

EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERKOTAAN DI KOTA BANJAR (STUDI KASUS : TRAYEK 02, TRAYEK 06 DAN TRAYEK 08)

EVALUATION OF URBAN TRANSPORTATION FARES

IN BANJAR CITY

(CASE STUDY: ROUTE 02, ROUTE 06 AND ROUTE 08)

Mitra Jasa Saputra Angkat¹ Mega Suryandari² Dani Hardianto³

Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD,
Bekasi, Indonesia

mitraangkat92@gmail.com

Abstract

In Banjar City, there are 3 urban transportation routes that are still active. In existing conditions, there are no tariff provisions on the three routes and the tariff currently applied is different from what is stated in the tariff decree. The current tariff amount is the tariff set by the operator without the calculation of Vehicle Operating Costs (VOC). This study aims to evaluate or reassess city transportation fares, especially on route 02, route 06 and route 08 to be appropriate from the perspective of operators, service users and regulators. This research was conducted by the method of collecting primary data from interview surveys of passengers on routes 02, 06 and 08 and secondary data obtained from relevant government agencies. The analysis was carried out to find out the tariff from the calculation of VOC (Vehicle Operating Cost), ATP (Ability To Pay), WTP (Willingness To Pay). The results of the study show that the tariff in the existing condition is different from the tariff obtained based on calculation analysis. The tariff that can be applied to route 02 is Rp 5,000, route 06 is Rp 7,000 and route 08 fare is Rp 8,000 because this tariff is a rounding of the fare amount according to the passenger's desire in paying. To meet the will of passengers in paying, a subsidy scheme is needed on all three routes. The amount of subsidies charged to the government is IDR 372,676,680 on route 02, IDR 658,231,875 on route 06 and IDR 271,235,880 on route 08.

Keywords: Tariff, Vehicle Operating Cost, Ability to Pay, Willingness to Pay

Abstrak

Di Kota Banjar terdapat 3 trayek angkutan perkotaan yang masih aktif. Pada kondisi eksisting tidak ada ketentuan tarif pada ketiga trayek dan tarif yang di terapkan saat ini berbeda dengan yang dicantumkan pada SK tarif. Besaran tarif yang ada saat ini adalah tarif yang di tetapkan oleh operator tanpa adanya perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi atau menilai kembali tarif angkutan kota khususnya pada trayek 02, trayek 06 dan trayek 08 agar sesuai dari sudut pandang pihak operator, pengguna jasa dan pihak regulator. Penelitian ini dilakukan dengan metode pengumpulan data primer dari survei wawancara terhadap penumpang trayek 02, 06 dan 08 dan data sekunder diperoleh dari instansi pemerintah terkait. Analisis yang dilakukan untuk mengetahui tarif dari perhitungan BOK (Biaya Operasional Kendaraan), ATP (*Ability To Pay*), WTP (*Willingness To Pay*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif yang berada di kondisi eksisting berbeda dengan tarif yang didapatkan berdasarkan analisis perhitungan. Tarif yang dapat diterapkan pada trayek 02 sebesar Rp 5.000, trayek 06 sebesar Rp 7.000 dan tarif trayek 08 sebesar Rp 8.000 karena tarif ini merupakan pembulatan dari besaran tarif sesuai dengan keinginan penumpang dalam membayar. Untuk memenuhi kemauan penumpang dalam membayar diperlukan skema subsidi

pada ketiga trayek. Jumlah subsidi yang dibebankan kepada pemerintah adalah sebesar Rp 372.676.680 pada trayek 02, sebesar Rp 658.231.875 pada trayek 06 dan Rp 271.235.880 pada trayek 08.

Kata Kunci : Tarif, BOK, *Ability to Pay*, *Willingness to Pay*

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki pengaruh besar untuk menggerakkan berbagai potensi yang ada dan meningkatkan produktivitas perekonomian dan industri serta beberapa faktor lainnya di suatu daerah. Di Kota Banjar terdapat tiga trayek angkutan perkotaan yang masih aktif beroperasi, yaitu trayek 02, trayek 06, dan trayek 08. Dalam penyelenggaraan operasional angkutan kota diperlukan penetapan tarif yang baik harus disesuaikan dari tiga sudut pandang, yaitu dari sisi operator, pengguna jasa dan dari sisi regulator.

Tarif yang ditetapkan saat ini adalah tarif yang ditetapkan oleh operator dan belum disesuaikan dengan BOK, ATP, WTP. Pemerintah Kota Banjar telah menetapkan tarif berdasarkan Peraturan Walikota Banjar No. 11 Tahun 2008 tentang penetapan tarif angkutan penumpang umum di Kota Banjar. Tarif di lapangan tidak sejalan dengan ketentuan tersebut, dilihat dari analisis data tahun 2024 yang dilakukan oleh Tim PKL Taruna PTDI-STTD Kota Banjar menemukan adanya perbedaan tarif pada trayek 02, 06 dan 08 dengan kondisi yang ada di lapangan. Pada SK Tarif yang telah ditetapkan Wali Kota Banjar tarif umum untuk trayek 02 adalah Rp 3.500 tetapi tarif yang ada di lapangan saat ini adalah Rp 7.000 dan pada trayek 06 dan 08 tarif di lapangan yang diterapkan mencapai Rp 15.000 sedangkan tarif yang ada di SK adalah Rp 4.600 untuk trayek 06 dan Rp 5.000 untuk trayek 08.

TRANSPORTASI

Angkutan umum adalah sarana kendaraan atau moda angkutan yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan dipungut bayaran (Warpani, 2002). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, nyaman, aman, dan terjangkau. Angkutan umum adalah suatu bentuk sarana transportasi yang digunakan untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain untuk melakukan aktivitas sehari-hari

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek harus memiliki rute tetap dan teratur terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara dan menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan.

METODE PENELITIAN

Pada tahap awal yaitu melakukan survei di lokasi studi yaitu Kota Banjar yang terletak di Jawa Barat. Kemudian melakukan identifikasi masalah dan studi literatur. Pada identifikasi masalah yang telah dilakukan terdapat beberapa masalah yang ditemukan yaitu tarif di lapangan dinilai sudah tidak relevan dengan kondisi saat ini, terdapat perbedaan tarif yang berlaku di lapangan dengan tarif yang telah ditetapkan oleh pemerintah Kota Banjar dan tarif angkutan perkotaan di Kota Banjar tidak ditetapkan berdasarkan perhitungan BOK, ATP dan WTP melainkan hanya perkiraan dan kesepakatan oleh pihak operator. Kemudian perlu dilakukan studi literatur yang dapat menjadi acuan untuk memecahkan permasalahan yang ada. Studi literatur ini menjadi dasar penentuan cara pengolahan data dan analisis data yang akan dipilih.

Tahap kedua yaitu tahap pengumpulan data. Data yang dikumpulkan yaitu data

primer dan data sekunder. Pengumpulan data ini didapatkan dari instansi terkait maupun dari hasil survei yang telah dilakukan. Setelah data terkumpul dilakukanlah pengolahan data. Setelah selesai mengolah data tahapan selanjutnya yaitu analisis data. Tahapan ini perlu menentukan teknik analisis yang akan digunakan. Pada tahap ini dilakukan evaluasi tarif dengan cara menganalisis tarif yang ada. Analisis yang digunakan yaitu analisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan, kemampuan membayar dan keinginan membayar angkutan umum. Setelah melakukan analisis maka akan masuk ke tahap terakhir. Pada tahap akhir didapatkan rekomendasi tarif yang sesuai dengan kondisi terkini dan sesuai dengan keinginan pengguna jasa.

BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah biaya total yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu kondisi lalu lintas dan jalan untuk satu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh yang dihitung dalam satuan rupiah per seat kilometer. Dalam menetapkan biaya operasional kendaraan dapat dihitung dengan menjumlahkan biaya tetap, biaya variabel dan biaya kepemilikan aset. Perhitungan tarif ini menggunakan dasar Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.792/AJ.205/DRJD/2021 dengan menggunakan data - data harga komponen biaya operasional kendaraan yang telah dikumpulkan. Untuk memudahkan perhitungan biaya pokok, perlu dilakukan pengelompokan biaya dengan teknik pendekatan sebagai berikut:

1. Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan
 - a. Biaya produksi merupakan biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi.
 - b. Biaya organisasi adalah semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan, dan
 - c. Biaya pemasaran adalah biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.
2. Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan yaitu:
 - a. Biaya Langsung. Biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya langsung meliputi:
 1. Penyusutan kendaraan
 2. Bunga modal
 3. Gaji dan tunjangan awak kendaraan
 4. Bahan bakar minyak (BBM)
 5. Ban
 6. Servis kecil
 7. Servis besar
 8. Penambahan oli mesin
 9. Suku cadang dan bodi
 10. Cuci kendaraan
 11. Retribusi terminal
 12. STNK/ Pajak kendaraan
 13. Asuransi
 - b. Biaya Tidak Langsung. Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tidak langsung meliputi:
 1. Biaya pegawai selain awak kendaraan:
 - a. Gaji/ upah

- b. Uang lembur
- c. Tunjangan sosial
- 2. Biaya pengelolaan
 - a. Penyusutan bangunan kantor
 - b. Penyusutan pool dan bengkel
 - c. Penyusutan inventaris / alat kantor
 - d. Penyusutan sarana bengkel
 - e. Biaya administrasi kantor
 - f. Biaya pemeliharaan kantor
 - g. Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
 - h. Biaya listrik dan air
 - i. Biaya telepon dan telegram
 - j. Pajak perusahaan
 - k. Izin trayek
 - l. Izin usaha
 - m. Biaya pemasaran

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

Kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya. Dengan kata lain *Ability To Pay* adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya (Tamin et al., 1999). Kemampuan membayar ini dipengaruhi oleh pendapatan penumpang. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna. Ukuran ATP adalah rasio anggaran transportasi terhadap volume untuk perpindahan perjalanan.

$$\text{Rata-rata ATP} : \frac{\text{Pendapatan} \times (\% \text{ Biaya Transportasi}) \times (\% \text{ biaya AU})}{\text{Frekuensi Penggunaan AU}}$$

Menurut Tamin et.al (2004) *Willingness to Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Kesediaan membayar dipengaruhi oleh pelayanan yang diterima pengguna jasa. Menurut Tamin, 1999 Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut.

$$\text{Rata-rata WTP} : \frac{\text{Tarif Yang Dipilih} \times \text{Frekuensi}}{\text{Jumlah Responden}}$$

ATP dan WTP selalu berkaitan. Berikut merupakan hubungan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willing to Pay* (WTP):

1. ATP lebih besar dari WTP. Pada kondisi ini berarti kemampuan membayar pengguna jasa lebih besar dari pada keinginan membayar jasa. Hal ini dapat terjadi saat pengguna jasa memiliki penghasilan yang tinggi tetapi kebutuhan terhadap transportasi rendah. Pengguna jasa ini disebut *choiced riders*.
2. ATP lebih kecil dari WTP. Kondisi ini keinginan membayar pengguna jasa lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini bisa terjadi jika pengguna jasa

mempunyai penghasilan yang rendah tetapi kebutuhan terhadap jasa sangat tinggi. Pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

3. ATP sama dengan WTP. Pada kondisi ini berarti kemampuan dan keinginan membayar jasa yang digunakan oleh pengguna jasa tersebut sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan antara kebutuhan pengguna jasa dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Tabel 1. Rekapitulasi BOK per kend/km

No	REKAPITULASI BIAYA	Trayek 02	Trayek 06	Trayek 08	
Biaya Operasional per-km					
1	BIAYA INVESTASI ARMADA	Rp 1.262	Rp 673	Rp 1.594	
2	BIAYA OPERASIONAL DAN	Rp 1.980	Rp 1.745	Rp 2.112	
3	BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG	Rp -	Rp -	Rp -	
4	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	Rp 1.233	Rp 658	Rp 1.557	
5	BIAYA PENINGKATAN FASILITAS	Rp -	Rp -	Rp -	
6	BIAYA ASURANSI PENUMPANG	Rp -	Rp -	Rp -	
7	BIAYA TIDAK LANGSUNG				
	a.	Biaya Pegawai Kantor	Rp -	Rp -	Rp -
	b.	Biaya Pengelolaan	Rp -	Rp -	Rp -
8	TOTAL BIAYA PER KM	Rp 4.475	Rp 3.076	Rp 5.264	
9	MARGIN LABA (10%)	Rp 447	Rp 308	Rp 526	
10	PPH (2%)	Rp 98	Rp 68	Rp 116	
	Total Rp/Km	Rp 5.021	Rp 3.451	Rp 5.906	

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 50)

Berdasarkan tabel di atas Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk angkutan trayek 02 sebesar Rp 5.021/km, trayek 06 sebesar 3.451/km sedangkan untuk trayek 08 sebesar Rp 5.906/km.

Untuk menghitung biaya operasional per penumpang/km digunakan *load factor* sesuai dengan kondisi lapangan dengan rumus:

$$\text{Biaya pnp per km} = \frac{(\text{Total Rp/Km})}{\text{LF} \times C}$$

Tabel 2 Tarif BOK per penumpang/km

Trayek	Load Factor	Tarif/pnp/km	Panjang Trayek	Tarif
02	10%	Rp 4.184	8	Rp33.471
	20%	Rp 2.092	8	Rp16.736
	30%	Rp 1.395	8	Rp11.158
	40%	Rp 1.046	8	Rp8.368
	50%	Rp 837	8	Rp6.695
	70%	Rp 598	8	Rp4.782
	80%	Rp 523	8	Rp4.184
06	10%	Rp 2.876	15	Rp43.138
	20%	Rp 1.438	15	Rp21.569
	29%	Rp 992	15	Rp14.875
	40%	Rp 719	15	Rp10.784
	50%	Rp 575	15	Rp8.628
	70%	Rp 411	15	Rp6.163
	80%	Rp 359	15	Rp5.392
08	10%	Rp 4.922	19	Rp93.512
	20%	Rp 2.461	19	Rp46.756
	24%	Rp 2.051	19	Rp38.963
	40%	Rp 1.230	19	Rp23.378
	50%	Rp 984	19	Rp18.702
	70%	Rp 703	19	Rp13.359
	80%	Rp 615	19	Rp11.689

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 51)

Dari tabel diatas dapat diketahui tarif per penumpang pada setiap trayek berdasarkan faktor muat kondisi eksisting. Tarif BOK per penumpang pada trayek 02 sebesar Rp 16.736, trayek 06 sebesar Rp 14.875, dan pada trayek 08 sebesar Rp 38.963.

B. Willingness To Pay (WTP)

Tabel 3. WTP Trayek 02

Kategori	Akumulasi Nilai Tarif	Jumlah Responden	WTP
Pelajar	Rp 21.000	9	Rp 2.333
PNS	Rp 95.000	16	Rp 5.938
Pedagang	Rp 90.000	18	Rp 5.000
Petani	Rp 78.000	16	Rp 4.875
IRT	Rp 53.000	10	Rp 5.300
Total		69	Rp 4.689

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 56)

Dari tabel 3. dapat di ketahui kesediaan membayar pengguna jasa terbesar adalah golongan PNS yaitu Rp 5.938 dan kelompok pelajar mempunyai kemauan membayar paling rendah dengan nilai WTP sebesar Rp 2.333. WTP rata-rata untuk trayek 02 adalah Rp 4.689.

Tabel 4. WTP Trayek 06

Kategori	Akumulasi Nilai Tarif	Jumlah Responden	WTP
Pelajar	Rp 98.000	41	Rp 2.390
PNS	Rp 214.000	21	Rp 10.190
Pedagang	Rp 259.000	32	Rp 8.094
Petani	Rp 196.000	30	Rp 6.533
IRT	Rp 148.000	22	Rp 6.727
TOTAL		146	Rp 6.787

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 56)

Dari tabel 4. dapat di ketahui kesediaan membayar pengguna jasa terbesar adalah golongan PNS yaitu Rp 10.190 dan kelompok pelajar mempunyai kemauan membayar paling rendah dengan nilai WTP sebesar Rp 2.390. WTP rata-rata untuk trayek 06 adalah Rp 6.787.

Tabel 5. WTP Trayek 08

Kategori	Akumulasi Nilai Tarif	Jumlah Responden	WTP
Pelajar	Rp 9.000	3	Rp 3.000
PNS	Rp 20.000	2	Rp 10.000
Pedagang	Rp 52.000	6	Rp 8.667
Petani	Rp 95.000	12	Rp 7.917
IRT	Rp 10.000	1	Rp 10.000
TOTAL		24	Rp 7.917

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 57)

Dari tabel 5. dapat di ketahui kesediaan membayar pengguna jasa terbesar adalah golongan PNS dan IRT yaitu Rp 10.000 dan kelompok pelajar mempunyai kemauan membayar paling rendah dengan nilai WTP sebesarRp 3.000. WTP rata-rata untuk trayek 08 adalah Rp 7.917.

Tabel 6. Rekapitulasi WTP

Trayek	WTP	WTP Pembulatan
02	Rp 4.689	Rp 5000
06	Rp 6.787	Rp 7000
08	Rp 7.917	Rp 8000

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 57)

Pada Tabel 6. dapat dilihat hasil rata-rata WTP dari trayek 02 adalah Rp 4.689, trayek 06 adalah Rp 6.787 dan WTP pada trayek 08 sebesar Rp 7.917.

C. Ability To Pay (ATP)

Perhitungan ATP dilakukan dengan cara mengalikan jumlah pendapatan dalam sebulan dengan persentase alokasi biaya yang digunakan untuk transportasi termasuk kendaraan pribadi (bensin). Dari persentase biaya transportasi diambil persentase biaya yang untuk angkutan umum. Hasil kali dari pendapatan, biaya transportasi dan biaya angkutan umum dibagi frekuensi penggunaan angkutan umum dalam sebulan. Pada perhitungan

ATP pendapatan pelajar diambil dari rata-rata uang saku pelajar dan untuk pendapatan IRT diambil dari uang bulanan yang diberikan oleh suami responden.

Tabel 7. Nilai ATP Trayek 02

Kategori	Pendapatan / Bulan	% Biaya Transportasi	% Biaya AU	Frekuensi	ATP Rp/Pnp
Pelajar	Rp 616.667	45%	86%	80	Rp 3.000
PNS	Rp 3.312.500	18%	48%	40	Rp 7.000
Pedagang	Rp 2.294.118	17%	35%	19	Rp 7.000
Petani	Rp 2.012.500	16%	24%	13	Rp 5.923
IRT	Rp 2.111.111	16%	28%	16	Rp 5.889
ATP rata-rata					Rp 5.762

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 58)

Dari Tabel 7. nilai ATP paling besar adalah golongan PNS dengan nilai Rp. 7.000 sedangkan nilai ATP paling kecil adalah golongan pelajar dengan nilai ATP Rp 3.000 dan nilai rata-rata ATP adalah Rp. 5.762.

Tabel 8. Nilai ATP Trayek 06

Kategori	Pendapatan / Bulan	% Biaya Transportasi	% Biaya AU	Frekuensi / bulan	ATP Rp/Pnp
Pelajar	Rp 474.390	53%	77%	64	Rp 3.000
PNS	Rp 3.452.381	20%	68%	42	Rp 11.046
Pedagang	Rp 1.984.375	17%	70%	27	Rp 8.850
Petani	Rp 1.868.966	18%	35%	16	Rp 7.377
IRT	Rp 2.136.364	15%	53%	21	Rp 8.263
ATP rata-rata					Rp 7.707

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 58)

Dari Tabel 8. nilai ATP paling tinggi adalah pada pekerjaan PNS sebesar Rp. 11.046 sedangkan nilai ATP paling kecil adalah kelompok pelajar dengan nilai ATP Rp 3.000 dan nilai rata-rata ATP pada trayek 06 adalah Rp. 7.707.

Tabel 9. Nilai ATP Trayek 08

Kategori	Pendapatan / Bulan	% Biaya Transportasi	% Biaya AU	Frekuensi	ATP Rp/Pnp
Pelajar	Rp 450.000	33%	80%	24	Rp 5.000
PNS	Rp 3.500.000	14%	48%	20	Rp 12.000
Pedagang	Rp 2.750.000	11%	30%	8	Rp 11.167
Petani	Rp 2.041.667	16%	29%	8	Rp 11.583
IRT	Rp 2.000.000	18%	46%	16	Rp 10.000
ATP rata-rata					Rp 9.950

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 59)

Dari Tabel 9. nilai ATP paling tinggi adalah penumpang dengan pekerjaan PNS sebesar Rp. 12.000 sedangkan nilai ATP terendah adalah kelompok pelajar dengan nilai ATP Rp 5.000 dan nilai rata-rata ATP pada trayek 06 adalah Rp. 9.950.

Tabel 10. Rekapitulasi ATP

Trayek	ATP	ATP Pembulatan
02	Rp 5.762	Rp 6.000
06	Rp 7.707	Rp 8.000
08	Rp 9.950	Rp 10.000

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 59)

D. Perbandingan Tarif Berdasarkan BOK, ATP dan WTP

Tabel 11. Perbandingan Tarif Berdasarkan BOK, ATP dan WTP

No	Kode Trayek	Tarif sesuai SK Tarif	Tarif Eksisting	Tarif dari segi Operator		
				BOK	ATP	WTP
1	02	Rp 3.500	Rp 7.000	Rp 16.736	Rp 5.762	Rp 4.689
2	06	Rp 4.600	Rp 15.000	Rp 14.875	Rp 7.707	Rp 6.787
3	08	Rp 5.000	Rp 15.000	Rp 38.963	Rp 9.950	Rp 7.917

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 59)

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa tarif tertinggi pada trayek 02 terdapat pada tarif BOK yakni sebesar Rp 16.736 sedangkan tarif terendah berada pada tarif WTP yakni sebesar Rp 4.689. Tarif tertinggi trayek 06 pada tarif BOK yakni sebesar Rp 14.875 dengan tarif terendah terletak pada tarif WTP yakni sebesar Rp 6.787. Dan pada trayek 08 tarif tertinggi ada pada tarif BOK yakni sebesar Rp 38.963 dengan tarif terendah ada pada tarif WTP sebesar Rp 7.917. Tingginya nilai BOK pada trayek 08 disebabkan oleh km tempuh yang rendah dan hanya beroperasi 1 rit perhari.

E. Subsidi

Tarif yang bisa diterapkan adalah tarif dengan nilai terkecil yaitu WTP dan perlu dilakukan subsidi.

Tabel 12. Subsidi

No	Trayek	BOK / penumpang	Tarif Rekomendasi	Subsidi / penumpang	Pnp Terangkut / hari	Subsidi / Tahun
1	02	Rp 16.736	Rp 5.000	Rp 11.736	87	Rp 372.676.680
2	06	Rp 14.875	Rp 7.000	Rp 7.875	229	Rp 658.231.875
3	08	Rp 38.963	Rp 8.000	Rp 30.963	24	Rp 271.235.880

Sumber: (Mitra Jasa Saputra Angkat, 2024: 60)

Dari tabel diatas dapat dilihat tarif rekomendasi sebesar Rp 5.000 untuk trayek 02, sebesar Rp 7.000 untuk trayek 06 dan sebesar Rp 8.000 untuk trayek 08 yang merupakan pembulatan dari nilai WTP. Nilai BOK yang lebih tinggi dari nilai ATP/WTP menandakan perlunya subsidi dari pemerintah. Untuk jumlah subsidi yang perlu dibebankan kepada pemerintah adalah sebesar Rp 372.676.680 untuk trayek 02, sebesar Rp 658.231.875 untuk trayek 06 dan Rp 271.235.880 untuk trayek 08. Subsidi ini diperlukan agar tidak merugikan operator karena tarif yang ditetapkan lebih kecil

dari nilai BOK dan tidak memberatkan penumpang karena tarif BOK yang tinggi.

KESIMPULAN

Kesimpulan diambil berdasarkan analisis data yang dilakukan yaitu:

1. Dari analisis yang telah dilakukan ternyata terdapat perbedaan antara perhitungan tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan tarif yang telah ditetapkan.
 - a. Tarif dari segi operator untuk trayek 02 yaitu Rp 16.736 sedangkan Tarif eksisting Rp 7.000
 - b. Tarif dari segi operator Trayek 06 Rp 14.875 sedangkan tarif eksisting mencapai Rp 15.000
 - c. Tarif dari segi operator untuk trayek 08 adalah Rp 38.963 sedangkan tarif eksisting Rp 15.000. Tingginya biaya operasional pada trayek 08 disebabkan oleh km tempuh yang rendah, yaitu hanya 38 km per hari dan hanya beroperasi 1 rit dalam satu hari

Hal ini menyatakan bahwa tarif saat ini pada trayek 02, 06 dan 08 tidak sesuai untuk diterapkan.

2. Berdasarkan perhitungan yang dilakukan didapatkan besaran tarif angkutan perkotaan yang sesuai dari sisi pengguna jasa dapat dilihat berdasarkan analisis ATP dan WTP. Berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) tarif yang mampu dibayarkan pengguna jasa pada:

- a. Trayek 02 yaitu Rp 5.762
- b. Trayek 06 yaitu Rp 7.707
- c. Trayek 08 yaitu Rp 9.950

Berdasarkan *Willingness to Pay* (WTP) tarif yang diinginkan oleh pengguna jasa pada:

- a. Trayek 02 sebesar Rp 4.689
- b. Trayek 06 sebesar Rp 6.787
- c. Trayek 08 sebesar Rp 7.917

3. Setelah dilakukan analisis tarif berdasarkan BOK, ATP dan WTP tarif yang paling rendah merupakan tarif berdasarkan WTP atau kemauan penumpang dalam membayar dan tarif akan diterapkan agar dapat menarik minat penumpang, sehingga untuk menutupi BOK diperlukan subsidi dari pemerintah pada ketiga trayek.

SARAN

Berdasarkan hasil analisis perhitungan tarif dari sisi operator dan pengguna jasa, maka diberikan saran sebagai berikut:

1. Pemerintah Kota Banjar perlu merencanakan pembuatan SK tarif dengan mempertimbangkan analisis Biaya Operasional Kendaraan, ATP dan WTP pada setiap trayek. Tarif rekomendasi dari setiap trayek adalah sebesar Rp 5.000 untuk trayek 02, sebesar Rp 7.000 untuk trayek 06 dan sebesar Rp 8.000 untuk trayek 08 yang merupakan pembulatan dari nilai WTP.
2. Pemerintah perlu memberikan subsidi pada trayek 02, 06 dan 08 karena kemampuan membayar penumpang lebih rendah daripada biaya operasional kendaraan. Subsidi ditentukan berdasarkan selisih nilai tarif BOK dengan tarif rekomendasi. Subsidi berdasarkan nilai tarif BOK dan WTP adalah sebesar Rp 372.676.680 untuk trayek 02, sebesar Rp 658.231.875 untuk trayek 06 dan Rp 271.235.880 untuk trayek 08. Subsidi ini diperlukan agar tidak merugikan operator karena tarif yang ditetapkan lebih kecil dari nilai BOK dan tidak memberatkan penumpang karena tarif BOK yang

- tinggi.
3. Pemerintah dan instansi terkait sebaiknya melakukan pengawasan terhadap kesesuaian tarif angkutan umum di Kota Banjar agar operator tidak menetapkan tarif secara sepihak.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. (2014). Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tentang Angkutan Jalan.
- _____. (2019). Peraturan Menteri Nomor 15 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- _____. (2020). Undang Undang Republik Indonesia No 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja
- _____. (2021). Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: KP.792/AJ.22021 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.
- E.Jalil, R. A. (2018). Analisis Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay Untuk Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor III. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*.
- Frans J., Messah Y., dan Issu N. (2020). Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kabupaten TTS. Tesis diterbitkan: Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Nusa Cendana.
- Irmalia N., Budi Y., dan S. Jauhari L. (2017). Analisis Potensi Demand, Ability To Pay (ATP), dan Willingness To Pay (WTP) BST Koridor 1 dengan adanya sistem Contra Flow di Jalan Brigjen Slamet Riyadi Pada Sekolah. *E-Jurnal Matriks Teknik Sipil*. 75-82
- Joni S., Agus S., dan Djumari (2015). Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP) Dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) (Studi Kasus Trans Jogja Rute 4A dan 4B). *E-Jurnal Matriks Teknik Sipil*. 586-592
- Rahman, Arif. (2022). Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Tarif Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Koridor Semarang-Gubug. Tesis diterbitkan: Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung.
- Regita W., Sisca V., dan James A. (2020). Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Umum (Studi Kasus: Trayek Manado – Bitung). *Jurnal Sipil Statik*, Vol.8 No.2.
- Saida Afriani Siregar, A. R. (2022). Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan. *Statika*, 5(1), 31-41.

- Samuel W., T. K. Sendow, Longdong J. dan M. R. E. Manoppo (2013). Analisa Kelayakan Tarif Angkutan Umum Dalam Kota Manado (Studi Kasus: Trayek Pusat Kota 45 – Malalayang). Jurnal Sipil Statik, Vol.1 No.4.
- Sekar, Samin. (2014). Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, ATP dan WTP. Jurnal Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Malang, Vol.12 No 2.
- Tamin, Ofyar Z., Harmein R., Aine K., Ari S. M., and Bagus H. S. (1999). Ability To Pay (ATP) Dan Willingnes To Pay (WTP). Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT) 1 (2): 121–39.
- Warpani, S. (2002). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bandung, Penerbit ITB.