Tarif Angkutan Umum Terhadap Biaya Operasional Kendaraan Bus Royal Trans Pada Trayek Cileungsi-Blok M

GABRIEL SIMANGUNSONG[1], THAHIR SASTRODININGRAT[2]

1. Institut Teknologi Nasional
2. Institut Teknologi Nasional
Email: gabrielfernando2208@gmail.com

ABSTRAK

Hasil analisis data menunjukkan tarif berdasarkan BOK dengan hasil survei yang dilakukan di Hari Senin dan Selasa dengan rata-rata load factor eksisting 70% dan tarif sebesar Rp11.900,00/penumpang. Berdasarkan data yang didapat dari pihak bus Royal Trans pada (weekday) pada tanggal 5, 12, 19, dan 26 Mei di setiap Hari Jumat didapatkan load factor sebesar 60% sehingga diperoleh BOK yaitu sebesar Rp13.900,00/penumpang, yang dimana jikalau dengan tarif yang diperoleh untuk masyarakat umum yaitu sebesar Rp20.000,00/penumpang ada selisih harga lebih pada load factor 70% sebesar Rp8.100,00/penumpang.

Kata Kunci: tarif, angkutan umum, Bus, BOK.

1. PENDAHULUAN

Kota terpadat di Indonesia dan sangat banyak memiliki kota didalamnya, dan juga yang pasti banyak perusahaan dan juga pekerja yang memakai kendaraan darat tersebut yang dimana Jakarta merupakan salah satu kota yang memiliki banyak sekali bidang usaha dan juga perusahaan yang ada disekitarnya, akan tetapi tidak menutupi kemungkinan banyak juga Transportasi darat didalamnya yang dimana adanya taksi, taksi online, ojek online, bus antar kota, dan kereta api. Salah satunya Bus Royal Trans Cileungsi - Blok M. Fungsi utama dari angkutan umum adalah sebagai angkutan yang mengangkut pergerakan masyarakat untuk menjalankan aktifitas sehari-harinya yang diharapkan memiliki pelayanan secara aman, cepat, murah,nyaman dan efisien. Bus ini dikelolah oleh PT. Transjakarta milik BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) dan memiliki 4 rute daerah jakarta dan jumlah penumpang pada bus ini sekitar 30 penumpang jika full kapasitas.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

transportasi ialah sebuah siklus aktivitas pergerakan yang membawa sesuatu (penumpang/barang) untuk dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan yang memiliki tujuan tertentu. Terdapat beberapa faktor yang menentukan pada komponen transportasi untuk mencapai kondisi transportasi yang ideal, yaitu kondisi prasarana jalan serta sistem jaringan dan kondisi sarana (kendaraan) juga yang tidak kalah penting adalah sikap mental dari pengguna fasilitas transportasi tersebut.

2.2 Angkutan Umum

Angkutan umum adalah kendaraan atau angkutan yang memang disediakan dan dapat dipergunakan oleh masyarakat umum dengan dikenakan tarif tertentu. Kendaraan atau angkutan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, bus besar. Keberadaan angkutan umum penumpang memiliki tujuan utama yaitu mengadakan pelayanan angkutan yang layak dan baik bagi masyarakat umum. Kriteria pelayanan yang baik ialah pelayanan yang cepat, murah, aman dan nyaman. Dengan adanya angkutan umum ini juga akan membuka lapangan kerja.

2.3 Tarif Angkutan

Tarif angkutan umum terbagi menjadi tiga yaitu merupakan tarif bertahap dan tarif berdasarkan zona, tarif berdasarkan jarak *(distance – based fares)*, tarif seragam *(flat fares)*. Dalam menetapkan tarif melibatkan tiga pihak yaitu :

1. Penyedia jasa transportasi (operator), tarif adalah harga dari jasa yang diberikan.
2. Pengguna jasa angkutan *(user)*, tarif adalah biaya yang harus dikeluarkan setiap kali menggunakan angkutan umum.
3. Pemerintah (regulator)

Perencanaan tarif sangat dibutuhkan dalam transportasi umum dan juga karena tarif salah satu instrument penting dalam meningkatkan pelayanan dan keuntungan dalam sistem transportasi publik

2.4 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan juga dapat diartikan sebagai total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasi kendaraan terdiri dari dua komponen yang biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap *(fixed cost)* adalah biaya yang tidak berubah (tetap walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai tingkat tertentu), sedangkan biaya tidak tetap *(variable cost)* adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa, dan dibawah ini merupakan cakupan biaya langsung dan tidak langsung pada **Tabel 2.**

Tabel 2. Komponen biaya langsung dan tidak langsung berdasarkan pengelompokkan biaya.

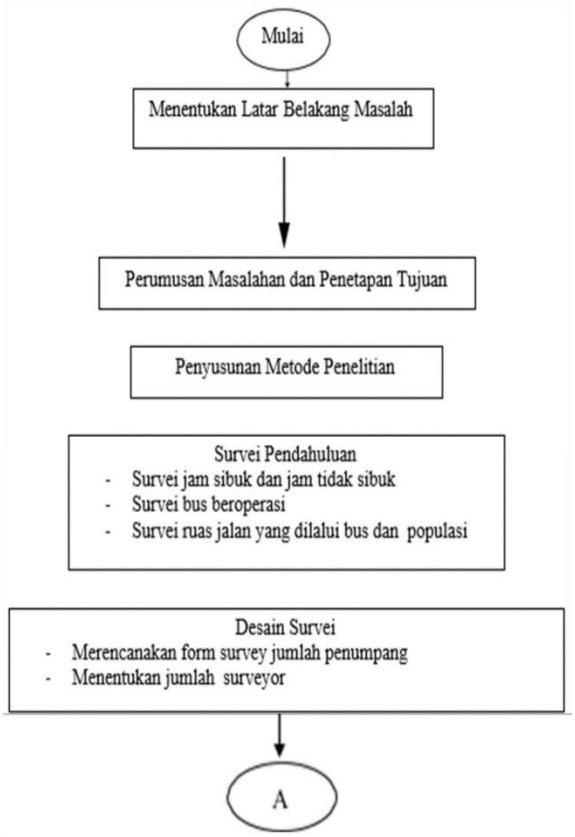
Biaya Langsung	Biaya Tidak Langsung
	1) Biaya pegawai selain awak kendaraan a. Gaji/upah b. Uang lembur c. Tunjangan sosial 2) Biaya pengelolaan a. Penyusutan bangunan kantor b. Penyusutan *pool* dan bengkel c. Penyusutan inventaris/alat kantor d. Penyusutan sarana bengkel e. Biaya administrasi kantor f. Biaya pemeliharaan kantor g. Biaya pemeliharaan pool dan bengkel h. Biaya listrik dan air i. Biaya telepon dan telegram j. Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan k. Pajak perusahaan l. Izin trayek m. Izin usaha n. Biaya pemasaran o. Lain-lain.

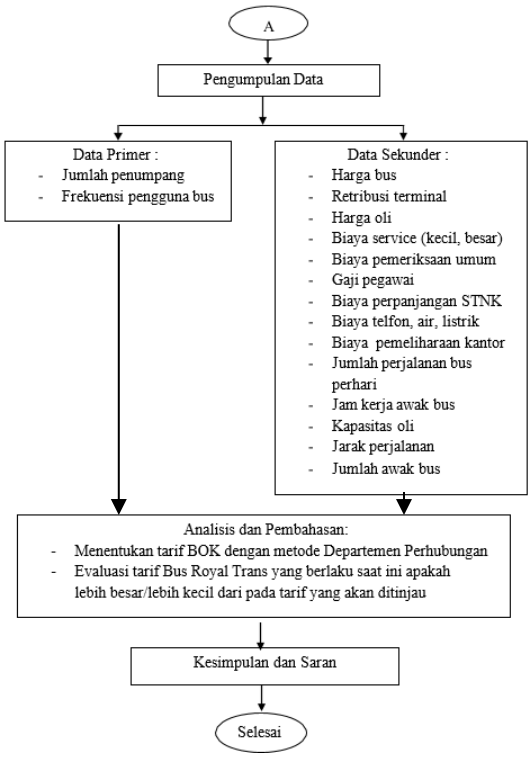
Tabel 2. Komponen biaya langsung dan tidak langsung berdasarkan pengelompokkan biaya. (lanjutan)

1) Suku Cadang dan *Body* 2) Cuci bus 3) Retribusi Terminal 4) STNK/Pajak kendaraan 5) KIR 6) Asuransi 7) Penyusutan kendaraan produktif 8) Bunga modal kendaraan produktif 9) Gaji upah awak bus 10) Bahan Bakar Minyak (BBM) 11) Ban 12) Service Kecil 13) Service Besar 14) Pemeriksaan (*Overhaul*) 15) Penambahan Oli	

(Sumber: Departemen Perhubungan 2002)

3. METODOLOGI PENELITIAN





Gambar 1. Bagan Alir Rencana Kerja

4. ANALISIS DAN BAHASAN

4.1 Data Survei *Load Factor* Penumpang

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan didapat *load factor* rata-rata penumpang bus Royal Trans trayek Cileungsi – Blok M dan sebaliknya rata – rata adalah 21 – 25 penumpang/hari/bus/trip pada *(weekday).* Jika dipersenkan *load factor* penumpang bus Royal Trans trayek Cileungsi – Blok M adalah 70%.

4.2 Biaya Operasional Kendaraan

Didapatkan Biaya langsung dan tidak langsung sebesar Rp8.318,34 yang dimana akan diperhitungkan dengan *load factor* penumpang rata-rata berdasarkan survei yang dimana mendapatkan 60% dan juga 70% di hari Senin, Selasa, dan Jumat yang mendapatkan hasil jikalau 60% itu mendapatkan BOK sebesar Rp13.900.00/penumpang dan juga jikalau 70% dengan rata-rata maksimum penumpang dilapangan mendapatkan hasil sebesar Rp11.900,00/penumpang

4.3 Pembahasan

Setelah dilakukannya perhitungan serta analisis oleh peneliti di tanggal 17 dan 18 Juli di hari senin dan selasa, didapat tarif berdasarkan BOK pada bus Royal Trans trayek Cileungsi – Blok m yaitu dengan *load factor* eksisting 70% sebesar Rp11.900,00/penumpang. Sedangkan tarif yang

diberlakukan oleh PT. Royal Trans sebesar Rp20.000,00. Tentu terlihat ada lebih sebesar Rp8.100,00 antara tarif yang berlaku dengan perhitungan berdasarkan BOK. Berdasarkan data yang didapat dari pihak bus Royal Trans pada trayek Cileungsi – Blok M dan sebaliknya pada *(weekday)* yaitu hari jumat tanggal 5, 12, 19, dan 26 Mei didapat *load factor* sebesar 60%, sehingga didapat BOK sebesar Rp13.900,00/penumpang, dan dengan *load factor* rata-rata 70% maka BOK tarif yang didapat yaitu Rp11.900,00/pnp. Selisih biaya yang berlebih antara BOK dan tarif yang berlaku harus ditindak lanjuti oleh pengelola PT. Royal Trans dan juga pemerintah. Perlu diketahui bahwa PT. Royal Trans mendapat subsidi dari Kementrian Perhubungan berupa bus. Sehingga komponen biaya penyusutan kendaraan produktif dan bunga modal kendaraan produktif tidak diperhitungkan. Bersadarkan survei lanjutan yang peneliti lakukan, total selisih lebih dari tarif dengan BOK yang berlaku saat ini masih diperoleh ke pemerintah. Agar selisih biaya yang berlebih dari harga tarif perpenumpang, Dapat diartikan bahwa kenaikan penumpang bus Royal Trans trayek Cileungsi – Blok M ini semakin banyaknya keuntungan yang didapatkan,Untuk meningkatkan kualitas pelayanan perlu ada campur tangan lebih dari pemerintah setempat bersama pengelola bus trans itu sendiri. Promosi danpeningkatan layanan harus ditingkatkan pihak pengelola yaitu PT.Royal Trans untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan daya tampung halte. Contoh dari peningkatan layanan adalah membuat layanan aplikasi online . Tujuannya adalah agar konsumen tau lokasi halte itu sendiri dan juga jam keberangkatan, informasi perihal bus itu sendiri dengan secara terperinci yang membuat para konsumen bisa memprediksi dari halte mana yang akan mereka naiki dan lebih gampang dijangkau. Penentuan titik lokasi halte harus benar – benar jelas di titik-titik ramai yang bus Royal Trans lewati dari Cileungsi – Blok M.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil perhitungan dan analisis, diambil kesimpulan yaitu Perhitungan tarif berdasarkan BOK pada bus Royal Trans trayek Cileungsi – Blok M dengan hasil survei yang dilakukan oleh peneliti pada tanggal 17 dan 18 Juli di Hari Senin dan Selasa di dapat *load factor* 70% dan tarif sebesar Rp11.900,00/penumpang. Berdasarkan data yang didapat dari pihak bus Royal Trans trayek Cileungsi – Blok M dan sebaliknya pada *(weekday)* tanggal 5, 12, 19, dan 26 Mei di Hari Jumat dengan *load factor* sebesar 60% sehingga didapat BOK sebesar Rp13.900,00/penumpang. Selisih biaya lebih antara tarif yang berlaku dengan perhitungan berdasarkan BOK dengan *load factor* eksisting 70% sebesar Rp8.100,00/penumpang. Diliat dari trip perjalanan yang kurang efisien dalam perharinya yang dimana kurang memaksimalkan waktu dan juga perihal pendapatanya. Seharusnya jikalau dari biaya operasional dengan tarif ada selisih lebih yang dimana ada keuntungan yang bisa membuat peningkatan layanan yang diliat dari banyaknya bus yang kurang memadai dari kenyamanannya yang mempengaruhi mobilitas dan kualitas halte untuk PT. Royal Trans trayek Cileungsi – Blok M ini sendiri.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa dan juga untuk ITENAS selaku instansi yang menyediakan wadah untuk mencapai masa depan yang baik dalam akademik maupun non akademi yang didalamnya memiliki dosen yang sangat berjasa besar untuk mentransferkan ilmunya kepada generasi selanjutnya yang dimana Tugas Akhir ini berjalan dengan lancar dan juga pada final ini membuat paper desiminasi yang dimana wadah dari Tugas Akhir ini untuk dipresentasikan dan juga dipublikasikan untuk wadah generasi selanjutnya untuk menimbah atau gambaran untuk kedepannya.

DAFTAR RUJUKAN

Ahmad Munawar. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi.* Yogyakarta : Beta Offset.

C.Jotin Khisty & B. Kent Lall. 2003*. Dasar- dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1 Edisi Ketiga.* Jakarta: Erlangga.

Amirotul M.H.M, Legowo S.J. dan Murwandono, Priyandi. 2014. *Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok), Ability To Pay (Atp), Willingness To Pay (Wtp), Serta Analisis Break Even Point (Bep) Bus Batik Solo Trans (Studi Kasus Koridor 3)*. Skripsi. Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret. Surakarta.

Kamaluddin, 2003. *Ekonomi Transportasi (Karakteristik, teori dan Kebijakan).* Ghalia Indonesia Jakarta.

Simbolon, M. M. 2003. *Ekonomi Transportasi.* Jakarta: Ghalia Indonesia.

Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi.* Erlangga: Jakarta.

Djumari, Sumarsono, Agus. dan Suryoputro, Joni. 2015. *Analisis Tarif Angkutan Umum Dengan 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. Surakarta.

Tamin, dkk, 1999, *Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisa Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta.* Jurnal Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT) Vol 1, No 2, hal 121-135, ISSN: 1411-2442. Bandung.

Yuniarti, Tati. 2009. *Analisis Tarif Angktan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay*. Skripsi. Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret. Surakarta.

Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi Edisi 1.* Penerbit: ITB Bandung.