

# Evaluasi Tarif Angkutan Perkotaan Di Kota Salatiga (Studi Kasus Trayek 4 Dan Trayek 16)

**ATIKA PUTRI LESTARI**  
Taruna Program Studi  
Diploma III Manajemen  
Transportasi Jalan Politeknik  
Transportasi Darat Indonesia -  
Sttd Jalan Raya Setu Km 3,5  
Cibitung, Bekasi Jawa Barat  
17520  
[atikaputri917@gmail.com](mailto:atikaputri917@gmail.com)

**BOBBY AGUNG HERMAWAN**  
Dosen Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia – Sttd Jalan Raya Setu  
Km 3,5 Cibitung, Bekasi Jawa Barat  
17520

**MEGA SURYANDARI**  
Dosen Politeknik  
Transportasi Darat  
Indonesia – Sttd Jalan  
Raya Setu Km 3,5  
Cibitung, Bekasi Jawa  
Barat 17520

## Abstract

*In the operational use of urban transport tariffs is an important factor in attracting passengers. However, the tariff must be adjusted from the operator's side and from the user's side. The tariff should not be incriminating. The city's salatiga government has set a rate based on the mayor's decree of salatiga 5551.2/2273/419 of the regulation set a rate for urban transport in salatiga city by rp 3000 and for a student on rp 2000. Salatiga city fare is a uniform /flat rate. But the direct operating arrangement in the field is a discrepancy between existing tarises and those in the field. Furthermore, government tariffs could not cover the operating costs of an urban transport driver. If the issue is not addressed immediately, the operation of urban transport will be compromised and the number of urban transport will be reduced.*

*This research analysis USES calculating methods based on the vehicle's operating costs, ability to pay, and willingness to pay. Then a calculation is made to provide ideal rates from the standpoint of the operator and service user according to current conditions.*

**Keywords:** *rates, vehicle operating costs, ability to pay and ability to pay*

## Abstrak

Dalam penggunaan operasional angkutan perkotaan tarif menjadi faktor penting untuk menarik minat penumpang. Namun, dalam penetapan tarif harus disesuaikan dari sisi operator dan sisi pengguna jasa. Jangan sampai penetapan tarif ini memberatkan sebelah pihak. Pemerintah Kota Salatiga telah menetapkan tarif berdasarkan Surat Keputusan Walikota Salatiga Nomor 551.2/2273/419 pada peraturan tersebut ditetapkan tarif untuk angkutan perkotaan di Kota Salatiga sebesar Rp. 3000 dan khusus untuk pelajar sebesar Rp. 2000. Tarif di Kota Salatiga merupakan tarif seragam/flat. Namun dalam penyelenggaraan operasionalnya secara langsung di lapangan terdapat perbedaan antara tarif yang sudah ditetapkan dengan tarif di lapangan. Selain itu, tarif yang telah ditetapkan oleh pemerintah tidak dapat menutup biaya operasional yang dikeluarkan oleh sopir angkutan perkotaan. Jika permasalahan ini tidak segera di atasi maka kelancaran operasional angkutan perkotaan akan terganggu dan jumlah angkutan perkotaan akan semakin berkurang.

Analisis penelitian ini menggunakan metode perhitungan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, kemampuan membayar (Ability to Pay) dan kemauan membayar (Willingness to Pay). Kemudian dilakukan perhitungan sehingga didapatkan rekomendasi tarif yang ideal dari sudut pandang operator dan pengguna jasa sesuai dengan kondisi terkini.

**Kata Kunci:** Tarif, Biaya Operasional Kendaraan, Ability to Pay dan Willingness to Pay

## **PENDAHULUAN**

### **Latar Belakang**

Dalam penggunaan operasional angkutan perkotaan tarif menjadi faktor penting untuk menarik minat penumpang. Namun, dalam penetapan tarif harus disesuaikan dari sisi operator dan sisi pengguna jasa. Jangan sampai penetapan tarif ini memberatkan sebelah pihak. Misalnya, tarif dibuat lebih terjangkau agar menarik minat penumpang menggunakan angkutan perkotaan tetapi tarif tersebut malah merugikan sopir angkutan perkotaan. Pemerintah Kota Salatiga telah menetapkan tarif berdasarkan Surat Keputusan Walikota Salatiga Nomor 551.2/2273/419 dimana pada peraturan tersebut telah ditetapkan bahwa tarif untuk angkutan perkotaan di Kota Salatiga sebesar Rp. 3000 dan khusus untuk pelajar tarif yang dikenakan sebesar Rp. 2000. Tarif di Kota Salatiga merupakan tarif seragam/flat.

Namun dalam penyelenggaraan operasionalnya secara langsung di lapangan terdapat perbedaan antara tarif yang sudah ditetapkan dengan tarif di lapangan. Pada kondisi di lapangan beberapa penumpang membayar tarif angkutan perkotaan sebesar Rp. 2000 – Rp 2.500. Selain itu, tarif yang telah ditetapkan oleh pemerintah tidak dapat menutup biaya operasional yang dikeluarkan oleh sopir angkutan perkotaan. Hal ini menyebabkan rendahnya tingkat operasi angkutan perkotaan di Kota Salatiga. Dikarenakan sopir angkutan perkotaan memilih untuk beralih profesi mencari pekerjaan yang lebih menguntungkan. Selain itu, kenaikan harga perlengkapan operasional angkutan perkotaan seperti kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM), oli, ban, suku cadang, dan sebagainya. Hal ini menambah beban biaya perawatan kendaraan oleh pemilik kendaraan atau sopir angkutan perkotaan. Selain itu tarif angkutan perkotaan di Kota Salatiga tidak berubah selama 7 tahun. Menurut PM 66 Tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan idealnya evaluasi tarif angkutan umum dilakukan setiap 6 bulan sekali. Jika permasalahan ini tidak segera di atasi maka kelancaran operasional angkutan perkotaan akan terganggu dan jumlah angkutan perkotaan akan semakin berkurang.

### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas dapat disimpulkan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Berapakah tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan dengan pola operasi dan standar harga terkini?
2. Berapakah tarif yang diinginkan oleh penumpang angkutan perkotaan?
3. Berapakah tarif dari segi operator dan pengguna jasa untuk angkutan perkotaan di Kota Salatiga?

### **Maksud dan Tujuan**

Penulisan Kertas Kerja Wajib bermaksud untuk melakukan evaluasi terhadap tarif angkutan perkotaan di Kota Salatiga. Sedangkan tujuan dari penulisannya yaitu:

1. Menganalisis Biaya Operasional Kendaraan di wilayah studi saat ini dan Biaya Operasional Kendaraan sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.792/AJ. 205/DRJD/2021.
2. Menghitung tarif angkutan perkotaan yang diinginkan oleh penumpang dengan menggunakan analisis *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP).
3. Merekomendasikan usulan tarif yang sesuai dari segi operator dan pengguna jasa.

## Batasan Masalah

Adapun batasan masalah penelitian antara lain:

1. Kajian dilakukan terhadap trayek angkutan perkotaan di Kota Salatiga dengan rute terpendek yaitu trayek 4 dan rute terpanjang yaitu trayek 16.
2. Penelitian ini menganalisis tarif berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), kemampuan untuk membayar, dan keinginan untuk membayar.

## METODELOGI

Pada tahap awal yaitu melakukan identifikasi masalah dan studi literatur. Pada identifikasi masalah yang telah dilakukan terdapat beberapa masalah yang ditemukan yaitu tarif di lapangan dinilai sudah tidak relevan dengan kondisi saat ini, terdapat perbedaan tarif yang berlaku di lapangan dengan tarif yang telah ditetapkan oleh pemerintah Kota Salatiga, dan tarif angkutan perkotaan di Kota Salatiga selama 7 tahun tidak mengalami perubahan. Kemudian perlu dilakukan studi literatur yang dapat menjadi acuan untuk memecahkan permasalahan yang ada. Studi literatur ini menjadi dasar penentuan cara pengolahan data dan analisis data yang akan dipilih.

Tahap kedua yaitu tahap pengumpulan data. Data yang dikumpulkan yaitu data primer dan data sekunder. Pengumpulan data ini didapatkan dari instansi terkait maupun dari hasil survei yang telah dilakukan. Setelah data terkumpul dilakukanlah pengolahan data.

Setelah selesai mengolah data tahapan selanjutnya yaitu analisis data. Tahapan ini perlu menentukan teknik analisis yang akan digunakan. Pada tahap ini dilakukan evaluasi tarif dengan cara menganalisis tarif yang ada. Analisis yang digunakan yaitu analisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan, kemampuan membayar dan keinginan membayar angkutan umum. Setelah melakukan analisis maka akan masuk ke tahap terakhir. Pada tahap akhir didapatkan rekomendasi tarif yang sesuai dengan kondisi terkini dan sesuai dengan keinginan pengguna jasa.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan

Berikut merupakan tabel rekapitulasi biaya operasional kendaraan untuk trayek 4 dan trayek 16. Dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1 Rekapitulasi BOK Trayek 4 dan Trayek 16

Biaya Operasional per Km		Trayek 4	Trayek 16
1	Biaya Investasi Armada	Rp 93	Rp 136
2	Biaya Operasional Dan Pemeliharaan	Rp 1.087	Rp 1.083
3	Biaya Awak Kendaraan Per Bus	Rp 1.864	Rp 1.728
4	Biaya Tidak Langsung		
	Biaya Pegawai Kantor		
	Biaya Pengelolaan	Rp 4	Rp 6
Total Biaya Per Km		Rp 3.048	Rp 2.952
Margin Laba (10%)		Rp 305	Rp 295
PPH (2%)		Rp 67	Rp 65
Total Rp/Km		Rp 3.420	Rp 3.312

Sumber: Hasil Analisis Data, 2022

Setelah didapatkan biaya operasional kendaraan kemudian dilakukan perhitungan tarif Break Even Point (BEP). Tarif BEP digunakan untuk menentukan

besaran tarif yang akan dikenakan kepada pengguna jasa. Penentuan tarif berdasarkan 10% dari nilai BEP. Perhitungan tarif ini menggunakan load faktor terkini. Perhitungan tarif dari segi operator dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2 Perhitungan Tarif dari Segi Operator

Trayek	BOK kend/km	Panjang trayek	Kapasitas	Tarif Pokok	Tarif BEP	Tarif
4	Rp 3,420	3.8	12	Rp 1,056	Rp 4,011	Rp 4,412
16	Rp 3,312	8.2	12	Rp 986	Rp 8,083	Rp 8,891

Berdasarkan tabel 2 dapat dilihat bahwa tarif dari segi operator untuk trayek 4 yaitu sebesar Rp 4.412 dan tarif dari segi operator untuk trayek 16 yaitu sebesar Rp 8.891.

## 2. Perhitungan Tarif Berdasarkan ATP dan WTP

### a. Perhitungan Tarif Berdasarkan ATP

Perhitungan tarif berdasarkan ATP perlu perhitungan biaya perjalanan untuk satu kali perjalanan karena terdapat batas wajar kesediaan orang mengeluarkan biaya untuk perjalanan. Berikut merupakan perhitungan ATP trayek 4 dapat dilihat pada tabel 3:

Tabel 3 Perhitungan ATP Trayek 4

Kelas Tarif		Nilai Tengah	Frekuensi	F X Median
Interval				
Rp 3,000	Rp 3,503	Rp 3,251	11	Rp 35,765
Rp 3,503	Rp 4,006	Rp 3,754	9	Rp 33,787
Rp 4,006	Rp 4,508	Rp 4,257	0	Rp -
Rp 4,508	Rp 5,011	Rp 4,760	4	Rp 19,039
Rp 5,011	Rp 5,514	Rp 5,262	0	Rp -
Rp 5,514	Rp 6,017	Rp 5,765	7	Rp 40,356
TOTAL			31	Rp 128,948

$$\begin{aligned}
 \text{Rata-rata ATP} &= \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n} \\
 &= \frac{\text{Rp } 128.948}{31} \\
 &= \text{Rp } 4.160
 \end{aligned}$$

Jadi ATP untuk trayek 4 yaitu Rp 4.160.

Berikut merupakan perhitungan ATP trayek 16 dapat dilihat pada tabel 4:

Tabel 4 Perhitungan ATP Trayek 16

Kelas Tarif		Nilai Tengah	Frekuensi	Fx Median
Interval				
Rp 3,000	Rp 3,460	Rp 3,460	10	Rp 34,603
Rp 3,460	Rp 3,921	Rp 3,921	0	Rp -
Rp 3,921	Rp 4,381	Rp 4,381	13	Rp 56,951
Rp 4,381	Rp 4,841	Rp 4,841	0	Rp -
Rp 4,841	Rp 5,301	Rp 5,301	19	Rp 100,726
Rp 5,301	Rp 5,762	Rp 5,762	0	Rp -
Rp 5,762	Rp 6,222	Rp 6,222	5	Rp 31,109
TOTAL			47	Rp 223,388

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata ATP} &= \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n} \\ &= \frac{\text{Rp } 223.388}{47} \\ &= \text{Rp } 4.753 \end{aligned}$$

Jadi ATP untuk trayek 16 yaitu Rp 4.753.

b. Perhitungan Tarif Berdasarkan WTP

Perhitungan WTP memerlukan data hasil survei wawancara penumpang mengenai kesediaan untuk membayar jasa angkutan perkotaan. Berikut merupakan perhitungan WTP trayek 4 dapat dilihat pada tabel 5:

Tabel 5 Perhitungan WTP Trayek 4

Kelas Tarif		Nilai Tengah	Frekuensi	F x Median
Interval				
Rp 2,000	Rp 2,507	Rp 2,253	12	Rp 27,040
Rp 2,507	Rp 3,013	Rp 2,760	16	Rp 44,159
Rp 3,013	Rp 3,520	Rp 3,267	0	Rp -
Rp 3,520	Rp 4,027	Rp 3,773	1	Rp 3,773
Rp 4,027	Rp 4,533	Rp 4,280	0	Rp -
Rp 4,533	Rp 5,040	Rp 4,786	2	Rp 9,573
TOTAL			31	Rp 84,545

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata WTP} &= \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n} \\ &= \frac{\text{Rp } 84.545}{31} \\ &= \text{Rp } 2.727 \end{aligned}$$

Jadi WTP untuk trayek 4 yaitu Rp 2.727.

Berikut merupakan perhitungan WTP trayek 16 dapat dilihat pada tabel 6:

Tabel 6 Perhitungan WTP Trayek 16

Kelas Tarif		Nilai Tengah	Frekuensi	Fx Median
Interval				
Rp 2,000	Rp 2,460	Rp 2,230	6	Rp 13,381
Rp 2,460	Rp 2,921	Rp 2,690	0	Rp -
Rp 2,921	Rp 3,381	Rp 3,151	31	Rp 97,671
Rp 3,381	Rp 3,841	Rp 3,611	0	Rp -
Rp 3,841	Rp 4,301	Rp 4,071	5	Rp 20,356
Rp 4,301	Rp 4,762	Rp 4,531	0	Rp -
Rp 4,762	Rp 5,222	Rp 4,992	5	Rp 24,959
TOTAL			47	Rp 156,366

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata WTP} &= \frac{\sum X_i \cdot F_i}{n} \\ &= \frac{\text{Rp } 156.366}{47} \\ &= \text{Rp } 3.327 \end{aligned}$$

Jadi WTP untuk trayek 16 yaitu Rp 3.327.

- c. Rekap Hasil Perhitungan Tarif Berdasarkan Segi Pengguna Jasa dan Operator Berikut merupakan rekap hasil perhitungan nilai BOK, ATP dan WTP yang telah dilakukan.

Tabel 7 Tarif Dari Sisi Operator, Regulator dan Pengguna Jasa

No	Kode Trayek	Tarif Eksisting	Tarif Dari Sisi Operator	Tarif Dari Sisi User		Tarif Dari Sisi Regulator
			Sk Dirjen	ATP	WTP	
1	4	Rp 3.000	Rp 4,412	Rp 4,160	Rp 2,727	Rp 3,000
2	16	Rp 3,000	Rp 8,891	Rp 4,753	Rp 3,327	Rp 3,000

Sumber: Hasil Analisis Data, 2022

Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui perbandingan tarif dari segi operator, segi pengguna jasa dan segi regulator. Setelah itu perlu dilakukan perhitungan tarif ideal dengan merata-ratakan tarif eksisting, tarif dari segi operator, tarif dari segi pengguna jasa dan tarif dari segi regulator. Sehingga didapatkan tarif ideal untuk trayek 4 yaitu Rp 3.460 dan tarif ideal untuk trayek 16 yaitu Rp 4.594. Selain itu, ternyata tarif yang ditetapkan tidak mampu menutupi biaya operasional kendaraan di buktikan dengan nilai biaya operasional kendaraan lebih tinggi dibanding tarif yang telah ditetapkan. Hal ini yang menyebabkan angkutan kota yang masih beroperasi menjadi terganggu karena harus mengejar setoran sehingga banyak angkutan kota yang tidak terawat. Untuk trayek 4 nilai WTP tidak sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan hal ini didukung dengan adanya penumpang yang membayar tidak sesuai dengan tarif yang sudah ditetapkan. Penumpang yang membayar dari tarif yang telah ditetapkan pada trayek 4 karena merasa trayek tersebut terlalu pendek untuk tarif yang sudah ditentukan.

## KESIMPULAN

Berdasarkan perhitungan yang dilakukan maka didapatkan beberapa kesimpulan diantaranya sebagai berikut:

1. Dari analisis yang telah dilakukan terdapat perbedaan perhitungan tarif biaya operasional kendaraan dengan tarif yang telah ditetapkan. Tarif dari segi operator lebih tinggi dari pada tarif yang telah ditetapkan. Tarif dari segi operator untuk trayek 4 yaitu Rp 4.412 dan tarif dari segi operator untuk trayek 16 yaitu Rp 8.891. Sedangkan untuk tarif yang sudah ditetapkan oleh pemerintah Kota Salatiga sebesar Rp 3.000. Hal ini menyebabkan angkutan kota yang masih beroperasi menjadi terganggu dan tidak terawat.
2. Berdasarkan perhitungan ATP tarif yang mampu dibayarkan pengguna jasa trayek 4 yaitu Rp 4.160 dan trayek 16 yaitu Rp 4.753. Sedangkan berdasarkan WTP tarif yang diinginkan oleh pengguna jasa trayek 4 yaitu Rp 2.727 dan trayek 16 sebesar Rp 3.327.
3. Usulan tarif dari segi operator dan pengguna jasa trayek 4 yaitu Rp 3.460 dan trayek 16 yaitu Rp 4.594.

## SARAN

Adapun saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan sebagai berikut

1. Dikarenakan tarif yang telah ditetapkan berada di bawah tarif BOK. Pada kondisi ini pemerintah dapat memberikan subsidi terhadap tarif yang ada.
2. Disarankan untuk Pemerintah Kota Salatiga meningkatkan kembali pelayanan angkutan perkotaan.
3. Disarankan agar tarif angkutan perkotaan di Kota Salatiga untuk trayek 4 dengan panjang trayek 3,8 km yaitu Rp 3.500 dan untuk trayek 16 dengan Panjang trayek 8,2 km yaitu Rp 4.500.

## REFERENSI

- \_\_\_\_\_, 2009. Undang – Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2014. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tentang Angkutan Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- \_\_\_\_\_, 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.
- \_\_\_\_\_, 20221. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No KP.792/AJ.205/DRJD/2021 tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan
- Elkhasnet dan Muhammad Fathurrahman Al Rasyid, 2020. Analisis Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Kota Trayek Cimahi-Leuwipanjang Bandung. Bandung
- Julien, dan Kasyful Mahalli, 2013. Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jaasa Kereta Api Bandara Kualanamu. Medan.
- Juhandi, dan Maspul Aini Kambry, 2020. Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay (Studi Kasus Kota Tangerang). Tangerang.
- Kambuaya, Abraham dan Theresia, 2020. Evaluasi Tarif Angkutan Umum Lyn N Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay, Dan Willingness To Pay (Studi Kasus: Angkot Lyn N, Rute Terminal Bratang-JMP, Kota Surabaya). Surabaya: Jurnal Rekayasa Teknik Sipil Universitas Madura.
- Prasetya, Sandy, Slamet Jauhari Legowo, dan Dewi Handayani, 2015. Evaluasi Tarif Angkutan Ummum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay (Studi Kasus PO.Wahyu Trayek Sukoharjo-Kartasura di Sukoharjo. Sukoharjo.
- Ropika, 2018. Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan dan Willingness To Pay (Studi Kasus: Angkutan Umum Trayek Teluk Kuantan – Pekanbaru). Pekanbaru
- Saputra, Andre Beny., Sunarto, dan Samin, 2021. Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay. Malang: Jurnal Teknik Sipil: Rancang Bangun.
- Safitri, Revy, 2016. Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay Dan Willingness To Pay Di Kota Pangkalpinang. Pangkalpinang: Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Bangka Belitung.
- Tamin, Ofyar Z. 1999. Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta. Jurnal Transportasi FTSP. Bandung