

Peningkatan Kinerja Pelayanan Angkutan Perkotaan Di Kabupaten Subang

REZKI AMANDA

Taruna Program Studi Sarjana Terapan
Transportasi Darat Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5,Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

ASRIZAL, ATD, MT

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5,Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

ERLINA INDRIASARI, MT

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

ABSTRAK

Jenis angkutan perkotaan yang ada di Kabupaten Subang yaitu berbasis mobil penumpang umum (MPU). Melihat kondisi eksisting terkait pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Subang, minat masyarakat yang rendah dipengaruhi oleh kinerja pelayanannya seperti headway yang masih jauh dibawah standar, waktu tunggu yang lama, serta penjadwalan yang masih belum teratur. Hal ini menyebabkan masyarakat tetap menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan angkutan perkotaan. Karena buruknya sistem pelayanan tersebut operator selaku penyedia jasa angkutan umum memperoleh pendapatan yang sangat rendah. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan hasil analisis penentuan jumlah armada yang sesuai dengan jumlah permintaan pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Subang yang dimana hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi eksisting kinerja pelayanan di Kabupaten Subang masih belum optimal serta melakukan evaluasi tarif untuk mengetahui tarif berdasarkan sisi operator, dari segi pengguna jasa menggunakan perhitungan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP). Setelah melakukan perhitungan dari BOK, ATP, dan WTP akan didapatkan tarif ideal dengan merata-ratakan ke 3 (tiga) macam tarif yang ada, serta menjadi rekomendasi untuk pembuatan SK tarif bagi pihak regulator setempat. Dengan dilakukannya peningkatan kinerja pelayanan angkutan perkotaan sesuai standar pelayanan minimal, dapat meningkatkan penggunaan pemilihan moda angkutan umum di Kabupaten Subang.

Kata Kunci: Angkutan Perkotaan, Kinerja Pelayanan, Tarif, BOK, ATP, WTP

ABSTRACT

The type of urban transportation in Subang Regency is based on public passenger cars (PPC). Based on the existing conditions related to urban transportation services in Subang Regency, low public interest was influenced by service performance such as headways which were still far below standard, long waiting times, and scheduling which was still irregular. This caused people to continue to use private vehicles compared to urban transportation. Due to the poor service system, operators as providers of public transport services earned very low income. This research aimed to obtain the results of an analysis of determining the number of fleets in accordance with the number of requests for urban transportation services in Subang Regency, which the results of this research indicated that the existing conditions of service performance in Subang Regency were still not optimal and to carry out a tariff evaluation to find out the tariffs based on the operator's side, from in terms of service users by using the calculation of Ability To Pay (ATP) and Willingness To Pay (WTP). After carrying out calculations from BOK, ATP, and WTP, the ideal tariff would be obtained by averaging the 3 (three) types of existing tariffs, as well as becoming a recommendation for making a tariff decree for the local regulator. By improving the performance of urban transportation services according to minimum service standards, the use of public transportation mode choices in Subang Regency could be increased..

Keywords: Urban Transportation, Service Performance, Tariff, BOK, ATP, WTP

PENDAHULUAN

Pelayanan jasa angkutan umum merupakan suatu kebutuhan pokok bagi captive rider kelompok yang tidak ada pilihan yang tersedia bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya kecuali menggunakan angkutan umum. Kabupaten Subang merupakan salah satu kabupaten yang masih aktif dalam pengoperasian angkutan transportasi umumnya. Berdasarkan Surat Keputusan Bupati Kabupaten Subang Nomor 551 tahun 2015 tentang Penetapan Jaringan dan Rute Trayek, Jumlah Alokasi, Ciri/Warna Cat pada Badan Kendaraan Angkutan Penumpang Umum dan Batas Maksimum Usia Kendaraan dalam Kabupaten Subang terdapat 13 trayek angkutan perkotaan, namun pada kondisi saat ini hanya terdapat 4 trayek yang beroperasi.

TIM PKL Kabupaten Subang 2022 melakukan analisis terkait karakteristik angkutan perkotaan di Kabupaten Subang bahwa kondisinya semakin tahun semakin menurun yang menyebabkan rendahnya minat masyarakat terhadap penggunaan angkutan perkotaan di Kabupaten Subang. Angkutan perkotaan di Kabupaten Subang memiliki beberapa permasalahan diantaranya adalah banyaknya armada yang beroperasi namun tidak sesuai dengan jumlah permintaan dilihat dari faktor muat yang rendah dimana faktor muat yang paling tinggi hanya sebesar 21%, headway rata-rata kendaraan mencapai 38 menit, serta waktu tunggu yang lama mencapai 10 menit, dimana hal tersebut tidak sesuai dengan standar yang telah ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 untuk headway dengan standar 5 – 10 menit, lay over time 5 – 10 menit dan untuk load factor minimal 70% serta sistem penjadwalan angkutan perkotaan yang belum teratur. Hal ini menyebabkan angkutan perkotaan di Kabupaten Subang bukan menjadi pilihan utama masyarakat untuk melakukan kegiatannya, karena buruknya

sistem pelayanan tersebut sangat berpengaruh kepada operator selaku penyedia jasa angkutan umum memperoleh keuntungan yang sangat rendah.

KAJIAN PUSTAKA

Angkutan Umum

Angkutan umum merupakan sarana yang dibutuhkan guna mendukung aktivitas dan mobilitas sebagian besar masyarakat, bagaimanapun majunya suatu perkotaan pasti akan tetap membutuhkan angkutan umum. (Nugraha, 2020) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum dan Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. (UU No 22 Tahun 2009 Pasal 139 Ayat 3)

Angkutan Perkotaan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Trayek

Trayek adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa Angkutan orang dengan mobil Penumpang atau Mobil Bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. (PM No 15 Tahun 2019)

Jaringan Trayek

Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek yang menjadi atau kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang. (PM No 15 Tahun 2019).

Survei Inventarisasi Angkutan Umum

Inventarasi Angkutan Umum dilakukan dengan cara mencari data- data informasi yang berhubungan dengan pengoperasian angkutan umum ke instansi terkait, seperti Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Subang. Untuk melengkapi data-data yang dirasakan belum lengkap atau masih belum sesuai dengan kondisi sebenarnya dilakukan pengecekan atau survai langsung ke lapangan.

Survei Statis

Komponen biaya operasional terbagi menjadi 2 jenis yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya langsung terdiri dari biaya penyusutan kendaraan, biaya bunga modal, gaji dan tunjangan awak kendaraan, biaya bahan bakar minyak, biaya oli mesin, biaya servis kecil, biaya servis besar, biaya cuci kendaraan, biaya suku cadang, ban dan bodi, biaya retribusi, biaya STNK/pajak kendaraan biaya asuransi kendaraan dan asuransi karyawan. Sedangkan untuk biaya tidak langsung berupa biaya pegawai selain awak kendaraan dan biaya pengelolaan.

Survei Dinamis

Survei yang dilaksanakan di dalam kendaraan dengan metode pencatatan jumlah penumpang yang naik dan turun untuk mendapatkan data kinerja pelayanan angkutan umum.

Parameter Kinerja Angkutan Umum

Tabel 1 Standar Kinerja Angkutan Umum Penumpang

| No | Parameter | Standar |
|----|---------------------------------------|----------------|
| 1. | Waktu Antara (<i>Headway</i>) | 5 – 10 (menit) |
| 2. | Waktu Tunggu (<i>Lay Over Time</i>) | 5 – 10 (menit) |
| 3. | Faktor Muat (<i>Load Factor</i>) | 70% |
| 4. | Frekuensi | 12 (kend/jam) |
| 5. | Waktu Perjalanan | >1,5 (jam) |
| 6. | Kecapatan | 25 (km/jam) |

METODE PENELITIAN

Penelitian ini diawali dengan pengumpulan data sekunder seperti Data inventarisasi angkutan perkotaan, survei HI, kinerja angkutan perkotaan, jumlah naik turun penumpang, jumlah armada angkutan perkotaan yang masih beroperasi dan tarif yang berlaku. Lalu dilanjutkan dengan pengumpulan data primer yang dilaksanakan dengan cara observasi atau survei. Data yang diperoleh adalah data ATP dan WTP serta data komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Tahapan yang terakhir adalah menarik kesimpulan yang dilengkapi dengan saran.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Analisis Jumlah Armada Supply dan Demand

Tingkat penggunaan angkutan umum dapat dilihat dari persentase yang didapatkan dari survei wawancara penumpang yaitu sering atau tidaknya menggunakan angkutan umum. Berikut merupakan tingkat penggunaan angkutan umum di Kabupaten Subang.



Gambar 2 Persentase Tingkat Penggunaan AU Kabupaten Subang

Dilihat dari diagram di atas bahwa persentase tingkat penggunaan angkutan umum masyarakat di Kabupaten Subang sebesar 44% dan 56% masyarakat di Kabupaten Subang jarang menggunakan angkutan umum.

Usulan Peningkatan Kinerja Pelayanan

Usulan penanganan masalah yaitu dengan melakukan sistem operasi dengan limitasi armada atau bergantian dan melakukan penjadwalan terhadap trayek yang sudah diberikan armada usulan. Tujuan dilakukan sistem limitasi ini adalah untuk mengoperasikan seluruh armada yang ada agar tidak merugikan beberapa pihak.

1. Penjadwalan

Tabel 2 Usulan Sistem Penjadwalan Trayek 04.01.0010 A

| Armada | Titik Awal | | Titik Akhir | |
|--------|------------|-----------|-------------|-----------|
| | Tiba | Berangkat | Tiba | Berangkat |
| 1 | 06.00.00 | 06.10.00 | 06.41.33 | 06.51.33 |
| 2 | 06.19.00 | 06.29.00 | 07.00.33 | 07.10.33 |
| 3 | 06.38.00 | 06.48.00 | 07.19.33 | 07.29.33 |
| 4 | 06.57.00 | 07.07.00 | 07.38.33 | 07.48.33 |
| 1 | 06.51.33 | 07.01.33 | 07.33.06 | 07.43.06 |
| 2 | 07.10.33 | 07.20.33 | 07.52.06 | 08.02.06 |
| 3 | 07.29.33 | 07.39.33 | 08.11.06 | 08.21.06 |
| 4 | 07.48.33 | 07.58.33 | 08.30.06 | 08.40.06 |
| 1 | 07.43.06 | 07.53.06 | 08.24.39 | 08.34.39 |
| 2 | 08.02.06 | 08.12.06 | 08.43.39 | 08.53.39 |
| 3 | 08.21.06 | 08.31.06 | 09.02.39 | 09.12.39 |
| 4 | 08.40.06 | 08.50.06 | 09.21.39 | 09.31.39 |
| 1 | 09.12.39 | 09.22.39 | 09.54.12 | 10.04.12 |
| 2 | 09.31.39 | 09.41.39 | 10.13.12 | 10.23.12 |
| 3 | 10.04.12 | 10.14.12 | 10.45.45 | 10.55.45 |
| 4 | 10.23.12 | 10.33.12 | 11.04.45 | 11.14.45 |
| 1 | 10.55.45 | 11.05.45 | 11.37.18 | 11.47.18 |
| 2 | 11.14.45 | 11.24.45 | 11.56.18 | 12.06.18 |
| 3 | 11.47.18 | 11.57.18 | 12.28.51 | 12.38.51 |
| 4 | 12.06.18 | 12.16.18 | 12.47.51 | 12.57.51 |
| 1 | 12.38.51 | 12.48.51 | 13.20.24 | 13.30.24 |
| 2 | 12.57.51 | 13.07.51 | 13.39.24 | 13.49.24 |

| Armada | Titik Awal | | Titik Akhir | |
|--------|------------|-----------|-------------|-----------|
| | Tiba | Berangkat | Tiba | Berangkat |
| 3 | 13.30.24 | 13.40.24 | 14.11.57 | 14.21.57 |
| 4 | 13.49.24 | 13.59.24 | 14.30.57 | 14.40.57 |

2. Sistem Limitasi Armada

Sistem pergantian yaitu sistem operasi yang dilakukan dengan melakukan pembatasan jumlah armada yang beroperasi tiap hari, misalnya pada trayek 04.01.0005 A, berdasarkan *load factor* BEP armada yang dibutuhkan sebesar 22 armada, sedangkan armada yang beroperasi sebesar 23 armada, maka jumlah kendaraan maksimal yang beroperasi dalam 1 (satu) hari dibatasi menjadi 22 armada, kemudian armada selebihnya akan beroperasi keesokan harinya sehingga tidak ada pihak yang dirugikan.

Tabel 3 Usulan Sistem Limitasi Armada Trayek 04.01.0005 A

| TRAYEK 04.01.0005 A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|----|----|----|----|----|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Senin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| Selasa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| Rabu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | 23 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| Kamis | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | 22 | 23 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Jumat | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| Sabtu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| Minggu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |

Analisis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan Tarif Biaya Operasional Kendaraan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 251 Tahun 2022 tentang dasar perhitungan ini menggunakan mekanisme perhitungan yang ada di dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 251 Tahun 2022 Tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan yang Diperhitungkan Dalam Pemberian Subsidi atau Kompensasi dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum pada Kawasan Strategis Nasional. Dasar harga-harga yang digunakan dalam perhitungan BOK didapat dari hasil survei ke toko penyedia onderdil kendaraan di Kabupaten Subang.

Tabel 4 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer (04.01.0001 A)

| REKAPITULASI BIAYA | | TOTAL |
|---------------------------------|---|----------|
| Biaya Operasional per-km | | |
| 1 | BIAYA INVESTASI ARMADA | Rp 445 |
| 2 | BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN | Rp 2.108 |
| 3 | BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG | - |
| 4 | BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS | Rp 1.455 |
| 5 | BIAYA PENINGKATAN FASILITAS | - |
| 6 | BIAYA ASURANSI PENUMPANG | - |
| 7 | BIAYA TIDAK LANGSUNG | |
| | a. Biaya Pegawai Kantor | - |
| | b. Biaya Pengelolaan | Rp 422 |

| | | |
|----|--------------------|----------|
| 8 | TOTAL BIAYA PER KM | Rp 4.430 |
| 9 | MARGIN LABA (10%) | Rp 443 |
| 10 | PPH (2%) | Rp 97 |
| | Total Rp/Km | Rp 4.971 |

Tabel 5 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer (04.01.0002 A)

| REKAPITULASI BIAYA | | TOTAL |
|---------------------------------|---|--------------|
| Biaya Operasional per-km | | |
| 1 | BIAYA INVESTASI ARMADA | Rp 445 |
| 2 | BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN | Rp 2.108 |
| 3 | BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG | - |
| 4 | BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS | Rp 1.455 |
| 5 | BIAYA PENINGKATAN FASILITAS | - |
| 6 | BIAYA ASURANSI PENUMPANG | - |
| 7 | BIAYA TIDAK LANGSUNG | |
| | a. Biaya Pegawai Kantor | - |
| | b. Biaya Pengelolaan | Rp 422 |
| 8 | TOTAL BIAYA PER KM | Rp 4.430 |
| 9 | MARGIN LABA (10%) | Rp 443 |
| 10 | PPH (2%) | Rp 97 |
| | Total Rp/Km | Rp 4.971 |

Tabel 6 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer (04.01.0005 A)

| REKAPITULASI BIAYA | | TOTAL |
|---------------------------------|---|--------------|
| Biaya Operasional per-km | | |
| 1 | BIAYA INVESTASI ARMADA | Rp 556 |
| 2 | BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN | Rp 2.410 |
| 3 | BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG | - |
| 4 | BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS | Rp 1.819 |
| 5 | BIAYA PENINGKATAN FASILITAS | - |
| 6 | BIAYA ASURANSI PENUMPANG | - |
| 7 | BIAYA TIDAK LANGSUNG | |
| | a. Biaya Pegawai Kantor | - |
| | b. Biaya Pengelolaan | Rp 528 |
| 8 | TOTAL BIAYA PER KM | Rp 5.313 |
| 9 | MARGIN LABA (10%) | Rp 531 |
| 10 | PPH (2%) | Rp 117 |
| | Total Rp/Km | Rp 5.961 |

Tabel 7 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer (04.01.0010 A)

| REKAPITULASI BIAYA | | TOTAL |
|---------------------------------|---|--------------|
| Biaya Operasional per-km | | |
| 1 | BIAYA INVESTASI ARMADA | Rp 556 |
| 2 | BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN | Rp 2.233 |
| 3 | BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG | - |
| 4 | BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS | Rp 1.819 |
| 5 | BIAYA PENINGKATAN FASILITAS | - |
| 6 | BIAYA ASURANSI PENUMPANG | - |
| 7 | BIAYA TIDAK LANGSUNG | |
| | a. Biaya Pegawai Kantor | - |
| | b. Biaya Pengelolaan | Rp 528 |
| 8 | TOTAL BIAYA PER KM | Rp 5.136 |
| 9 | MARGIN LABA (10%) | Rp 514 |
| 10 | PPH (2%) | Rp 113 |
| Total Rp/Km | | Rp 5.762 |

Setelah dilakukan perhitungan terhadap Biaya Operasional Kendaraan, data BOK/Kendaraan-km dari setiap trayek digunakan untuk menghitung nilai tarif pokok/penumpang-km perhitungan tarif pokok/penumpang-km dengan rata-rata penumpang naik/trip yaitu sebagai berikut

1. Perhitungan Trayek 04.01.0001 A memiliki tarif BOK sebesar Rp 7.252
2. Perhitungan Trayek 04.01.0002 A memiliki tarif BOK sebesar Rp 7.252
3. Perhitungan Trayek 04.01.0005 A memiliki tarif BOK sebesar Rp 6.957
4. Perhitungan Trayek 04.01.0010 A memiliki tarif BOK sebesar Rp 6.725

Analisis Perhitungan ATP dan WTP

1. Berdasarkan Kemampuan Membayar Jasa Angkutan (ATP)
 - a. ATP rata-rata pada trayek 04.01.0001 A sebesar Rp 5.880
 - b. ATP rata-rata pada trayek 04.01.0002 A sebesar Rp 5.781
 - c. ATP rata-rata pada trayek 04.01.0005 A sebesar Rp 5.607
 - d. ATP rata-rata pada trayek 04.01.0010 A sebesar Rp 5.445
2. Berdasarkan Berdasarkan Kesiediaan Mengeluarkan Imbalan Atas Jasa Angkutan (WTP)
 - a. WTP rata-rata pada trayek 04.01.0001 A sebesar Rp 3.996
 - b. WTP rata-rata pada trayek 04.01.0002 A sebesar Rp 4.055
 - c. WTP rata-rata pada trayek 04.01.0001 A sebesar Rp 3.918
 - d. WTP rata-rata pada trayek 04.01.0001 A sebesar Rp 3.806

Analisis Subsidi

Tabel 8 Tarif Berdasarkan Jarak 04.01.0001 A

| JARAK | TARIF |
|--------------|--------------|
| 5 | Rp 2.284 |
| 10 | Rp 4.568 |
| 12,5 | Rp 5.709 |
| 20 | Rp 9.135 |
| 25 | Rp11.419 |

Pada tabel diatas dengan mengambil panjang jalan dengan jarak setiap 5 kilometer maka akan dapat ditentukan tarif yang diberlakukan menurut jarak, dengan setiap 1 kilometer sebesar Rp 457,00. Panjang trayek 04.01.0001 A yaitu 12,5 km maka tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp 5.709.

Tabel 9 Tarif Berdasarkan Jarak 04.01.0002 A

| JARAK | TARIF |
|--------------|--------------|
| 5 | Rp 2.278 |
| 10 | Rp 4.557 |
| 12,5 | Rp 5.696 |
| 20 | Rp 9.114 |
| 25 | Rp11.392 |

Pada tabel diatas dengan mengambil panjang jalan dengan jarak setiap 5 kilometer maka akan dapat ditentukan tarif yang diberlakukan menurut jarak, dengan setiap 1 kilometer sebesar Rp 456,00. Panjang trayek 04.01.0002 A yaitu 12,5 km maka tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp 5.696.

Tabel 10 Tarif Berdasarkan Jarak 04.01.0005 A

| JARAK | TARIF |
|--------------|--------------|
| 5 | Rp 2.747 |
| 10 | Rp 5.494 |
| 15 | Rp 8.241 |
| 20 | Rp 10.988 |
| 25 | Rp 13.735 |

Pada tabel diatas dengan mengambil panjang jalan dengan jarak setiap 5 kilometer maka akan dapat ditentukan tarif yang diberlakukan menurut jarak, dengan setiap 1 kilometer sebesar Rp 549,00. Panjang trayek 04.01.0005 A yaitu 10 km maka tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp 5.494.

Tabel 11 Tarif Berdasarkan Jarak 04.01.0010 A

| JARAK | TARIF |
|--------------|--------------|
| 5 | Rp 2.663 |
| 10 | Rp 5.325 |
| 15 | Rp 7.988 |
| 20 | Rp 10.650 |
| 25 | Rp 13.313 |

Pada tabel diatas dengan mengambil panjang jalan dengan jarak setiap 5 kilometer maka akan dapat ditentukan tarif yang diberlakukan menurut jarak, dengan setiap 1 kilometer sebesar Rp 533,00. Panjang trayek 04.01.0010 A yaitu 10 km maka tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp 5.325.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan kondisi eksisting kinerja pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Subang belum beroperasi dengan baik terutama indikator faktor muat yang kurang dari 70%. Hal ini dikarenakan rendahnya tingkat penggunaan angkutan umum di Kabupaten Subang;
2. Untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Subang maka dilakukan rasionalisasi jumlah armada maka diperoleh jumlah armada ideal sehingga meningkatkan faktor muat angkutan;

3. Setelah dilakukan rasionalisasi jumlah armada angkutan perkotaan maka kinerja pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Subang menjadi lebih baik dari kinerja perusahaan 4 trayek yang mendapatkan keuntungan sangat rendah setelah dilakukan analisis keuntungan meningkat;
4. Tarif sesuai Biaya Operasional Kendaraan yaitu:
 - a. Trayek 04.01.0001 A : Rp 7.252,00
 - b. Trayek 04.01.0002 A : Rp 7.252,00
 - c. Trayek 04.01.0005 A : Rp 6.957,00
 - d. Trayek 04.01.0010 A : Rp 6.725,00
5. Tarif berdasarkan ATP dan WTP:
 - a. Berdasarkan Kemampuan Membayar (ATP)
 - 1) Trayek 04.01.0001 A : Rp 5.880,00
 - 2) Trayek 04.01.0002 A : Rp 5.781,00
 - 3) Trayek 04.01.0005 A : Rp 5.607,00
 - 4) Trayek 04.01.0010 A : Rp 5.445,00
 - b. Berdasarkan Kemauan Membayar (WTP)
 - 1) Trayek 04.01.0001 A : Rp 3.996,00
 - 2) Trayek 04.01.0002 A : Rp 4.055,00
 - 3) Trayek 04.01.0005 A : Rp 3.918,00
 - 4) Trayek 04.01.0010 A : Rp 3.806,00
6. Dapat diberikan usulan tarif dengan merata-ratakan perhitungan tarif berdasarkan kondisi eksisting, BOK, ATP, WTP, maka tarif ini bisa dijadikan acuan dan usulan kepada pemerintah Kabupaten Subang untuk membuat Surat Keputusan atau ketetapan tarif yang tidak merugikan berbagai pihak baik regulator, operator, maupun pengguna jasa.
 - a. Trayek 04.01.0001 A : Rp 5.379,00
 - b. Trayek 04.01.0002 A : Rp 5.382,00
 - c. Trayek 04.01.0005 A : Rp 5.237,00
 - d. Trayek 04.01.0010 A : Rp 4.961,00
7. Tarif setelah mendapatkan subsidi:
 - a. Trayek 04.01.0001 A : Rp 5.709,00
 - b. Trayek 04.01.0002 A : Rp 5.969,00
 - c. Trayek 04.01.0005 A : Rp 5.494,00
 - d. Trayek 04.01.0010 A : Rp 5.325,00

DAFTAR PUSTAKA

- _____.2009. Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____.2010. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2011.

- _____.2013. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- _____.2014. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.
- _____.2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- _____.2020. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi pada Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.
- _____.2002. Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- _____.2015. Surat Keputusan Bupati Kabupaten Subang Nomor 551 Tahun 2015 tentang Penetapan Jaringan dan Rute Trayek, Jumlah Alokasi, Ciri/Warna Cat pada Badan Kendaraan Angkutan Penumpang Umum dan Batas Maksimum Usia Kendaraan dalam Kabupaten Subang.
- _____.2022. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 251 Tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan yang Diperhitungkan Dalam Pemberian Subsidi atau Kompensasi dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum pada Kawasan Strategis Nasional.
- Hillary, L., Rumayar, A. L. E., & Jefferson, L. 2018. Analisa Kebutuhan Angkutan Umum Perkotaan di Kota Manado (Studi Kasus : Trayek Paal Dua-Lapangan). Jurnal Sipil Statik.
- Nugraha, D. A. 2020. Arahana Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Tanjungpinang.
- PTDI-STTD. 2022. Pedoman PKL Prodi Transportasi Darat. Sekolah Tinggi Transportasi Darat. Bekasi: Sekolah Tinggi Trnasportasi Darat.
- Tamin, O. Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A. S., & Setiadji, B. H. 1999. Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability To Pay dan Willingnes To Pay di DKI Jakarta. Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT).
- TIM PKL Kabupaten Subang. 2022. Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat. Bekasi: Sekolah Tinggi Transportasi Darat.