

# **PENETAPAN TARIF ANGKUTAN PEDESAAN BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK), *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP) DI KABUPATEN GIANYAR**

*Penulis :*

I Gede Jessa Jayana

*Afiliasi :*

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

*Email :*

[Jessajayana17@gmail.com](mailto:Jessajayana17@gmail.com)

## **ABSTRAK**

Angkutan umum merupakan salah satu moda transportasi yang digunakan dalam melakukan mobilitas. Dalam hal penyelenggaraan operasional angkutan pedesaan diperlukan penetapan tarif. Penetapan tarif harus ditetapkan dari tiga perspektif, yakni dari segi operator, sisi pengguna, dan sisi regulator. penetapan tarif, Dalam prakteknya operator menetapkan tarif secara sepihak dilapangan, dalam penetapannya Tarif yang dikenakan yaitu 20.000 pada semua trayek. Hal ini menjadi masalah sebab adanya perbedaan jumlah panjang trayek yang dilalui dengan jumlah tarif yang harus dibayarkan, penetapan tarif juga belum seimbang dengan biaya operasional. Oleh karena itu, evaluasi dan analisis perlu dilakukan mengenai tarif angkutan pedesaan di wilayah studi Kabupaten Gianyar.

Tujuan penulisan ini untuk mengetahui tarif yang sesuai dengan BOK yang meliputi Tarif Pokok dan Tarif BEP, mengetahui perbandingan Tarif berdasarkan ATP dan WTP serta memberikan rekomendasi tarif sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.792/AJ.205/DRJD/2021

Metode yang digunakan dalam penelitian yaitu perhitungan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk mengetahui tarif yang sesuai dari segi operator, perhitungan berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) untuk mengetahui berapa tarif yang sesuai dari sisi user (pengguna jasa). Berdasarkan analisis yang telah dilakukan didapat nilai BOK berada diantara nilai ATP dan WTP dimana BOK sebesar Rp 13.709, ATP sebesar Rp 19.640 dan WTP sebesar Rp 12.909 untuk trayek Batubulan – Ubud – Tegallalang.

**Kata Kunci : Angkutan Umum; Tarif; BOK; ATP; WTP**

## ABSTRACT

*Public transportation is one of the modes of transportation used in mobility. In the case of the operation of rural transportation, it is necessary to determine tariffs. Tariff determination must be determined from three perspectives, namely in terms of operators, users, and regulators. Tariff determination, the Operator sets the tariff unilaterally in the field, in its determination the tariff charged is 20,000 on all routes. This is a problem because there is a difference in the number of route lengths passed with the amount of fare to be paid, the determination of tariffs is also not balanced with operational costs. Therefore, evaluation and analysis need to be carried out regarding rural transportation rates in the study area of Gianyar Regency.*

*The purpose of this writing is to find out the tariffs in accordance with BOK which include Basic Tariffs and BEP Tariffs, find out the comparison of tariffs based on ATP and WTP and provide tariff recommendations in accordance with the Decree of the Director General of Land Transportation Number: KP.792 / AJ.205 / DRJD / 2021*

*The method used in the study is a calculation based on Vehicle Operating Cost (BOK) to find out the appropriate tariff in terms of operators, a calculation based on Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) to find out what the appropriate tariff is from the user side. Based on the analysis that has been done, it was found that the BOK value is between the value of ATP and WTP where BOK is IDR 13,709, ATP is IDR 19,640 and WTP is IDR 12,909 for the Batubulan - Ubud - Tegallalang route.*

**Keywords: Public Transportation; Fare; BOK; ATP; WTP**

## **PENDAHULUAN**

Berdasarkan pasal 15 ayat 3 PP No 74 Tahun (2014) tentang Angkutan Jalan menjelaskan bahwa pemerintah daerah Kabupaten/Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Hal ini menjadi dasar Bagi pemerintah daerah untuk melakukan pelayanan angkutan umum di Kota/Kabupaten masing-masing.

Di wilayah Kabupaten Gianyar dilayani oleh Angkutan Pedesaan sebagai penunjang mobilitas masyarakat dalam berkegiatan sehari – hari, Berdasarkan data yang kami dapatkan di Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar secara administratif terdapat 13 trayek angkutan pedesaan, namun pada kondisi eksisting dilapangan hanya terdapat 3 trayek yang masih beroperasi yaitu Trayek Batubulan – Gianyar, Trayek Batubulan – Ubud – Payangan dan Trayek Batubulan – Ubud – Tegallalang.

Dalam hal penyelenggaraan oprasional angkutan pedesaan diperlukan penetapan tarif.

Penetapan tarif harus ditetapkan dari tiga perspektif, yakni dari segi operator, sisi pengguna, dan sisi regulator Karena belum adanya Surat Keputusan Pemerintah tentang (Safitri 2016) penetapan tarif, Operator menetapkan tarif secara sepihak dilapangan, dalam penetapannya Tarif yang dikenakan yaitu 20.000 pada semua trayek. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar trayek Batubulan – Gianyar yang memiliki panjang trayek paling pendek yaitu 21,8 km, dan trayek Batubulan – Ubud – Payangan memiliki panjang trayek paling panjang yaitu 26,6 km(Gianyar 2021). Hal ini menjadi masalah sebab adanya perbedaan jumlah panjang trayek yang dilalui dengan jumlah tarif yang harus dibayarkan, penetapan tarif juga belum seimbang dengan biaya operasional.

Oleh karena itu, evaluasi dan analisis perlu dilakukan mengenai tarif angkutan pedesaan di wilayah studi Kabupaten Gianyar. Untuk menciptakan tarif yang layak bagi operator dan pengguna jasa, harus ada keseimbangan antara biaya yang dikeluarkan untuk angkutan umum

dan fasilitas yang diterima. Oleh karena itu penulis mengangkat masalah tentang **“PENETAPAN TARIF ANGKUTAN PEDESAAN BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK), ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) DI KABUPATEN GIANYAR”**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka didapat identifikasi permasalahan sebagai berikut :

1. Tarif yang diterapkan tidak sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.792/AJ.205/DRJD/2021 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan, dimana tarif yang dikenakan sama rata untuk semua trayek;
2. Tarif Angkutan Pedesaan di Kabupaten Gianyar merupakan tarif yang ditetapkan sepihak oleh operator dengan kondisi pelayanan yang sama dengan jarak pelayanan yang berbeda;
3. Tarif angkutan pedesaan yang tidak sesuai dengan kondisi

pelayanan dan kondisi jarak pelayanan yang berbeda, sehingga menyebabkan turunnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan pedesaan.

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

1. Bagaimana menghitung tarif menggunakan metode BOK yang meliputi Tarif Pokok dan Tarif BEP?
2. Bagaimana perbandingan tarif dari sisi pengguna jasa berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP)?
3. Bagaimana rekomendasi tarif angkutan pada trayek Batubulan - Gianyar, Batubulan – Ubud – Tegallalang dan Batubulan – Ubud - Payangan?
  1. Maksud dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk melakukan kajian terkait penetapan tarif angkutan pedesaan di Kabupaten Gianyar, berdasarkan analisis BOK, ATP dan WTP
  2. Tujuan

Tujuan dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah

- a. Untuk Mengetahui tarif yang sesuai dengan BOK yang meliputi Tarif Pokok dan Tarif BEP
- b. Untuk Mengetahui perbandingan tarif berdasarkan ATP dan WTP
- c. Memberikan rekomendasi tarif yang sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.792/AJ.205/DRJD/2021 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan

Dengan adanya beberapa permasalahan tersebut, maka dibuat Batasan masalah untuk memudahkan pengumpulan data, analisis serta pengolahan data. Adapun Batasan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya membahas 3 Trayek yaitu Batubulan - Gianyar, Batubulan – Ubud – Tegallalang dan Batubulan – Ubud – Payangan

2. Penelitian ini hanya mengkaji terkait perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan pedesaan, Perhitungan Tarif berdasarkan kemampuan untuk membayar (*Ability to Pay*), serta keinginan untuk membayar (*Willingness to Pay*), berdasarkan perbedaan jarak ketiga trayek, serta tidak menghitung penggunaan subsidi

## **METODE PENELITIAN**

Berdasarkan kondisi angkutan umum di Kabupaten Gianyar, terdapat permasalahan yang terjadi di lapangan, analisis untuk penyesuaian tarif didasarkan pada analisis BOK, analisis ATP, dan Analisis WTP. Analisis BOK berpedoman Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat NOMOR: KP.792/AJ.205/DRJD/2021 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Penumpang Umum Perkotaan dan juga membutuhkan data dari wawancara dengan operator mengenai biaya langsung dan tidak langsung

Hasil wawancara penumpang angkutan, yaitu

kemampuan untuk membayar dan kemauan untuk membayar jasa pelayanan angkutan umum, merupakan dasar analisis dari ATP dan WTP. Penelitian ini berfokus pada 3 trayek angkutan pedesaan yang masih beroperasi di wilayah studi Kabupaten Gianyar, yaitu Trayek Batubulan – Gianyar, Trayek Batubulan – Ubud –Payangan dan Trayek Batubulan – Ubud – Tegallalang.

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah pengumpulan data primer dan sekunder.

## **HASIL ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH**

### **PENETAPAN TARIF ANGKUTAN PEDESAAN BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK), ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) DI KABUPATEN GIANYAR**

Dasar dalam perhitungan tarif menggunakan BOK yaitu mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.792/AJ.205/DRJD/2021 (2021) tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi

Angkutan Umum Perkotaan. Berikut hasil survei yang digunakan dalam perhitungan BOK yang didapat dari hasil survei ke toko penyedia onderdil kendaraan di wilayah Kabupaten Gianyar.

Berikut merupakan daftar contoh perhitungan BOK trayek Batubulan - Ubud - Tegallalang:

#### 1. Karakteristik Kendaraan

- a. Trayek  
: Batubulan – Ubud - Tegallalang
- b. Tipe Kendaraan  
: Kecil (Mikrobus)
- c. Jenis Pelayanan  
: Angkutan Desa (Angdes)
- d. Kapasitas Kendaraan  
: 9 penumpang
- e. Jenis BBM  
: Pertalite

#### 2. Produksi Kendaraan

- a. Panjang Trayek  
: 22,7
- b. Km tempuh per rit  
: 45,4 km
- c. Jumlah rit per hari  
: 2 rit
- d. Km tempuh per hari  
: 91 km

- e. Hari operasi per tahun : 264 hari
- f. Jumlah Kendaraan : 2 Kendaraan
- g. Km tempuh per tahun : 47.942 km/tahun

3. Biaya Operasional Kendaraan

a. Biaya Investasi Armada

1) KIR

KIR dilakukan tiap tahun sebanyak 2 kali, biaya untuk melakukan satu kali uji KIR adalah Rp 100.000, Jadi biaya yang dikeluarkan untuk melakukan uji KIR setiap tahunnya adalah Rp 200.000. Berikut Perhitungan Biaya Uji Kir :

$$\frac{\text{Biaya KIR}}{\text{Biaya KIR per tahun}} = \frac{\text{Biaya KIR}}{\text{(Km-tempuh per Tahun Angdes)}}$$

$$\text{Biaya KIR} = \frac{200.000}{47.942}$$

**Biaya KIR = 4,17 per kend/km**

2) Biaya STNK

Biaya yang diperlukan untuk pajak kendaraan setiap tahunnya yaitu Rp 800.000. Berikut adalah perhitungan biaya pajak kendaraan :

$$\frac{\text{Biaya Pajak Kendaraan}}{\text{Biaya Pajak Kendaraan per tahun}} = \frac{\text{Biaya Pajak Kendaraan}}{\text{(Km-tempuh per Tahun Angdes)}}$$

$$\text{Biaya Pajak Kendaraan} = \frac{800.000}{47.942}$$

**Biaya Pajak Kendaraan = 16,68 per kend/km**

3) Biaya Depresiasi Kendaraan

Biaya Depresiasi kendaraan dihitung dengan menggunakan rumus:

$$\text{Biaya Depresiasi} = \frac{(\text{harga Kendaraan} - \text{Harga residu})}{\text{Masa Susut (Thn)}}$$

$$\text{Biaya Depresiasi} = \frac{50.000.000 - 10.000.000}{7}$$

**Biaya Depresiasi = 5.714 per kend/km**

b. Biaya Operasional Dan Pemeliharaan

1) Bahan Bakar Minyak

Menghitung biaya bahan bakar minyak (BBM) menggunakan rumus :

$$\text{Biaya BBM} = \frac{(\text{Penggunaan BBM per Tahun} \times \text{harga BBM per Liter})}{\text{Km tempuh per tahun}}$$

Keterangan :

Penggunaan BBM = 8 km/liter

Harga BBM = Rp 10.000

$$\text{Biaya BBM} = \frac{26.857,143}{47.942}$$

**Biaya Depresiasi = 1.250 per kend/km**

2) Biaya Ban

Masa pakai ban angkutan mobil penumpang yaitu pada setiap 24.000 km dengan penggunaan ban

per kendaraan adalah 4 buah. Harga ban untuk saat ini adalah :

$$\begin{aligned} \text{Biaya Ban} &= \frac{\text{Biaya ban per kendaraan} \times \text{harga ban}}{\text{Daya Tahan Ban}} \\ \text{Biaya Ban} &= \frac{2.400.000}{24.000} \\ \text{Biaya Ban} &= 100 \text{ per kend/km} \end{aligned}$$

### 3) Biaya Service Kecil

Servis kecil dilakukan setiap 5.000 km. Berikut merupakan komponen serta rincian biaya untuk melakukan servis kecil :

Oli mesin ( 4 liter) = Rp 180.000

Oli gardan (2 liter) = Rp 100.000

Oli transmisi (2 liter) = Rp 100.000

Gemuk (1 Kg) = Rp 30.000

Berdasarkan hasil keterangan tersebut, maka biaya servis yang dikeluarkan dapat dihitung dengan menggunakan rumus:

$$\begin{aligned} \text{Biaya Servis Kecil} &= \frac{\text{Biaya Servis Kecil}}{\text{Km per sekali servis kecil}} \\ \text{Biaya Servis Kecil} &= \frac{410.000}{5.000} \\ \text{Biaya Servis Kecil} &= 82 \text{ per kend/km} \end{aligned}$$

### 4) Biaya Servis Besar

Besar Servis besar dilakukan setiap 40.000 km.

berikut adalah komponen dan rincian biaya servis kecil :

Minyak rem (2 liter) : Rp 120.000

Filter Oli (1 buah) : Rp 60.000 Filter

oli (1 buah) : Rp 65.000

Filter udara (1 buah) : Rp 85.000

Upah Kerja Servis : Rp 200.000

Total biaya untuk servis besar ini adalah Rp 875.000, maka biaya servis besar dapat dihitung menggunakan rumus :

$$\begin{aligned} \text{Biaya Servis Besar} &= \frac{\text{Biaya Servis Besar}}{\text{Km per sekali servis Besar}} \\ \text{Biaya Servis Besar} &= \frac{875.000}{40.000} \\ \text{Biaya Servis Besar} &= 22 \text{ per kend/km} \end{aligned}$$

### 5) Overhaul Mesin

Over haul mesin dilakukan setiap 150.000 Km. Biaya pemeriksaan umum sebesar 5% dari harga chassis yaitu Rp 1.250.000,00. Berikut perhitungan biaya pemeriksaan umum:

$$\begin{aligned} \text{Biaya Servis Mesin} &= \frac{\text{Biaya Servis}}{\text{Daya Tahan}} \end{aligned}$$

$$\text{Biaya Servis Mesin} = \frac{1.250.000}{150.000}$$

**Biaya Servis Mesin = 22 per kend/km**

- 6) Pemeliharaan Body
- Biaya pemeliharaan Body yaitu 18% dari harga karoseri yaitu 4.500.000 dengan interval 360.000 km. Berikut perhitungan pemeliharaan body :

$$\begin{aligned} \text{Biaya Pemeliharaan Body} &= \frac{\text{Biaya Servis}}{\text{Km tempuh per tahun}} \\ \text{Biaya Pemeliharaan Body} &= \frac{4.500.000}{360.000} \\ \text{Biaya Pemeliharaan Body} &= 13 \text{ per kend/km} \end{aligned}$$

- c. Biaya Awak Kendaraan
- 1) Gaji dan Tunjangan

Awak Kendaraan

Didapat dari biaya awak kendaraan per tahun/ Kilometer tempuh per tahun. Maka

Perhitungannya menggunakan rumus :

$$\text{Biaya Awak Kendaraan} = \frac{\text{Awak Kendaraan per tahun}}{\text{Km Tempuh per Tahun}}$$

Keterangan :

Awak Kendaraan Per Tahun : 21.600.000

Km Tempuh per tahun : 47.942 km

$$\text{Biaya BBM per Km} : \frac{21.600}{47.942} = 901 \text{ per Km}$$

Jadi Biaya Biaya Awak Kendaraan untuk contoh Trayek Batubulan – Ubud – Tegallalang adalah Rp 901 per kendaraan per Km.

- d. Biaya Tidak Langsung
- 1) Biaya Gaji Pegawai Non Awak Kendaraan

Tidak ada gaji untuk pegawai awak kendaraan dikarenakan pada angkutan di Kabupaten Gianyar hanya terdiri dari sopir saja. Dapat dilihat pada Tabel V. 4

**Tabel V. 1** Rekapitulasi BOK Tiap Trayek

| REKAPITULASI BIAYA  | TOTAL               |                                |                             |
|---|---------------------|--------------------------------|-----------------------------|
|   | Batubulan - Gianyar | Batubulan - Ubud - Tegallalang | Batubulan - Ubud - Payangan |
| <b>Biaya Operasional Per-km</b>   |                     |                                |                             |
| 1 <u>BIAYA INVESTASI</u> ARMADA   | Rp341               | Rp560                          | Rp490                       |
| 2 BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN  | Rp1.495             | Rp1.475                        | Rp1.492                     |
| 3 BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG | Rp0                 | Rp0                            | Rp0                         |
| 4 BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS  | Rp860               | Rp901                          | Rp833                       |
| 5 BIAYA PENINGKATAN FASILITAS   | -                   | -                              | -                           |
| 6 BIAYA ASURANSI PENUMPANG  | -                   | -                              | -                           |
| BIAYA TIDAK LANGSUNG  | -                   | -                              | -                           |
| 7 a. Biaya Pegawai Kantor   | -                   | -                              | -                           |
| b. Biaya Pengelolaan  | -                   | -                              | -                           |
| 8 <b>TOTAL BIAYA PER KM</b>   | Rp2.697             | Rp2.936                        | Rp2.815                     |
| 9 <b>MARGIN LABA (10%)</b>  | Rp270               | Rp294                          | Rp281                       |
| 10 <b>PPH (2%)</b>  | Rp59                | Rp65                           | Rp62                        |
| <b>Total Rp/Km</b>  | <b>Rp3.026</b>      | <b>Rp3.294</b>                 | <b>Rp3.158</b>              |

Setelah dilakukan perhitungan menggunakan analisis Biaya

Operasional Kendaraan (BOK) dari setiap trayek digunakan untuk menghitung nilai tarif pokok/pnp-km. Setelah dilakukan perhitungan didapat hasil tarif pokok yang bisa dilihat dalam Tabel **V. 5** :

**Tabel V. 2** Perhitungan Tarif Pokok

| No | Trayek                         | Jarak (Km) | BOK Kendaraan/KM | Rata-rata Penumpang Naik/Trip | Tarif Pokok/PNI KM |
|----|--------------------------------|------------|------------------|-------------------------------|--------------------|
| 1  | Batubulan-Gianyar              | 21,8       | Rp 3.026         | 6                             | Rp 504             |
| 2  | Batubulan - Ubud - Tegallalang | 22,7       | Rp 3.294         | 6                             | Rp 549             |
| 3  | Batubulan – Ubud - Payangan    | 26,6       | Rp 3.158         | 6                             | Rp 526             |

Tabel **V.5** diketahui biaya operasional kendaraan-km tiap trayek digunakan untuk menentukan tarif pokok/pnp-km, yang dimana tarif ini merupakan tarif yang dikenakan kepada penumpang tiap km-nya. Tarif pokok.pnp-km didapatkan dari BOK/kendaraan-km dibagi dengan rata-rata penumpang naik/trip. Dalam hal ini, diasumsikan 70% dari kapasitas kendaraan.

Contoh perhitungan Trayek Batubulan-Ubud-Tegallalang dalam menentukan tarif pokok/pnp-km :

BOK/Kendaraan-km

= Rp 3.294 /Kend-Km

Rata-rata Penumpang Naik

= 70% x 9 = 6 Penumpang Per Trip

Tarif Pokok

$$= \frac{Rp\ 3.294}{6} = Rp\ 549 \text{ Penumpang Per}$$

Trip, Setelah itu perhitungan data tarif dapat dilihat pada Tabel V.6

**Tabel V. 3** Perhitungan Tarif Sesuai Dengan Keputusan Jenderal NOMOR.792/AJ.792/DRJD/2021

| No | Trayek                      | Jarak (Km) | Tarif Pokok/P NP-KM | Tarif BEP | Tarif     |
|----|-----------------------------|------------|---------------------|-----------|-----------|
| 1  | Batubulan - Gianyar         | 21,8       | Rp 504              | Rp 10.944 | Rp 12.093 |
| 2  | Batubulan- Ubud Tegallalang | 22,7       | Rp 549              | Rp 12.463 | Rp 13.703 |
| 3  | Batubulan – Ubud-Payangan   | 26,6       | Rp 526              | Rp 14.002 | Rp 15.402 |

Tarif Pokok/Penumpang-Km digunakan untuk mendapatkan Break Event Point (BEP) pada tiap trayeknya. Tarif BEP adalah Tarif yang ditetapkan untuk dapat menutupi biaya yang dikeluarkan tanpa adanya keuntungan. Tarif BEP didapatkan dari hasil tarif pokok/penumpang dikali dengan trayek. Tarif BEP digunakan untuk menentukan berapa tarif yang dikenakan ke penumpang untuk menggunakan jarak trayek tersebut. Penentuan trayek dihitung berdasarkan 10% dari BEP. Berikut contoh perhitungan tarif pada trayek Batubulan – Ubud – Tegallalang :

Tarif Pokok/pnp-Km = Rp.549/Kend-KM

Tarif BEP = Rp. 549/pnp-km x 22,7  
 = Rp. 12.463  
 Tarif dari sisi operator = Rp. 12.463+  
 (10% x 12.463)  
 = Rp 13.709

*Ability To Pay* adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya. Pendekatan yang digunakan dalam ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi yang dilakukan, ATP dipengaruhi oleh alokasi biaya transportasi yang digunakan sedangkan *Willingness To Pay* (WTP) adalah kemauan Masyarakat dalam membayar jasa pelayanan yang diterimanya, dengan kata lain WTP adalah tarif yang masyarakat inginkan. Variabel-variabel yang digunakan untuk menentukan WTP adalah tarif yang diharapkan dan kemauan untuk membayar. Dalam melakukan analisis untuk mencari nilai dari ATP dan WTP itu diperlukan data untuk mendapatkan nilai tersebut, data tersebut meliputi :

1. Populasi
2. Sampel
3. Jenis pekerjaan

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

**Tabel V. 4** Rekapitulasi Hasil Analisis BOK, WTP dan ATP

| Trayek                         | Sisi Operator |           | Sisi Pengguna |           |
|--------------------------------|---------------|-----------|---------------|-----------|
|                                | Eksisting     | BOK       | ATP           | WTP       |
| Batubulan - Ubud - Tegallalang | Rp 20.000     | Rp 13.709 | Rp 19.640     | Rp 12.909 |
| Batubulan - Ubud - Payangan    | Rp 20.000     | Rp 15.403 | Rp 18.341     | Rp 13.095 |
| Batubulan - Gianyar            | Rp 20.000     | Rp 12.093 | Rp 16.709     | Rp 11.587 |

Pola tarif eksisting yang berlaku di wilayah Kabupaten Gianyar yaitu tarif datar yang artinya tarif yang ditetapkan merata tidak melihat jauh dekatnya jarak yang ditempuh oleh angkutan umum yaitu Rp.20.000,00 dari hasil analisis menggunakan BOK, ATP dan WTP, perbandingan tarif dibuat berdasarkan kondisi saat ini dengan analisis BOK, ATP dan WTP. Setelah hasil analisis BOK, ATP dan WTP selesai, akan dibuat rekomendasi tarif. Tarif yang berlaku saat ini dilapangan lebih tinggi dari tarif hasil analisis BOK, ATP dan WTP sehingga menimbulkan kurangnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan pedesaan, karena tarif yang diterapkan cenderung mahal.

Tarif ideal diperoleh dari perpotongan nilai dari BOK, ATP dan WTP dimana tarif ideal tersebut berada dibawah nilai dari kemampuan membayar (ATP), dan apabila tarif tersebut diterapkan masyarakat akan mendapatkan tarif yang lebih murah dari (ATP), sehingga minat masyarakat dalam naik angkutan umum akan lebih meningkat.

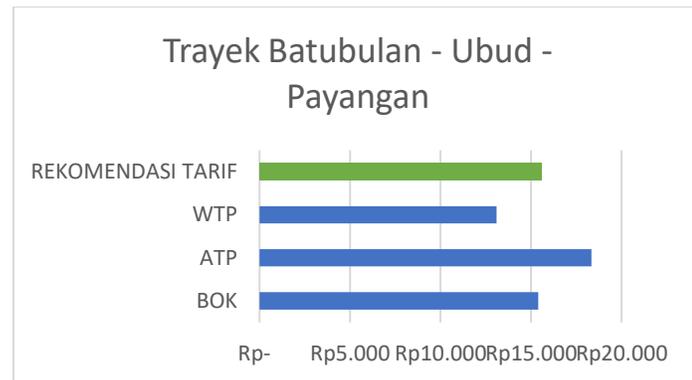
**Gambar V. 1** Rekomendasi Tarif Trayek Batubulan – Ubud - Tegallalang



Berdasarkan gambar V.4 menggambarkan kondisi dimana ATP>Tarif>BOK>WTP, hal ini menunjukkan bahwa penumpang pada trayek Batubulan-Ubud-Tegallalang memiliki uang saku yang relatif tinggi, hal tersebut dapat dilihat dari tingginya (ATP) yang penumpang bayarkan dalam menggunakan jasa angkutan, namun utilitas terhadap jasa yang

ditawarkan relatif rendah. Rekomendasi tarif yang dihasilkan dapat menurunkan biaya yang dikeluarkan penumpang dan tentunya bagi operator tidak akan merugi sebab dalam mencari perhitungan tarif sudah disesuaikan dengan tiga variabel yang digunakan yaitu BOK, ATP dan WTP

**Gambar V. 2** Rekomendasi Tarif Batubulan-Ubud-Payangan



Berdasarkan gambar V.5 menggambarkan kondisi dimana ATP>Tarif>BOK>WTP, hal ini menunjukkan bahwa penumpang pada trayek Batubulan-Ubud-Payangan memiliki uang saku yang relatif tinggi, hal tersebut dapat dilihat dari tingginya (ATP) yang penumpang bayarkan dalam menggunakan jasa angkutan, namun utilitas terhadap jasa yang ditawarkan relatif rendah. Rekomendasi tarif yang dihasilkan

dapat menurunkan biaya yang dikeluarkan penumpang dan tentunya bagi operator tidak akan merugi sebab dalam mencari perhitungan tarif sudah disesuaikan dengan tiga variabel yang digunakan yaitu BOK, ATP dan WTP

**Gambar V. 3** Rekomendasi Tarif Batubulan – Gianyar



Berdasarkan gambar V.6 menggambarkan kondisi dimana  $ATP > Tarif > BOK > WTP$ , hal ini menunjukkan bahwa penumpang pada trayek Batubulan - Gianyar memiliki uang saku yang relatif tinggi, hal tersebut dapat dilihat dari tingginya (ATP) yang penumpang bayarkan dalam menggunakan jasa angkutan, namun utilitas terhadap jasa yang ditawarkan relatif rendah. Rekomendasi tarif yang dihasilkan dapat menurunkan biaya yang dikeluarkan

penumpang dan tentunya bagi operator tidak akan merugi sebab dalam mencari perhitungan tarif sudah disesuaikan dengan tiga variabel yang digunakan yaitu BOK, ATP dan WTP

**Tabel V. 5** Rekomendasi Tarif Tiap Trayek

| TRAYEK                         | BOK       | Biaya Kendaraan/Trip | Load Faktor | Kapasitas | Rekomendasi Tarif |
|--------------------------------|-----------|----------------------|-------------|-----------|-------------------|
| Batubulan - Ubud - Tegallalang | Rp 13.709 | Rp 30.361            | 20%         | 9         | Rp16.867          |
| Batubulan - Ubud - Payangan    | Rp 15.402 | Rp 31.615            | 22%         | 9         | Rp15.967          |
| Batubulan - Gianyar            | Rp 12.093 | Rp 37.047            | 30%         | 9         | Rp13.721          |

Rekomendasi tarif untuk masing-masing trayek didasarkan pada perhitungan BOK, Biaya kendaraan, Load Faktor dan Kapasitas.

Keterangan :

- 1) Biaya Kendaraan/Trip : Nilai  $BOK + (10\% \times \text{Nilai BOK}) \times \text{Panjang Trayek}$
- 2) Load Faktor : Perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas yang tersedia
- 3) Kapasitas : Kapasitas maksimal yang tersedia untuk penumpang

Contoh Perhitungan Rekomendasi Tarif Trayek Batubulan-Gianyar :

Nilai BOK : Rp 13.709

Biaya Kendaraan : Rp 30.361

Load faktor : 20%

Kapasitas Kendaraan : 9 Orang

Biaya Kendaraan = Nilai BOK + (10% x Nilai BOK) x Panjang Trayek = 13.709 + (10% x 13.709) x 22,7 = Rp 30.361

Rekomendasi Tarif = Biaya Kendaraan / (Kapasitas x Load Faktor) = Rp 30.361 / (20% x 9) = Rp 16.867

Rekomendasi tarif untuk Trayek Batubulan – Ubud – Tegallalang adalah Rp 16.867 Trayek Batubulan – Ubud – Payangan Rp 15.967 dan trayek Batubulan – Gianyar Rp 13.721. Usulan dalam perbaikan tarif angkutan pedesaan kedepannya bahwa diperlukan kerjasama antara pemerintah, operator dan juga pengguna jasa , tarif yang diharapkan tentunya tidak terlalu tinggi bagi pengguna jasa dan tarif yang dikenakan operator dapat menutupi Biaya Operasional yang dikeluarkan oleh operator angkutan, serta pemerintah dapat mempertimbangkan untuk pembuatan SK Tarif Angkutan Pedesaan di Kabupaten Gianyar sebagai dasar hukum dalam pengawasan.

## **PENUTUP**

## **KESIMPULAN**

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah

Setelah dilakukan analisis data terkait perhitungan tarif, maka didapat kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan analisis Biaya Operasional Kendaraan, didapatkan hasil sebagai berikut :
  - a. Trayek Batubulan–Ubud–Tegallalang : Rp 13.709,00
  - b. Trayek Batubulan–Ubud–Payangan : Rp 15.402,00
  - c. Trayek Batubulan–Gianyar : Rp 12.093,00
2. Berdasarkan analisis didapatkan perbandingan tarif yang sesuai dengan sisi pengguna (*user*) dengan metode *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP), didapat hasil sebagai berikut :
  - a. *Ability To Pay* (ATP)
    - 1) Trayek Batubulan – Ubud – Tegallalang : Rp 19.640,00

- 2) Trayek Batubulan – Ubud – Payangan : Rp 18.341,00
  - 3) Trayek Batubulan – Gianyar : Rp 16.709,00
- b. *Willingness To Pay* (WTP)
- 1) Trayek Batubulan–Ubud–Tegallalang : Rp 12.909,00
  - 2) Trayek Batubulan–Ubud–Payangan : Rp 13.095,00
  - 3) Trayek Batubulan–Gianyar : Rp 11.877,00
3. Rekomendasi tarif pada ketiga trayek sebagai berikut :
- 1) Trayek Batubulan–Ubud–Tegallalang : Rp 16.867,00
  - 2) Trayek Batubulan–Ubud–Payangan : Rp 15.967,00
  - 3) Trayek Batubulan–Gianyar : Rp 13.721,00

Dari ketiga trayek yang sudah dianalisis untuk mencari nilai tarif paling ideal didapatkan bahwa Trayek Batubulan-Gianyar dapat dikatakan trayek dengan tarif paling ideal yaitu sebesar Rp 13.721,00 , dikarenakan trayek tersebut merupakan

trayek yang beroperasi diwilayah perkotaan dan penumpang yang menggunakan jasa pelayanan angkutan umum cenderung memiliki tingkat pendapatan yang cenderung rendah, hal tersebut dapat dilihat dari nilai ATP yang telah didapat yaitu sebesar Rp 16.709,00, serta nilai WTP yang didapat sebesar Rp 11.877,00 terendah dibandingkan trayek lain yang dianalisis. Diharapkan rekomendasi tarif yang dihasilkan dapat memberikan keuntungan kepada operator dan kemudahan bagi pengguna jasa dalam hal tarif yang harus dibayarkan dalam pelayanan jasa.

## **SARAN**

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan berdasarkan hasil dari analisis BOK, ATP, dan WTP, maka diperoleh beberapa saran yang dapat dijadikan pertimbangan serta masukan untuk penelitian selanjutnya sebagai berikut:

1. Bagi peneliti selanjutnya, saran yang dapat diberikan berkaitan dengan

penelitian ini diharapkan kepada peneliti selanjutnya untuk dapat menggunakan lebih banyak sumber lagi untuk mencari nilai tarif yang lebih ideal.

2. Objek Penelitian ini diharapkan dapat lebih luas lagi, tidak terbatas pada trayek yang masih aktif beroperasi, tentunya harapan penulis untuk angkutan pedesaan di Kabupaten Gianyar agar tetap beroperasi dan menjadi moda transportasi masyarakat di Kabupaten Gianyar.
3. Peneliti selanjutnya disarankan untuk menambah alat ukur uji untuk mencari nilai tarif yang ideal, sehingga hasil yang didapat menjadi lebih akurat.

## DAFTAR PUSTAKA

### Jurnal dan Skripsi

- Armijaya, Henry, and Annisa Annisa. 2020. "Kajian ATP Dan WTP Tol Kanci-Semarang." *Planners Insight: Urban and Regional Planning Journal* 2 (2): 026–029. <https://doi.org/10.36870/insight.v2i2.134>.
- Arum, Sekar, and . Samin. 2015. "Analisa Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Atp Dan Wtp." *Jurnal Media Teknik Sipil* 12 (2): 183–90.

<https://doi.org/10.22219/jmts.v12i2.2290>.

- Barros, Rozelia, Amrita Winaya, and Mutiara Firdausi. 2020. "Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Di Terminal Purabaya (Bungurasih) Untuk Bus Damri P8." *Jurnal Teknik Sipil* 1 (1): 7–12. <https://doi.org/10.31284/j.jts.2020.v1i1.895>.
- Idris, Zilhardi. 2007. "Jembatan Penyeberangan Di Depan Kampus Ums Sebagai Fasilitas Pejalan Kaki." *Dinamika Teknik Sipil* 7: 87–93.
- Nathanael, Jeffry, Dewi Linggasari, and Hokbyan Angkat. 2021. "Analisis Atp-Wtp Penumpang Kereta Rel Listrik Lintas Bogor-Jakarta Kota." *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil* 4 (1): 65. <https://doi.org/10.24912/jmts.v0i0.10454>.
- Rahman, Rahmatang, and Staf KK Pengajar pada Transportasi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik dan Anggota. 2021. "Rekayasa Dan Manajemen Transportasi Journal of Transportation Management and Engineering ANALISA BIAYA OPERASI KENDARAAN (BOK) ANGKUTAN UMUM ANTAR KOTA DALAM PROPINSI RUTE PALU-POSO," 8–21.

- Safitri, Revy. 2016. "Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kota Pangkalpinang." *Fropil* 4 (2): 156–64. <https://journal.ubb.ac.id/index.php/fropil/article/view/1245/882>.
- Tamin, Ofyar Z. 1999. Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta. Jurnal Transportasi FTSPT. Bandung.
- Rahman, R. (2012). Analisa Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Angkutan Umum Antar Kota Dalam Propinsi Rute Palu-Poso. Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi.
- Said, Ririn, Anthoneta Maitimu, and Elisabeth Talakua. 2023. "Tinjauan Biaya Operasional Kendaraan Umum Trayek Morella – Batu Merah Rute Jmp." *Jurnal Simetrik* 12 (2): 631–37. <https://doi.org/10.31959/js.v12i2.1351>.
- Siregar, S A, A Rafii, and A Pakpahan. 2022. "Evaluasi Tarif Angkutan Umum Penumpang Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Studi Kasus Angkutan Kota Lin 02 Pijorkoling–Kota)." *Statika* 5 (1): 31–41. <https://www.jurnal.ugn.ac.id/index.php/statika/article/view/908%0Ahttps://w>  
[www.jurnal.ugn.ac.id/index.php/statika/article/download/908/677](http://www.jurnal.ugn.ac.id/index.php/statika/article/download/908/677).
- Ranti, Ririn Dwi. 2018. "Analisis Ability to Pay and Willingness to Pay Pada Tarif Bus Trans Batam," 1–64.
- Tembu Muda, Yosef Norbertus. 2021. "Analisis Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Umum Di Kota Maumere." *Jurnal Sosial Teknologi* 1 (10): 322–31. <https://doi.org/10.59188/journalsostech.v1i10.230>.
- Zohra, Elia, Rudi S Suyono, and S Nurlaily Kadarini. 2018. "Analisis Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Untuk Penentuan Tarif Pada Perencana Angkutan Umum BRT Di Kota Pontianak." *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang* 5 (3): 1–8. <https://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/view/3077>
- Zulvikaz Pradana Atmaja, and Muhammad Amin. 2020. "Evaluasi Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Magelang."
- Permata, Muhammad Rahmad, 2012. Analisa Ability to Pay dan Willingness to Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai. Universitas Indonesia.
- Sriastuti, Dewa Ayu Nyoman, A.A. Rai

- Asmani, K. 2015. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Sebagai Dasar Penentuan Tarif Angkutan Umum Penumpang (AUP). Denpasar: Universitas Warmadewa.
- Juhandi, Maspul Aini Kambry, 2020. Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) (studi kasus Kota Tangerang). Tangerang : Jurnal Sain dan Teknologi Teknik Utama.
- Safitri, R.2016. Evaluasi Tarif Angkutan Umum Bedasarkan Ability to Pay (ATP) Willingness to Pay (WTP) di Kota Pangkal Pinang. Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Bangka Belitung.
- TIM PKL Gianyar. 2023. "Laporan Umum Bidang Angkutan Umum."
- BPS Gianyar. 2021. "Kabupaten Gianyar Dalam Angka 2021," 1–246. <https://gianyarkab.bps.go.id/publikasi.html>.
- \_\_\_\_\_. 2021. "Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor:Kp.792/Aj.205/Drjd/2021 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor Kp.2751/Aj.206/Drjd/2020 Tetang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan" 792 (205): 1–23.

## **Peraturan**

- \_\_\_\_\_. 2014. "Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan." *Kementerian Perhubungan* 53 (9): 1689–99. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/5516/pp-no-74-tahun-2014>.