

EVALUASI PEMBIAYAAN ANGKUTAN SEKOLAH GRATIS KOTA MADIUN

EVALUATION OF FINANCING FOR FREE SCHOOL TRANSPORTATION IN MADIUN CITY

Zebran Hakim¹, Budiharso Hidayat, Wijianto²

¹Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Politeknik Transportasi Darat

Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

²Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi,
Jawa Barat 17520, Indonesia

*E-mail: talangjelatang@gmail.com

Abstract

School transportation financing is crucial in ensuring safety and accessibility for students in Madiun City. The fully subsidized free school transportation program by the local government aims to provide equitable education access. This study evaluates the existing financing system focusing on specific routes: Route 1, Route 3, Route 7, Route 8, and Route 9. The research aims to assess the effectiveness of subsidies based on operational costs and actual demand to avoid inefficient budget utilization. The methodology involves analyzing fleet operational costs, passenger demand, and financial impacts on operators and users. Data collection includes inputs from transportation operators, the Madiun City Transportation Agency, and direct surveys with transportation users. The research outcomes are expected to provide valuable recommendations for local governments in making more precise and sustainable subsidy policies.

Keywords: School Transportation, Financing Subsidies, Operational Costs, Policy Evaluation, Madiun City

Abstrak

Pembiayaan angkutan sekolah merupakan hal yang krusial dalam menjamin keselamatan dan ketersediaan transportasi bagi siswa di Kota Madiun. Program angkutan sekolah gratis yang disubsidi penuh oleh pemerintah setempat merupakan inisiatif untuk memastikan aksesibilitas pendidikan yang merata. Dalam kajian ini, penelitian dilakukan untuk mengevaluasi sistem pembiayaan yang ada dengan fokus pada trayek-trayek tertentu: Trayek 1, Trayek 3, Trayek 7, Trayek 8, dan Trayek 9. Penelitian bertujuan untuk menentukan keefektifan subsidi berdasarkan biaya operasional dan permintaan aktual, sehingga dapat menghindari penggunaan anggaran yang tidak efisien. Metodologi yang digunakan melibatkan analisis biaya operasional armada, permintaan penumpang, serta dampak finansial bagi operator dan pengguna. Data dikumpulkan dari operator angkutan, Dinas Perhubungan Kota Madiun, dan survei langsung kepada pengguna angkutan sekolah. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang bermanfaat bagi pemerintah daerah dalam penentuan kebijakan subsidi yang lebih tepat dan berkelanjutan.

Kata Kunci: Angkutan Sekolah, Subsidi Pembiayaan, Biaya Operasional, Evaluasi Kebijakan,

PENDAHULUAN

Angkutan umum merupakan moda angkutan yang dapat melayani mobilitas masyarakat. Berdasarkan (UU RI NO 22, 2009) tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dijelaskan bahwa kendaraan umum ialah dimana setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran, baik secara langsung maupun tidak langsung. Berdasarkan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74, 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 yang dijelaskan pada pasal 15. Hal ini menjadi dasar bagi pemerintah daerah untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan umum di kota/kabupaten masing-masing. Kota Madiun memiliki program angkutan sekolah gratis yang di subsidi secara menyeluruh sehingga pengguna tidak perlu mengeluarkan uang untuk menggunakan jasa ini. angkutan sekolah di Kota Madiun memiliki 11 trayek angkutan sekolah. Armada tersebut di bagi menjadi 2 bidang kepengusahaannya yaitu dari koperasi dan dinas perhubungan. Armada yang di gunakan oleh koperasi yaitu angkot dengan kapasitas 12 dan untuk dinas perhubungan terdapat 2 jenis armada yaitu minibus dan bus sedang. Penetapan jenis subsidi pada angkutan sekolah di Kota Madiun ditetapkan dengan kesepakatan oleh operator dan Dinas Perhubungan Kota Madiun. Besaran subsidi yang belum berdasarkan demand bisa mengakibatkan kerugian pada biaya operasi kendaraan maka, penentuan besaran subsidi berdasarkan biaya operasional dan demand itu sangat penting untuk menghindari penggunaan biaya yang tidak efektif dan mampu menghemat anggaran (Peraturan Walikota Madiun No 19, 2021). Evaluasi pembiayaan angkutan sekolah sangat penting agar tidak merugikan penumpang maupun operator. Maka dari itu, pembiayaan angkutan sekolah di Kota Madiun perlu dilakukan evaluasi agar diantara penumpang maupun operator sama-sama memperoleh keuntungan.

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi dan jadwal penelitian dilaksanakan di bulan Februari sampai dengan Mei 2024 di Kota Madiun.

Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini terdiri dari dua jenis data, yakni data sekunder dan data primer. Data sekunder diperoleh dari data yang telah ada dan instansi – instansi terkait. Data primer diperoleh dengan cara survei dan observasi langsung.

1. Data Sekunder
 - a. Sk Trayek Angkutan Sekolah Gratis;
 - b. Data Anggaran Angkutan Sekolah Kota Madiun;
 - c. Peta Jaringan Trayek;
 - d. Peta Titik Halte Kota Madiun;
 - e. Peta Titik Terminal;
 - f. Data Luas Wilayah Kota Madiun;
 - g. Data Jumlah Penduduk;
 - h. Data Tingkat Kepadatan Penduduk.
2. Data Primer
 - a. Data Inventarisasi Angkutan Sekolah;
 - b. Data Jumlah Penumpang;
 - c. Data ATP (Ability to pay) dan WTP (Willingness to pay) untuk menentukan tarif;
 - d. Data komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

Metode Analisis Data

1. Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Tarif Operator

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui berapa besarnya tarif yang seharusnya dibayarkan oleh penumpang angkutan umum pada wilayah studi berdasarkan dari biaya yang dikeluarkan operator.

2. Analisis Statistik Deskriptif

Statistika deskriptif adalah teknik yang digunakan untuk menasirkan data dan menampilkannya dalam bentuk yang dapat dimengerti oleh setiap orang. Hal tersebut melibatkan proses kuantifikasi dari penemuan suatu fenomena. Berbagai statistik sederhana, seperti rata-rata, dihitung dan ditampilkan dalam bentuk tabel dan grafik. Statistika deskriptif dapat memberikan pengetahuan yang signifikan pada kejadian fenomena yang belum dikenal dan mendeteksi keterkaitan yang ada di dalamnya.

3. Subsidi

Subsidi harga mengurangi harga suatu barang atau jasa di bawah harga jika tidak ada subsidi (subsidi konsumen) atau menaikkan harga yang diterima produsen di atas harga pasar (subsidi produsen). Dalam praktiknya, subsidi konsumen sering kali diterapkan dengan pengendalian harga, sehingga mengakibatkan kekurangan barang yang disubsidi. Sebaliknya, subsidi produsen seringkali diberikan melalui harga dukungan produsen. Ketika harga dukungan ditetapkan terlalu tinggi, terjadi kelebihan pasokan barang bersubsidi

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perhitungan Biaya Operasional

Dalam melakukan perhitungan besarnya biaya operasi kendaraan terdapat beberapa komponen yang harus diperhitungkan, biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya langsung adalah biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan dioperasikan. Sedangkan biaya tidak langsung adalah biaya yang harus dikeluarkan walaupun kendaraan itu tidak beroperasi. Berikut Rekapitulasi Biaya Operasional Angkutan Sekolah Gratis:

Tabel V. 1 Rekapitulasi Biaya Operasional Trayek 3

No	REKAPITULASI BIAYA	Biaya
1	Biaya Investasi Armada	Rp 4.518
2	Biaya Operasional dan Pemeliharaan	Rp 3.027
3	Biaya Investasi Sistem <i>Monitoring</i> Keselamatan Keamanan dan Perilaku Penumpang	Rp 829
4	Biaya Awak Kendaraan Perbus	Rp 375
5	Biaya Peningkatan Fasilitas	Rp 0
6	Biaya Asuransi Penumpang	Rp 0
7	Biaya Tidak Langsung	Rp 0
	a. Biaya Pegawai Kantor	Rp 0
	b. Biaya Pengelolaan	Rp 0
8	Total Biaya Per Km	Rp 8.749
9	Margin Laba (10%)	Rp 875
10	PPH (2%)	Rp 175

TOTAL Bok/Km	Rp 9.799
---------------------	----------

Tabel V. 2 Rekapitulasi Biaya Operasional Trayek 3

No	REKAPITULASI BIAYA	BIAYA
1	Biaya Investasi Armada	Rp 7.246
2	Biaya Operasional dan Pemeliharaan	Rp 4.599
3	Biaya Investasi Sistem <i>Monitoring</i> Keselamatan Keamanan dan Perilaku Penumpang	Rp 860
4	Biaya Awak Kendaraan Perbus	Rp 778
5	Biaya Peningkatan Fasilitas	Rp 0
6	Biaya Asuransi Penumpang	Rp 0
7	Biaya Tidak Langsung	Rp 0
	a. Biaya Pegawai Kantor	Rp 0
	b. Biaya Pengelolaan	Rp 0
8	Total Biaya Per Km	Rp 13.483
9	Margin Laba (10%)	Rp 1.348
10	PPH (2%)	Rp 270
	TOTAL	Rp 15.101

Tabel V. 3 Rekapitulasi Biaya Operasional Trayek 7

No	REKAPITULASI BIAYA	BIAYA
1	Biaya Investasi Armada	Rp 4.572
2	Biaya Operasional dan Pemeliharaan	Rp 4.114
3	Biaya Investasi Sistem <i>Monitoring</i> Keselamatan Keamanan dan Perilaku Penumpang	Rp 543
4	Biaya Awak Kendaraan Perbus	Rp 491
5	Biaya Peningkatan Fasilitas	Rp 0
6	Biaya Asuransi Penumpang	Rp 0
7	Biaya Tidak Langsung	Rp 0
	a. Biaya Pegawai Kantor	Rp 0
	b. Biaya Pengelolaan	Rp 0
8	Total Biaya Per Km	Rp 9.720
9	Margin Laba (10%)	Rp 972
10	PPH (2%)	Rp 194
	TOTAL BOK/Km	Rp 10.887

Tabel V. 4 Rekapitulasi Biaya Operasional Trayek 8

No	REKAPITULASI BIAYA	BIAYA
1	Biaya Investasi Armada	Rp 3.655
2	Biaya Operasional dan Pemeliharaan	Rp 2.867
3	Biaya Investasi Sistem <i>Monitoring</i> Keselamatan Keamanan dan Perilaku Penumpang	Rp 671
4	Biaya Awak Kendaraan Perbus	Rp 303
5	Biaya Peningkatan Fasilitas	Rp 0
6	Biaya Asuransi Penumpang	Rp 0
7	Biaya Tidak Langsung	Rp 0
	a. Biaya Pegawai Kantor	Rp 0
	b. Biaya Pengelolaan	Rp 0
8	Total Biaya Per Km	Rp 7.495
9	Margin Laba (10%)	Rp750
10	PPH (2%)	Rp 150
	TOTAL BOK/Km	Rp 8.395

Tabel V. 5 Rekapitulasi Biaya Operasional Trayek 9

NO	REKAPITULASI BIAYA	BIAYA
1	Biaya Investasi Armada	Rp 5.053
2	Biaya Operasional dan Pemeliharaan	Rp 4.172
3	Biaya Investasi Sistem <i>Monitoring</i> Keselamatan Keamanan dan Perilaku Penumpang	Rp 600
4	Biaya Awak Kendaraan Perbus	Rp 542
5	Biaya Peningkatan Fasilitas	Rp 0
6	Biaya Asuransi Penumpang	Rp 0
7	Biaya Tidak Langsung	Rp 0
	a. Biaya Pegawai Kantor	Rp 0
	b. Biaya Pengelolaan	Rp 0
8	Total Biaya Per Km	Rp 10.368

9	Margin Laba (10%)	Rp 1.037
10	PPH (2%)	Rp 207
TOTAL		Rp 11.612

Perhitungan ATP (Ability To Pay) dan WTP (Willingnes To Pay)

Penetapan sampel dari ATP (Ability To Pay) dan WTP (Willingnes To Pay) adalah menggunakan sampel jenuh. Penggunaan sampel jenuh karena dirasa jumlah populasi masih dalam batas kemampuan peneliti dan ukuran populasi dibawah 100 responden. Berikut merupakan perhitungan sampel dari ATP (Ability To Pay) dan WTP (Willingnes To Pay):

Tabel V. 6 Sampel ATP dan WTP

Trayek	Jumlah Penumpang Trayek	Sampel
Trayek 1	77	51
Trayek 3	78	53
Trayek 7	80	56
Trayek 8	59	41
Trayek 9	96	64

Perhitungan ATP (Ability To Pay) dan WTP (Willingnes To Pay)

Tabel V. 7 Tabel Distribusi Frekuensi ATP Trayek 1

Rentang Kelas		Nilai Tengah	<i>Frekuensi</i>		<i>fx median</i>
			f	f kom	
Rp 3.000	Rp 3.754	Rp 3.377	13	13	Rp 43.898
Rp 3.754	Rp 4.507	Rp 4.130	0	13	Rp 0
Rp 4.507	Rp 5.261	Rp 4.884	0	13	Rp 0
Rp 5.261	Rp 6.014	Rp 5.638	37	50	Rp 208.589
Rp 6.014	Rp 6.768	Rp 6.391	0	50	Rp 0
Rp 6.768	Rp 7.521	Rp 7.145	0	50	Rp 0
Rp 7.521	Rp 8.275	Rp 7.898	1	51	Rp 7.898
TOTAL			51		Rp 260.385
Rata – Rata ATP Trayek 1					Rp 7.792

Tabel V. 8 Tabel Distribusi Frekuensi ATP Trayek 3

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f kom	
Rp 4.200	Rp 5.446	Rp 4.823	9	9	Rp 43.406
Rp 5.446	Rp 6.691	Rp 6.069	9	18	Rp 54.617
Rp 6.691	Rp 7.937	Rp 7.314	2	20	Rp 14.628
Rp 7.937	Rp 9.183	Rp 8.560	4	24	Rp 34.240
Rp 9.183	Rp 10.428	Rp 9.806	17	41	Rp 166.696
Rp 10.428	Rp 11.674	Rp 11.051	0	41	Rp 0
Rp 11.674	Rp 12.920	Rp 12.297	15	56	Rp 184.456
TOTAL			56		Rp 498.043
Rata-Rata ATP Trayek 3					Rp 8.894

Tabel V. 9 Tabel Distribusi Frekuensi ATP Trayek 7

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f kom	
Rp 4.000	Rp 5.501	Rp 4.750	16	16	Rp 76.007
Rp 5.501	Rp 7.002	Rp 6.251	0	16	Rp 0
Rp 7.002	Rp 8.503	Rp 7.752	3	19	Rp 23.257
Rp 8.503	Rp 10.003	Rp 9.253	10	29	Rp 92.530
Rp 10.003	Rp 11.504	Rp 10.754	1	30	Rp 10.754
Rp 11.504	Rp 13.005	Rp 12.255	0	30	Rp 0
Rp 13.005	Rp 14.506	Rp 13.756	23	53	Rp 316.380
TOTAL			53		Rp 518.928
Rata-Rata ATP Trayek 7					Rp 9.791

Tabel V. 10 Tabel Distribusi Frekuensi ATP Trayek 8

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f kom	
Rp 4.200	Rp 5.972	Rp 5.086	12	12	Rp 61.029
Rp 5.972	Rp 7.743	Rp 6.857	1	13	Rp 6.857

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f kom	
Rp 7.743	Rp 9.515	Rp 8.629	0	13	Rp 0
Rp 9.515	Rp 11.286	Rp 10.400	3	16	Rp 31.201
Rp 11.286	Rp 13.058	Rp 12.172	1	17	Rp 12.172
Rp 13.058	Rp 14.829	Rp 13.943	0	17	Rp 0
Rp 14.829	Rp 16.601	Rp 15.715	24	41	Rp 377.160
TOTAL			41		Rp 488.420
Rata-Rata ATP Trayek 8					Rp 11.913

Tabel V. 11 Tabel Distribusi Frekuensi ATP Trayek 9

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f kom	
Rp 3.000	Rp 4.441	Rp 3.721	6	6	Rp 22.324
Rp 4.441	Rp 5.883	Rp 5.162	11	17	Rp 56.783
Rp 5.883	Rp 7.324	Rp 6.603	2	19	Rp 13.207
Rp 7.324	Rp 8.765	Rp 8.045	19	38	Rp 152.851
Rp 8.765	Rp 10.207	Rp 9.486	4	42	Rp 37.945
Rp 10.207	Rp 11.648	Rp 10.928	0	42	Rp 0
Rp 11.648	Rp 13.090	Rp 12.369	22	64	Rp 272.117
TOTAL			64		Rp 555.226
Rata-Rata ATP Trayek 9					Rp 8.675

Perhitungan WTP (Willingnes To Pay)

Tabel V. 12 Tabel Distribusi Frekuensi WTP Trayek 1

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f kom	
Rp 3.000	Rp 3.754	Rp 3.377	13	13	Rp 43.898
Rp 3.754	Rp 4.507	Rp 4.130	0	13	Rp 0
Rp 4.507	Rp 5.261	Rp 4.884	0	13	Rp 0
Rp 5.261	Rp 6.014	Rp 5.638	37	50	Rp 208.589

Rp 6.014	Rp 6.768	Rp 6.391	0	50	Rp 0
Rp 6.768	Rp 7.521	Rp 7.145	0	50	Rp 0
Rp 7.521	Rp 8.275	Rp 7.898	1	51	Rp 7.898
TOTAL			51		Rp 260.385
Rata-Rata WTP Trayek 1					Rp 5.106

Tabel V. 13 Tabel Distribusi Frekuensi WTP Trayek 3

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f kom	
Rp 3.000	Rp 3.886	Rp 3.443	9	9	Rp 30.989
Rp 3.886	Rp 4.773	Rp 4.330	9	18	Rp 38.966
Rp 4.773	Rp 5.659	Rp 5.216	2	20	Rp 10.432
Rp 5.659	Rp 6.546	Rp 6.102	4	24	Rp 24.409
Rp 6.546	Rp 7.432	Rp 6.989	17	41	Rp 118.809
Rp 7.432	Rp 8.318	Rp 7.875	0	41	Rp 0
Rp 8.318	Rp 9.205	Rp 8.762	15	56	Rp 131.423
TOTAL			56		Rp 355.029
Rata-Rata WTP Trayek 3					Rp 6.340

Tabel V. 14 Tabel Distribusi Frekuensi WTP Trayek 7

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f kom	
Rp 2.000	Rp 2.897	Rp 2.448	4	4	Rp 9.794
Rp 2.897	Rp 3.794	Rp 3.345	12	16	Rp 40.143
Rp 3.794	Rp 4.691	Rp 4.242	0	16	Rp 0
Rp 4.691	Rp 5.587	Rp 5.139	3	19	Rp 15.417
Rp 5.587	Rp 6.484	Rp 6.036	10	29	Rp 60.358
Rp 6.484	Rp 7.381	Rp 6.933	0	29	Rp 0
Rp 7.381	Rp 8.278	Rp 7.830	24	53	Rp 187.908
TOTAL			53		Rp 313.620
Rata-Rata WTP Trayek 7					Rp 5.917

Tabel V. 15 Tabel Distribusi Frekuensi WTP Trayek 8

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f Kom	
Rp 3.000	Rp 3.949	Rp 3.475	12	12	Rp 41.694
Rp 3.949	Rp 4.898	Rp 4.424	0	12	Rp 0
Rp 4.898	Rp 5.847	Rp 5.373	1	13	Rp 5.373
Rp 5.847	Rp 6.796	Rp 6.322	3	16	Rp 18.965
Rp 6.796	Rp 7.745	Rp 7.271	0	16	Rp 0
Rp 7.745	Rp 8.694	Rp 8.220	8	24	Rp 65.758
Rp 8.694	Rp 9.643	Rp 9.169	17	41	Rp 155.869
TOTAL			41		Rp 287.658
Rata-Rata WTP Trayek 8					Rp 11.913

Tabel V. 16 Tabel Distribusi Frekuensi WTP Trayek 9

Rentang Kelas		Nilai Tengah	Frekuensi		fx median
			f	f kom	
Rp 3.000	Rp 3.718	Rp 3.359	17	17	Rp 57.106
Rp 3.718	Rp 4.437	Rp 4.078	2	19	Rp 8.155
Rp 4.437	Rp 5.155	Rp 4.796	19	38	Rp 91.122
Rp 5.155	Rp 5.873	Rp 5.514	0	38	Rp 0
Rp 5.873	Rp 6.592	Rp 6.233	4	42	Rp 24.930
Rp 6.592	Rp 7.310	Rp 6.951	0	42	Rp 0
Rp 7.310	Rp 8.028	Rp 7.669	22	64	Rp 168.724
TOTAL			64		Rp 350.037
Rata-Rata WTP Trayek 9					Rp 5.469.

Analisis Tarif

Setelah menganalisa BOK (Biaya Operasional Kendaraan) pada trayek 1, trayek 3, trayek 7 dan trayek 8, dan Trayek 9 Dengan demikian dapat menghitung tarif berdasarkan load factor eksisting Pada trayek 1, trayek 3, trayek 7, trayek 8, dan trayek 9 memiliki load factor sebesar 58% Trayek 1, 43% trayek 2, 50% trayek 7, 49% trayek 8 dan 55% trayek 9. Berikut merupakan perhitungan tarif menggunakan load factor dari survei dinamis.

Tabel V. 17 Tarif Setiap Trayek

No	Trayek	Tarif BEP	10% BOK	PPH 2%	Tarif
1	Trayek 1	Rp 6.249	Rp 625	Rp 125	Rp 6.999

No	Trayek	Tarif BEP	10% BOK	PPH 2%	Tarif
2	Trayek 3	Rp 8.715	Rp 871	Rp 174	Rp 9.761
3	Trayek 7	Rp 10.206	Rp 1.021	Rp 204	Rp 11.431
4	Trayek 8	Rp 8.639	Rp 864	Rp 173	Rp 9.675
5	Trayek 9	Rp 8.208	Rp 821	Rp 164	Rp 9.193

Tabel V. 18 Tarif Per Kilometer

No	Trayek	Tarif BEP	10% BEP	PPH 2%	Tarif/km
1	Trayek 1	Rp 2.841	Rp 284	Rp 57	Rp 3.182
2	Trayek 3	Rp 4.768	Rp 477	Rp 95	Rp 5.341
3	Trayek 7	Rp 6.440	Rp 644	Rp 129	Rp 7.212
4	Trayek 8	Rp 4.446	Rp 445	Rp 89	Rp 4.980
5	Trayek 9	Rp 4.860	Rp 486	Rp 97	Rp 5.443

Perbandingan Subsidi

Tabel V. 19 Biaya Subsidi Eksisting

No	Trayek	BOK/km	Km tempu/ hari	Subsidi perhari	Subsidi perbulan
1	Trayek 1	Rp 9.920	55	Rp 545.591	Rp 12.003.009
2	Trayek 3	Rp 14.384	53	Rp 762.334	Rp 16.771.348
3	Trayek 7	Rp 10.181	84	Rp 855.185	Rp 18.814.072
4	Trayek 8	Rp 8.367	68	Rp 568.976	Rp 12.517.481
5	Trayek 9	Rp 10.954	76	Rp 832.538	Rp 18.315.830
TOTAL SUBSIDI PERBULAN					Rp 81.557.287

Tabel V. 20 Biaya Subsidi Mempertimbangkan ATP

No	Trayek	Tarif	ATP	Jumlah Penumpang	Subsidi perhari	Subsidi Perbula
1	Trayek 1	Rp6.999	Rp7.792	77	Rp0	Rp0
2	Trayek 3	Rp9.761	Rp8.894	78	Rp67.619	Rp1.487.620

3	Trayek 7	Rp11.431	Rp9.791	80	Rp131.192	Rp2.886.226
4	Trayek 8	Rp9.675	Rp11.913	59	Rp0	Rp0
5	Trayek 9	Rp9.193	Rp8.675	96	Rp49.673	Rp1.092.799
TOTAL SUBSIDI PERBULAN						Rp 2.273.545

Tabel V. 21 Biaya Subsidi Mempertimbangkan WTP

No	Trayek	Tarif	WTP	Jumlah Penumpang	Subsidi perhari	Subsidi Perbulan
1	Trayek 1	Rp6.999	Rp5.106	77	Rp145.822	Rp3.208.077
2	Trayek 3	Rp9.761	Rp6.340	78	Rp266.817	Rp5.869.982
3	Trayek 7	Rp11.431	Rp5.917	80	Rp441.090	Rp9.703.989
4	Trayek 8	Rp9.675	Rp7.016	59	Rp156.895	Rp3.451.693
5	Trayek 9	Rp9.193	Rp5.469	96	Rp357.457	Rp7.864.045
TOTAL SUBSIDI PERBULAN						Rp23.592.408

Skema Pengurangan Subsidi

Tabel V. 22 Kondisi Tarif saat Subsidi 70%

No	Trayek	Tarif	Penumpang	Subsidi full/hari	Biaya di tanggung masyarakat	Tarif Penumpang
1	Trayek 1	Rp6.999	77	Rp538.953	Rp134.738	Rp1.750
2	Trayek 3	Rp9.761	82	Rp800.364	Rp200.091	Rp2.440
3	Trayek 7	Rp11.431	80	Rp914.479	Rp228.620	Rp2.858
4	Trayek 8	Rp9.675	59	Rp570.842	Rp142.711	Rp2.419
5	Trayek 9	Rp9.193	96	Rp882.512	Rp220.628	Rp2.298

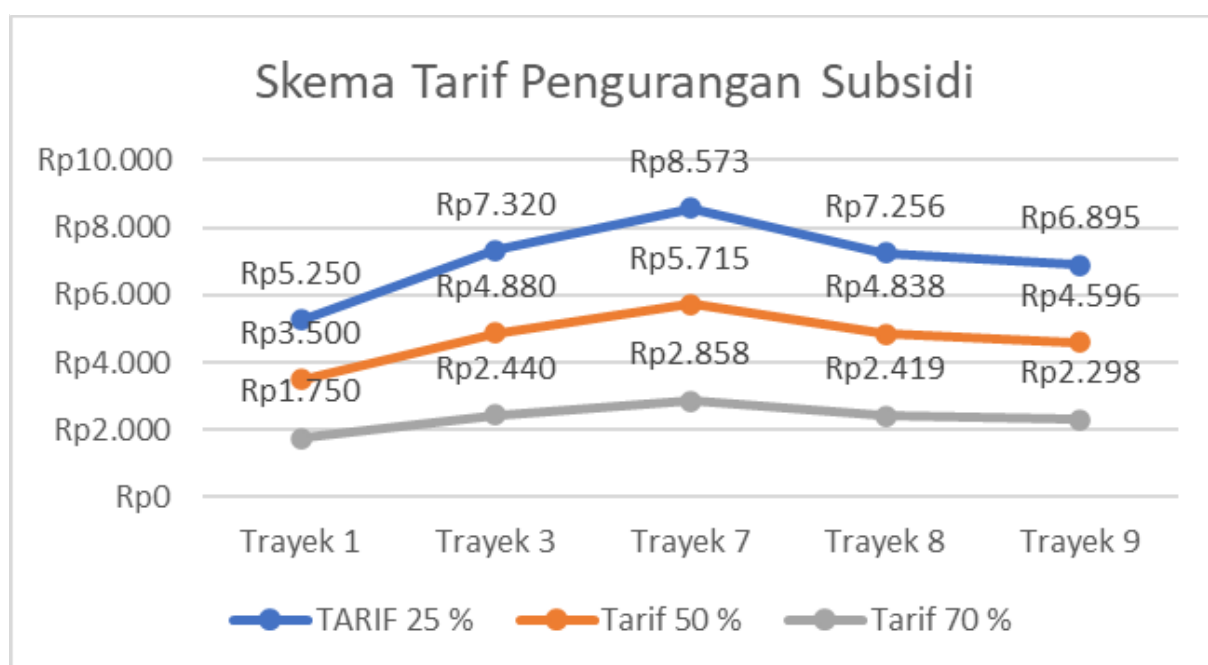
Tabel V. 23 Kondisi Tarif saat Subsidi 50%

No	Trayek	Tarif	Penumpang	Subsidi full/hari	Biaya di tanggung masyarakat	Tarif Penumpang
1	Trayek 1	Rp6.999	77	Rp538.953	Rp269.476	Rp3.500
2	Trayek 3	Rp9.761	82	Rp800.364	Rp400.182	Rp4.880
3	Trayek 7	Rp11.431	80	Rp914.479	Rp457.239	Rp5.715
4	Trayek 8	Rp9.675	59	Rp570.842	Rp285.421	Rp4.838
5	Trayek 9	Rp9.193	96	Rp882.512	Rp441.256	Rp4.596

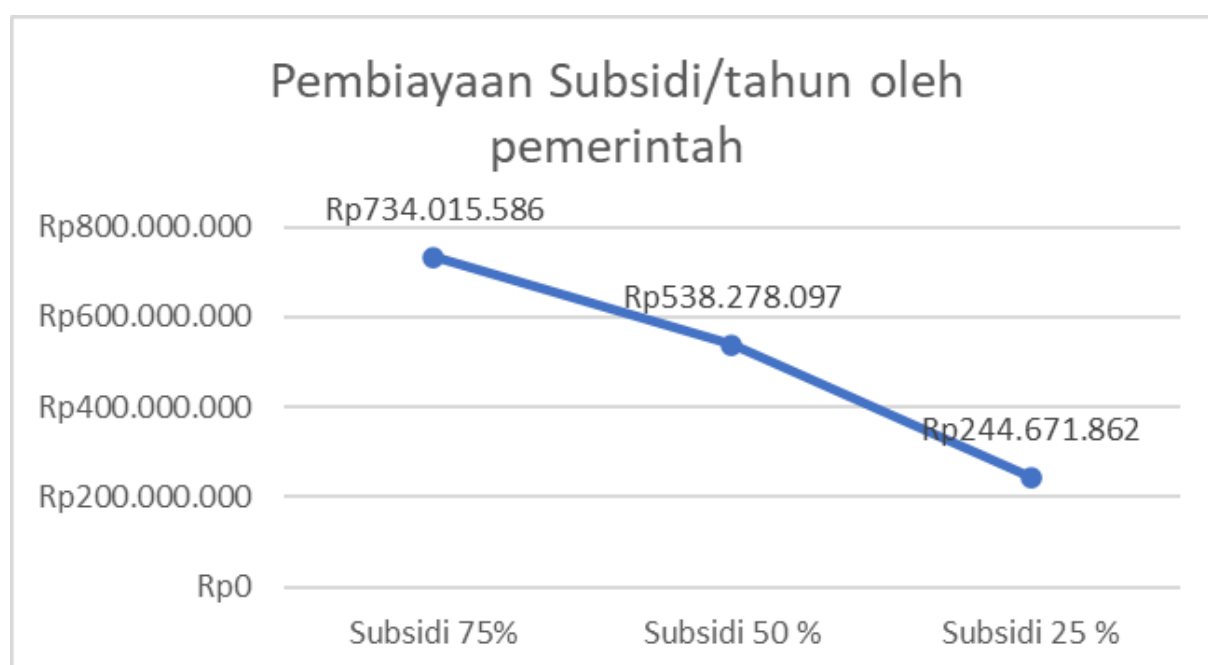
Tabel V. 24 Kondisi Tarif saat Subsidi 25%

No	Trayek	Tarif	Penumpang	Subsidi full/hari	Biaya di Tanggung Masyarakat	Tarif Penumpang
1	Trayek 1	Rp6.999	77	Rp538.953	Rp404.214	Rp5.250
2	Trayek 3	Rp9.761	82	Rp800.364	Rp600.273	Rp7.320
3	Trayek 7	Rp11.431	80	Rp914.479	Rp685.859	Rp8.573
4	Trayek 8	Rp9.675	59	Rp570.842	Rp428.132	Rp7.256
5	Trayek 9	Rp9.193	96	Rp882.512	Rp661.884	Rp6.895

Gambar V. 2 Grafik Skema Tarif Pengurangan Subsidi



Gambar V. 1 Grafik Pembiayaan Angkutan Sekolah



KESIMPULAN

Analisa Tarif Datar berdasarkan biaya operasional kendaraan dan jumlah penumpang adalah Tarif Trayek 1 sebesar Rp 6.999, Tarif Trayek 3 sebesar Rp 9.761, Tarif Trayek 7 sebesar Rp 11.431, Tarif Trayek 8 sebesar Rp 9.675, dan Tarif Trayek 9 sebesar Rp 9.193. Analisa Tarif Jarak Berdasarkan biaya operasional kendaraan, jumlah penumpang dan panjang layanan didapatkan tarif/km Tarif Trayek 1 sebesar Rp 3.182, Tarif Trayek 3 sebesar Rp 5.341, Tarif Trayek 7 sebesar Rp 7.212, Tarif Trayek 8 sebesar Rp 4.980, dan Tarif Trayek 9 sebesar Rp 5.443. Pada trayek 1 memiliki rata rata nilai ATP dan WTP adalah Rp 7.792 dan Rp 5.106. Pada trayek 3 memiliki rata rata nilai ATP dan WTP adalah Rp 8.894 dan Rp 6.340. Pada trayek 7 memiliki rata rata nilai ATP dan WTP adalah Rp 9.791 dan Rp 5.917. Pada trayek 8 memiliki rata rata nilai ATP dan WTP adalah Rp 9.675 dan WTP Rp 7.016. Pada trayek 9 memiliki rata rata nilai ATP dan WTP adalah Rp 9.193 dan Rp 5.469. Trayek 1 adalah Rp 6.999 Pada trayek tersebut tidak diberikan subsidi karena kemampuan membayar masyarakat terhadap layanan ini sudah sanggup untuk membayar layanan ini operator dapat meningkatkan jenis pelayanannya. Trayek 3 adalah Rp 8.894. Pada trayek ini terdapat subsidi sebesar Rp 867 untuk menutup tarif dari segi operator. Trayek 7 adalah Rp 9.791. Pada trayek ini terdapat subsidi sebesar Rp 1.640 untuk menutup tarif dari segi operator. Trayek 8 adalah Rp 9.675 Pada trayek tersebut tidak diberikan subsidi karena kemampuan membayar masyarakat terhadap layanan ini sudah sanggup untuk membayar layanan ini. Trayek 9 adalah Rp 8.675. Pada trayek ini terdapat subsidi sebesar Rp. 517 untuk menutup tarif dari segi operator.

SARAN

Perlu adanya sosialisasi kepada operator 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. Dinas Perhubungan Kota Madiun selaku regulator segera menangani masalah tarif tersebut dengan mempertimbangkan dari segi operator berupa BOK dan segi penumpang berupa ATP dan WTP. Dinas Perhubungan Kota Madiun harus selalu mengevaluasi besaran subsidi yang telah diberikan masyarakat agar subsidi itu tepat diberikan ke masyarakat dan tidak membebani anggaran pemerintah. Dinas Perhubungan Kota Madiun selaku regulator juga bisa mengembangkan kebijakan ini dari penggunaannya hanya anak sekolah mungkin bisa memberi layanan ke bagian masyarakat lainnya

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada instansi terkait di Kota Madiun yang telah membantu dalam penyediaan data sekunder, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, serta Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD yang membantu dalam proses pelaksanaan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

UU RI NO 22. (2009). UU RI NO 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN.

UU RI No 10. (2016). Undang-Undang Republik
Indonesia Nomor 10 Tahun 2016 Tentang
Perubahan Kedua Atas Undang-Undang
Nomor 1 Tahun 2015 Tentang Penetapan
Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-

Undang Nomor 1 Tahun 2014 Tentang
Pemilihan Gubernur, Bupati, Dan Walikota
Menjadi U. 1–90.
<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

Peraturan Menteri Perhubungan No.98. (2013).
Peraturan Menteri Perhubungan No.98. SSRN
Electronic Journal, 1(2), 117-99 شماره 8; ص

- <http://www.eldis.org/vfile/upload/1/document/0708/DOC23587.pdf%0Ahttp://socserv2.socsci.mcmaster.ca/~econ/ugcm/3ll3/michels/polipart.pdf%0Ahttps://www.theatlantic.com/magazine/archive/1994/02/the-coming-anarchy/304670/%0Ahttps://scholar.google.it/scholar?>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. Menti Perhubungan Republik Indonesia, 13.
- PM No 15. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. PM 15 Tahun 2019, 13.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30. (2021). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. LN.2021/No.40, TLN No.6642, Jdih.Setkab.Go.Id: 43 Hlm., 085113, 1–57.
<https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/161874/pp-no-30-tahun-2021>
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74. (2014). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2008 tentang Guru.
- Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 792. (2021). Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 792 Tahun 2021 Tentang Petunjuk Teknis Perhitungan Biaya Pengoperasian Kendaraan Angkutan Umum Perkotaan Bersubsidi. Respon Publik, 17(6), 89–95. Anugrah, D., Agnur, P., Rahman, H. Z., & Andreas, A. (2022). Analisis Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Pada Pengguna Jasa Kereta Api Penumpang Lintas Stasiun Tanjung Karang-Stasiun Kertapati. Semresktek, 128–136.
- Peraturan Walikota Madiun No 19. (2021). Peraturan Walikota Madiun No 19 Tahun 2021.
- BPS Kota Madiun. (2023). BPS Kota Madiun. 202544.
<https://jim.unisma.ac.id/index.php/rpp/artide/view/20891>
- Tamin. (1999). Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kabupaten TTS. Jurnal Teknik Sipil, V(2), 186–190.
- Vuchic. (2005). Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kota Pangkalpinang. Jurnal Fropil, 4(2), 156–164.
- Warpani. (2002). Analisis Keseimbangan Jumlah Armada Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Penumpang. Media Komunikasi Teknik Sipil, 19(1), 1–12.
- Wijaya, K. (2019). Analisis Tarif Trans Jogja Berdasarkan Bok, Atp Dan Wtp Pada Trayek 5a (Analysis of Trans Jogja Fares Based on Operational Cost, Atp and Wtp in 5a Route). 1–4.