1 Juli 2022	Sempurnakan PROPOSAL			11 Juli 2022	Bab 1 - 4	
	8 Juli 2022	Lanjut Analisis			25 Juli 2022	→ tambah tabel, grafik / pie chart terkait dengan persen tawar, rekapitulasi tarif dll. → cek tata naskah & bahasa sesuaikan dengan panduan → perhitungan BOK dicek kembali v/ standarnya. II	
	14 Juli 2022	Analisis			29/2022 7	+ Referensi terkait penentuan tarif ideal + Perbaiki tabel.	
	28 Juli 2022	- Tabel Rit, Headway - Tarif Ideal			30/2022 7		
	1/8/2022				4/2022 8		