

**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI
KABUPATEN BANTUL
(STUDI KASUS: TRAYEK IMOIRI-GIWANGAN DAN
PARANGTRITIS GIWANGAN)
EVALUATION OF RURAL TRANSPORT FARES IN BANTUL DISTRICT
(CASE STUDY: IMOIRI-GIWANGAN AND PARANGTRITIS
GIWANGAN ROUTES)**

Riko Dwi Santoso¹, Djamal Subastian², Eli Jumaeli³

Rikod147@gmail.com

*Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Jurusan D.III Manajemen Transportasi
Jalan*

Jl. Raya Setu 89, Bekasi, 17520, Indonesia

Abstract

In Bantul Regency, there are various types of transportation, both private transportation and public transportation that operate every day. In its implementation in the field, public transportation has 3 important aspects that must be in operation. These important aspects include the fleet used, the route traversed, and the fares charged to consumers. In determining the fares for public transportation in Bantul Regency, the fares are determined by the operator unilaterally and the fares for all routes are the same, because there is no Decree for setting fares from the government.

The method used in this study is to use 3 methods by looking at the operator side and the consumer side. These methods include the Vehicle Operational Cost (BOK) method to find out the results of the fares according to the operator side, Willingness to pay (WTP) to see consumer expectations to pay for transportation services and Ability To Pay (ATP) to see the consumer's ability to pay for the public transportation. After getting the results from the three methods, they are then leveled so that the ideal fares results are obtained.

Keywords: Vehicle Operational Cost, ATP, WTP

Abstrak

Di Kabupaten Bantul, memiliki beragam angkutan baik itu angkutan pribadi, maupun angkutan umum yang beroperasi setiap harinya. Dalam pelaksanaannya di lapangan, angkutan umum memiliki 3 aspek penting yang wajib ada dalam operasionalnya. Aspek penting tersebut meliputi armada yang digunakan, lintasan trayek yang dilalui, dan tarif yang dikenakan bagi konsumen. Dalam penetapan tarif angkutan umum di Kabupaten Bantul tarif ditetapkan oleh operator secara sepihak dan tarif semua trayek sama, dikarenakan belum adanya Surat Keputusan untuk penetapan tarif dari pemerintah.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan 3 metode dengan melihat dari sisi operator dan sisi konsumen. Metode tersebut meliputi metode Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk mengetahui hasil tarif sesuai dengan sisi operator, *Willingness to pay* (WTP) untuk melihat harapan konsumen untuk membayar jasa pelayanan angkutan dan *Ability To Pay* (ATP) untuk melihat kemampuan konsumen dalam membayar angkutan umum tersebut. Setelah mendapatkan hasil dari ketiga metode tersebut lalu diratakan sehingga didapat hasil tarif yang ideal.

Kata Kunci: Biaya Operasional Kendaraan, ATP, WTP

PENDAHULUAN

Dalam hal penetapan tarif, tarif ditetapkan oleh operator secara sepihak dan tarif semua trayek sama, dikarenakan belum adanya Surat Keputusan untuk penetapan tarif dari pemerintah. Tarif yang dikenakan yaitu Rp. 15.000 pada semua trayek. Khususnya pada trayek Imogiri-Giwangan yang memiliki panjang trayek paling pendek yaitu hanya 9,23 Km dan trayek Parangtritis yang menjadi trayek paling panjang yaitu 27,60 km. Hal ini menjadi masalah dikarenakan perbedaan jumlah panjang trayek yang dilalui dibanding jumlah tarif yang dikenakan. Penetapan tarif juga masih belum seimbang dengan biaya produksi. Dengan melihat permasalahan tersebut maka penulis melakukan evaluasi tarif dengan menggunakan analisis Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To pay* (WTP) dengan hasil dari masing-masing analisis dirata-rata sehingga didapat hasil yang ideal untuk rekomendasi tarif.

METODOLOGI

Metodologi penelitian ini dimulai dari tahap awal, identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan analisis data berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan untuk mengetahui tarif yang sesuai dari sisi operator, perhitungan berdasarkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Perhitungan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan

Dasar perhitungan tarif menggunakan BOK Berdasar pada SK.687/AJ.206/DRDJ/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Berikut merupakan rekapitulasi Biaya Operasional untuk harga komponen dan biaya servis serta pengelolaan

Tabel 1 Rekapitulasi BOK Pada Setiap Trayek

NO	REKAPITULASI BIAAYA PER KM	IMOGIRI	PARANGTRITIS
A	Biaya Langsung		
1	Penyusutan Kendaraan	4.804	1.737
2	Gaji dan Tunjangan Awak	1.800	651
3	Bahan Bakar Minyak	1.030	1.030
4	Ban	200	200
5	Servis Kecil	68	74
6	Servis Besar	80	91
7	Overhaul Mesin	100	100
8	Suku Cadang dan Body	1.501	543
9	Cuci Kendaraan	292	98
10	Pajak Kendaraan	113	41
11	KIR	12	4
12	Asuransi	32	11
B	Biaya Tidak Langsung		
1	Biaya Gaji Non Pegawai	-	-
2	Biaya Pengelolaan	38	14
C	BOK Kendaraan/KM	10.069	4.593

Sumber: Hasil Analisis Data, 2022

Tabel diatas digunakan untuk dasar perhitungan tarif dengan metode analisis BOK. Setelah dilakukan perhitungan maka didapatkan hasil tarif pokok yang bisa dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 2 Perhitungan Tarif Pokok

No	Trayek	Jarak	Tarif Pokok/PNP-KM	Tarif BEP	Tarif
1	IMOGIRI	9,23	Rp530	Rp4.891	Rp5.381
2	PARANGTRITIS	27,60	Rp345	Rp9.531	Rp10.484

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan Tabel 2 dapat diketahui bahwa tarif yang didapat dari perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sesuai dari sisi operator untuk Trayek Imogiri-Giwangan sebesar Rp5.381,00 sedangkan untuk Trayek Parangtritis-Giwangan sebesar Rp10.484,00

B. Perhitungan Tarif Berdasarkan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)

1. Berdasarkan Kemampuan Untuk membayar

Berdasarkan hasil wawancara penumpang, biaya yang dikeluarkan untuk menggunakan angkutan umum adalah antara rentang biaya Rp5.000,00 sampai dengan Rp9000,00 dengan dibedakan masing-masing pekerjaan. Berikut merupakan hasil dari wawancara untuk kemampuan membayar:

a. Trayek Imogiri

Tabel 3 Karakteristik Penumpang Imogiri Berdasarkan Kemampuan Untuk Membayar

			ATP (Rupiah)					TOTAL
			5000	6000	7000	8000	9000	
PEKERJAAN	PELAJAR	JML	3	0	0	0	0	3
	PNS	JML	0	0	0	0	4	4
	PEDAGANG	JML	1	1	11	21	1	35
	SWASTA	JML	0	0	0	5	0	5
	LAINNYA	JML	0	0	0	2	0	2
TOTAL		JML	4	1	11	28	5	49

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah kemampuan untuk membayar terbanyak adalah dengan kategori pedagang dengan total 35 orang dan tarif ATP terbanyak pada angka Rp8.000,00

b. Trayek Parangtritis

Tabel 4 Karakteristik Penumpang Parangtritis Berdasarkan Kemampuan Untuk Membayar

			ATP (Rupiah)					TOTAL
			5000	6000	7000	8000	9000	
PEKERJAAN	PELAJAR	JML	4	0	3	1	0	8
	PNS	JML	0	0	0	0	1	1
	IRT	JML	0	0	3	10	2	15
	SWASTA	JML	0	0	0	3	3	6
	LAINNYA	JML	0	1	1	3	2	7
TOTAL		JML	4	1	7	17	8	37

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah kemampuan untuk membayar terbanyak adalah dengan kategori pedagang dengan total 15 orang dan tarif ATP terbanyak pada angka Rp8.000,00

2. Berdasarkan Kemauan Untuk Membayar

Berdasarkan hasil wawancara penumpang, biaya yang diharapkan untuk menggunakan angkutan umum adalah antara rentang biaya Rp5.000,00 sampai dengan Rp9000,00. Berikut merupakan hasil dari wawancara untuk kemampuan membayar:

a. Trayek Imogiri

Tabel 5 Karakteristik Penumpang Imogiri Berdasarkan Kemauan Untuk Membayar

			WTP (Rupiah)					TOTAL
			5000	6000	7000	8000	9000	
PEKERJAAN	PELAJAR	JML	1	2	0	0	0	3
	PNS	JML	0	0	1	2	1	4
	PEDAGANG	JML	7	18	10	0	0	35
	SWASTA	JML	1	3	1	0	0	5
	LAINNYA	JML	1	1	0	0	0	2
TOTAL		JML	10	24	12	2	1	49

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah kemampuan untuk membayar terbanyak adalah dengan kategori pedagang dengan total 35 orang dan tarif WTP terbanyak pada angka Rp6.000,00

b. Trayek Parangtritis

Tabel 6 Karakteristik Penumpang Parangtritis Berdasarkan Kemauan Untuk Membayar

			WTP (Rupiah)					TOTAL
			5000	6000	7000	8000	9000	
PEKERJAAN	PELAJAR	JML	6	0	1	1	0	8
	PNS	JML	0	0	0	0	1	1
	PEDAGANG	JML	4	1	5	5	0	15
	SWASTA	JML	1	0	3	2	0	6
	LAINNYA	JML	0	0	3	4	0	7
TOTAL		JML	11	1	12	12	1	37

Sumber: Hasil Analisis

Jumlah kemampuan untuk membayar terbanyak adalah dengan kategori pedagang dengan total 15 orang dan tarif ATP terbanyak pada angka Rp8.000,00 dan Rp7.000,00

3. Analisis ATP dan WTP

Berdasarkan data karakteristik penumpang, maka dilakukan perhitungan ATP rata – rata dan WTP rata–rata:

a. ATP untuk Trayek Imogiri

1) Pelajar

$$\frac{(5000 \times 3)}{3} = \text{Rp}5000,00$$

1) PNS

$$\frac{(9000 \times 4)}{4} = \text{Rp}9000,00$$

2) Pedagang

$$\frac{(5000 \times 1) + (6000 \times 1) + (7000 \times 11) + (8000 \times 21) + (9000 \times 1)}{35} = \text{Rp}7.571,00$$

3) Swasta

$$\frac{(8000 \times 5)}{5} = \text{Rp}8000,00$$

4) Lainnya

$$\frac{(8000 \times 2)}{2} = \text{Rp}8000,00$$

Dengan demikian rata-rata ATP untuk Trayek Imogiri adalah

$$\frac{5000 + 9000 + 7571 + 8000 + 8000}{5} = \text{Rp}7514,00$$

b. ATP untuk Trayek Parangtritis

1) Pelajar

$$\frac{(5000 \times 4) + (7000 \times 3) + (8000 \times 1)}{8} = \text{Rp}6.125,00$$

1) PNS

$$\frac{(9000 \times 1)}{1} = \text{Rp}9000,00$$

2) Pedagang

$$\frac{(7000 \times 3) + (8000 \times 10) + (9000 \times 2)}{15} = \text{Rp}7.933,00$$

3) Swasta

$$\frac{(8000 \times 3) + (9000 \times 3)}{6} = \text{Rp}8500,00$$

4) Lainnya

$$\frac{(6000 \times 1) + (7000 \times 1) + (8000 \times 3) + (9000 \times 2)}{7} = \text{Rp}7875,00$$

Dengan demikian rata-rata ATP untuk Trayek Parangtritis adalah

$$\frac{6125 + 9000 + 7933 + 8500 + 7857}{5} = \text{Rp}7883,00$$

c. WTP untuk Trayek Imogiri

1) Pelajar

$$\frac{(5000 \times 1) + (6000 \times 2)}{3} = \text{Rp}5.667,00$$

2) PNS

$$\frac{(7000 \times 1) + (8000 \times 2) + (9000 \times 1)}{4} = \text{Rp}8000,00$$

3) Pedagang

$$\frac{(5000 \times 7) + (6000 \times 18) + (7000 \times 10)}{35} = \text{Rp}5.229,00$$

4) Swasta

$$\frac{(5000 \times 1) + (6000 \times 3) + (7000 \times 1)}{5} = \text{Rp}7.600,00$$

5) Lainnya

$$\frac{(6000 \times 1) + (7000 \times 1)}{7} = \text{Rp}5.500,00$$

Dengan demikian rata-rata WTP untuk Trayek Imogiri adalah

$$\frac{5667 + 8000 + 5229 + 7600 + 5500}{5} = \text{Rp}6.399,00$$

d. WTP untuk Trayek Parangtritis

1) Pelajar

$$\frac{(5000 \times 6) + (7000 \times 1) + (8000 \times 1)}{8} = \text{Rp}5.625,00$$

1) PNS

$$\frac{(9000 \times 1)}{1} = \text{Rp}9000,00$$

2) Pedagang

$$\frac{(5000 \times 4) + (6000 \times 1) + (7000 \times 5) + (8000 \times 5)}{15} = \text{Rp}5.734,00$$

3) Swasta

$$\frac{(5000 \times 1) + (7000 \times 3) + (8000 \times 2)}{6} = \text{Rp}5667,00$$

4) Lainnya

$$\frac{(7000 \times 3) + (8000 \times 4)}{7} = \text{Rp}8.286,00$$

Dengan demikian rata-rata ATP untuk Trayek Parangtritis adalah

$$\frac{5625 + 9000 + 5734 + 5667 + 8286}{5} = \text{Rp}6.862,00$$

C. Hasil Analisis dan Rekomendasi Tarif

Hasil perhitungan dari analisis BOK dan analisis ATP dan WTP direkap dalam tabel berikut:

Tabel 7 Rekapitulasi Hasil Analisis Tarif BOK, WTP dan ATP

No	Trayek	Sisi Operator		Sisi Pengguna	
		Eksisting	BOK	ATP	WTP
1	Imogiri-Giwangan	Rp15.000	Rp5.381	Rp7.514	Rp6.399
2	Parangtritis-Giwangan	Rp15.000	Rp10.484	Rp7.883	Rp6.862

Sumber: Hasil Analisis

Dari hasil analisis tarif menggunakan BOK, WTP dan ATP, didapatkan perbandingan tarif perbandingan tarif antara kondisi eksisting saat ini dengan analisis BOK, ATP dan WTP. Dapat dilihat pada trayek Parangtritis memiliki hasil analisis BOK melebihi hasil analisis ATP dan WTP. Sedangkan untuk trayek Imogiri memiliki nilai BOK kurang dari ATP.

Setelah hasil analisis BOK, ATP dan WTP telah dilakukan, maka akan dilakukan rekomendasi tarif dengan penambahan subsidi untuk menutupi biaya operasional bagi operator dari pemerintah. Berikut merupakan rekomendasi tarif:

Tabel 8 Rekomendasi Tarif

No	Trayek	BOK	ATP	WTP	Rekomendasi Tarif	Subsidi
1	Imogiri	Rp5.381	Rp7.514	Rp6.399	Rp6.500	-
2	Parangtritis	Rp10.484	Rp7.883	Rp6.862	Rp7.500	Rp2.984

Sumber: Hasil Analisis

Rekomendasi trayek didapat dari rata-rata hasil dari BOK, ATP dan WTP dengan hasil untuk Trayek Imogiri mendapatkan rekomendasi tarif Rp6.500,00 sedangkan untuk Trayek Parangtritis mendapatkan rekomendasi tarif Rp7.500,00

Untuk penggunaan subsidi yaitu dengan tujuan agar tarif yang direkomendasikan dapat menutupi biaya operasional kendaraan. Untuk trayek imogiri, tidak mendapatkan subsidi dikarenakan rekomendasi tarif berada diatas BOK dan dibawah ATP sehingga tarif tersebut ideal. Untuk Trayek Parangtritis, rekomendasi tarif berada di bawah Biaya Operasional kendaraan. Oleh karena itu, Trayek Parangtritis membutuhkan subsidi untuk menutupi biaya operasionalnya.

KESIMPULAN

Setelah hasil analisis yang didapat di BAB V, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Setelah dilakukan perhitungan dengan menggunakan analisis Biaya Operasional Kendaraan, didapat hasil sebagai berikut:
 - a. Trayek Imogiri-Giwangan: Rp5.381,00
 - b. Trayek Parangtritis-Giwangan: Rp10.484,00
2. Hasil dari perhitungan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) didapat hasil sebagai berikut:
 - a. *Ability To Pay* (ATP)
 - 1) Trayek Imogiri-Giwangan: Rp7.514,00
 - 2) Trayek Parangtritis-Giwangan: Rp7.883,00
 - b. *Willingness To Pay* (WTP)
 - 1) Trayek Imogiri-Giwangan: Rp6.399,00
 - 2) Trayek Parangtritis-Giwangan: Rp6.862,00
3. Rekomendasi Tarif pada kedua trayek setelah melihat hasil dari Biaya Operasional Kendaraan dan ATP serta WTP pada kedua trayek maka didapat rekomendasi tarif dan subsidi sebagai berikut:
 - a. Trayek Imogiri-Giwangan
 - 1) Rekomendasi Tarif: Rp6.500,00
 - 2) Subsidi: -
 - b. Trayek Parangtritis-Giwangan
 - 1) Rekomendasi Tarif: Rp7.500,00
 - 2) Subsidi: Rp2.984,00

SARAN

1. Diharapkan Pemerintah Daerah Kabupaten Bantul bisa merencanakan pembuatan SK tarif dengan mempertimbangkan analisis Biaya Operasional dan wawancara penumpang.
2. Diperlukan subsidi agar biaya rekomendasi untuk tarif angkutan umum bisa menutupi biaya operasional kendaraan
3. Pemerintah dan instansi terkait sebaiknya melakukan pengawasan terhadap kesesuaian tarif angkutan umum di Kabupaten Bantul agar operator tidak menetapkan tarif secara sepihak untuk keuntungan sendiri.

REFERENSI

Arikunto, S. (2002). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Cet. Ke-12. Jakarta. Rineka Cipta.
Badan Pusat Statistik. 2020. Kabupaten Bantul

- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 2002. *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.*
- Kelompok PKL Kabupaten Bantul. 2022. Laporan Umum Taruna SekoIah Tinggi Transportasi Darat Program D III Ahli LLAJ. *Pola Umum Manajemen Transportasi Jalan Kabupaten Bantul Dan Identifikasi Permasalahannya.* Bekasi.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.*
- Kementrian Perhubungan. 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek.*
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.*
- Tamin, Ofyar Z, Harmein Rahman, Aine Kusumawati, Ari Sarif Munandar, and Bagus Hario Setiadji. 1999. " ` Ability To Pay ' (Atp) Dan ` Willingnes To Pay ' (Wtp)." *Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT)* 1 (2): 121–39.
- Warpani, Suwardjoko Probonagoro. 2002. "Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan."