Evaluasi Tarif Trayek A Dan Pedesaan 18 Pada Kabupaten Karanganyar

Evaluation Of Fare For Route A And Rural 18 In Karanganyar Regency

Faiz Taufiq Hidayat , Budiharso Hidayat, ATD., MT., Uriansah Pratama, S.ST., MM
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu KM 3,5, Desa Cibuntu, Kecamatan Cibitung, Kabupaten Bekasi
Email : faiztaufiq86@gmail.com

Abstract

Routes A and Rural 18 have the most active and productive routes. This is characterized by a large load factor and number of vehicle operations compared to other routes. This research is intended to evaluate public transport fares for routes A and Rural 18 in Karanganyar Regency based on BOK, BCR, ATP, and WTP. The value of the BOK calculation for route A is IDR. 2,209/ Kend-Km and rural route 18 amounting to Rp. 3,157/ Kend-Km. Route A has ATP worth IDR 9,529 and WTP 7,470. On the Rural Route 18 there is an ATP worth IDR. 15,862 and WTP Rp. 14,304. In the BCR analysis, total demand on route A is 32.45, and Rural 18 is 2.19. In the BCR analysis, actual demand on route A is 0.8, and Rural 18 is 0.9. The ideal fare for Route A is Rp. 7,470 with the increasing facilities at SPM comfort points in the form of air conditioning (AC) and a subsidy of Rp. 531. Route 18 is Rp. 14,304 with no increasing in SPM. On this route, there is a subsidy of Rp. 620 to cover the rates in terms of operators.

***Keywords** : Karanganyar, Public Transport, fare, ATP, WTP, BCR, BOK*

Abstrak

Pada trayek A dan Pedesaan 18 memiliki trayek yang paling aktif dan produktif. Hal tersebut ditandai dengan adanya load faktor dan jumlah operasi kendaraan yang besar dibandingkan dengan trayek yang lain. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengevaluasi tarif angkutan umum trayek A dan Pedesaan 18 pada Kabupaten Karanganyar berdasarkan BOK, BCR, ATP dan WTP. Nilai dari perhitungan BOK untuk trayek A sebesar Rp. 2.209/ Kend-Km dan trayek pedesaan 18 sebesar Rp. 3.157/ Kend-Km. Pada trayek A memiliki ATP senilai Rp.9.529 dan WTP 7.470. Pada trayek Pedesaan 18 memiliki ATP senilai Rp. 15.862 dan WTP Rp. 14.304. Pada analisa BCR menggunakan demand total pada trayek A sebesar 32,45 dan Pedesaan 18 sebasar 2,19. Pada analisa BCR menggunakan demand aktual pada trayek A sebesar 0,8 dan Pedesaan 18 sebesar 0,9. Tarif ideal Trayek A adalah Rp. 7.470 dengan adanya peningkatan fasilitas pada poin kenyamanan SPM berupa pengatur udara (AC) dan terdapat subsidi sebesar Rp. 531. Trayek 18 adalah Rp. 14.304 dengan tidak adanya peningkatan SPM. Pada trayek ini terdapat subsidi sebesar Rp. 620 untuk menutup tarif dari segi operator.

Kata kunci : Karanganyar, Angkutan Umum, Tarif, ATP, WTP, BCR, BOK

PENDAHULUAN

Pada survei wawancara penumpang menggunakan metode IPA tentang SPM (Standar Pelayanan Minimal) pada sarana angkutan umum Trayek A dan Pedesaan 18 ditemunakan poin keterjangkuan terdapat pada kuadran 1. Hal tersebut berarti pada poin keterjangkauan yang berisikan kemudahan mendapatkan angkutan umum dan tarif harus menjadi prioritas utama untuk diperbaiki.

SK tarif angkutan umum Kabupaten Karanganyar terakhir pada tahun 2016. Terhitung sudah 7 tahun tidak ada evaluasi tarif angkutan umum sehingga SK tarif 2016 angkutan umum Kabupaten Karanganyar sudah tidak relevan lagi. Hal tersebut mengingat dari tahun ke tahun komponen penunjang operasional angkutan bagi operator semakin naik

Penentuan tarif angkutan umum kabupaten karanganyar ditentukan sepihak dengan cara forum paguyuban. Penentuan tarif tersebut tanpa mempertimbangkan dari segi penumpang. Hal itu lah yang membuat tarif tersebut dirasa oleh pengguna angkutan umum tidak sesuai dengan kualitas pelayanan yang diberikan.

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengevaluasi tarif angkutan umum trayek A dan Pedesaan 18 pada Kabupaten Karanganyar berdasarkan dari segi operator berupa BOK dan BCR. Lalu pada segi penumpang berdasarkan ATP dan WTP. Dengan demikian dapat memberikan saran tarif sesuai bagi masyarakat. Hal tersebut dimaksudkan tidak adanya pihak dirugikan pihak operator maupun penumpang.

METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi pada penelitian ini adalah pada Kabupaten Karanganyar. Waktu penelitian ini dilaksanakan pada waktu magang terhitung dari tanggal 7-15 Juni 2023.

Metode Pengumpulan Data

Pada teknik pengumpulan data ini, penulis akan menggunakan data primer dan data sekunder. Berikut merupakan jenis pengumpulan data baik data primer maupun data sekunder :

1. Data Primer

   Pada data primer ini didapat secara dengan survei atau observasi lapangan. Berikut merupakan data primer yaitu data ATP dan WTP penumpang trayek A dan Pedesaan 18 pada Kabupaten Karanganyar. Data BOK Trayek A dan Pedesaan 18.

2. Data Sekunder

   Data sekunder berupa dari data yang didapat dari instansi lain atau berupa jurnal dan laporan umum Tim PKL Kabupaten Karanganyar 2023. Berikut merupakan data sekunder yaitu SK trayek, Sk Tarif dan laporan umum Tim PKL Kabupaten Karanganyar 2023 bidang angkutan umum.

Analisis Data

Pada penelitian peniliti akan menggunakan analisis data berupa BOK, BCR, ATP dan WTP. Berikut merupakan penjelasannya :

1. BOK (Biaya Operasional Kendaraan)

Peneliti menggunakan perhitungan BOK berdasarkan SK.792/AJ.205/DRJD/2021 Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan, Perhitungan tersebut menyesuaikan berdasarkan kondisi eksisting angkutan umum pada trayek A dan Pedesaan 18 di wilayah studi. Berikut merupakan rumus dari perhitungan tarif :

Tarif	:	(Tarif Pokok x Jarak Rata-rata) +10%
Tarif BEP	:	Tarif Pokok x Jarak Rata-rata
Tarif Pokok	:	Total Biaya Pokok / Faktor Pengisian x Kapasitas

2. ATP (*Ability to Pay*)

Ability to Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal (Tamin dkk. 1999) . Berikut merupakan rumus dari ATP :

$$ATP = \frac{Irs\ x\ Pp\ x\ Pt}{\text{Trs}}$$

ATPresp =ATP responden berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/Resp/Trip)
Irs = Pendapatan responden per bulan (Rp/bulan)
Pp =Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari Pendapatan responden
Pt =Persentase untuk angkutan dari Pendapatan untuk transportasi yang digunakan
rs =Total frekuensi perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/bulan)

3. WTP (*Wilingness To Pay*)

Willingnes To Pay (WTP) adalah kesedian pengguna untuk penguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya (Tamin dkk. 1999). Berikut merupakan rumus dari WTP :

$$MWTP = \frac{1}{n}\sum_{i=1}^{n} WTPi$$

MWTP = Rata-rata WTP

n = Ukuran Sampel

WTPi = Nilai WTP responden ke i

4. BCR (*Benefit Cost Ratio*)

Benefit Cost Ratio adalah dilakukan analisis finansial untuk mengevaluasi kelayakan ekonomi berdasarkan tarif yang telah ditetapkan menggunakan *metode Benefit Cost Ratio* (BCR) dengan membandingkan antara pendapatan dibagi dengan pengeluaran (RIDHO 2021). Berikut merupakan rumus dari BCR (*Benefit Cost Ratio*) :

a. Pendapatan = Tarif x Jumlah Penumpang/hari
b. Pengeluaran = BOK x Jarak/hari x Jumlah armada

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan terdiri dari biaya langsung dan tidak langsung. Komponen biaya operasional kendaraan tersebut disesuaikan dengan kondisi eksisting dengan survei wawancara pengemudi. Berikut merupakan rekapitulasi dari biaya operasional kendaraan pada trayek A dan Pedesaan 18:

***Tabel 1**. Rekapitulasi Perhitungan BOK*

No	Rekapitulasi Biaya	Trayek A (/Kend-Km)	Pedesaan 18 (/Kend-Km)
A	Biaya Langsung		
1	Penyusutan Kendaraan	Rp317,99	Rp777,00
3	Gaji dan Tunjangan	Rp381,59	Rp641,03
4	Bahan Bakara	Rp909,09	Rp971,43
5	Ban	Rp31,80	Rp161,88
6	Servis Kecil	Rp87,29	Rp98,57
7	Overhoul mesin	Rp28,39	Rp97,13
8	Sperpart	Rp59,62	Rp145,69
9	Retibusi	Rp357,74	Rp212,12
10	Pajak/ Tahun	Rp7,15	Rp8,74
11	Pajak 5 Tahun	Rp2,78	Rp3,89
12	KIR	Rp5,56	Rp6,80
13	Asuransi	Rp11,92	Rp20,98
B	Biaya Tidak langsung		
1	Biaya Pengelolaan	Rp7,95	Rp12,14
C	Total	Rp2.208,89	Rp3.157,38

Sumber : Hasil Analisis 2023

2. ATP

Pada perhitungan ATP (*Ability To Pay*) menggunakan metode household dengan melihat beberapa aspek pendapatan, presentase transportasi yang dikeluarkan/ bulan, presentase yang dikeluarkan menggunakan angkutan umum/ bulan dan frekuensi penggunaan angkutan umum. Berikut merupakan rekapan ATP dari trayek A dan Pedesaan 18 :

***Tabel 2.** Rekapan ATP*

NO	Trayek	ATP		
		Nilai	Tidak mampu	Mampu
1	Trayek A	Rp 9.529	47%	53%
2	Pedesaan 18	Rp 15.862	57%	43%

Sumber : Hasil Analisis 2023

Dapat dilihat pada tabel diatas merupakan ATP dari trayek A dan Pedesaan 18 pada Kabupaten Karanganyar. Pada trayek A memiliki nilai ATP dengan presentase 53% mampu untuk nilai lebih dari sama dengan ATP dan 47% tidak mampu kurang dari sama dengan ATP.

3. WTP

Lalu pada WTP (*Willingnes To Pay*) ini responden diberikan beberapa pilihan untuk membayar angkutan yang dirasa mereka cocok dan pertanyaan kesedian penambahan tarif untuk peningkatan SPM (Standar Pelayanan Minimal). Berikut merupakan perhitungan dan WTP (*Willingnes To Pay*) dari trayek A dan trayek Pedesaan 18 :

Tabel 3. *Rekapitulasi WTP*

NO	Trayek	WTP		
		Nilai	Setuju	Tidak Setuju
1	Trayek A	Rp 7.470	67%	33%
2	Pedesaan 18	Rp 14.304	33%	61%

Sumber : Hasil Analisis 2023

a. Trayek A

1) Presentase Pemilihan peningkatan pelayanan berdasarkan SPM

Tabel 4. *Presentase Pemilihan SPM Trayek A*

No	SPM	Jumlah	Persentase
1	Keamanan	0	0%
2	Keselamatan	5	11%
3	Kenyamanan	20	45%
4	Keterjangkauan	0	0%
5	Kesetaraan	0	0%
6	Keteraturan	19	43%
Total		44	100%

Sumber : Hasil Analisis 2023

Dapat dilihat table diatas merupakan presentase pemilihan peningkatan pelayanan berdasarkan SPM. Pada peningkatan pelayanan terdapat presentase terbesar pada poin SPM untuk kenyamanan dengan 45%. Kenyamanan disini berisikan fasilitas pengatur suhu ruangan berupa AC dan kebersihan kendaraan.

b. Pedesaan 18

2) Presentase Pemilihan Peningkatan Pelayanan Berdasarkan SPM

Tabel 5. *Presentase Pemilihan SPM Pedesaan 18*

No	SPM	Jumlah	Persentase
1	Keamanan	2	9%
2	Keselamatan	4	18%
3	Kenyamanan	11	50%
4	Keterjangkauan	0	0%
5	Kesetaraan	0	0%
6	Keteraturan	5	23%
Total		22	100%

Sumber : Hasil Analisis 2023

Dapat dilihat table diatas merupakan presentase pemilihan peningkatan pelayanan berdasarkan SPM. Pada peningkatan pelayanan terdapat presentase terbesar pada poin SPM untuk kenyamanan dengan 50%. Terdapat juga yang enggan memilih untuk tidak adanya peningkatan SPM sebesar 61%.

4. Perhitungan Tarif
   a. Perhitungan tarif dari segi operator berdasarkan load faktor eksisting menggunakan survei dinamis

      Pada trayek A dan Pedesaan 18 memiliki load factor sebesar 31% Trayek A dan 32% Pedesaan 18 berdasarkan data sekunder LAPUM TIM PKL Kab. Karanganyar 2023. Berikut merupakan perhitungan tarif menggunakan load faktor dari survei dinamis :

Tabel 6. *Tarif Berdasarkan Load Factor Eksisting*

No	Trayek	Tarif Pokok (Pnp/ Km)	Tarif BEP (Pnp/ Trip)	Tarif (Pnp/ Trip)
1	Trayek A	Rp 594	Rp 7.114	Rp 7.825
2	Pedesaan 18	Rp 617	Rp 13.567	Rp 14.924

Sumber : Hasil Analisis 2023

Dengan demikian didapatkan tarif trayek A sebesar Rp. 7.825 dan Pedesaan 18 sebesar Rp. 14.924.

   b. Perhitunga tarif berdasarkan load faktor ideal berdasarkan PM 98 tahun 2013

      Berdasarkan PM 98 tahun 2013 mengenai Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek dengan load faktor 70%. Berikut merupakan perhitungan tarif berdasarkan load faktor 70% :

Tabel 7. *Tarif Berdasarkan Load Factor Ideal*

No	Trayek	Tarif Pokok (Pnp/ Km)	Tarif BEP (Pnp/ Trip)	Tarif (Pnp/ Trip)
1	Trayek A	Rp 263	Rp 3.150	Rp 3.465
2	Pedesaan 18	Rp 282	Rp 6.202	Rp 6.822

Sumber : Hasil Analisis 2023

Dengan demikian didapatkan tarif sebesar untuk trayek A Rp. 3.465 dan Pedesaan 18 Rp.6.822.

5. Analisis Benefit Cost Ratio

Tabel 8. *Analisis BCR Demand Aktual*

No	Demand Aktual		Biaya Pengeluaran		Selisih		BCR	
	Segi Penumpang	Segi Operator	Segi Penumpang	Segi Operator	Segi Pemupang	Segi Operator	Segi Penumpang	Segi Operator
	a	b	c	d	e = a-c	f = b-d	g = a / c	h = b / d
Trayek A	Rp 1.465.722	Rp 1.535.426	Rp 9.396.132	Rp 9.842.973	-Rp 7.930.409	-Rp 8.307.547	-0,8	-0,8
Pedesaan 18	Rp 1.850.800	Rp 1.931.021	Rp 20.391.458	Rp 21.275.296	-Rp 18.540.657	-Rp 19.344.275	-0,9	-0,9

Sumber : Hasil Analisis 2023

Tabel 9. *Analisis BCR Demand Total*

No	Demand Total		Biaya Pengeluaran		Selisih		BCR	
	Segi Penumpang	Segi Operator	Segi Penumpang	Segi Operator	Segi Pemupang	Segi Operator	Segi Penumpang	Segi Operator
	a	b	c	d	e = a-c	f = b-d	g = a / c	h = b / d
Trayek A	Rp 314.348.919	Rp 329.298.061	Rp 9.396.132	Rp 9.842.973	Rp304.952.788	Rp319.455.087	32,4551415	32,455141
Pedesaan 18	Rp 65.144.104	Rp 67.967.682	Rp20.391.458	Rp21.275.296	Rp 44.752.646	Rp 46.692.386	2,1946762	2,1946762

Sumber : Hasil Analisis 2023

Dapat dilihat pada BCR masing-masing trayek pada demand aktual memiliki nilai BCR < 1 dari semua segi tarif baik operator dan penumpang. Hal tersebut menandakan pada demand aktual berarti tidak layak dijalankan karena mengalami kerugian. Pada tabel diatas merupakan demand total nilai BCR > 1. Dengan demikian dapat disimpulkan pada semua tarif mengguntungkan baik dari segi penumpang dan operator karena layak untuk dijalankan.

6. Penentuan Tarif Ideal Dari Segi Penumpang Dan Operator

Setelah menghitung BOK (Biaya Operasi Kendaraan) dari segi operator dan ATP (Ability To Pay) serta WTP (Wilingnes To Pay) dari segi pengguna angkutan umum. Dengan demikian berikut rekapan dari perhitungan tarif dari operator, penumpang dan rekomendasi tarif yang sesuai :

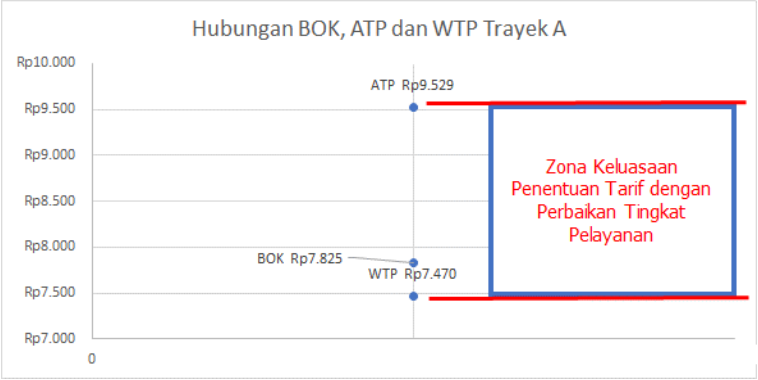
Tabel 10. Jenis-Jenis Tarif Angkutan Umum Kab. Karanganyar

Trayek	Tarif Eksisting	Tarif dari Sisi Operator (LF Survei Dinamis)	Tarif dari Sisi Operator (LF 70%)	Tarif Dari Segi Pengguna		SK Tarif 2016	Rekomendasi
				ATP	WTP		
A	Rp 8.000	Rp 7.825	Rp 9.330	Rp 9.529	Rp 7.470	Rp 3.864	Rp 7.470
18	Rp 15.000	Rp 14.924	Rp 6.822	Rp 15.862	Rp 14.304	Rp 8.832	Rp 14.304

Sumber : Hasil Analisis 2023

Dapat dilihat pada tabel diatas merupakan analisa dari menghitung BOK (Biaya Operasi Kendaraan) dari segi operator menggunakan perbandingan load faktor sesuai PM 98 Tahun 2013 dan kondisi eksisting dari survei dinamis dan ATP (*Ability To Pay*) serta WTP (*Wilingnes To Pay*) dari segi pengguna angkutan umum.

a. Trayek A



Sumber : Hasil Analisis 2023

Gambar 1. *Hubungan BOK, ATP dan WTP Pada Trayek A*

Dapat dilihat pada diagram diatas merupakan hubungan BOK (menggunakan load factor eksisting dari dinamis), ATP dan WTP pada trayek A. Pada titik BOK berada diantara ATP (*Ability To Pay*) dan WTP (*Willingnes To Pay*). Hal tersebut dapat diartikan penentuan tarif memiliki keluasaan dengan perbaikan tingkat pelayanan. Penulis akan memberi saran tarif yaitu sebesar Rp. 8.001 dengan peningkatan tingkat pelayanan pada poin SPM yaitu kenyamanan dari tarif BOK sebesar Rp. 7.825. Pada kenyamanan sendiri akan ditingkatkan berupa fasilitas pengatur udara berupa AC dan kebersihan kendaraan. Hal tersebut dengan pertimbangan sebanyak 67% memilih bersedia membayar penambahan tarif dengan peningkatan pelayanan. Dengan adanya usulan tarif menjadi Rp. 8.001 dari perhitungan BOK karena terdapat biaya servis AC kendaraan pada trayek sebesar Rp. 1.250.000. Berikut merupakan perhitungan dari biaya tambahan perbaikan AC :

$$Biaya\ servis\ AC\ per\ km = \frac{Biaya\ servis\ AC}{Km\ daya\ tahan\ AC/tahun}$$

$$Biaya\ AC\ per\ km = \frac{1.250.000}{25.158}$$
$$Biaya\ AC\ per\ km = \ Rp\ 49{,}69\ Per\ kend/\ km$$

Dengan demikian perubahan biaya pokok menjadi Rp.2.258,57. Berikut merupakan perhitungan tarif menggunakan perubahan biaya pokok :

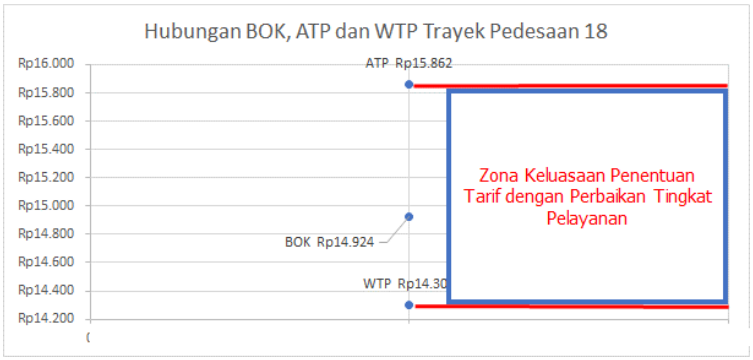
Tabel 11. Tarif Setelah Peningkatan Pelayanan

No	Trayek	Tarif Pokok (Pnp/ Km)	Tarif BEP (Pnp/ Trip)	Tarif (Pnp/ Trip)
1	Trayek A	Rp 607	Rp 7.274	Rp 8.001

Sumber : Hasil Analisis 2023

Dengan adanya biaya perbaikan tersebut tarif menjadi Rp.8.001. Dengan demikian terdapat subsidi dari pemerintah sebesar Rp. 531. Pemberian subsidi tersebut untuk menutup kekurangan dari perhitungan tarif dari segi operator dan peningkatan pelayanan berupa perbaikan AC. Lalu jika berpatokan pada tarif dari ATP tidak ada subsidi karena kemampuan membayar masyarakat melebihi Rp. 8.001.

b. Trayek Pedesaan 18



Sumber : Hasil Analisis 2023

Gambar 2. *Hubungan BOK, ATP dan WTP Pada Pedesaan 18*

Dapat dilihat pada diagram diatas merupakan hubungan BOK, ATP dan WTP pada trayek 18. Pada titik BOK berada diantara ATP (*Ability To Pay*) dan WTP (*Willingnes To Pay*). Hal tersebut dapat diartikan penentuan tarif memiliki kelusaan dengan perbaikan tingkat pelayanan. Penulis akan memberi saran tarif yaitu sebesar Rp. 14.304 dengan tidak adanya penambahan peningkatan SPM dan disamakan pada tarif BOK. Hal tersebut dengan pertimbangan sebanyak 61% memilih tidak bersedia membayar penambahan tarif dengan peningkatan pelayanan. Dengan melihat BOK dari trayek 18 sebesar Rp. 14.924, maka diperlukan subsidi sebesar Rp. 620. Pemberian subsidi tersebut untuk menutup biaya kekurangan tarif dari segi operator dari WTP. Lalu jika berpatokan pada tarif dari ATP tidak ada subsidi karena kemampuan membayar masyarakat melebihi Rp. 14.924 dari tarif segi operator.

SIMPULAN

Dengan demikian setelah melakukan analisa data dan pemecahan masalah, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Diketahui nilai dari perhitungan BOK (Biaya Operasi Kendaraan) menurut dari segi operator untuk trayek A sebesar Rp. 2.209/ Kend-Km dan trayek pedesaan 18 sebesar Rp. 3.157/ Kend-Km.
2. Dari segi penumpang terdapat ATP (*Ability To Pay*) dan WTP *(Willingnes To Pay*). Pada trayek A memiliki ATP senilai Rp.9.529 dengan presentase 53% mampu dan 47% tidak mampu. Lalu WTP pada trayek A senilai Rp. 7.470 dengan 67% setuju dan tidak setuju 33% peningkatan pelayanan SPM (Standar Pelayanan Minimal). Pada trayek Pedesaan 18 memiliki ATP senilai Rp. 15.862 dengan 57% tidak mampu dan 43% mampu. Selanjutnya WTP pada trayek pedesaan 18 senilai Rp. 14.304 dengan 33% setuju dan 61 % tidak setuju untuk peningkatan pelayanan SPM (Standar Pelayanan Minimal).
3. Pada analisa benefit cost ratio menggunakan demand total pada trayek A sebesar 32,45 dan Pedesaan 18 sebasar 2,19 memiliki nilai BCR > 1 dengan menggunakan demand total baik dari tarif segi penumpang dan operator. Hal tersebut menandakan tidak mengalami kerugian dan layak untuk dijalankan. Pada analisabenefit cost ratio menggunakan demand aktual pada trayek A sebesar 0,8 dan Pedesaan 18 sebesar 0,9 memiliki nilai BCR < 1 dengan menggunakan demand aktual. Hal tersebut menandakan demand aktual tidak layak untuk dijalankan karena menggalami kerugian.
4. Tarif ideal yang disarankan penulis yaitu melihat dari segi operator berupa perhitungan BOK (Biaya Operasi Kendaraan) dan segi penumpang berupa ATP (*Ablitiy To Pay*) dan WTP (*Wilingnes To Pay*). Dengan demikian tarif yang diusulkan pada kedua trayek adalah sebagai berikut :
   a. Trayek A adalah Rp. 7.470 dengan adanya peningkatan fasilitas pada poin SPM (Standar Pelayanan Minimal) berupa kenyamanan dengan adanya fasilitas pengatur udara (AC) dan kebersihan dalam kendaraan. Pada trayek tersebut terdapat subsidi sebesar Rp. 531. Subsidi tersebut digunakan untuk menutup tarif dari segi operator dan perbaikan pengatur udara berupa AC.
   b. Trayek 18 adalah Rp. 14.304 dengan tidak adanya peningkatan SPM (Standar Pelayanan Minimal). Hal tersebut dikarenakan 61% tidak menginginkan peningkatan SPM. Pada trayek ini terdapat subsidi sebesar Rp. 620 untuk menutup tarif dari segi operator.

SARAN

Dengan demikian, penulis akan memberikan saran sebagai berikut :

1. Perlu adanya sosialisasi kepada operator kendaraan untuk trayek A dan Pedesaan 18 dan dari segi penumpang mengenai tarif yang telah ditetapkan. Hal tersebut dimaksudkan agar tidak terjadi salah faham mengenai penetapan tarif tersebut karena terdapat transparansi perhitungan tarif.
2. Dinas Perhubungan Kabupaten Karanganyar selaku regulator segera menangani masalah tarif tersebut dengan mempertimbangkan dari segi operator berupa BOK dan segi penumpang berupa ATP dan WTP.

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.

_____, 2013.Peraturan Mentri Perhubungan Nomor 98 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek.

_____, 2021. Keputusan Direktur JendraI Perhubungan Darat Nomor 792/AJ 205/DRJD/2021 tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.

Tamin, Ofyar Z, Harmein Rahman, Aine Kusumawati, Ari Sarif Munandar, dan Bagus Hario Setiadji. 1999. "Evaluasi tarif angkutan umum dan analisis ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta." *Jurnal Transportasi* 1 (2): 121–35.

RIDHO, AFIF FAZRI A R. 2021. "Evaluasi Tarif Bus Damri Angkutan Bandara Yogyakarta International Airport Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok) Dan Benefit Cost Ratio (Bcr)."

TIM PKL Kabupaten Karanganyar. 2023. Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Karanganyar Bidang Angkutan Umum Angkatan XLII. Bekasi:PTDI-STTD.