

**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI
KABUPATEN BANDUNG BARAT
(STUDI KASUS TRAYEK B 01 DAN C 01)**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan Oleh:

BAHRUL ULUM

19.02.067

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA –
STTD**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**

BEKASI

2022

**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI
KABUPATEN BANDUNG BARAT
(STUDI KASUS TRAYEK B 01 DAN C 01)**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya



Diajukan Oleh:

BAHRUL ULUM

19.02.067

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA –
STTD**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**

BEKASI

2022

KERTAS KERJA WAJIB
EVALUASI TARIF ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN BANDUNG
BARAT
(STUDI KASUS TRAYEK B 01 DAN C 01)

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh

BAHRUL ULUM

Nomor Taruna : 19.02.067

Telah di setujui oleh :

PEMBIMBING I



RICKO YUDHANTA, M.Sc

Tanggal : 1 Agustus 2022

PEMBIMBING II



PENNI CAHYANI, MT

Tanggal : 1 Agustus 2022

KERTAS KERJA WAJIB
EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN
BANDUNG BARAT

(STUDI KASUS TRAYEK B 01 DAN C 01)

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Diploma III

Oleh :

BAHRUL ULUM
19.02.067

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 8 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

Pembimbing I



RICKO YUDHANTA, M.Sc
NIP. 19830830 201012 1 002

Tanggal : 8 Agustus 2022

Pembimbing II



PENNI CAHYANI, MT
NIP. 19770813 200812 2 001

Tanggal : 8 Agustus 2022

Jurusan Manajemen Transportasi Jalan
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD
BEKASI, 2022

**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN
BANDUNG BARAT**

(STUDI KASUS TRAYEK B 01 DAN C 01)

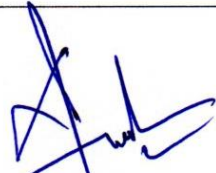
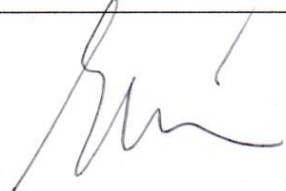
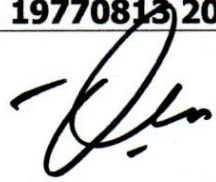
Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

BAHRUL ULUM
19.02.067

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 8 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

DEWAN PENGUJI

MENGETAHUI

 <u>RICKO YUDHANTA, M.Sc</u> NIP. 19830830 201012 1 002	 <u>PENNI CAHYANI, MT</u> NIP. 19770813 200812 2 001
 <u>MUHAMAD NURHADI, ATD, MT</u> NIP. 19681125 199301 1 001	 <u>IKA SETYORINI, S.Psi, MM</u> NIP. 19721119 199803 2 001

**KETUA PROGRAM STUDI
MANAJEMEN TRANSPORTASI**



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

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Bahrul Ulum

Notar : 19.02.067

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 PERDESAAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT

(STUDI KASUS TRAYEK B 01 DAN C 01)

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

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

Bekasi, 19 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



Bahrul Ulum

1902067

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Bahrul Ulum

Notar : 19.02.067

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

EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT

(STUDI KASUS TRAYEK B 01 DAN C 01)

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

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

Bekasi, 19 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



Bahrul Ulum

1902067

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan Laporan Kertas Kerja Wajib dengan judul "**EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT (STUDI KASUS TRAYEK B 01 DAN C 01)**" tepat pada waktunya.

Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Ahli Madya pada program studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD. Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Kertas Kerja Wajib ini, tidak mudah bagi penulis untuk menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Ahmad Yani, ATD, MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
2. Bapak Rachmat Sadili, MT selaku Ketua Jurusan Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
3. Bapak Ricko Yudhanta, M.Sc dan Ibu Penni Cahyani, MT sebagai dosen pembimbing yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.
4. Dosen-dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD yang telah memberikan bimbingan selama Pendidikan.
5. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu mendukung penulis dalam menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.
6. Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Bandung Barat Tahun 2022.
7. Rekan-rekan taruna/i Angkatan XLI Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
8. Kakak-kakak Alumni STTD di Kabupaten Bandung Barat yang selalu memberi arahan dan selalu memberi dukungan dalam penyelesaian KKW ini.

9. Serta semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan Laporan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Laporan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Laporan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Bekasi, 29 Juni

2022

Penulis,

BAHRUL ULUM

19.02.067

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Identifikasi Masalah	3
1.3. Rumusan Masalah.....	3
1.4. Maksud dan Tujuan	4
1.5. Batasan Masalah	4
BAB II GAMBARAN UMUM	5
2.1. Kondisi Geografis dan Administratif	5
2.2. Kondisi Transportasi.....	7
2.3. Kondisi Angkutan Umum	9
2.4. Kondisi Wilayah Kajian	11
BAB III KAJIAN PUSTAKA	17
BAB IV METODELOGI.....	41
4.1. Alur Pikir Penelitian	41
4.2. Kerangka Alur Pikir	43
4.3. Bagan Alir	44
4.4. Teknik Pengumpulan Data	45
4.5. Teknik Anilisis Data	47
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH.....	48

5.1	Perhitungan Tarif.....	48
5.2	Perhitungan ATP dan WTP.....	54
5.3	Hasil Analisis	70
BAB VI PENUTUP		72
6.1	Kesimpulan	72
6.2	Saran	72
DAFTAR PUSTAKA		74

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Wilayah Administratif Kabupaten Bandung Barat.....	6
Tabel II. 2 Panjang Trayek Angkutan Perdesaan yang Masih Aktif	10
Tabel II. 3 Rute Trayek Angkutan Perdesaan Kab. Bandung Barat	11
Tabel II. 4 Daftar Trayek yang Aktif	12
Tabel II. 5 Inventarisasi Trayek B 01	13
Tabel II. 6 Inventarisasi Trayek C 01	14
Tabel II. 7 Daftar Selisih Tarif di Kabupaten Bandung Barat.....	15
Tabel II. 8 Konflik Perubahan Tarif.....	16
Tabel III. 1 Tabel Perhitungan BOK.....	30
Tabel IV. 1 Daftar Harga Komponen BOK.....	46
Tabel V. 1 Rekapitulasi BOK	52
Tabel V. 2 Rekapitulasi Perhitungan Tarif Pokok	53
Tabel V. 3 Rekapitulasi Perhitungan Tarif dari Sisi Operator.....	53
Tabel V. 4 Penumpang Angkutan Perdesaan Kabupaten Bandung Barat.....	54
Tabel V. 5 Penetapan Sampel.....	55
Tabel V. 6 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Jenis Kelamin	55
Tabel V. 7 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Jenis Kelamin ..	56
Tabel V. 8 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Usia.....	57
Tabel V. 9 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Usia.....	58
Tabel V. 10 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Maksud Perjalanan	59
Tabel V. 11 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Maksud Perjalanan	60
Tabel V. 12 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Tingkat Penggunaan.....	61
Tabel V. 13 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Tingkat Penggunaan.....	62
Tabel V. 14 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Jenis Pekerjaan	63

Tabel V. 15 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Jenis Pekerjaan	64
Tabel V. 16 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Jumlah Pendapatan/Bulan	65
Tabel V. 17 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Jumlah Pendapatan/Bulan	66
Tabel V. 18 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Kemampuan Membayar	67
Tabel V. 19 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Kemampuan Membayar	67
Tabel V. 20 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Kemauan Membayar	68
Tabel V. 21 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Kemauan Membayar	68
Tabel V. 22 Rekapitulasi ATP	69
Tabel V. 23 Rekapitulasi WTP.....	70
Tabel V. 24 Rekapitulasi Tarif Dari Ketiga Sisi	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1	Peta Jaringan Jalan Kab. Bandung Barat	7
Gambar II. 2	Peta jaringan trayek Angkutan Perdesaan Kab. Bandung Barat....	9
Gambar II. 3	Besaran Tarif Angkutan Perdesaan Di Kabupaten Bandung Barat	31

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kabupaten Bandung Barat merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Jawa Barat. Dimana Kabupaten Bandung Barat saat ini masih tergolong daerah kabupaten yang masih berkembang, karena daerah Kabupaten Bandung Barat sebuah kabupaten dari pemekaran Kabupaten Bandung pada tahun 2007. Angkutan perdesaan adalah angkutan yang melayani trayek yang seluruh lintasannya berada dalam wilayah kabupaten tersebut.

Angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat berdasarkan Surat Keputusan Bupati Bandung Barat Nomor 550/Kep.5-Dishub/2012, jumlah angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat memiliki 31 trayek dengan kapasitas 12. Namun, pada kondisi eksisting hanya terdapat 10 trayek yang masih beroperasi dengan jumlah armada yang sesuai izin sebanyak 880 kendaraan, yang beroperasi dengan jumlah armada 495 dan terdapat 21 trayek sudah tidak beroperasi.

Dalam penyelenggaraan operasional angkutan perdesaan diperlukan penetapan tarif bagi pengguna jasa. Penetapan tarif yang baik harus disesuaikan dari tiga sudut pandang, baik dari sisi operator (terkait dengan biaya yang dikeluarkan untuk penyelenggaraan angkutan umum), sisi user (terkait dengan kemampuan dan kemauan masyarakat untuk membayar biaya jasa angkutan umum) dan sisi regulator (pemerintah terkait dengan kebijakan untuk masyarakat). Tarif adalah sejumlah biaya yang dikenakan kepada penumpang kendaraan umum. Pemerintah Kabupaten Bandung Barat telah menetapkan tarif berdasarkan Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014 bahwa peraturan tersebut menetapkan tarif untuk angkutan perdesaan pada trayek B

01 sebesar Rp. 11.000 dan pada trayek C 01 sebesar Rp. 6000. Di dalam tata kelola pemerintah yang baik, harus mengandung unsur-unsur akuntabilitas, transparansi, keterbukaan, dan aturan hukum, dimana dalam

hal ini pemerintah Kabupaten Bandung Barat sudah mensosialisasikan mengenai penetapan tarif angkutan perdesaan berdasarkan Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014 dengan memerintahkan pengundangan Peraturan Bupati ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kabupaten Bandung Barat.

Pada angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat terjadinya perbedaan antara tarif eksisting dengan tarif yang ditetapkan pemerintah, yang terdapat perbedaan tarif yaitu ada 8 trayek dari 10 trayek yang aktif. Namun ada 2 trayek yang menimbulkan konflik antara operator dengan persentase 78% untuk trayek B 01 dan 77% untuk trayek C 01, penetapan penurunan tarif yang direncanakan pemerintah harusnya dapat diikuti juga dengan turun nya juga harga suku cadang kendaraan. Berdasarkan keluhan pengguna jasa angkutan umum, karena perbedaan tarif yang cukup jauh selisih nya dari pada trayek yang lain, dengan total persentase pada trayek B 01 sebesar 27% dan C 01 sebesar 27% dari jumlah total selisih tarif, dengan selisih tarif yang sama sebesar Rp. 4.000 pada kedua trayek tersebut. Hal ini disebabkan naiknya harga-harga barang yang dibutuhkan untuk penyelenggaraan angkutan perdesaan seperti bahan bakar minyak (BBM), suku cadang, oli dan sebagainya, hal tersebut merupakan alasan para operator untuk menaikkan tarif. Karena pengguna jasa angkutan perdesaan sudah mengetahui tarif yang ditetapkan oleh pemerintah, maka dari itu diperlukannya evaluasi dan analisis terkait tarif angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat yang dilihat dari tiga sisi, yaitu regulator , operator dan user.

Oleh karena itu pentingnya diadakan evaluasi tarif angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat agar dapat memberikan tarif yang layak dan seimbang dari segi operator dan user, maka penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut sebagai judul Kertas Kerja Wajib (KKW) yaitu **"EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT"**.

1.2. Identifikasi Masalah

Dengan permasalahan yang terjadi dilapangan, dapat diidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut :

1. Terdapat penetapan tarif eksisting pada trayek B 01 dan C 01 secara sepihak dari pihak operator dengan selisih tarif sebesar Rp. 4.000 pada kedua trayek dari tarif yang ditentukan oleh pemerintah
2. Terdapat konflik antara operator dengan pengguna jasa terkait kenaikan tarif pada trayek B 01 dan C 01 dari pihak operator
3. Terdapat perbedaan antara kondisi tarif eksisting (dilapangan) dengan kondisi tarif yang ditetapkan pemerintah (Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014)

1.3. Rumusan Masalah

Dengan permasalahan yang terjadi di lapangan, dapat diidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi perbandingan antara tarif eksisting dengan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada trayek B 01 dan C 01?
2. Bagaimana kondisi perbandingan trayek B 01 dan C 01 antara tarif eksisting dengan tarif yang dilihat dari sisi user berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pada trayek B 01 dan C 01?
3. Bagaimana usulan penentuan tarif untuk trayek B 01 dan C 01 dari sisi operator, user dan regulator?

1.4. Maksud dan Tujuan

Berdasarkan identifikasi masalah diatas maka rumusan masalah dalam Kertas Kerja Wajib ini adalah :

1. Maksud
Untuk melakukan kajian terhadap evaluasi tarif angkutan perdesaan studi kasus trayek B 01 dan C 01 di Kabupaten Bandung Barat.
2. Tujuan
 - a) Mengetahui berapa tarif yang sesuai jika dilihat dari sisi operator
 - b) Mengetahui berapa tarif yang sesuai jika dilihat dari sisi user (pengguna jasa)
 - c) Memberikan usulan tarif BOK sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002

1.5. Batasan Masalah

Untuk menghindari perluasan tinjauan dan penyimpangan dari rumusan masalah, maka diperlakukan adanya pembatasan masalah yang ditinjau. Batasan masalah yang diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya membahas 2 trayek angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat yaitu pada trayek B 01 dan C 01
2. Penelitian ini hanya menganalisis tarif berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan perdesaan, perhitungan tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar (*Ability to Pay*), keinginan untuk membayar (*willingness to Pay*), Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014 dan kondisi tarif eksisting.
3. Penelitian ini hanya membandingkan tarif yang dilihat dari tiga sisi yaitu operator, user dan regulator yang bertujuan sebagai gambaran untuk pemerintah dalam penetapan tarif angkutan perdesaan yang berlaku.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1. Kondisi Geografis dan Administratif

Kabupaten Bandung Barat merupakan bagian dari provinsi Jawa Barat yang berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kabupaten Bandung Barat Provinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4688) menjadikan Kabupaten Bandung Barat menjadi Daerah Tingkat II. Secara astronomis, Kabupaten Bandung Barat terletak antara 60,373' sampai dengan 70,131' Lintang Selatan dan 1070 ,110' sampai dengan 10701440' 06" Bujur Timur. Sedangkan secara geografis Kabupaten Bandung Barat berbatasan dengan beberapa wilayah. Batasan wilayah Kabupaten Bandung Barat, sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Cikalong Kulon Kabupaten Cianjur; Kecamatan (Manis, Darangdan, Bojong dan Wanayasa) Kabupaten Purwakarta; Kecamatan (Sagalaherang, Jalan Cagak dan Cislak) Kabupaten Subang.
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan (Cilengkrang, Cimenyan, Margaasih dan Soreang) Kabupaten Bandung, Kecamatan (Cidadap dan Sukasari) Kota Bandung dan Kecamatan (Cimahi Utara, Cimahi Tengah dan Cimahi Selatan) Kota Cimahi.
- c. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan (Campaka, Ciranjang dan Mande) Kabupaten Cianjur.
- d. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Bandung dan Kabupaten Cianjur.

Kabupaten Bandung Barat secara administratif memiliki luas wilayah 1.305,77 km² atau sebesar 3,75% dari luas wilayah provinsi Jawa Barat. Kabupaten ini memiliki 16 kecamatan dan 165 desa. Kecamatan terluas di Kabupaten Bandung Barat adalah kecamatan Gununghalu, dan kecamatan terkecil di Kabupaten Bandung Barat adalah kecamatan Batujajar. Selengkapnya wilayah Kabupaten Bandung Barat dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut ini:

Tabel II. 1 Wilayah Administratif Kabupaten Bandung Barat

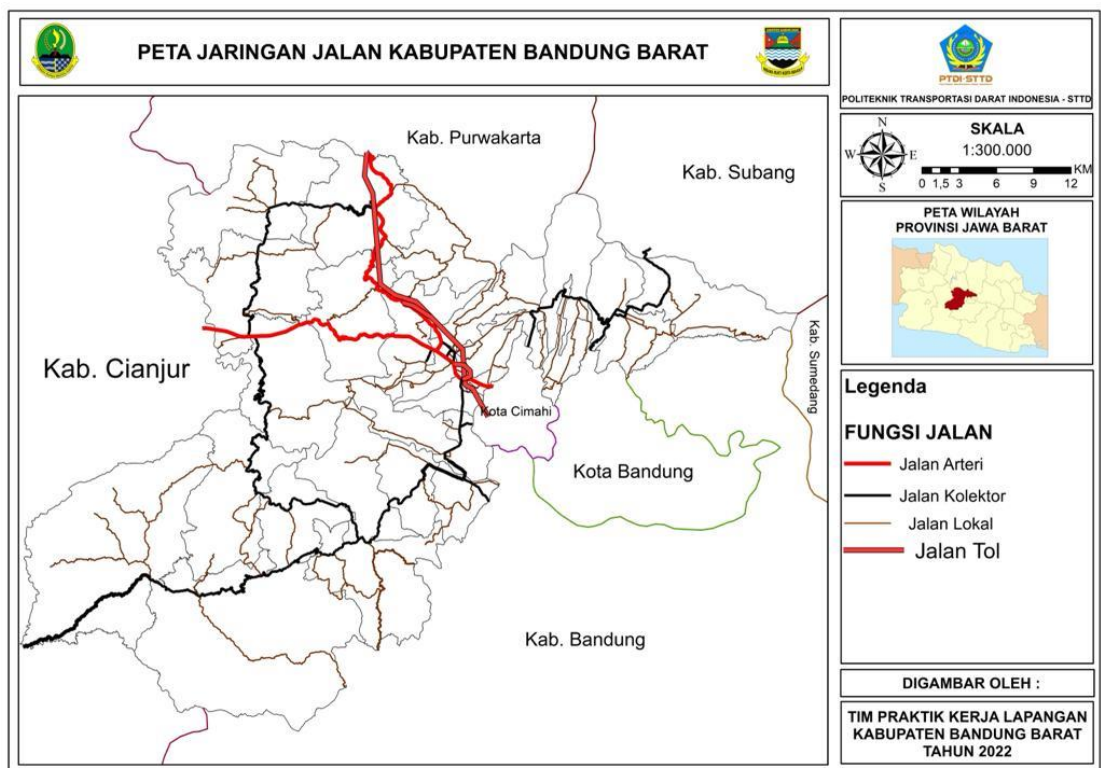
No	Kecamatan	Luas (Km ²)	Persentase (%)	Desa
1	Rongga	113,12	8,66	8
2	Gununghalu	160,64	12,30	9
3	Sindangkerta	120,47	9,23	11
4	Cililin	77,79	5,96	11
5	Cihampelas	46,99	3,60	10
6	Cipongkor	79,96	6,12	14
7	Batujajar	32,04	2,45	7
8	Saguling	51,46	3,94	6
9	Cipatat	126,05	9,65	12
10	Padalarang	51,4	3,94	10
11	Ngamprah	36,01	2,76	11
12	Parongpong	45,15	3,46	7
13	Lembang	95,56	7,32	16
14	Cisarua	55,11	4,22	8
15	Cikalong Wetan	112,93	8,65	13
16	Cipeundeuy	101,09	7,74	12
	Jumlah	1305,77	100	165

Sumber : Kabupaten Bandung Barat Dalam Angka 2021

2.2. Kondisi Transportasi

1. Kondisi Jaringan Jalan

Jalan merupakan prasarana pengangkut yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Meningkatnya pembangunan menuntut pula peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan mempertancar lalu lintas barang. Jalan yang diaspal di Kabupaten Bandung Barat sudah mencapai 617,83 km dari panjang seluruh jalan yang ada yaitu 682,58 km. Kondisi jalan yang masih baik yaitu 159,47 km sedangkan 271,09 km dalam kondisi sedang. 115,26 km pada kondisi rusak, rusak berat 136,76 km sedang sisanya 124,90 km dalam kondisi yang rusak berat.



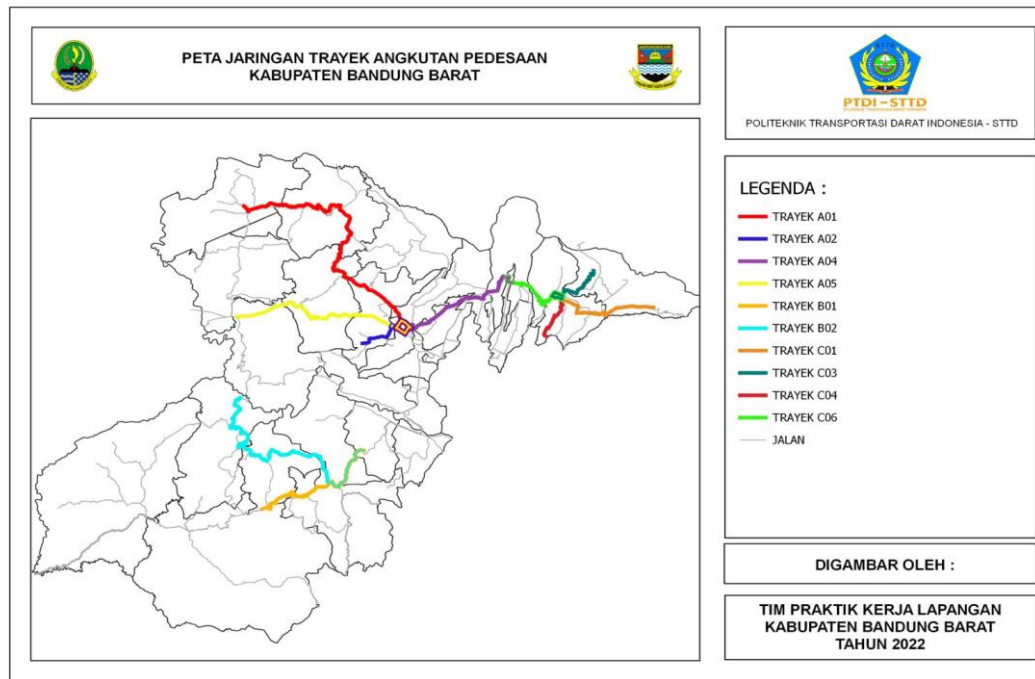
Sumber : Tim PKL Kab. Bandung Barat 2022

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kab. Bandung Barat

2. Sarana dan Prasarana Angkutan Umum yang Tersedia

Kabupaten Bandung Barat pada umumnya menggunakan kendaraan mobil penumpang umum jenis kendaraan carry berkapasitas 12 orang. Kepemilikan dan pengelolaan kendaraan dipegang oleh koperasi. Berdasarkan Surat Keputusan Bupati Bandung Barat Nomor 550/Kep.5-Dishub/2012 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Kabupaten Bandung Barat terdapat 31 trayek angkutan Perdesaan, 12 trayek aktif dan 19 trayek tidak aktif. Namun, pada data di lapangan terdapat 10 trayek yang aktif beroperasi dan kebanyakan trayek menyimpang dari rute berdasarkan SK Bupati Kabupaten Bandung Barat. Berikut merupakan data jaringan trayek angkutan Perdesaan yang tersedia sesuai dengan Surat Keputusan Bupati Bandung Barat Nomor 550/Kep.5-Dishub/2012.

Kabupaten Bandung Barat memiliki 7 (tujuh) terminal tipe C yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat. Dari hasil survei inventarisasi prasarana terminal di Kabupaten Bandung Barat diperoleh informasi tentang keberadaan prasarana terminal yang selanjutnya ditampilkan dalam bentuk peta berupa peta titik terminal. Berikut merupakan peta titik terminal di Kabupaten Bandung Barat :



Sumber : Tim PKL Kab. Bandung Barat 2022

Gambar II. 2 Peta jaringan trayek Angkutan Perdesaan Kab. Bandung Barat

2.3. Kondisi Angkutan Umum

Penelitian terkait angkutan umum di Kabupaten Bandung Barat yang terdapat 10 trayek yang aktif, namun penulis hanya mengkaji 2 trayek yang aktif dengan kondisi eksisting tarif yang terjadi konflik antara user dan operator.

1. Kondisi Angkutan Perdesaan

Angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat yang ada menurut izin trayek yaitu sebanyak 31 trayek, 12 trayek aktif dan 19 trayek tidak aktif. Namun, pada data di lapangan terdapat 10 trayek yang aktif beroperasi. Dari 10 trayek yang beroperasi tersebut, mobil angkutan yang digunakan ialah mobil jenis *carry* dengan kapasitas 12 penumpang.

2. Panjang Trayek

Angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat yang masih aktif 10 trayek. Untuk jumlah panjang trayek seluruhnya yaitu 149,1 Km.

Tabel II. 2 Panjang Trayek Angkutan Perdesaan yang Masih Aktif

No	Trayek	Panjang Trayek (KM)
1	A 01	30
2	A 02	8,2
3	A 04	13
4	A 05	20,7
5	B 01	15,3
6	B 02	25,9
7	C 01	11,9
8	C 03	9,3
9	C 04	5,4
10	C 06	9,4

Sumber : Hasil Analisis 2022

Pada Tabel II.2 untuk trayek terpanjang yaitu pada trayek dengan kode A 01 dengan panjang trayek 30 Km dan trayek yang terpendek yaitu pada trayek dengan kode C 04 dengan panjang trayek 5,4 Km.

3. Rute Angkutan Perdesaan

Rute angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat memiliki lintasan yang berbeda-beda pada tiap trayeknya.

Tabel II. 3 Rute Trayek Angkutan Perdesaan Kab. Bandung Barat

No	Trayek	Rute Trayek
1	A 01	PADALARANG - CIKALONGWETAN - CIPEUNDEUY
2	A 02	PADALARANG - PANGHEOTAN
3	A 04	PADALARANG - PARONGPONG
4	A 05	PADALARANG - RAJAMANDALA
5	B 01	CILILIN - SINDANGKERTA - GUNUNGHALU
6	B 02	CILILIN - CIJENUK - BARANAGSIANG
7	C 01	LEMBANG - MARIBAYA - CIBODAS
8	C 03	LEMBANG - CIKOLE
9	C 04	LEMBANG - CIJENGKOL
10	C 06	LEMBANG - CISARUA

Sumber : Hasil Analisis 2022

2.4. Kondisi Wilayah Kajian

1. Trayek Angkutan Perdesaan

Sesuai dengan Surat Keputusan Bupati Bandung Barat Nomor 550/Kep.5-Dishub/2012 terdapat 31 trayek angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat. Namun eksistingnya hanya 10 trayek yang masih beroperasi dengan jumlah armada sesuai izin sebanyak 880 kendaraan, yang beroperasi dengan jumlah armada 495. 21 Trayek sudah tidak beroperasi lagi. Namun trayek yang dikaji dalam penelitian ini hanya pada trayek B 01 dan C01. Berikut tabel daftar trayek di wilayah kajian dapat dilihat pada Tabel II. 4

Tabel II. 4 Daftar Trayek yang Aktif

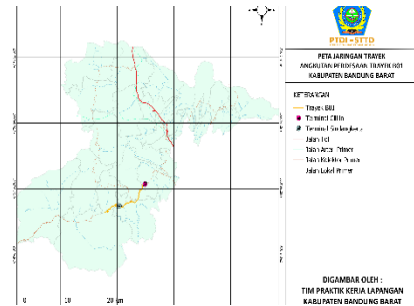
No	Trayek	Keterangan
1	A 01	AKTIF
2	A 02	AKTIF
3	A 03	TIDAK AKTIF
4	A 04	AKTIF
5	A 05	AKTIF
6	A 06	TIDAK AKTIF
7	A 07	TIDAK AKTIF
8	A 08	TIDAK AKTIF
9	A 09	TIDAK AKTIF
10	A 10	TIDAK AKTIF
11	B 01	AKTIF
12	B 02	AKTIF
13	B 03	TIDAK AKTIF
14	B 04	TIDAK AKTIF
15	B 05	TIDAK AKTIF
16	B 06	TIDAK AKTIF
17	B 07	TIDAK AKTIF
18	B 08	TIDAK AKTIF
19	B 09	TIDAK AKTIF
20	B 10	TIDAK AKTIF
21	B 11	TIDAK AKTIF
22	B 12	TIDAK AKTIF
23	B 13	TIDAK AKTIF
24	B 14	TIDAK AKTIF
25	C 01	AKTIF
26	C 02	TIDAK AKTIF
27	C 03	AKTIF
28	C 04	AKTIF
29	C 05	TIDAK AKTIF
30	C 06	AKTIF
31	C 07	TIDAK AKTIF

Sumber : Hasil Analisis 2022

2. Inventarisasi Sarana Angkutan Perdesaan

a) Trayek B 01

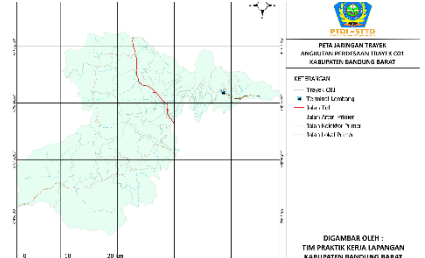
Tabel II. 5 Inventarisasi Trayek B 01

Visualisasi Angkutan	Peta Jaringan Trayek
	
Profil Trayek	
Kode Trayek	B 01
Rute Trayek	Cililin - Batulayang - Mukapayung - Rancapanggung - Terminal Sindangkerta - Pasar Cicangkring
Warna Armada	Kuning
Panjang Trayek	15,3 Km
Jam Operasional	06:00 - 18.00
Total Armada	56
Jumlah Armada yang Beroperasi	21
Tarif	Rp 15.000
Umur Kendaraan Rata - Rata	16 Tahun
Keberangkatan	Tidak Terjadwal
Jenis Kendaraan	MPU
Merk Kendaraan	Suzuki
Kapasitas	12
Kepemilikan	Koperasi
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat

Sumber : Tim PKL Kab. Bandung Barat 2022

b) Trayek C 01

Tabel II. 6 Inventarisasi Trayek C 01

Visualisasi Angkutan	Peta Jaringan Trayek
	
Profil Trayek	
Kode Trayek	C 01
Rute Trayek	Lembang - Maribaya - Cibodas
Warna Armada	Kuning
Panjang Trayek	11,9 Km
Jam Operasional	06:00 - 18.00
Total Armada	49
Jumlah Armada yang Beroperasi	15
Tarif	Rp 10.000
Umur Kendaraan Rata - Rata	27 Tahun
Keberangkatan	Tidak Terjadwal
Jenis Kendaraan	MPU
Merk Kendaraan	Suzuki
Kapasitas	12
Kepemilikan	Koperasi
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat

Sumber : Tim PKL Kab. Bandung Barat 2022

3. Tarif Angkutan Perdesaan

Berdasarkan Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014 bahwa peraturan tersebut menetapkan tarif untuk angkutan perdesaan. Namun terjadinya perbedaan pada eksisting (dilapangan). Berikut tabel daftar selisih tarif di wilayah kajian dapat dilihat pada Tabel II. 5

Tabel II. 7 Daftar Selisih Tarif di Kabupaten Bandung Barat

Sumber : Hasil Analisis 2022

No	Trayek	Tarif Sesuai SK	Tarif Eksisting	Selisih Tarif	Selisih dari total Tarif (%)
1	A 01	Rp 13.000	Rp 15.000	Rp 2.000	13%
2	A 02	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 1.000	7%
3	A 04	Rp 7.500	Rp 8.000	Rp 500	3%
4	A 05	Rp 9.000	Rp 9.000	-	-
5	B 01	Rp 11.000	Rp 15.000	Rp 4.000	27%
6	B 02	Rp 14.000	Rp 15.000	Rp 1.000	7%
7	C 01	Rp 6.000	Rp 10.000	Rp 4.000	27%
8	C 03	Rp 4.000	Rp 5.000	Rp 1.000	7%
9	C 04	Rp 6.000	Rp 6.000	-	-
10	C 06	Rp 6.500	Rp 8.000	Rp 1.500	10%
Jumlah		Rp 81.000	Rp 96.000	Rp 15.000	100%

4. Konflik Perubahan Tarif

Pada angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat terjadinya perbedaan antara tarif eksisting dengan tarif yang ditetapkan pemerintah, yang terdapat perbedaan tarif yaitu ada 8 trayek dari 10 trayek yang aktif. Namun ada 2 trayek yang menimbulkan konflik antara operator dengan user dengan persentase 78% untuk trayek B 01 dan 77% untuk trayek C 01.

Tabel II. 8 Konflik Perubahan Tarif

No	Trayek	Setuju	Tidak Setuju	Persentase
1	A 01	72	28	28%
2	A 02	55	14	20%
3	A 04	-	-	-
4	A 05	43	10	19%
5	B 01	12	42	78%
6	B 02	39	11	22%
7	C 01	10	34	77%
8	C 03	43	10	19%
9	C 04	-	-	-
10	C 06	76	24	24%

Sumber : Hasil Analisis 2022

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

Menurut Miro, 2005 (Dalam Putra 2014), angkutan umum adalah model transportasi yang diperuntukkan buat bersama, kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Dalam penentuan tarif angkutan umum yang sekarang dilakukan ditemukan beberapa perbedaan pendapat, dimana masyarakat pengguna umumnya berpendapat bahwa tarif yang berlaku sekarang lebih memihak pada operator atau pengusaha angkutan tanpa melihat pada daya beli masyarakat pengguna itu sendiri. (Dalam Jakarta dan Tamin 1999)

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. menurut Warpani, 1990(dalam Kambry, Taruf, dan Umum 2020)

Dalam pembahasan penelitian ini, terutama dalam proses analisis yang akan diuraikan nantinya tentu harus berdasarkan landasan hukum dan pedoman teori yang sudah ditetapkan dan berlaku. Hal ini bertujuan agar pembahasan yang dilakukan tidak menyimpang dari aturan yang berlaku.

3.1. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Pasal 1 Angka 3

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

2. Pasal 1 Angka 10

Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

3. Pasal 3

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan:

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

4. Pasal 40

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas:

- a. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan;

- b. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

5. Pasal 138 ayat (1)

Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, nyaman, aman, dan terjangkau.

6. Pasal 140

Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas :

- a. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan
- b. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.

7. Pasal 142, menyebutkan bahwa :

Jenis pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 140 huruf a terdiri atas :

- a. Angkutan lintas batas negara;
- b. Angkutan antar kota antar provinsi;
- c. Angkutan antar kota antra provinsi;
- d. Angkutan perkotaan; atau
- e. Angkutan perdesaan.

8. Pasal 182

- a. Tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek terdiri atas:
- b. Tarif kelas ekonomi; dan
- c. Tarif kelas nonekonomi.
- d. Tarif penumpang angkutan orang dalam trayek kelas non-ekonomi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum.

9. Pasal 197 ayat (4) , menyebutkan bahwa :

Pemerintah dan Pemerintah daerah sebagai penyelenggara angkutan wajib:

- a. Memberikan jaminan pengguna jasa angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan.
- b. Memberikan perlindungan kepada perusahaan angkutan umum dengan menjaga keseimbangan antara penyedia dan permintaan angkutan umum.
- c. Melakukan pemantauan dan pengevaluasian terhadap angkutan orang dan barang.

3.2. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

1. Pasal 1 Angka 1

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

2. Pasal 1 Angka 5

Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

3. Pasal 14

- a. Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan Angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
- b. Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan Angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

4. Pasal 21

Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas :

- a. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek; dan
- b. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.

5. Pasal 23

- a. Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek sebagaimana dimaksud Pasal 22 harus memenuhi kriteria :
 - 1) memiliki rute tetap dan teratur, terjadwal, berawal, berakhir, dan menaik atau menurunkan Penumpang di Terminal untuk Angkutan antarkota dan lintas negara; dan

- 2) menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk Angkutan perkotaan dan perdesaan.
 - b. Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dalam Trayek, meliputi :
 - 1) Mobil Penumpang umum; dan/atau
 - 2) Mobil Bus umum.
- 3.3. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 1. Pasal 14 ayat (1)

Pembahasan dalam forum harus menghasilkan kesepakatan yang merupakan solusi dalam perencanaan atau penyelesaian permasalahan Lalu lintas dan angkutan jalan.
 2. Pasal 15 ayat (1)

Dalam pelaksanaan pembahasan setiap peserta forum mempunyai hak dan kewajiban yang sama.
 3. Pasal 21 ayat (1)

Keanggotaan forum Kabupaten/Kota terdiri atas :

 - 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 di kabupaten/kota.

3.4. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

1. Pasal 1 Angka 3

Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil Bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran.

2. Pasal 1 Angka 23

Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek.

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

1. Pengertian Umum dalam Penetapan Tarif:

Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan.

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 :

- a. Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan.

- b. 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:

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

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

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{Total biaya pokok}}{\text{Faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}}$$

$$\text{Km yang ditempuh} = \frac{\text{Jarak trayek} \times \text{jumlah perjalanan dalam satu hari} \times \text{jumlah hari operasi dalam satu bulan} \times \text{Jumlah bulan dalam satu tahun}}{1}$$

- c. Faktor muat (*Load Factor*) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70%.
- d. Satuan produksi adalah pembagi terhadap total biaya produksi sehingga dapat ditentukan besar per satuan produksi.
- e. Alat produksi adalah sarana angkutan yang digunakan untuk memproduksi jasa angkutan penumpang dengan atau tanpa fasilitas tambahan.
- f. Rit adalah satu kali perjalanan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan.
- g. Waktu tempuh/rit adalah lama perjalanan dalam satu rit.
- h. Jarak tempuh/rit adalah jarak km yang ditempuh untuk satu kali jalan dari tempat asal ke tempat tujuan.
- i. Jarak tempuh/hari adalah jarak km yang ditempuh dalam satu hari.

- j. Frekwensi adalah jumlah rit dalam kurun waktu tertentu (per jam, per hari).
- k. Kapasitas angkut/kapasitas tersedia adalah kapasitas maksimal yang tersedia untuk penumpang (duduk dan berdiri) sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- l. Kapasitas terjual adalah jumlah penumpang yang diangkut dihitung berdasarkan jumlah tempat duduk yang terpakai + berdiri x frekwensi.
- m. Hari operasi per bulan adalah jumlah hari operasi dalam satu bulan.
- n. 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.
- o. Kilometer-efektif adalah kilometer-tempuh produktif pada saat operasi.
- p. Seat-km (Pnp-Km) tersedia adalah jumlah tempat duduk- km, dihitung dengan mengalikan jumlah tempat duduk yang tersedia dengan frekwensi serta jarak tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan.
- q. 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 frekwensi.

3. Metodologi Perhitungan Produksi

Produksi angkutan penumpang jalan raya dapat ditentukan dalam beberapa bentuk yaitu sebagai berikut : - Produksi km – Produksi rit – Produksi penumpang orang (penumpang diangkut) – Produksi penumpang km (seat-km).

Rumusan perhitungan produksi

- a. Produksi perhitungan produksi
Kilometer-tempuh angkutan penumpang jalan raya diperoleh dari perhitungan :
 $(\text{Jumlah SO} \times \text{frekwensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun} \times \text{km/rit}) + \text{kilometer kosong}.$
- b. Produksi rit
Jumlah rit diperoleh dari perhitungan :
 $(\text{Jumlah bus SO} \times \text{frekwensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun})$
- c. Produksi penumpang orang (pnp diangkut)
Jumlah penumpang orang diperoleh dari perhitungan :
 $(\text{Jumlah SO} \times \text{frekwensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun} \times \text{kapasitas terjual/rit}).$
- d. Produksi Penumpang Km (seat-km) Jumlah seat-km (pnp-km) diperoleh dari perhitungan :
 $(\text{Jumlah SO} \times \text{frekwensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun} \times \text{jarak tempuh/rit} \times \text{kapasitas terjual/rit}).$

4. 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:

- a. Yang dikeluarkan untuk pengelolaan perusahaan;
- b. Yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan;
- c. 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:

- a. Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan
 - 1) Biaya produksi : biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi.
 - 2) Biaya organisasi : semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan, dan
 - 3) Biaya Pemasaran : biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.
- b. Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan
 - 1) Biaya Langsung.

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

 - a) biaya tetap
 - b) biaya tidak tetap
 - 2) Biaya Tidak Langsung

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

- a) biaya tetap
- b) biaya tidak tetap

Berdasarkan pengelompokan biaya itu struktur perhitungan biaya pokok 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) Over houl mesin
 - i) Over houl bodi
 - j) Suku cadang dan bodi
 - 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 dan air

(9) Biaya telepon dan telegram

(10) Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan

(11) Pajak perusahaan

(12) Izin trayek

(13) Izin usaha

(14) Biaya pemasaran

(15) Lain-lain

5. Perhitungan Biaya

Untuk melakukan perhitungan biaya pokok, berikut tabel perhitungan BOK dapat dilihat pada Tabel III. 1.

Tabel III. 1 Tabel Perhitungan BOK

No	Uraian	Satuan	Mobil Penumpang Umum (MPU)
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
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 minyak rem	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

3.6. Dalam Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014 tentang Tarif angkutan perdesaan di wilayah Kabupaten Bandung Barat:

Gambar II. 3 Besaran Tarif Angkutan Perdesaan Di Kabupaten Bandung Barat

**BESARAN TARIF ANGKUTAN PENUMPANG UMUM
DI WILAYAH KABUPATEN BANDUNG BARAT**

NO	KODE TRAYEK	TRAYEK	TARIF			
			LAMA	NAIK 25%	BARU	PEMBULATAN
1	A 01	PADALARANG-CIKALONG WETAN	6.000	1.500	7.500	7.500
		PADALARANG-CIKALONGWETAN-CIPEUNDEUY	10.500	2.625	13.125	13.000
2	A02	PADALARANG-GUNUNG BENTANG	3.000	750	3.750	4.000
3	A 03	PADALARANG-PANGHEOTAN	9.500	2.375	11.875	12.000
4	A 04	PADALARANG-PARONGPONG	6.000	1.500	7.500	7.500
5	A 05	PADALARANG-RAJAMANDALA	7.500	1.875	9.375	9.000
6	A 08	CIPEUNDEUY-CIRATA-PLERED	11.000	2.750	13.750	14.000
7	B01	CILILIN-SINDANGKERTA-GUNUNGHALU	9.000	2.250	11.250	11.000
8	B02	CILILIN-CIJENUK-BARANANGSIANG	11.000	2.750	13.750	14.000
9	C01	LEMBANG-MARIBAYA-CIBODAS	5.000	1.250	6.250	6.000
10	C02	LEMBANG-CIKAWARI	5.000	1.250	6.250	6.000
11	C03	LEMBANG-CIKOLE	3.000	750	3.750	4.000
12	C04	LEMBANG-CIJENGKOL	4.500	1.125	5.625	6.000
13	C05	LEMBANG-CIBEUSI	12.500	3.125	15.625	15.500
14	C06	LEMBANG-CISARUA	5.000	1.250	6.250	6.500
15	C07	CIKOLE-TANGKUBAN PERAHU	3.500	875	4.375	4.500

Tarif merupakan suatu harga yang berikan pada pengguna jasa angkutan umum dari awal sampai akhir perjalanan. Pada dasarnya tarif dikategorikan menjadi 5, yakni:

1. Tarif datar (merata dimana tidak melihat jauh dekatnya jarak yang ditempuh oleh angkutan umum).
2. Tarif menurut oleh jarak besarnya rupiah yang harus dibayarkan sesuai jarak yang ditempuh.
3. Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi merupakan harga jasa pada suatu trayek tertentu atas pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi.
4. Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per penumpang kilometer.

5. Tarif berlaku merupakan kisaran tarif jarak pada setiap trayek yang ditetapkan oleh masing-masing perusahaan angkutan umum, yang nilai nominalnya diantara atau sama dengan tarif batas atas dan tarif batas bawah.

Terdapat 3 (tiga) acuan tarif secara garis besar, yakni :

- 1) *Cost of Service Pricing*

Tarif yang berdasarkan biaya produksi jasa transportasi serta keuntungan yang sesuai bagi pengembangan perusahaan. Tarif berdasarkan biaya operasi biasanya dikatakan tarif minimum, dengan kondisi perusahaan tidak dapat lagi menawarkan jasa angkutan lebih rendah dari tarif tersebut. Untuk mempermudah perhitungan biaya produksi jasa angkutan dilakukan pengelompokan biaya yang banyak jenisnya yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung serta biaya variable.

- 2) *Value of Service Pricing*

Tarif yang didasarkan harga yang bisa diberlakukan terhadap jasa angkutan dan dapat dikatakan dengan tarif maksimum.

- 3) *Charging What the Traffic Will Bear*

Tarif ditetapkan dengan volume angkutan tertentu yang dapat menghasilkan penerimaan yang dapat memberi keuntungan dan biasanya diusahakan supaya tarif itu dapat mengcover seluruh biaya variable maupun biaya tetap.

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

1. Sisi Operator (Penyedia Jasa)

Pertimbangan financial melalui anggaran pada faktor kelangsungan usaha melalui perhitungan biaya berdasarkan tiap jenis jasa perhubungan serta nilai jasa yang diproduksi dan penggunaan teknologi.

2. Sisi Masyarakat (Pengguna Jasa)

Pertimbangan sosial ekonomi melalui anjakan pada daya beli masyarakat melalui perhitungan kemampuan membayar dan kemauan membayar.

3. Sisi Pemerintah (Regulator)

Pertimbangan kebijakan nasional melalui penekanan pada stabilitas nasional, namun masih mempertimbangkan tercapainya *optimum allocation resources* dengan melihat karakteristik efisiensi serta karakteristik pemerataan pada pembangunan dan mempertahankan tingkat pelayanan guna meningkatkan kinerja pelayanan jasa perhubungan.

Pada perhitungan tarif angkutan umum, biaya-biaya tersebut diganti menjadi total biaya per penumpang, terdapat pendapat- pendapat lainnya oleh Departemen Perhubungan sebagai dasar perhitungan tarif.

1. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

1) Biaya Langsung

a. Penyusutan Kendaraan

Biaya penyusutan merupakan biaya dari manfaat yang dicadangkan setiap tahun sepanjang umur ekonomi suatu kendaraan. Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBM dan ongkos

$$\text{Penyusutan per Tahun} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Keterangan:

Untuk nilai residu adalah 20% dari harga kendaraan. angkut.

b. Gaji dan tunjangan

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

c. BBM

BBM menyesuaikan harga BBM saat ini.

d. Ban

Ban untuk MPU adalah empat ban terdiri dari 2 buah ban untuk depan dan 2 buah ban untuk belakang, dengan daya tahan ban rata-rata 25.000 km.

e. Servis kecil

Servis kecil dilaksanakan meIaIui batasan km tempuh antar servis serta pergantian oli mesin serta menambahkan gemuk serta minyak rem, rata-rata untuk angkutan kota servis kecil dilakukan 3 bulan sekali.

f. Servis besar

Servis besar dilaksanakan sesudah melakukan servis kecil atau melihat batasan km tempuh yang meliputi pergantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem, oli gardan, oli transmisi, platina, busi, filter oli, kondensor.

g. Penambahan oli mesin

Penambahan oli mesin dilaksanakan sesudah km-tempuh di jarak km tertentu.

h. Suku cadang dan bodi

Biaya guna kebutuhan suku cadang mesin, chasis dan bagian badan dipertimbangkan pertahun senilai 5% berdasarkan harga bus baru.

i. Restribusi terminal

Biaya restribusi terminal per kendaraan per hari tergantung dari kebijakan daerah masing-masing.

j. STNK/Pajak Kendaraan

Perpanjang STNK diadakan tiap lima tahun, tapi pembayaran pajak kendaraan dilaksanakan tiap 1 tahun sekali serta biaya yang dibebankan berdasarkan aturan yang ada di daerah masing-masing.

k. KIR

KIR dilaksanakan tiap enam bulan, kir ini dilakukan dengan tujuan untuk memeriksa keadaan kendaraan masih layak atau tidak. Untuk besarnya biaya kir tergantung pada kebijakan yang berlaku pada daerah serta dinas yang terkait pada daerah tersebut.

l. Asuransi

Asuransi terdiri dari 2 (dua), yakni :

- Asuransi kendaraan
- Asuransi awak

2) Biaya tidak langsung

a. Penyusutan bangunan kantor (5 s/d 20 tahun)

b. Penyusutan bangunan dan peralatan bengkel (5 s/d 20 tahun)

c. Masa penyusutan inventaris kantor diperhitungkan 5 tahun

- d. Masa penyusutan peralatan bengkel diperhitungkan (3 s/d 5 tahun)
- e. Administrasi kantor
- f. Pemeliharaan kantor
- g. Pemeliharaan pool dan bengkel
- h. Listrik dan air
- i. Telepon dan telegram serta porto
- j. Biaya perjalanan dinas
- k. Pajak perusahaan
- l. Izin trayek sesuai ketentuan Pemerintah Daerah
- m. Izin usaha
- n. Biaya lain-lain.

Jumlah anggota keluarga, Intensitas perjalanan. Setelah dilakukan perhitungan terhadap alokasi biaya transportasi keluarga, maka kemudian diperhitungkan ATP tiap keluarga dan seterusnya dibuat dalam bentuk tabel distribusi frekuensi beserta kurvanya dengan menggunakan Metode Sturges. Metode Sturges adalah metode untuk menentukan banyaknya kelas interval (Frids, 2002), dengan rumus:

$$K = 1 + (3,322 \times \log x n)$$

Dimana:

K : Jumlah kelas

N : Jumlah data

Willingness To Pay (WTP) Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Besar WTP masyarakat terhadap angkutan umum dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat dan juga bergantung pada kondisi sosial budayanya. (Julien, 2014). Dalam konteks transportasi, WTP dipengaruhi oleh: Kuantitas dan kualitas produksi jasa angkutan umum, Utilitas pengguna, Penghasilan pengguna.

Hubungan antara Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Menurut Julien 2014. Pelaksanaan dalam menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya ATP dan WTP, kondisi tersebut dapat berupa: ATP lebih besar WTP, ATP lebih kecil WTP, ATP sama Dengan WTP.

(Dalam Avisha 2019)

1. ATP (Ability to Pay)

Ability To Pay merupakan kemampuan pengguna untuk membayar jasa angkutan yang diterima sesuai pendapatan yang dikatakan ideal. Ancangan yang diberlakukan dalam analisis ATP berdasarkan alokasi biaya guna transportasi serta intensitas perjalanan pengguna. Besar ATP merupakan rasio anggaran guna transportasi dengan intensitas perjalanan. Besaran ini menunjukkan kemampuan pengguna untuk membayar biaya perjalanan yang digunakan. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP adalah :

1) Penghasilan Keluarga Per Bulan

Jika penghasilan total keluarga makin tinggi, maka semakin banyak uang yang dimiliki sehingga alokasi biaya transportasi akan semakin tinggi.

2) Alokasi Biaya Transportasi

Makin tinggi alokasi biaya transportasi yang dimiliki suatu keluarga, sehingga meningkatkan kemampuan membayar perjalanan, begitupun sebaliknya.

3) Intensitas Perjalanan

Makin tinggi intensitas perjalanan keluarga maka semakin panjang jarak perjalanan yang ditempuh sehingga semakin tinggi alokasi biaya dari pendapatan keluarga per bulan yang harus dimilikinya.

4) Jumlah Anggota Keluarga

Makin banyak anggota keluarga maka semakin tinggi intensitas perjalanannya, semakin panjang jarak yang ditempuh serta semakin tinggi alokasi dana dari pendapatan keluarga per bulan yang harus dimilikinya.

2. WTP (Willingness to Pay)

Willingness To Pay merupakan kesediaan pengguna guna mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperoleh. Ancangan yang digunakan pada analisis WTP berdasarkan persepsi pengguna pada tarif dari jasa pelayanan angkutan umum itu. WTP dipengaruhi dari beberapa faktor, yaitu :

1) Produk Yang Ditawarkan / Disediakan Oleh Operator Jasa Pelayanan Transportasi.

Makin banyak armada angkutan yang melayani maka akan memberi keuntungan pihak pengguna.

2) Kualitas Dan Kuantitas Pelayanan Yang Disediakan

Produksi jasa angkutan yang tinggi, sehingga tingkat kualitas pelayanan menjadi baik, oleh karena itu dapat dilihat penumpang tidak berhimpit-himpitan dengan situasi itu sehingga penumpang bisa membayar lebih besar.

3) Utilitas Atau Maksud Pengguna Terhadap Angkutan Tersebut

Bila manfaat yang didapat pengguna makin tinggi pada suatu pelayanan transportasi yang dialaminya maka makin tinggi kemauan membayar terhadap tarif yang berlaku, begitu pula bila manfaat yang dialami pengguna rendah maka pengguna tidak mau untuk memakainya, oleh karena itu kemauan membayar dapat makin rendah.

4) Pendapatan pengguna

Jika pengguna memiliki pendapatan yang tinggi tentunya kemauan membayar tarif perjalanan makin tinggi hal tersebut dikarenakan alokasi biaya perjalan lebih tinggi, sehingga dapat memberikan kemampuan dan kemauan membayar tarif perjalanannya semakin besar.

3. Hubungan ATP dan WTP

Pada pelaksanaan untuk penentuan tarif kerap terdapat singgungan antara ATP dan WTP, kondisi ini dapat diuraikan seperti :

1) ATP Lebih tinggi dari WTP

Menunjukan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa tersebut. Jika pengguna memiliki pendapatan yang tinggi tapi utilitas pada jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada situasi ini dikatakan *choiced riders*.

2) ATP Lebih rendah WTP

Situasi ini adalah kebalikan dari situasi sebelumnya dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih tinggi daripada kemampuan membayarnya. Ini dapat terjadi pada pengguna yang memiliki pendapatan relatif rendah tapi utilitas pada jasa sangat besar, oleh karena itu keinginan pengguna untuk membayar jasa Lebih dirangsang dari utilitas, pada situasi ini pengguna dikatakan *captive riders*.

3) ATP sama dengan WTP

Situasi ini menunjukkan antar kemampuan dan keinginan membayar jasa yang dikonsumsi pengguna sama, dalam situasi tersebut terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

BAB IV

METODELOGI

4.1. Alur Pikir Penelitian

Alur Pikir penelitian merupakan tahapan kegiatan yang dilakukan dalam melakukan analisa pada awal penelitian hingga akhir penelitian, dimana nantinya akan mendapatkan usulan-usulan dan kesimpulan. Alur pikir penelitian tersebut sangat penting adanya dengan tujuan agar pembaca dapat mengerti dengan menjelaskan dan meringkas mengenai objek yang ditulis serta alur dari penelitian. Untuk mempermudah proses analisis selanjutnya maka diperlukan beberapa tahapan. Adapun penggambaran tahap penelitian seperti berikut :

1. Identifikasi Masalah

Pada tahapan ini nantinya akan didapatkan beberapa masalah yang didapat di wilayah studi. Selanjutnya diperoleh beberapa masalah lalu diambil beberapa permasalahan yang kemudian akan dirumuskan untuk mendapat rumusan masalah pada wilayah studi.

2. Pengumpulan Data

Proses pengumpulan data ada dua data dibutuhkan saat melakukan analisis, data tersebut meliputi data primer dan data sekunder. Data primer yang diperlukan meliputi data daftar harga komponen biaya operasional kendaraan (BOK). Sedangkan data sekunder dibutuhkan meliputi data trayek wilayah studi, data tarif yang ditetapkan pemerintah, data tarif eksisting, data kesediaan untuk membayar angkutan perdesaan, data kemampuan untuk membayar angkutan perdesaan dan data rata-rata penumpang naik/trayek.

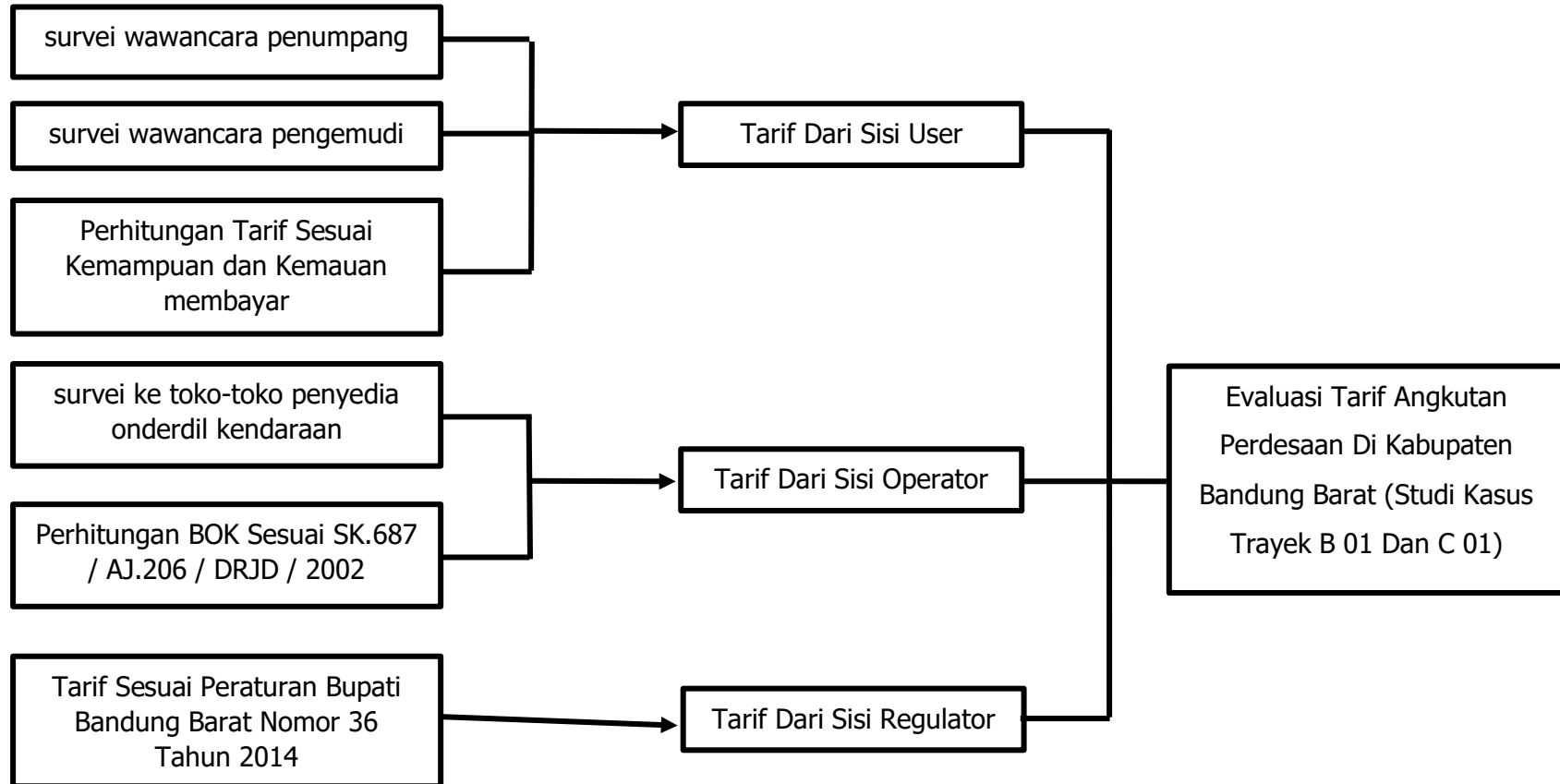
3. Pengolahan Data

Selanjutnya dilakukannya proses pengumpulan data sehingga dari data yang dikumpulkan setelah itu dilanjutkan analisis yang bertujuan untuk didapatkan kondisi eksisting di wilayah studi.

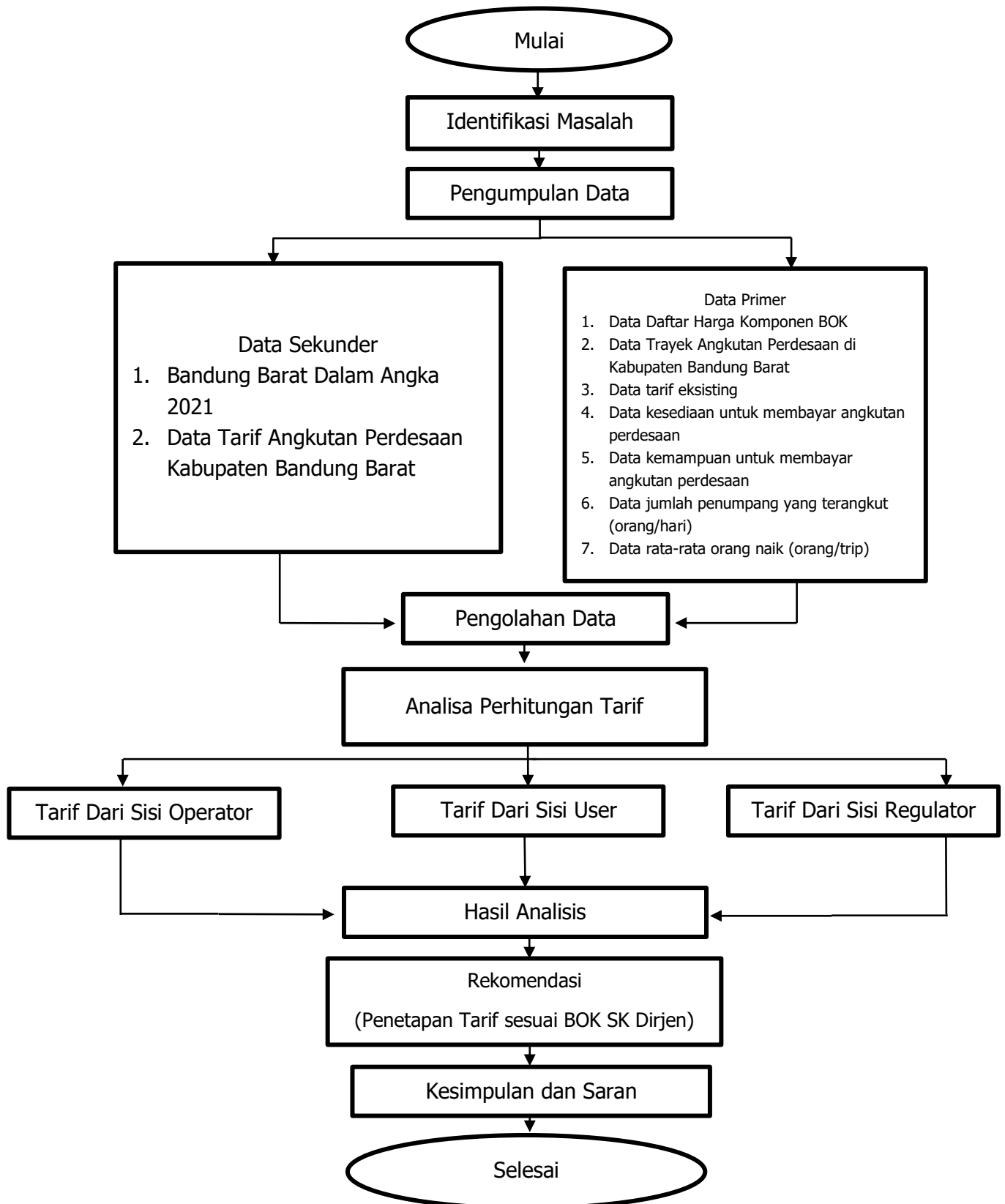
4. Output

Langkah ini adalah tahap akhir dimana pada tahap ini merupakan tahap menindaklanjuti alternative ataupun usulan terbaik dalam mengatasi masalah tarif angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat.

4.2. Kerangka Alur Pikir



4.3. Bagan Alir



4.4. Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan pada penelitian ini yaitu menggunakan data primer dan sekunder. Data sekunder adalah data yang didapat melalui instansi terkait atau lembaga pemerintah dan hasil Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022, sedangkan untuk Data primer adalah data yang diambil langsung dengan melaksanakan survei lapangan. Adapun data yang dikumpulkan sebagai berikut :

1. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder yang dibutuhkan pada penelitian ini diperoleh dari instansi terkait dan hasil Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022 yang secara langsung maupun tidak langsung, data tersebut memberikan kemudahan saat melakukan analisis nantinya. Data sekunder yang didapat sebagai berikut :

a) Kabupaten Bandung Barat Dalam Angka 2021

Data yang didapat berupa :

- 1) Daftar luas wilayah Kabupaten Bandung Barat
- 2) Daftar Kecamatan dan Desa Kabupaten Bandung Barat

b) Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat

Data yang didapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat adalah data tarif angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat.

2. Pengumpulan Data Primer

1. Data Daftar Harga Komponen BOK

Data yang terkait adalah dasar harga-harga yang digunakan untuk perhitungan BOK, yang di dapat dari hasil survei ke toko-toko penyedia onderdil kendaraan di wilayah Kabupaten Bandung Barat. Berikut daftar harga komponen BOK dapat dilihat pada tabel IV. 1

Tabel IV. 1 Daftar Harga Komponen BOK

No	Daftar Komponen BOK	Harga	Satuan
1	Harga Kendaraan	Rp 125.000.000	Unit
2	Harga Ban	Rp 380.000	Rp/bulan
3	Harga BBM	Rp 7.850	Rp/liter
4	Harga Oli Mesin	Rp 37.500	Rp/liter
5	Harga Oli Gardan	Rp 53.000	Rp/liter
6	Harga Oli Transmisi	Rp 53.000	Rp/liter
7	Harga Gemuk	Rp 45.000	Rp/kg
8	Harga Minyak Rem	Rp 29.000	Rp/liter
9	Harga Filter Oli	Rp 30.000	Rp/buah
10	Harga Filter Udara	Rp 65.000	Rp/buah

Sumber : Hasil Analisis 2022

2. Data Angkutan Perdesaan

Data yang di dapat adalah :

- 1) Data Trayek Angkutan Perdesaan di Kabupaten Bandung Barat
- 2) Data tarif eksisting
- 3) Data kesediaan untuk membayar angkutan perdesaan
- 4) Data kemampuan untuk membayar angkutan perdesaan
- 5) Data rata-rata jumlah penumpang yang terangkut (orang/hari)
- 6) Data rata-rata orang naik (orang/trip)

4.5. Teknik Analisis Data

Penelitian ini adalah penelitian komparatif dimana penelitian yang membandingkan tarif eksisting yang terdapat di wilayah studi dengan tarif berdasarkan perhitungan BOK, ATP & WTP, dan tarif sesuai Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014.

1. Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sesuai dengan SK.687 /AJ.206 / DRJD / 2002

Melakukan analisis biaya operasional kendaraan sesuai dengan ketentuan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, analisis ini dilakukan untuk mengetahui berapa besarnya tarif yang seharusnya dibayarkan oleh penumpang angkutan umum pada wilayah studi berdasarkan dari biaya yang dikeluarkan operator.

2. Analisis Tarif Berdasarkan ATP dan WTP

Melakukan analisis tarif berdasarkan kemampuan membayar masyarakat (ATP) untuk menunjukkan kemampuan pengguna membayar biaya perjalanan yang digunakan dan kemampuan membayar masyarakat (WTP), untuk mengetahui kondisi ekonomi masyarakat di Kabupaten Bandung Barat.

3. Hasil Analisis

Hasil dari analisis akan dibandingkan dengan tarif eksisting yang berlaku di wilayah studi, jika terdapat perbedaan maka dilakukan penentuan tarif yang ideal berdasarkan dari perbandingan :

- a. Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014,
- b. Perhitungan BOK sesuai SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002,
- c. Perhitungan ATP dan WTP
- d. Tarif eksisting

Tarif yang diusulkan adalah dari perhitungan BOK sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002

BAB V

ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Perhitungan Tarif

Dari data yang didapat, akan dilakukan penganalisaan data-data dengan menggunakan pedoman-pedoman yang ada. Data tersebut digunakan dalam hal penentuan tarif yang dilihat dari tiga segi kepentingan yaitu dari segi operator, user, dan regulator.

1. Perhitungan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Sisi Operator) sesuai dengan SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002

Dasar perhitungan tarif ini menggunakan mekanisme perhitungan yang ada di Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687 / AJ / DRJD / 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Dasar harga-harga yang digunakan dalam perhitungan BOK didapat dari hasil survei ke toko penyedia onderdil kendaraan di wilayah Kabupaten Bandung Barat. Berikut merupakan contoh perhitungan BOK pada trayek B 01 :

- a. Karakteristik Kendaraan

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1) Trayek | : B 01 |
| 2) Tipe Kendaraan | : Mobil Penumpang Umum |
| 3) Jenis Pelayanan | : Angkutan Perdesaan |
| 4) Kapasitas Kendaraan | : 12 |
| 5) Jenis BBM | : Pertalite |

- b. Produksi Kendaraan

- | | |
|---------------------------|------------|
| 1) Km Tempuh per rit | : 30,6 km |
| 2) Frekuensi per hari | : 3 rit |
| 3) Km tempuh per hari | : 91,8 km |
| 4) Km kosong | : 0 km |
| 5) Hari operasi per bulan | : 30 hari |
| 6) Hari operasi per tahun | : 360 hari |

- 7) Km tempuh per bulan : 2.754 km
- 8) Km tempuh per tahun : 33.048 km
- 9) Seat.km per rit : 367,2 seat.km
- 10) Seat.km per hari : 1.101,6 seat.km
- 11) Seat.km per bulan : 33.048 seat.km
- 12) Seat.km per tahun : 396.576 seat.km

c. Biaya Kendaraan – km

1) Biaya Langsung

a) Penyusutan Kendaraan

Biaya penyusutan kendaraan dihitung menggunakan rumus :

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

Keterangan :

Harga Kendaraan (HK): Rp 125.000.000

Masa Penyusutan : 5 tahun

Nilai Residu (NR) : 20% dari harga

kendaraan =Rp 25.000.000

$$Biaya penyusutan = \frac{(125.000.000 - 25.000.000)}{33.048 \times 5}$$

$$Biaya penyusutan = Rp 605 \text{ per kend/km}$$

b) Gaji dan Tunjangan Awak Kendaraan

Jumlah awak kendaraan angkutan perdesaan yang melayani Kabupaten Bandung Barat hanya terdiri sopir saja tanpa kondektur. Pendapatan sopir per bulan adalah Rp 3.000.000. Jadi pendapatan sopir per tahun adalah Rp 36.000.000, dari keterangan tersebut maka pendapatan awak kendaraan dihitung menggunakan rumus :

$$Biaya awak kendaraan = \frac{Biaya \text{ awak kendaraan per tahun}}{Km \text{ tempuh per tahun}}$$

$$Biaya awak kendaraan = \frac{36.000.000}{33.048}$$

$$Biaya awak kendaraan = Rp 1.089,3 \text{ per kend/km}$$

c) Bahan Bakar Minyak (BBM)

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

$$\text{Biaya BBM per km} = \frac{121.176}{91,8}$$

$$\text{Biaya BBM per km} = \text{Rp } 765$$

d) Ban

Jarak tempuh ganti ban untuk angkutan mobil penumpang umum dilakukan pada 25.000 km, untuk penggunaan ban per kendaraan adalah 4 buah. Harga ban luar dan dalam saat ini adalah Rp 380.000 per buah. Dari keterangan tersebut maka biaya ban dihitung menggunakan rumus :

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

$$\text{Biaya Ban per km} = \frac{1.250.000}{25.000}$$

$$\text{Biaya Ban per km} = \text{Rp } 60,8$$

e) Servis Kecil

Servis kecil dilaksanakan setiap 4.000 km. Total biaya servis kecil sebesar Rp 474.250. sehingga biaya servis kecil per km yaitu Rp 118,6

f) Servis Besar

Servis besar dilaksanakan tiap 12.000 km. Total biaya servis besar yaitu Rp 569.250, sehingga biaya servis besar per km yaitu Rp 47,4

g) Over Houl Mesin

Over houl mesin dilakukan setiap 90.000 km dengan total biaya Rp. 6.250.000, dan biaya per kend.km sebesar Rp 69,44

h) Over Houl Body

Over haul body dilakukan setiap satu tahun sekali dengan biaya Rp. 600.000, dan biaya per kend.km sebesar Rp 217,86

i) Retribusi Terminal

Retribusi terminal setiap masuk membayar Rp 1.000 dan biaya per kend.km sebesar 10,89

j) Pajak Kendaraan (STNK)

Biaya STNK per kend yaitu Rp 700.000, sehingga biaya STNK per kend-km adalah Rp. 21,18

k) KIR

Frekuensi KIR tiap tahun adalah 2 kali, biaya untuk MPU tiap kali KIR di Kabupaten Bandung Barat adalah Rp 120.000, biaya KIR per tahun adalah Rp 240.000, maka untuk biaya KIR per kend per km adalah Rp 7,26

l) Asuransi

Asuransi yang dibayarkan sebesar Rp 300.000, maka biaya asuransi tiap km adalah Rp 9,1

2) Biaya Tidak Langsung

a) Biaya Gaji Pegawai Non Awak Kendaraan

Tidak ada gaji untuk pegawai non awak kendaraan karena pada angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat hanya terdiri dari sopir saja.

b) Biaya Pengelolaan

Biaya pengelolaan meliputi biaya izin usaha sebesar Rp 100.000 dan biaya izin trayek Rp 500.000

Total biaya langsung / kend-km sebesar Rp 3.022

Total biaya tidak langsung / kend-km sebesar Rp 18,16

Sehingga didapat BOK / kend-km sebesar Rp 3.040,2

Berikut tabel daftar rekapitulasi BOK pada tiap trayek dapat dilihat pada Tabel V.1 :

Tabel V. 1 Rekapitulasi BOK

REKAPITULASI BIAAYA PER KM	B 01	C 01
1. Biaya Langsung		
a. Penyusutan Kendaraan	605,18	1.167,1
b. Biaya Awak Kendaraan	1.089,3	1.050,4
c. Bahan Bakar Minyak (BBM)	765	765
d. Ban	60,8	60,8
e. Servis Kecil	118,6	118,6
f. Servis Besar	47,4	47,4
g. Over Houl Mesin	69,4	69,4
h. Over Houl Body	217,9	420,2
i. Retribusi Terminal	10,9	21
j. Pajak Kendaraan (STNK)	21,2	40,9
k. KIR	7,3	14
l. Asuransi	9,1	17,5
2. Biaya Tidak Langsung	18,2	35
3. BOK Kendaraan/km	3.040,2	3.827,4

Sumber : Hasil Analisis 2022

Setelah dilakukan perhitungan terhadap Biaya Operasional Kendaraan, data BOK/Kend-km dari setiap trayek digunakan untuk menghitung nilai tarif pokok/pnp-km. Contoh perhitungan pada trayek B01 untuk mencari tarif pokok/pnp-km dengan rata-rata penumpang naik/trip disesuaikan dengan kondisi lapangan, sebagai berikut:

BOK/Kendaraan-km = Rp 3.040/kend-km

Rata-rata jumlah penumpang = 4 pnp naik /trip

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{BOK/Kend} - \text{km}}{\text{Rata - rata penumpang naik/trip}}$$

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{3.040}{4}$$

$$\text{Tarif Pokok} = \text{Rp } 707 \text{ pnp/km}$$

Berikut rekapitulasi perhitungan tarif pokok untuk trayek yang dikaji:

Tabel V. 2 Rekapitulasi Perhitungan Tarif Pokok

No.	Trayek	Panjang Trayek (km)	BOK/Kend-Km	Rata-rata PNP naik/Trip	Tarif Pokok/PNP-Km
1	B 01	15,3	Rp3.040	4	Rp707
2	C 01	11,9	Rp3.827	6	Rp638

Sumber : Hasil Analisis 2022

Tarif pokok (pnp/km) kemudian digunakan untuk menghitung tarif *Break Event Point* (BEP) dari masing-masing trayek. Tarif BEP sebagai tarif tanpa nilai keuntungan dapat dihitung dengan formulasi tarif pokok/pnp-km x panjang trayek. Berikut merupakan contoh perhitungan tarif BEP trayek B01 :

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif pokok/pnp} - \text{km} \times \text{panjang trayek}$$

$$\text{Tarif BEP} = 707 \times 15,3$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Rp } 10.817/\text{pnp}$$

Selanjutnya tarif BEP digunakan untuk menghitung besaran tarif yang dilimpahkan kepada penumpang dalam menggunakan jasa angkutan dalam satu kali perjalanan. Perhitungan tarif dengan nilai 10% dari tarif BEP, dengan contoh perhitungan pada trayek B01:

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

$$\text{Tarif dari sisi operator} = \text{Rp } 10.817 + (10\% \times \text{Rp } 10.817)$$

$$\text{Tarif dari sisi operator} = \text{Rp } 11.889$$

Berikut rekapitulasi perhitungan tarif dari sisi operator untuk trayek yang dikaji :

Tabel V. 3 Rekapitulasi Perhitungan Tarif dari Sisi Operator

No.	Trayek	Panjang Trayek (km)	Tarif Pokok/PNP-Km	Tarif BEP	Tarif Dari Sisi Operator
1	B 01	15,3	Rp707	Rp10.817	Rp11.899
2	C 01	11,9	Rp638	Rp7.591	Rp8.350

Sumber : Hasil Analisis 2022

5.2 Perhitungan ATP dan WTP

1. Karakteristik Penggunaan Angkutan Perdesaan Kabupaten Bandung Barat

a. Populasi

Berdasarkan perolehan data analisis di Kabupaten Bandung Barat 2022, rata-rata jumlah penumpang angkutan perdesaan yang terangkut dalam satu hari yang dijadikan populasi sebagai berikut :

Tabel V. 4 Penumpang Angkutan Perdesaan Kabupaten Bandung Barat

Kode Trayek	Kapasitas Kendaraan	<i>Load Factor</i>	RIT	Jumlah Armada yang Beroperasi	Jumlah Penumpang Terangkut (rata-rata/hari)
B 01	12	19%	3	21	34
C 01	12	22%	2	15	45

Sumber : Hasil Analisis 2022

b. Sampel

Jumlah populasi mempengaruhi jumlah sampel dalam suatu penelitian. Penelitian ini menggunakan metode Sampel Jenuh, yakni seluruh populasi dijadikan sampel dikarenakan jumlah populasi per trayeknya yang berjumlah dibawah 100 (Sugiyono 2017). Sehingga ditetapkan sampel untuk masing-masing trayek :

Tabel V. 5 Penetapan Sampel

No	Kode Trayek	Jumlah Sampel
1	B 01	54
2	C 01	44

Sumber : Hasil Analisis 2022

c. Karakteristik Penumpang

Informasi mengenai karakteristik penumpang diperoleh melalui survei wawancara dengan penumpang (formulir wawancara pada bagian lampiran) sebagai berikut :

1) Berdasarkan Jenis Kelamin

a) Trayek B 01

Tabel V. 6 Karakteristik Penumpang Trayek B 01
Berdasarkan Jenis Kelamin

JENIS KELAMIN	JUMLAH	PERSENTASE
LAKI-LAKI	26	48%
PEREMPUAN	28	52%
TOTAL	54	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022

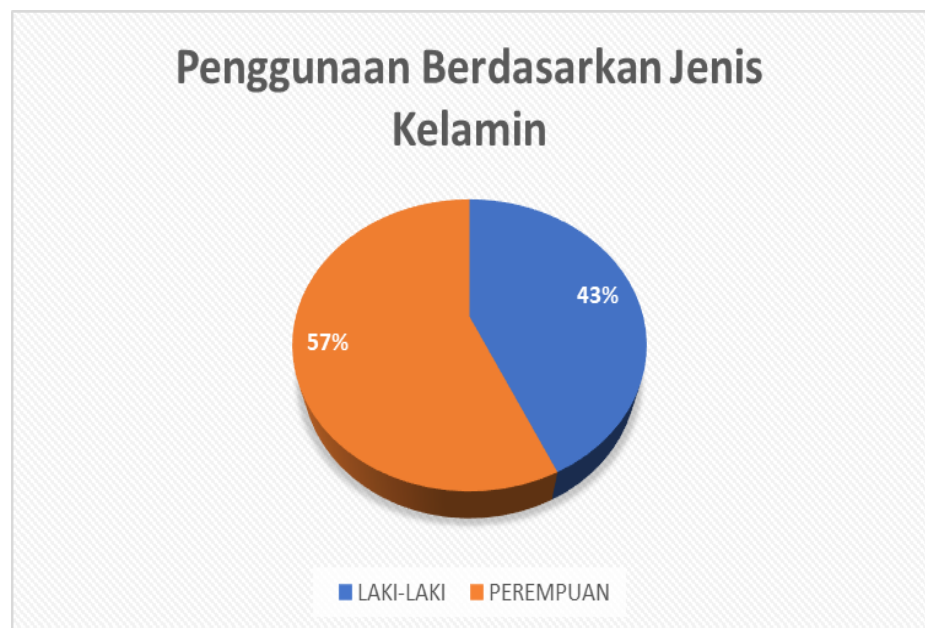


b) Trayek C 01

Tabel V. 7 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Jenis Kelamin

JENIS KELAMIN	JUMLAH	PERSENTASE
LAKI-LAKI	19	43%
PEREMPUAN	25	57%
TOTAL	44	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022



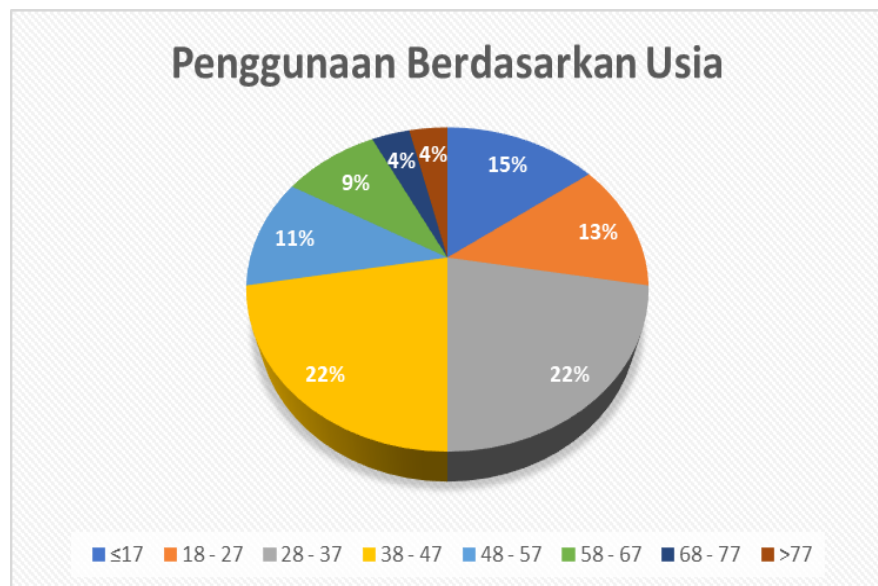
2) Berdasarkan Usia

a) Trayek B 01

Tabel V. 8 Karakteristik Penumpang Trayek B 01
Berdasarkan Usia

UMUR	JUMLAH	PERSENTASE
≤17	8	15%
18 - 27	9	17%
28 - 37	19	35%
38 - 47	12	22%
48 - 57	6	11%
58 - 67	0	0%
68 - 77	0	0%
>77	0	0%
TOTAL	54	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022

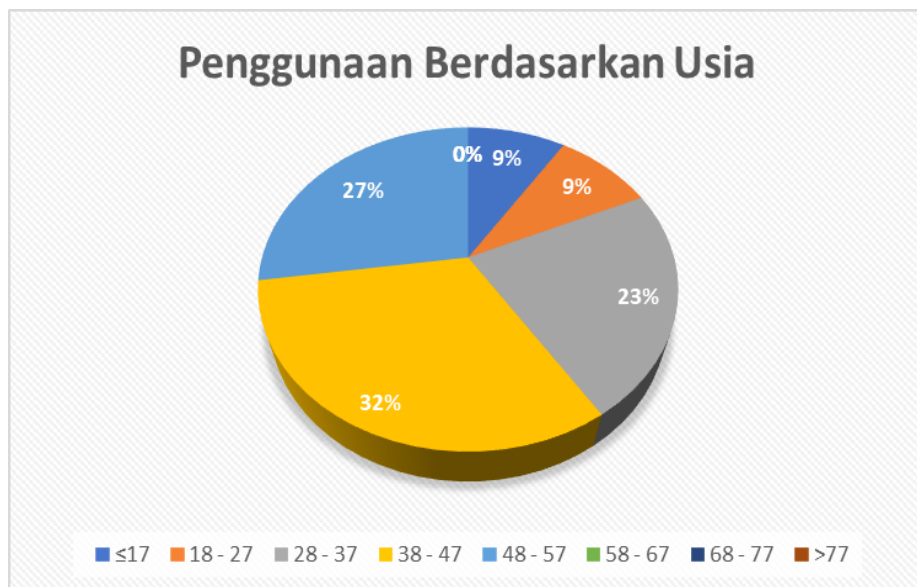


b) Trayek C 01

Tabel V. 9 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Usia

UMUR	JUMLAH	PERSENTASE
≤17	4	9%
18 - 27	4	9%
28 - 37	10	23%
38 - 47	14	32%
48 - 57	12	27%
58 - 67	0	0%
68 - 77	0	0%
>77	0	0%
TOTAL	44	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022



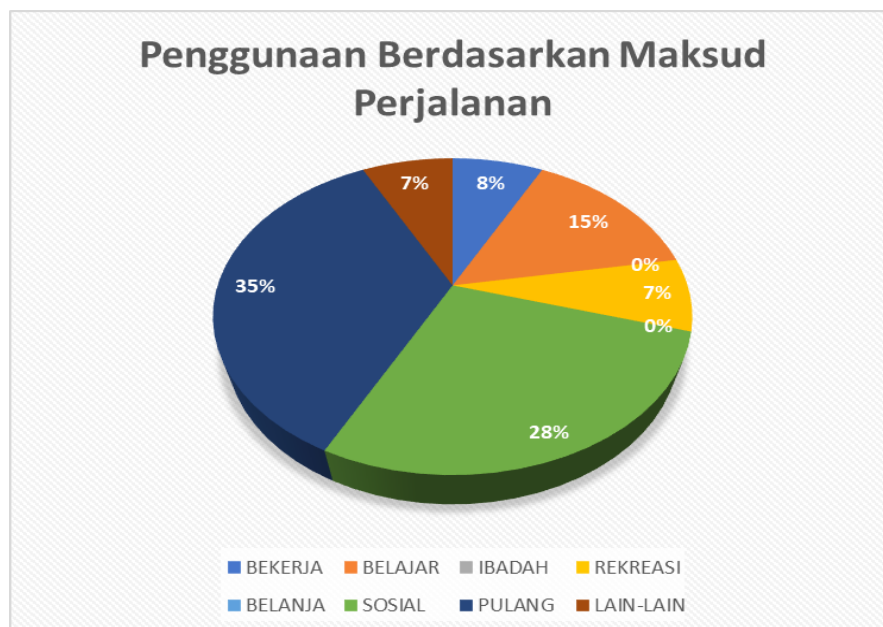
3) Berdasarkan Maksud Perjalanan

a) Trayek B 01

Tabel V. 10 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Maksud Perjalanan

MAKSUD PERJALANAN	JUMLAH	PERSENTASE
BEKERJA	4	7%
BELAJAR	8	15%
IBADAH	0	0%
REKREASI	4	7%
BELANJA	0	0%
SOSIAL	15	28%
PULANG	19	35%
LAIN-LAIN	4	7%
TOTAL	54	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022

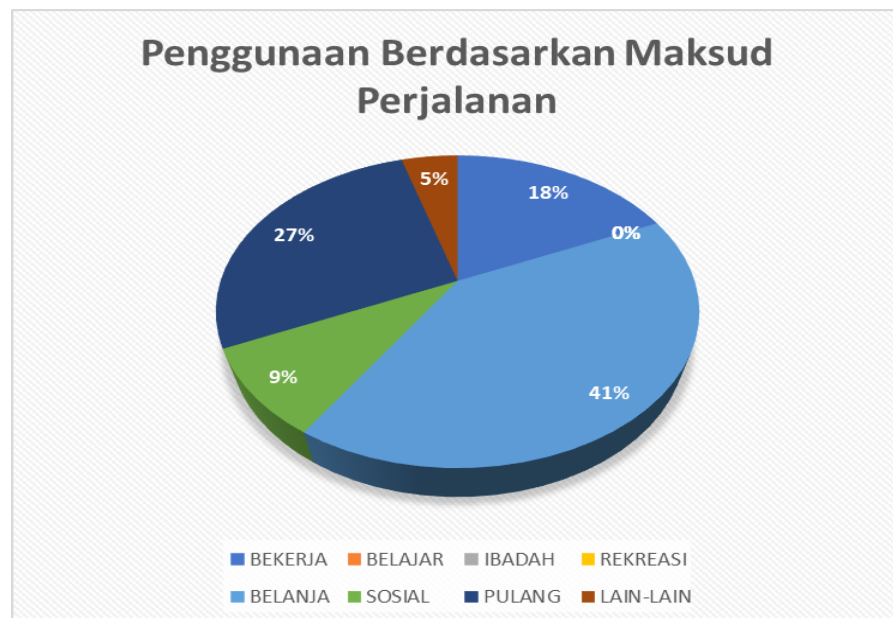


b) Trayek C 01

Tabel V. 11 Karakteristik Penumpang Trayek C 01
Berdasarkan Maksud Perjalanan

MAKSUD PERJALANAN	JUMLAH	PERSENTASE
BEKERJA	8	18%
BELAJAR	0	0%
IBADAH	0	0%
REKREASI	0	0%
BELANJA	18	41%
SOSIAL	4	9%
PULANG	12	27%
LAIN-LAIN	2	5%
TOTAL	44	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022



- 4) Berdasarkan Tingkat Penggunaan Angkutan Perdesaan.
Karakteristik berdasarkan tingkat penggunaan angkutan perdesaan dikelompokkan ke dalam kategori jarang yakni penggunaan angkutan perdesaan 1 – 3 hari dalam seminggu, dan kategori sering yakni 4 – 7 hari dalam seminggu.

a) Trayek B 01

Tabel V. 12 Karakteristik Penumpang Trayek B 01
Berdasarkan Tingkat Penggunaan

TINGKAT PENGGUNAAN	JUMLAH	PERSENTASE
SERING	28	52%
JARANG	26	48%
TOTAL	54	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022



b) Trayek C 01

Tabel V. 13 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Tingkat Penggunaan

TINGKAT PENGGUNAAN	JUMLAH	PERSENTASE
SERING	14	32%
JARANG	30	68%
TOTAL	44	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022



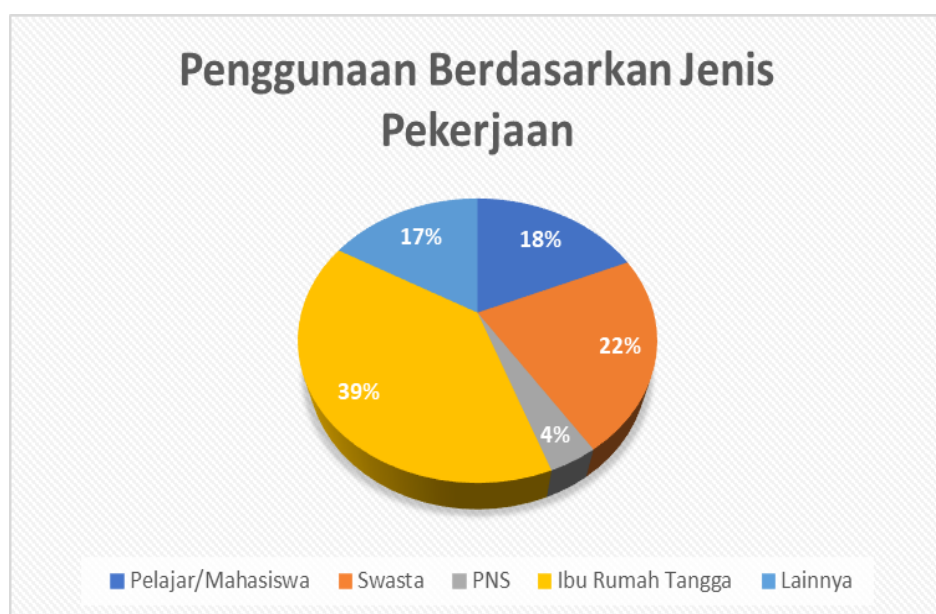
5) Karakteristik Berdasarkan Jenis Pekerjaan

a) Trayek B 01

Tabel V. 14 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Jenis Pekerjaan

JENIS PEKERJAAN	JUMLAH	PERSENTASE
Pelajar/Mahasiswa	9	17%
Swasta	12	22%
PNS	2	4%
Ibu Rumah Tangga	22	41%
Lainnya	9	17%
Total	54	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022

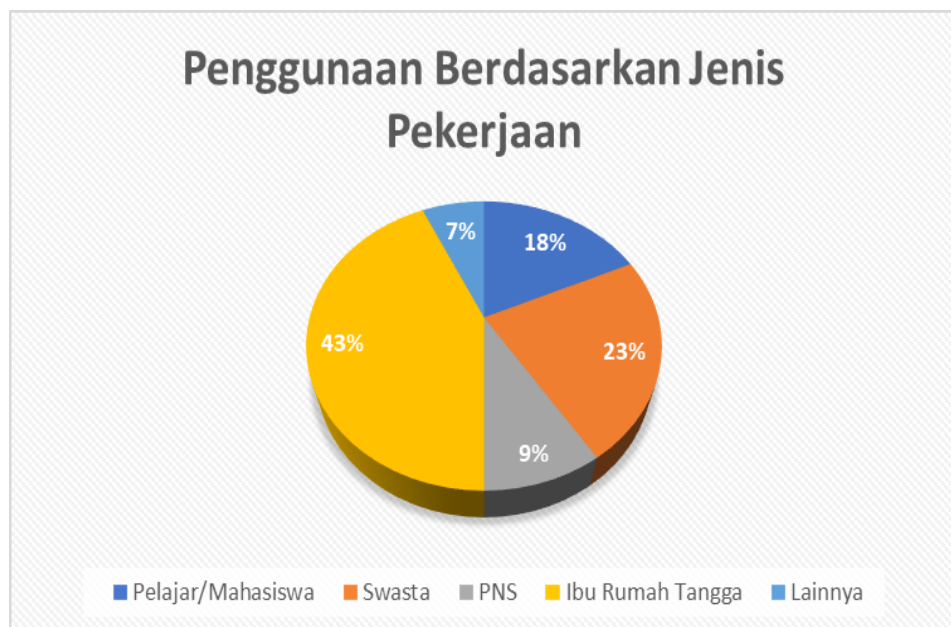


b) Trayek C 01

Tabel V. 15 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Jenis Pekerjaan

JENIS PEKERJAAN	JUMLAH	PERSENTASE
Pelajar/Mahasiswa	8	18%
Swasta	16	36%
PNS	4	9%
Ibu Rumah Tangga	11	25%
Lainnya	5	11%
Total	44	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022



- 6) Berdasarkan Jumlah Pendapatan/Bulan
- a) Trayek B 01

Tabel V. 16 Karakteristik Penumpang Trayek B 01
Berdasarkan Jumlah Pendapatan/Bulan

JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH	PERSENTASE
Belum Berpenghasilan	8	15%
<Rp1000000	21	39%
1000000 - 2000000	16	30%
2000000 - 4000000	7	13%
>Rp 4000000	2	4%
Total	54	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022



b) Trayek C 01

Tabel V. 17 Karakteristik Penumpang Trayek C 01
Berdasarkan Jumlah Pendapatan/Bulan

JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH	PERSENTASE
Belum Berpenghasilan	6	14%
<Rp1000000	19	43%
1000000 - 2000000	12	27%
2000000 - 4000000	6	14%
>Rp 4000000	1	2%
Total	44	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022



7) Berdasarkan Kemampuan Membayar Jasa Angkutan

a) Trayek B 01

Tabel V. 18 Karakteristik Penumpang Trayek B 01
Berdasarkan Kemampuan Membayar

Interval		nilai tengah	frekuensi
Rp10.000	Rp10.744	Rp10.372	18
Rp10.744	Rp11.489	Rp11.117	8
Rp11.489	Rp12.233	Rp11.861	7
Rp12.233	Rp12.978	Rp12.605	0
Rp12.978	Rp13.722	Rp13.350	0
Rp13.722	Rp14.466	Rp14.094	11
Rp14.466	Rp15.211	Rp14.839	10
Rp15.211	Rp15.955	Rp15.583	0
TOTAL			54

Sumber : Hasil Analisis 2022

b) Trayek C 01

Tabel V. 19 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Kemampuan Membayar

Interval		nilai tengah	frekuensi
Rp7.000	Rp7.467	Rp7.234	4
Rp7.467	Rp7.934	Rp7.701	0
Rp7.934	Rp8.401	Rp8.168	11
Rp8.401	Rp8.868	Rp8.635	0
Rp8.868	Rp9.335	Rp9.102	18
Rp9.335	Rp9.802	Rp9.569	0
Rp9.802	Rp10.269	Rp10.036	11
Rp10.269	Rp10.736	Rp10.503	0
TOTAL			44

Sumber : Hasil Analisis 2022

8) Berdasarkan Kemauan Membayar Jasa Angkutan

a) Trayek B 01

Tabel V. 20 Karakteristik Penumpang Trayek B 01 Berdasarkan Kemauan Membayar

Interval		nilai tengah	frekuensi
Rp9.000	Rp9.744	Rp9.372	18
Rp9.744	Rp10.489	Rp10.117	8
Rp10.489	Rp11.233	Rp10.861	7
Rp11.233	Rp11.978	Rp11.605	0
Rp11.978	Rp12.722	Rp12.350	0
Rp12.722	Rp13.466	Rp13.094	11
Rp13.466	Rp14.211	Rp13.839	10
Rp14.211	Rp14.955	Rp14.583	0
TOTAL			54

Sumber : Hasil Analisis 2022

b) Trayek C 01

Tabel V. 21 Karakteristik Penumpang Trayek C 01 Berdasarkan Kemauan Membayar

Interval		nilai tengah	frekuensi
Rp6.000	Rp6.467	Rp6.234	8
Rp6.467	Rp6.934	Rp6.701	0
Rp6.934	Rp7.401	Rp7.168	19
Rp7.401	Rp7.868	Rp7.635	0
Rp7.868	Rp8.335	Rp8.102	16
Rp8.335	Rp8.802	Rp8.569	0
Rp8.802	Rp9.269	Rp9.036	1
Rp9.269	Rp9.736	Rp9.503	0
TOTAL			44

Sumber : Hasil Analisis 2022

2. ATP Dan WTP

Berdasarkan data dari Tabel V.6 sampai Tabel V 21 dilakukan perhitungan ATP rata - rata dan WTP rata – rata. Untuk tarif angkutan perdesaan di wilayah studi tidak diberlakukan perbedaan tarif berdasarkan jenis pekerjaan, sehingga hanya dilakukan satu perhitungan untuk ATP rata – rata dan WTP rata – rata.

a. ATP

1) Trayek B 01

$$ATP = \frac{(18 \times 10.372) + (8 \times 11.117) + (7 \times 11.861) + (11 \times 14.094) + (10 \times 14.839)}{54}$$

$$ATP = \frac{662.080}{54}$$

$$ATP = Rp\ 12.261$$

2) Trayek C 01

$$ATP = \frac{(4 \times 7.234) + (11 \times 8.168) + (18 \times 9.102) + (11 \times 10.036)}{44}$$

$$ATP = \frac{393.002}{44}$$

$$ATP = Rp\ 8.932$$

Tabel V. 22 Rekapitulasi ATP

No	Kode Trayek	ATP
1	B 01	Rp 12.261
2	C 01	Rp 8.932

Sumber : Hasil Analisis 2022

b. WTP

1) Trayek B 01

WTP

$$= \frac{(18 \times 9.372) + (8 \times 10.117) + (7 \times 10.861) + (11 \times 13.094) + (10 \times 13.839)}{54}$$

$$WTP = \frac{608.080}{54}$$

$$WTP = Rp\ 11.261$$

2) Trayek C 01

$$WTP = \frac{(8 \times 6.234) + (19 \times 7.168) + (16 \times 8.102) + (1 \times 9.036)}{44}$$

$$WTP = \frac{324.716}{44}$$

$$WTP = Rp\ 7.380$$

Tabel V. 23 Rekapitulasi WTP

No	Kode Trayek	WTP
1	B 01	Rp 11.261
2	C 01	Rp 7.380

Sumber : Hasil Analisis 2022

5.3 Hasil Analisis

Hasil perhitungan tarif dari sisi operator dan tarif dari sisi pengguna direkap dalam tabel V. 24 :

Tabel V. 24 Rekapitulasi Tarif Dari Ketiga Sisi

No	Kode Trayek	Sisi Operator		Sisi Pengguna		Sisi Regulator
		Tarif	BOK (SK Dirjen)	ATP	WTP	
1	B 01	Rp15.000	Rp11.899	Rp12.261	Rp11.261	Rp11.000
2	C 01	Rp10.000	Rp8.350	Rp8.932	Rp7.380	Rp6.000

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari rekap analisis pada tabel V.24, dapat dilihat perbandingan tarif angkutan dari ketiga sisi, pada trayek dengan kode trayek B 01 dan C 01, tarif pada saat ini berlaku di lapangan lebih tinggi dari tarif yang ditetapkan oleh regulator, serta lebih tinggi daripada nilai ATP dan WTP rata – rata. Tarif yang kini berlaku juga lebih tinggi nilainya dari besar tarif yang dihitung berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan yang digunakan operator untuk pengelolaan dan pengoperasian kendaraan.

Menggunakan analisis WTP agar dapat mengetahui berapa kualitas dan kuantitas pelayanan angkutan perdesaan yang ada di Kabupaten Bandung Barat, jika tarif WTP lebih kecil dari perhitungan tarif BOK maka diperlukannya peningkatan pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten

Bandung Barat diharapkan agar kualitas pelayanan angkutan umum akan mampu mengimbangi tarif WTP dari pengguna jasa 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 :

1. Bupati/Walikota;
2. Kepala Kepolisian resor/resort kota;
3. Badan Usaha Milik Negara dan/atau Badan Usaha Milik Daerah yang kegiatan usahanya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
4. Asosiasi perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota;
5. Perwakilan perguruan tinggi;
6. Tenaga ahli di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
7. Lembaga swadaya masyarakat yang aktivitasnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; dan
8. 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 hingga penetapan tarif ini dapat dikatakan bersifat terbuka dan transparan.

Dalam hal ini perlu dilakukan penetapan tarif dikarenakan penetapan tarif yang sudah lama sejak tahun 2014 berdasarkan Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014. Jadi perlu penetapan tarif sesuai Perhitungan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, sesuai dengan SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

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

1. Dari analisis yang telah dilakukan, diketahui kondisi tarif lapangan saat ini lebih tinggi dari nilai Biaya Operasional Kendaraan pada trayek B 01 dan trayek C 01. Dengan tarif lapangan pada trayek B 01 Rp 15.000 dan trayek C 01 Rp. 10.000, untuk nilai BOK pada trayek B 01 Rp 11.899 dan trayek C 01 Rp 8.350.
2. Dari hasil analisis diketahui bahwa tarif yang sesuai jika dilihat dari sisi pengguna jasa berdasarkan perhitungan *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* adalah sebagai berikut :
 - a. Berdasarkan *Ability to Pay* (Kemampuan Membayar)
 - 1) Trayek B 01 : Rp 12.261
 - 2) Trayek C 01 : Rp 8.932
 - b. Berdasarkan *Willingness to Pay* (Kemauan Membayar)
 - 1) Trayek B 01 : Rp 11.261
 - 2) Trayek C 01 : Rp 7.380
3. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan diberikan usulan tarif berdasarkan dari perbandingan :

	B 01	C 01
a. Eksisting	: Rp15.000	Rp10.000
b. BOK (SK Dirjen)	: Rp11.899	Rp8.350
c. ATP	: Rp12.261	Rp8.932
d. WTP	: Rp11.261	Rp7.380
e. Peraturan Bupati 2014	: Rp11.000	Rp6.000

Tarif yang di usulkan adalah dari perhitungan BOK sesuai SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dengan tarif yang sudah dibulatkan sebagai berikut :

- 1) Trayek B 01 : Rp 12.000
- 2) Trayek C 01 : Rp 8.500

6.2 Saran

Dari kesimpulan diatas, penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Pemerintah wilayah studi untuk dapat mengontrol pelayanan angkutan perdesaan secara berkala sehingga dapat mengetahui apabila terjadi perbedaan antara tarif lapangan dengan tarif yang ditetapkan pemerintah, dan mengambil kebijakan lebih lanjut terkait permasalahan tarif tersebut melalui pelaksanaan forum Lalu Lintas Angkutan Jalan bersama keanggotaan forumnya sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011.
2. Pelaksanaan evaluasi terhadap pelayanan angkutan kepada penumpang oleh pemerintah, diharapkan agar kualitas pelayanan angkutan umum akan mampu mengimbangi kemauan membayar (WTP) dari pengguna jasa angkutan.
3. Penetapan tarif untuk trayek B 01 dan C 01 angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat diharapkan segera dilakukan dalam forum Lalu Lintas Angkutan Jalan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 agar dapat menetapkan tarif yang sesuai dan seimbang dari ketiga sisi yaitu operator, user dan regulator.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2002. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 / AJ 206 / DRJD / 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- _____, 2009, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- _____, 2011. Peraturan Pemerintah Nomor 37 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____, 2014. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tentang Angkutan Jalan.
- _____, 2014. Peraturan Bupati Bandung Barat Nomor 36 Tahun 2014 tentang Tarif Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Kabupaten Bandung Barat
- _____, 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- Avisha, F. 2019. "Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP), Dan Willingness To Pay (WTP) Angkutan Bus Antar Kota CV ..." 07 (2): 1–8. <http://repository.umsu.ac.id/handle/123456789/7866>.
- Frans J., Messah Y., dan Issu N. Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok), Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kabupaten TTS . Thesis diterbitkan : Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Nusa Cendana.
- Jakarta, D I D K I, dan Ofyar Z Tamin. 1999. "" ABILITY TO PAY ' (ATP) DAN ' WILLINGNES TO PAY ' (WTP)" 1 (2): 121–39.

Kambry, Maspul Aini, Kajian Taruf, dan Angkutan Umum. 2020. "KAJIAN TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK), ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) (studi kasus Kota Tangerang) pendekatan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), berdasarkan" XV: 1–18.

Kelompok PKL Kabupaten Bandung Barat, 2022, Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program D III Ahli LLAJ, Pola Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Bandung Barat, Bekasi.

Putra, Adris A. 2014. "Analisis Keseimbangan Jumlah Armada Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Penumpang." *Media Komunikasi Teknik Sipil* 19 (1): 1–12.

SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT



KARTU ASISTENSI

NAMA : BAHRI ULUM
 NOTAR : 1902067
 PROGRAM STUDI : D-III MTJ

DOSEN : 1. Richo Yubhanta, M.Sc
 : 2. Penni Cahyani, MT
 SEMESTER : 6
 TAHUN AJARAN : 2021 / 2022

NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF	NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF
1	Rabu 6-7-2022	1. perbaiki tata tulis dan letak naskah 2. Margin standar 4133 kolom diterapkan konsisten 3. typo pemulisan diperbaiki 4. kata bahasa asing dicetak miring		1	Senin 11-7-2022	1. mengajukan judul pengganti	
2	Kamis 7-7-2022	1. identifikasi masalah di lengkapi 2. Bagaiman alir diperbaiki 3. Perbanyak jurnal untuk referensi 4. Sumber data dilengkapi dan dicantumkan		2	Rabu 13-7-2022	1. perbaikan latar belakang 2. identifikasi masalah dilengkapi	
3	Rabu 27-7-2022	1. tabel dan gambar di centerin 2. Perbaikan harus konsisten ketika memakainya.		3	Jumat 22-7-2022	1. gambaran umum di tambahkan visualisasi armada AU yang di tragau. 2. perbaiki bagan alir	
4	Jumat 29-7-2022	Pemaparan PPT dan cek penulisan Draft		4	Kamis 28-7-2022	1. perbaiki hasil analisis dan kesimpulan harus sesuai.	
				5	Selasa 2-8-2022	Penambahan rekomendasi	