

Penentuan Besarnya Tarif Angkutan Dalam Kota (Angkot) Dengan Metode BOK

Muh Akbar¹, Eko Budiarto, Budi Doloksaribu

Teknik Sipil Universitas Musamus

Merauke, Papua, Indonesia

akarb@unmus.ac.id, budiyanto_ft@unmus.ac.id, budi@unmus.ac.id

Abstrak - Distrik Merauke merupakan pusat kota Kabupaten Merauke. Adanya pergerakan distribusi barang dan orang yang besar, maka diperlukan suatu sarana yang dapat mempermudah arus pergerakan tersebut. Namun dengan adanya beberapa permasalahan yang ada seperti banyaknya masyarakat yang sudah memiliki kendaraan pribadi, kenaikan BBM, biaya kebutuhan hidup semakin mahal, biaya perbaikan mobil secara berkala yang semakin mahal dikarenakan suku cadang kendaraan harganya naik menyebabkan biaya operasional kendaraan semakin naik. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis besarnya tarif kendaraan angkutan kota A₂ Kabupaten Merauke. Pengumpulan data primer dilakukan survei langsung dan wawancara sedangkan untuk mendapatkan data sekunder dilakukan dengan wawancara terhadap pihak terkait dalam hal ini Organda. Metode yang digunakan untuk menghitung besarnya tarif adalah metode Biaya Operasi Kendaraan (BOK). Hasil analisis diperoleh besarnya tarif adalah Rp. 4.496,39 per penumpang yang berarti lebih rendah Rp. 503,61 per penumpang dari tarif yang di berlakukannya yaitu sebesar Rp. 5000,- per penumpang. Sehingga berdasarkan analisis biaya operasional pemilik kendaraan masih memperoleh keuntungan dalam pengoperasian angkutan kota dengan tarif yang ada saat ini.

Kata kunci : angkutan kota Merauke, Biaya operasi kendaraan, tarif kendaraan

Abstract — Merauke District is the center of the town of Merauke Regency. There is a movement of the distribution of goods and large people, so we need a means that can facilitate the flow of the movement. But with the existing problems such as the number of people who already have private vehicles, rising fuel costs, the cost of living necessities is more expensive, the cost of car repairs on a regular basis is increasingly expensive because vehicle parts prices rise causing vehicle operating costs to rise. The purpose of this study is to analyze the magnitude of A₂ urban transport vehicle tariffs in Merauke Regency. Primary data collection is carried out direct surveys and interviews while to get secondary data is done by interviewing the parties involved in this case Organda. The method used to calculate the rate is the Vehicle Operating Costs (BOK) method. The analysis results obtained the amount of the tariff is Rp. 4,496.39 per passenger which means lower Rp. 503.61 per passenger from the applicable tariff of Rp. 5000 per passenger. So based on an analysis of operational costs vehicle owners still benefit in the operation of urban transport at the current rate.

Keywords: Merauke city transportation, vehicle operating costs, vehicle tariffs

1. PENDAHULUAN

Kebutuhan masyarakat terhadap suatu angkutan secara ideal harus memenuhi kriteria murah, aman, cepat, nyaman dan banyak. Murah artinya, biaya yang dibayar oleh pengguna tidak terlalu berat, tetapi juga harus tetap memberikan keuntungan yang cukup memuaskan bagi para penyedia angkutan. Cepat, aman dan nyaman artinya, angkutan tersebut dapat mengantarkan pengguna tepat waktu dan dalam perjalanan merasakan kenyamanan serta tidak terjadi suatu hambatan sampai ke tempat tujuan, apalagi kecelakaan. Kenaikan BBM berdampak bagi seluruh aspek kehidupan. Hal ini menyebabkan harga minyak pelumas dan suku cadang kendaraan mengalami kenaikan, apalagi dengan adanya jalan yang kurang baik membuat mobil cepat rusak. Disisi lain kemudahan dalam mendapatkan kendaraan pribadi semakin terbuka sehingga berpengaruh terhadap pendapatan pemilik kendaraan karena jumlah pengguna angkutan umum menjadi lebih sedikit [1].

Keadaan diatas menyebabkan penghasilan para pengemudi dan pemilik kendaraan semakin berkurang. Berkurangnya pendapatan ini disebabkan oleh besarnya biaya operasi yang harus dikeluarkan dan ada beberapa suku cadang tertentu yang harus diganti secara berkala dimana harganya mahal, ditambah lagi biaya perawatan kendaraan, agar dapat bertahan lama dan tetap dalam kondisi baik dalam melakukan operasinya. Faktor lain yang tidak kalah penting yaitu semakin besarnya kenaikan bahan kebutuhan pokok sehari-hari oleh seluruh lapisan masyarakat, termasuk pemilik angkutan tersebut.

2. LANDASAN TEORI

2.1 Definisi biaya operasi kendaraan

Biaya operasi kendaraan didefinisikan sebagai biaya yang secara ekonomi terjadi dengan dioperasikannya suatu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Pengertian biaya ekonomi yang terjadi adalah biaya yang sebenarnya terjadi. Jadi disini bukan hanya biaya yang dirasakan sesaat saja oleh pemilik kendaraan seperti pembelian bensin, tetapi juga termasuk biaya-biaya yang terkait tidak

dirasakan secara langsung pada saat dilakukan pengoperasian kendaraan [2].

2.2 Konsep biaya

Dalam konsep biaya dinyatakan bahwa dalam kegiatan transportasi ada 5 (lima) kelompok yang akan menanggung biaya transportasi, yaitu :

- Pemakai
- Pemilik system atau operator
- Non pemakai
- Pemerintah
- Daerah

2.3 Struktur biaya

Jika ditinjau dari kegiatan usaha angkutan, biaya yang dikeluarkan untuk suatu produksi jasa angkutan yang akan dijual kepada pemakai jasa dapat dibagi dalam tiga bagian yaitu :

- Biaya yang dikeluarkan untuk pengelolaan perusahaan
- Biaya yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan
- Biaya yang dikeluarkan untuk redistribusi, iuran, sumbangan dan yang berkenaan dengan pemilikan usaha, kendaraan dan operasi. [3]

2.4 Metode perkiraan biaya

Metode perkiraan biaya menegaskan pada dasarnya terdapat 2 (dua) pendekatan untuk memperkirakan biaya, walaupun pada prakteknya kedua pendekatan itu sering dikombinasikan. Metode tersebut adalah metode perkiraan biaya statistik dan metode perkiraan biaya satuan. Metode perkiraan biaya statistik yang digunakan dengan menghubungkan biaya dengan pelayanan transportasi yang disediakan dan tidak memperhitungkan keperluan untuk mengembangkan suatu modal eksplisit dari sumber-sumber tertentu yang dipakai Metode perkiraan biaya satuan adalah metode yang memisahkan biaya menurut beberapa sub kategori, seperti pegawai, biaya pemeliharaan dan bahan bakar [4].

2.5 Analisis biaya operasi kendaraan

Pada umumnya komponen biaya transportasi dibedakan menjadi dua komponen yaitu biaya tetap dan biaya variabel. Kedua komponen ini hampir tidak dapat dipisahkan dalam perencanaan biaya transportasi. Biaya tetap adalah biaya yang tidak bisa di tekan atau dihindarkan keberadaannya dari pengoperasian suatu kendaraan. Sedangkan biaya variabel adalah biaya yang dapat diminimalkan atau dihindari, karena pada dasarnya biaya ini sangat tergantung pada pengoperasian kendaraan. Biaya ini dapat dihilangkan bila kendaraan tidak dioperasikan [5].

2.6 Teori tarif

Selama terjadi proses pelayanan transportasi, penyedia jasa berhak mendapatkan bayaran dari konsumen sebagai timbal balik pelayanan sesuai dengan besarnya tarif yang telah ditentukan besarnya tarif sangat bervariasi, tergantung dari jenis dan karakteristik angkutan serta tipe pelayanan yang diberikan.

2.7 Teori survei lalu lintas

Survei lalu lintas adalah bagian dari studi transportasi yang bertujuan untuk mengumpulkan data. Data yang diperoleh kemudian dianalisis untuk keperluan pengambilan keputusan pada tingkat perencanaan, perancangan maupun evaluasi [6].

2.8 Teori ekonomi transportasi (Permintaan - Penawaran)

Dalam ekonomi terdapat permintaan (*demand*) dan penawaran (*supply*) yang saling bertemu dan membentuk satu titik pertemuan dalam satu harga dan kuantitas (jumlah barang/jasa). Setiap transaksi perdagangan pasti ada permintaan, penawaran, harga dan kuantitas yang saling mempengaruhi satu sama lain [7].

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode pengumpulan data

- Pengamatan atau observasi yaitu dilakukan dengan cara pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap parameter yang sedang diteliti berlokasi di kabupaten Merauke dengan rute angkot A₂.
- Metode wawancara (*interview*) yaitu metode yang dilakukan dengan cara tanya jawab secara langsung kepada pihak-pihak yang dianggap bisa memberikan informasi atau data yang diperlukan dalam penelitian.

3.2 Jenis-jenis data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini dibagi menjadi dua macam yaitu data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang didapatkan langsung dilapangan dari hasil penelitian peneliti pada waktu melakukan survei. Sedangkan yang dimaksud dengan data sekunder adalah data yang didapatkan dari hasil penelitian sebelumnya atau dari instansi tertentu yang telah memiliki data yang diperlukan, jadi disini peneliti tidak mengambil langsung data di lapangan tetapi menggunakan yang telah ada.

3.3 Metode analisis

Dalam penentuan besarnya tarif dilakukan dengan menggunakan metode evaluasi biaya operasi kendaraan (BOK) yaitu besarnya tarif yang dibebankan kepada penumpang, diperoleh dari penjumlahan biaya operasi kendaraan dengan biaya-biaya lainnya.

4. ANALISIS PEMBAHASAN DAN HASIL

4.1 Trayek angkutan

Angkutan kota dengan kode A₂ merupakan angkutan kota yang beroperasi dengan Trayek atau rute jalan yang dapat di lihat pada Tabel 1 berikut :

Tabel 1. Trayek angkutan kota A₂

Arah tujuan	Trayek
1. Terminal-Jl. Pembangunan	Terminal - keluar ke Utara - Jl. TMP Polder - Jl. Trikora - Jl. Prof. Moh Yamin - Jl. W. Sukarjo - Jl. Sabang - Jl. Ermasu - Jl. Aru - Jl. Raya Mandala - Jl. Ahmad Yani - Jl. Brawijaya - Jl. Pemuda - Jl. Jl. Pembangunan - Jl.
2. Jl.Pembangunan - Terminal	Syutan Syahrir - Jl. Pemuda - Jl. Brawijaya - Jl. Ahmad Yani - Jl. Raya Mandala - Jl. Marind - Jl. Muyu - Jl. Raya Mandala - Jl. Sukarjo - Jl. Sabang - Jl. Trikora - Jl. TMP Polder - Terminal.

Kondisi yang terjadi pada terminal di Merauke yang terletak di pasar Ampera telah berubah atau dapat dikatakan terminal yang sesuai dengan Trayek yang telah ditetapkan tidak ada. Dan sementara ini angkutan yang beroperasi menggunakan Terminal sementara yang terletak di pasar Baru Merauke.



Gambar 1. Trayek angkutan kota A₂

4.2 Biaya operasi kendaraan

Data perincian biaya tetap dan biaya variable dalam penelitian ini diperoleh dengan cara mengadakan survei langsung ke lapangan dengan cara mengadakan wawancara terhadap pengelola dan pihak-pihak yang memiliki keterkaitan dengan penelitian, dalam hal ini adalah organisasi Organda Cabang Merauke serta pihak yang terkait seperti sopir, pemilik kendaraan, dan pemilik bengkel mobil. Adapun rincian biaya tetap dan biaya variable (tentang komponen biaya, durasi waktu/periode, konsumsi pemakaian) yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah hasil survei dan pengamatan dengan pihak-pihak terkait tersebut.

Tabel 2. Biaya tetap angkutan kota A₂ di Kabupaten Merauke

No	Komponen biaya	Durasi	Harga satuan (Rp)
1	Pajak Kendaraan	1 tahun	639.000,-
2	Biaya ijin Usaha	1 tahun	500.000,-
3	Biaya ijin Trayek	1 tahun	350.000,-
4	Iuran Organda	1 tahun	180.000,-
5	Biaya KIR	6 bulan	150.000,-

Biaya operasi kendaraan adalah faktor yang sangat penting dalam penentuan tarif disebabkan karena besarnya tarif yang dibebankan kepada pengguna berdasarkan besarnya biaya operasi kendaraan total dibagi dengan jumlah penumpang dikalikan jarak tempuh

4.3 Data penumpang

Dalam penentuan besarnya tarif yang dibebankan kepada penumpang angkutan kota dengan kode A₂ dalam penelitian ini, jarak dan perbedaan penumpang umum dengan pelajar atau mahasiswa, tidak menjadi faktor penentu besarnya tarif. Hal ini berdasarkan wawancara langsung dengan organisasi Organda serta pengamatan di lapangan.

- Jumlah hari dengan asumsi hari sibuk rata-rata 17 hari : $350.000 \times 17 = 5.950.000,-$
- Jumlah hari dengan asumsi hari biasa rata-rata 8 hari : $277.000 \times 8 = 2.216.000,-$
- Jumlah hari dengan asumsi hari libur rata-rata 5 hari : $245.000 \times 5 = 1.225.000,-$

Dalam penelitian ini didapat dalam satu bulan mobil angkutan dalam kota (Angkot) dengan kode A₂ rata-rata dapat menghasilkan kurang lebih Rp. 9.391.000, - / bulan. Jadi untuk pemasukan rata-rata perhari Rp. $9.391.000 / 30 = \text{Rp. } 313.035$ Dan untuk jumlah penumpang rata-rata perbulan kurang lebih $(70 \times 17) + (55.4 \times 8) + (49 \times 5) = 1.878,2$ penumpang. Jadi Jumlah penumpang rata-rata perhari $1.878,2 / 30 = 62,607$ penumpang/ hari.

4.4 Analisis biaya operasi kendaraan

Data yang diperoleh dari hasil survei dan wawancara pada Organda cabang Merauke, sopir, pemilik kendaraan angkutan kota dan bengkel mobil mengenai data biaya operasi kendaraan kemudian dianalisis. Biaya tetap maupun biaya variable dianalisis dalam perhitungan tahunan atau pengeluaran tahunan sebagai penyederhanaan dan kemudahan dalam analisis.

- Biaya tetap
- Biaya variable
- Biaya kepemilikan asset

4.5 Biaya operasi kendaraan total

Dalam penelitian ini besarnya biaya operasi kendaraan total merupakan hasil penjumlahan dari BOK tahunan, biaya tak terduga dan biaya keuntungan. Di bawah ini adalah perhitungan biaya operasi kendaraan total Angkutan Kota A₂ yang ada di Kabupaten Merauke.

- Biaya tak terduga
- Penghasilan
- Biaya operasi kendaraan total
- Penentuan tarif

Berdasarkan hasil analisis dari biaya operasi kendaraan didapatkan besarnya tarif yang dibebankan kepada setiap penumpang adalah Rp 4.496,39 /penumpang. Dengan demikian dari hasil perhitungan yang dilakukan didapatkan besarnya tarif adalah Rp. 4.496,39 /penumpang dengan asumsi bahwa bagi pengelola atau pemilik angkutan kota A2 di Kabupaten Merauke dapat menutupi biaya operasi kendaraan dan melayani penggunaan angkutan umum secara ideal.

Dari hasil survei dan wawancara, saat ini kondisi yang berlaku di lapangan bahwa besarnya tarif kendaraan yang berlaku yaitu sebesar : Rp. 4.000 /pnp. Dengan demikian bila hasil analisis perhitungan biaya operasi kendaraan sebesar Rp. 4.496,39 /penumpang di bandingkan dengan kondisi pada saat ini tarif yang berlaku yaitu sebesar Rp. 5.000 /penumpang, maka lebih besar Rp. 503,61 /penumpang sehingga untuk kondisi saat ini angkutan kota A2 di Kabupaten Merauke dirasa sudah dapat menutupi biaya operasi kendaraan. Namun kondisi ini sangat tidak layak dikarenakan keuntungan yang diperoleh masih sangat minim. Jadi dengan demikian diharapkan ada peningkatan tarif kendaraan sehingga pelayanan yang diberikan oleh pihak pengelola angkutan kota kepada pihak pengguna jasa angkutan, menjadi lebih baik lagi demi kenyamanan dan keamanan pengguna.

5. KESIMPULAN

Setelah melakukan analisis dan pembahasan dalam penelitian ini diperoleh kesimpulan besarnya biaya operasi kendaraan sebesar Rp. 4.496,39 per penumpang. Tarif tersebut

lebih rendah sebesar Rp. 503,61 per penumpang jika dibandingkan dengan tarif angkutan kota yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp. 5.000,- sehingga berdasarkan analisis biaya operasional kendaraan pemilik kendaraan masih memperoleh keuntungan dalam pengoprasian angkutan kota dengan tarif yang ada saat ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Giatman, M., 2006, *Ekonomi Teknik*, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta.
- [2] Miro, F., 2005, *Perencanaan Transportasi (untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi)* Penerbit Erlangga, Jakarta.
- [3] Morlok, E., 1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- [4] Nahar, J., 1999, *Analisis Biaya Operasi Angkutan Umum Bus Kota Damri di Bandung, (Studi Kasus : Trayek Cibiru-Kebon Kelapa)*, Tesis, ITB, Bandung.
- [5] Sumina, 2002, *Analisis Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Bus Kota Di Surakarta (Studi Kasus : Trayek Kartosuro-Palur Jalur A Dan C)*, Tesis, Universitas Diponegoro, Semarang.
- [6] Yuniarti, T., 2009, *Analisis Tarif Angkutan Umum berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay Studi kasus PO.ATMO Trayek Palur – Kartasura di Surakarta*, Skripsi, Universitas Sebelas Maret, Surakarta
- [7] Akbar Muh, et al. 2018. *Combination of the IPA-SWOT-AHP Models For the Formulation of the Road Network of Development Policy (A Case Study in Merauke Regency, Papua Indonesia)*. *International Journal of Engineering and Technology*. 18(03):28-34