

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan transportasi pada saat ini sangat pesat. Hal ini dikarenakan oleh kemajuan teknologi dan taraf hidup masyarakat yang semakin meningkat. Transportasi merupakan salah satu aspek yang menunjang kemajuan bangsa terutama dalam kegiatan perekonomian Negara yang tidak lepas dari pengaruh pertumbuhan jumlah penduduk. Salah satu sarana transportasi pada saat ini yang mudah didapatkan dan sering digunakan adalah angkutan umum. Angkutan umum merupakan angkutan yang disediakan untuk keperluan umum yang dilakukan dengan sistem sewa dan bayar dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang dan bus besar (Tamin, 2000).

Seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk dan adanya peningkatan ekonomi menyebabkan jumlah perjalanan yang dilakukan oleh individu-individu semakin meningkat. Meningkatnya kebutuhan transportasi seiring dengan pengembangan sarana dan prasarana transportasi, kendaraan, jalan, lingkungan dan manusia bersama-sama untuk membentuk sistem lalu lintas. Angkutan umum sebagai salah satu jenis dari bentuk transportasi harus dapat memberikan pelayanan yang baik terhadap para penggunanya, baik dari kenyamanan, ketepatan waktu dan biaya yang terjangkau bagi seluruh lapisan masyarakat. Jika hal tersebut dapat terpenuhi maka angkutan umum sebagai transportasi massal merupakan transportasi yang ideal bagi masyarakat.

Labuan Bajo merupakan Ibu kota Kabupaten Manggarai Barat dan merupakan kota wisata premium yang memiliki fasilitas infrastruktur yang baik dalam menunjang sistem transportasi mulai dari transportasi darat, laut, dan udara. Beberapa hal ini yang menyebabkan Labuan Bajo menjadi salah satu kota tujuan para wisatawan baik itu wisatawan lokal maupun mancanegara. Disisi lain selain menjadi kota tujuan wisatawan, Labuan Bajo juga merupakan kota yang melayani masyarakat manggarai pada umumnya dalam melakukan perjalanan keluar daerah baik itu menggunakan transportasi laut maupun udara. Sebagai tarikan perjalanan maka daerah-daerah sekitar perlu adanya sarana dan prasarana penunjang dan juga sebagai pendistribusian pergerakan perjalanan untuk mendorong kegiatan tersebut. Dengan demikian Angkutan umum merupakan sarana penting yang dibutuhkan oleh lapisan masyarakat Manggarai karena banyak masyarakat yang bergantung pada angkutan umum untuk kebutuhan mobilitasnya.

Kota Ruteng yang merupakan Ibu Kota dari Kabupaten Manggarai yang tidak memiliki infrastruktur yang memadai seperti pelabuhan dan bandar udara. Hal ini yang menyebabkan masyarakat Manggarai dengan tingkat mobilitas orang yang cukup tinggi yang hendak melakukan perjalanan keluar daerah dengan menggunakan transportasi laut dan udara harus menempuh perjalanan darat menuju Kota Labuan Bajo dengan jarak 132 km. Terkait dalam hal ini, tarif angkutan umum yang murah menjadi suatu faktor penentu pilihan penumpang terhadap angkutan umum. Tarif menjadi faktor yang penting dalam mendapatkan pelayanan dan fasilitas yang diberikan, oleh karena itu penentuan tarif dan

kebijakan dari suatu angkutan umum merupakan elemen paling penting dalam operasi bus/angkutan umum

Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang dikeluarkan untuk pengelolaan kendaraan angkutan setiap tahunnya, Biaya operasional kendaraan didefinisikan sebagai biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal, untuk suatu tujuan tertentu. Berdasarkan pertimbangan ekonomi, diperlukan kesesuaian antara tarif yang ditentukan pemerintah dengan tarif yang dibebankan pada penumpang. Dalam hal ini pengusaha mendapatkan keuntungan yang wajar dan dapat menjamin kelangsungan serta pengembangan usaha jasa angkutan umum yang dikelolanya.

Tarif adalah biaya yang harus dibayar oleh pengguna jasa angkutan umum per satuan berat atau penumpang per km yang dinyatakan dalam rupiah (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002). Pemerintah daerah menetapkan besarnya tarif dengan menetapkan batas atas (tarif maksimum) dan batas bawah (tarif minimum) yang disesuaikan dengan besarnya biaya kendaraan, sehingga diharapkan agar besarnya tarif yang akan dikenakan kepada penumpang tidak memberatkan atau sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta memberi keuntungan wajar kepada pihak pengusaha angkutan

Pemerintah yang berperan sebagai penengah antara operator/pengusaha angkutan dan masyarakat membutuhkan pembahasan yang cukup panjang dalam penentuan tarif ini. Maka dari itu dilakukan penelitian terhadap penentuan tarif angkutan umum antar kota yang didasarkan pada biaya operasional kendaraan dan membandingkannya dengan tarif yang berlaku di lapangan.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Berapa besar tarif angkutan umum antar kota jurusan Ruteng- Labuan Bajo berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) ?
2. Apakah tarif yang berlaku saat ini sesuai dengan hasil analisa tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan menurut Pedoman Kementerian Perhubungan ?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui besarnya tarif angkutan antar kota Jurusan Ruteng- Labuan Bajo berdasarkan biaya operasional kendaraan.
2. Mengevaluasi besarnya tarif angkutan umum antar kota rute trayek Ruteng-Labuan Bajo berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan standar Direktorat Jendral Perhubungan Darat (SK 687/AJ.206/DRJD/2002) dan data harga yang berlaku di lapangan.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Sebagai masukan dan bahan pertimbangan bagi pihak yang terkait yaitu Pemerintah, pihak pengusaha dan operator angkutan antar kota dalam menetapkan tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasional kendaraan.
2. Menambah wawasan dalam bidang teknik sipil khususnya mengenai penetapan tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan angkutan umum.

1.5 Batasan dan Ruang Lingkup Penelitian

Agar di dalam menganalisis proses pemecahan masalah tersebut sesuai dengan apa yang diharapkan, maka batasan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian hanya dilakukan pada ruas jalan Ruteng – Labuan Bajo dengan rute yang ditempuh sejauh 132 km.
2. Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK) menggunakan standar Direktorat Jendral Perhubungan Darat 2002.
3. Angkutan antar kota yang di analisis yaitu Angkutan Umum AKDP Gunung Mas rute trayek Ruteng – Labuan Bajo.
4. Data sekunder diperoleh dari PT. Gunung Mas Flores dengan melakukan wawancara kepada pemilik, dan menjadi dasar untuk menentukan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Data izin trayek angkutan antar kota serta rute yang dilewati, diperoleh dari Dinas Perhubungan Provinsi NTT.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi berawal dari bahasa Latin yaitu *transportare*, *trans* yang artinya adalah lokasi/seberang/tempat lain sedangkan *portare* yaitu membawa atau mengangkut. Terdapat beberapa pengertian transportasi menurut para ahli, yaitu:

1. Transportasi adalah aktivitas perpindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya (Munawar, 2005)
2. Transportasi memiliki arti sebagai suatu proses aktivitas membawa atau pengangkutan sesuatu dari satu tempat ke tempat lainnya (Kamaluddin, 2003).
3. Transportasi ialah suatu siklus perpindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat bantu berupa kendaraan (Simbolon, 2003).
4. Transportasi adalah siklus gerak, pindah, mengangkut dan mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lainnya, agar objek dapat lebih bermanfaat dan tentunya tidak terlepas dari alat pendukung (Miro, 2002).

Jadi, 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. Menurut (Tamin, 2000) Beberapa tujuan transportasi yaitu:

1. Mewujudkan angkutan jalan serta lalu lintas yang cepat, selamat, tertib, aman, lancar dan teratur.
2. Menjadikan transportasi yang lain tergabung dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional.
3. Menjangkau seluruh pedalaman wilayah daratan guna menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong dalam pembangunan nasional.

Pada umumnya sistem transportasi di perkotaan terdiri dari sistem angkutan penumpang dan sistem angkutan barang. Sistem angkutan penumpang dapat diklasifikasikan menurut cara penggunaan dan pengoperasiannya, yaitu:

- a. Angkutan pribadi merupakan angkutan yang dimiliki dan dijalankan untuk kepentingan pribadi dengan menggunakan prasarana umum atau pribadi.
- b. Angkutan umum merupakan angkutan yang dimiliki oleh *operator* (pengusaha angkutan) yang digunakan untuk masyarakat umum dengan persyaratan tertentu.

Menurut Keputusan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002) Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Pengertian bus kecil, bus sedang dan bus besar adalah:

- a. Mobil bus kecil adalah mobil bus yang dilengkapi sekurang-kurangnya Sembilan sampai dengan Sembilan belas tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
- b. Mobil bus sedang adalah mobil bus yang mempunyai kapasitas sampai dengan tiga puluh orang termasuk yang duduk dan berdiri, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
- c. Mobil bus besar adalah mobil bus yang mempunyai kapasitas tujuh puluh Sembilan orang termasuk yang duduk dan berdiri, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.

2.2 Angkutan Umum

Angkutan merupakan kegiatan perpindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ke tempat lain (Hadihardarja, 1997). Angkutan juga diartikan sebagai sarana memindahkan barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan (Suwardjoko, 2002)

Berdasarkan (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992, 1992) tentang lalulintas dan angkutan jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

1. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
2. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain
3. Angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan antar wilayah pedesaan.
4. Angkutan lintas batas Negara yang merupakan angkutan orang yang melalui batas Negara lain.

Sarana transportasi adalah salah satu dari alat penghubung yang dimaksudkan untuk melawan jarak. Melawan jarak tidak lain adalah menyediakan sarana dan prasarana transportasi yaitu alat yang bergerak, menyediakan ruang untuk alat angkut tersebut, dan tempat berhenti untuk bongkar muat, mengatur bongkar muat transportasi, menentukan tempat lokasi pemberhentian untuk produksi dan konsumsi, untuk pengembangan selanjutnya (Tamin, 2000).

Angkutan umum merupakan angkutan yang ditekankan pada jenis angkutan yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Yang dimaksud di dalamnya adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air dan angkutan udara. Tujuan keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah aman, nyaman, cepat dan murah (Suwardjoko, 2002).

Keberadaan angkutan umum memiliki tujuan dalam pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi. Hal ini dikarenakan angkutan umum bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak

orang atau penumpang. Semakin banyak jumlah penumpang menyebabkan biaya per penumpang dapat lebih murah.

Pelayanan angkutan umum akan berjalan dengan baik apabila terjadi keseimbangan antara sediaan dan permintaan. Dalam kaitan ini perlu campur tangan Pemerintah dengan tujuan antara lain:

- a. Menjamin sistem operasi yang aman bagi kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan, petugas pengelola angkutan, dan pengusaha jasa angkutan.
- b. Mengarahkan agar lingkungan tidak terlalu terganggu oleh kegiatan angkutan
- c. Menciptakan persaingan sehat dan menghindarkan kembaran yang tidak perlu.
- d. Membantu perkembangan dan pembangunan nasional maupun daerah dengan meningkatkan pelayanan jasa angkutan.
- e. Menjamin pemerataan jasa angkutan sehingga tidak ada pihak yang dirugikan.
- f. Mengendalikan operasi pelayanan jasa angkutan.

2.2.1 Angkutan Umum Antar Kota

Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten / Kota dalam satu daerah Provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek. Angkutan umum antar kota merupakan bagian dari transportasi antar kota yang mempunyai peranan cukup besar dalam menunjang kegiatan masyarakat.

2.2.2 Jaringan Trayek Angkutan Umum

2.2.2.1 Jaringan Trayek

Berdasarkan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002) (SK687/AJ/DRJD/2002), Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Faktor yang digunakan sebagai pertimbangan dalam menerapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut:

1. Pola Tata Guna Lahan

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna tanah dengan potensi permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang potensial menjadi tujuan berpergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan.

2. Pola Pergerakan Penumpang Angkutan Umum

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi.

3. Kepadatan Penduduk

Salah satu faktor yang menjadi prioritas pelayanan angkutan umum adalah wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

4. Daerah Pelayanan

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah yang ada. Hal itu sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

5. Karakteristik Jaringan Jalan

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik angkutan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan dan tipe operasi jalan.

2.2.2.2 Macam-macam Jaringan Trayek

Menurut (Presiden Republik Indonesia, No. 41 1993), jaringan trayek terbagi atas:

1. Trayek antar kota antar provinsi yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah Provinsi Daerah Tingkat I.

Trayek antar kota antar provinsi dan trayek lintas batas Negara diselenggarakan dengan memenuhi ciri-ciri pelayanan yaitu sebagai berikut:

- a. Mempunyai jadwal tetap
 - b. Pelayanan cepat
 - c. Dilayani oleh mobil bus umum
 - d. Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan
2. Trayek antar kota dalam provinsi yaitu trayek yang melalui antar Daerah Tingkat II dalam satu wilayah Provinsi Daerah Tingkat I.

Trayek antar kota dalam provinsi diselenggarakan dengan memenuhi ciri-ciri pelayanan sebagai berikut:

- a. Mempunyai jadwal yang tetap
 - b. Pelayanan cepat dan atau lambat
 - c. Dilayani oleh mobil bus umum
 - d. Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan
3. Trayek kota yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kotamadya Daerah Tingkat II atau trayek dalam daerah khusus ibukota.

Trayek kota terdiri dari:

- a. Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:
 - Mempunyai jadwal tetap
 - Melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal
 - Dilayani oleh bus umum
 - Pelayanan cepat atau lambat
 - Jarak pendek
 - Melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang
- b. Trayek cabang yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :
 - Mempunyai jadwal tetap
 - Melayani angkutan antar kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan kawasan pemukiman

- Dilayani dengan mobil bus umum
 - Pelayanan cepat dan lambat
 - Jarak pendek
 - Melalui tempat-tempat yang ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang
- c. Trayek ranting yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:
- Melayani angkutan dalam kawasan pemukiman
 - Dilayani dengan bus umum dan atau mobil penumpang umum
 - Pelayanan lambat
 - Jarak pendek
- d. Trayek langsung yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:
- Mempunyai jadwal tetap
 - Melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat massal dan langsung
 - Dilayani dengan mobil bus umum
 - Pelayanan cepat
 - Jarak pendek
 - Melalui tempat-tempat yang ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang
4. Trayek pedesaan yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kabupaten Daerah Tingkat II.

Trayek pedesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan sebagai berikut:

- Mempunyai jadwal yang tetap dan atau tidak terjadwal
- Pelayanan lambat
- Dilayani oleh mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum
- Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan

5. Trayek lintas batas Negara yaitu trayek yang melewati atau melewati batas Negara.

2.2.3 Tarif Angkutan Umum

Menurut Departemen Perhubungan 2002, tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan pada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang dinyatakan dalam rupiah. Penetapan tarif dimasukkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana pengangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintasan yang bersangkutan.

Guna melindungi konsumen, pemerintah menetapkan batas tarif maksimum, dan bila dianggap perlu untuk menjaga persaingan sehat, pemerintah juga menetapkan tarif minimum. Sementara itu tarif harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih memberi keuntungan wajar kepada pihak pengusaha angkutan umum dan dapat diterima konsumen.

Perhitungan tarif angkutan umum merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan tarif (*Break Event Point*) dan ditambah 10 % untuk keuntungan jasa perusahaan, secara matematis dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ tarif BEP} \quad 2.1$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{tarif pokok} \times \text{jarak Rata-rata} \quad 2.2$$

$$\text{Tarif Pokok} = \text{total biaya pokok faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan} \quad 2.3$$

Faktor muat penumpang (*loading factor*) adalah nisbah antara jumlah penumpang yang diangkut dengan daya tampung atau kapasitas kendaraan selama satu lintasan (Warpani, 2002). Perhitungan faktor pengisian adalah sebagai berikut:

$$F = PK \times 100\% \quad 2.4$$

Keterangan:

F = faktor pengisian (*loading factor*).

P = banyaknya penumpang sepanjang satu lintasan sekali jalan.

K = daya tampung kendaraan yang diizinkan

2.2.3.1 Sistem Pembentukan Tarif Angkutan Umum

Tarif bagi penyedia jasa angkutan (operator) adalah harga dari jasa yang diberikan. Sedangkan bagi pengguna jasa, besarnya tarif merupakan biaya yang harus dibayarkan untuk jasa yang telah dipakainya. Penentuan tarif ini harus berdasarkan sistem pembentukannya yang diatur oleh pemerintah. Ada tiga cara dalam menentukan sistem pembentukan tarif, yaitu:

1. Sistem pembentukan tarif atas dasar produksi jasa (*cost of service pricing*).

Dengan sistem ini, tarif dibentuk atas dasar biaya produksi jasa transportasi ditambah dengan keuntungan yang layak bagi kelangsungan hidup dan pengembangan perusahaan. Tarif yang dibentuk atas dasar biaya dinyatakan sebagai tarif minimum, di mana perusahaan tidak akan

menawar lagi di bawah tarif terendah itu. Sistem ini digunakan setelah terlebih dahulu menentukan biaya yang dikeluarkan operator. Diantaranya adalah:

- *Direct Cost* (Biaya Langsung)
 - *Indirect Cost* (Biaya Tak Langsung)
2. Sistem pembentukan tarif atas dasar nilai jasa (*value of service pricing*).
Dengan sistem ini, tarif didasarkan atas nilai yang dapat diberikan terhadap jasa pelayanan transportasi. Besar kecilnya nilai itu tergantung pada elastis permintaan jasa pelayanan transportasi. Tarif yang didasarkan atas nilai jasa transportasi biasanya dinyatakan sebagai tarif maksimum.
3. Sistem pembentukan yang didasarkan pada “*What the traffic will bear*”
Tarif yang didasarkan pada *What the traffic will bear* berada di antara tarif minimum dan tarif maksimum. Untuk itu dasar tarif ini adalah berusaha dapat menutupi seluruh biaya variabel sebanyak mungkin dan sebagian dari biaya tetap (*fixed cost*).

2.2.3.2 Jenis Tarif Angkutan

Dalam penentuan tarif angkutan umum dapat berupa tarif seragam atau tarif berdasarkan jarak. Dalam menetapkan tarif harus melibatkan tiga pihak, yaitu:

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

3. Pemerintah (*regulator*), sebagai pihak yang menentukan tarif resmi, besarnya tarif berpengaruh terhadap besarnya pendapatan pada sektor transportasi.

Dalam menyelenggarakan transportasi jalan dengan angkutan umum penumpang di wilayahnya, tertuang dalam pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992, tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, yakni:

“Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalulintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat “.

Sebagai sarana pelayanan, angkutan umum sudah selayaknya mendapatkan porsi anggaran yang cukup. Untuk melakukan hal itu sangat ideal bila kita mengkaji ulang tarif yang akan berlaku (tarif wajar) di suatu wilayah dengan melihat biaya operasi kendaraan angkutan umum dan jumlah penumpang yang terangkut. Juga melihat dari segi kemampuan membayar (*ability to pay*) dan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya (*willingness to pay*) dari kelompok masyarakat pengguna angkutan umum. Selama ini penentuan besarnya tarif hanya berdasarkan ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah tanpa melakukan kajian terhadap kondisi lapangan (termasuk kemampuan bayar masyarakat pengguna).

Beberapa faktor yang mempengaruhi *ability to pay* di antaranya adalah besarnya penghasilan, kebutuhan transportasi, total biaya transportasi, intensitas perjalanan, pengeluaran total per bulan, jenis kegiatan, dan persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi.

2.2.3.3 Penentuan Besaran Tarif Angkutan Umum

Dalam menentukan besaran tarif angkutan umum, terdapat beberapa faktor dengan tujuan tertentu yang dapat dipertimbangkan, antara lain adalah:

a. Faktor sosial

- Mendistribusikan kembali pendapatan dari orang berada kepada mereka yang kurang mampu
- Memberikan kesempatan perjalanan kepada kelompok yang kurang beruntung seperti orang lanjut usia, orang cacat dan orang-orang yang tidak sepenuhnya dapat menggunakan angkutan pribadi.
- Mengurangi kekacauan pada angkutan umum disaat jam sibuk.
- Meningkatkan frekuensi, kecepatan dan ketersediaan angkutan umum.
- Memberikan hasil yang nyaman untuk membeli dan menggunakan tiket.

b. Faktor lingkungan

- Mendorong permintaan masyarakat secara geografis menjadi lebih padat.
- Mengurangi kemacetan lalu lintas
- Mengurangi polusi udara, suara dan gangguan visual.
- Mengurangi kecelakaan.

c. Faktor ekonomi dan keuangan

- Memaksimumkan pendapatan.
- Meminimumkan satuan biaya operasi.
- Mempertahankan satuan fleksibilitas untuk penyesuaian tingkat tarif dengan sasaran pendapatan yang baru atau permintaan pasar.
- Memastikan efisiensi penggunaan sumber-sumber langka, mendorong menggunakan lebih banyak kapasitas yang masih tersisa.

d. Faktor operasi

- Memelihara kemudahan mendapatkan informasi mengenai permintaan penumpang.
- Meningkatkan efisiensi pengumpulan tiket dan ongkos.
- Memberikan fasilitas pengoperasian angkutan oleh satu orang dan meringankan tugas para karyawan.
- Mengurangi pengeluaran dan kecurangan ongkos.

2.3 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan didefinisikan sebagai biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal, untuk suatu tujuan tertentu. Berdasarkan pertimbangan ekonomi, diperlukan kesesuaian antara tarif yang ditentukan pemerintah dengan tarif yang dibebankan pada penumpang. Dalam hal ini pengusaha mendapatkan keuntungan yang wajar dan dapat menjamin kelangsungan serta pengembangan usaha jasa angkutan umum yang dikelolanya. Sesuai Standart (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,

2002), biaya operasi kendaraan (angkutan) dapat dibagi menjadi dua, Biaya Langsung dan Biaya Tak Langsung.

2.3.1 Biaya Langsung

Biaya langsung adalah biaya yang langsung dapat dibebankan pada biaya operasi kendaraan atau biaya pokok, meliputi:

- Penyusutan Kendaraan

Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung dengan menggunakan metode garis lurus. Untuk kendaraan baru, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBN dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga perolehan.

$$\text{Penyusutan Kendaraan} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \quad 2.5$$

Nilai residu bus adalah 20% dari harga kendaraan

- Bunga Modal

Bunga modal dihitung dengan rumus :

Bunga modal/Tahun =

$$\frac{\frac{n+1}{2} \text{ harga kendaraan} \times \text{tingkat bunga} / \text{Tahun}}{\text{Masa Penyusutan}} \quad 2.6$$

Dimana: n = masa pengambilan

Bila pembelian kendaraan dilakukan secara kredit, maka komponen bunga modal ini tidak diperhitungkan lagi.

- Pajak Iuran Kendaraan

$$\text{Pajak Kendaraan} = \frac{\text{Biaya pajak}}{\text{km tempuh} / \text{tahun}} \quad 2.7$$

- Pendapatan Awak Kendaraan

Pendapatan awak kendaraan =

$$\frac{\text{Pendapatan awak kendaraan} / \text{tahun}}{\text{km tempuh} / \text{tahun}} \quad 2.8$$

- Bahan Bakar Minyak (BBM)

Besarnya penggunaan bahan bakar kendaraan ini sangat tergantung dengan kondisi kendaraan, kondisi jalan yang dilalui serta cara pengemudi mengoperasikan kendaraannya. Untuk kondisi kendaraan yang masih baik dan dengan kondisi jalan yang relatif lurus dan datar, pengalaman serta cara pengemudi yang lebih pengalaman akan lebih irit pemakaian bahan bakarnya. Tetapi dengan kondisi sebaliknya tentu akan menghabiskan bahan bakar yang lebih banyak.

$$\text{Biaya BBM} = \frac{\text{Pemakaian BBM} / \text{hari}}{\text{km tempuh} / \text{hari}} \quad 2.9$$

- Ban

Biaya pemakaian ban adalah biaya yang dikeluarkan untuk pembelian. Besarnya biaya pemakaian ban sangat tergantung pada kecepatan kendaraan dan jenis kendaraan.

$$\text{Biaya Ban} = \frac{\text{Jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban} / \text{buah}}{\text{km. daya tahan ban}} \quad 2.10$$

- Servis kecil

Servis kecil dilakukan dengan patokan km-tempuh antar-servis yang baiknya dilakukan setelah 5.000 km-tempuh disertai penggantian oli mesin, gemuk, oli rem serta upah servis.

$$\text{Biaya servis kecil} = \frac{\text{Biaya servis kecil}}{\text{km}} \quad 2.11$$

- Servis Besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km-tempuh yaitu 12.000 (SK 687/AJ.206/DRJD/2002), yaitu penggantian oli mesin, oli gardan, oli transmisi, oli rem, gemuk, filter udara, filter oli, upah servis dan lain-lain.

$$\text{Biaya servis besar} = \frac{\text{Biaya servis besar}}{\text{km}} \quad 2.12$$

- *General Overhaul*

Overhaul (turun mesin) dilakukan pada kendaraan yang usianya sudah mencapai lebih dari 5 (lima) tahun dikarenakan keadaan kondisi mesin kendaraan yg sudah mulai aus karena pemakaian yang terlalu lama. Agar kendaraan dapat berfungsi dengan baik, overhaul angkutan umum penumpang sebaiknya dilakukan setelah 150.000 km.

$$\frac{\text{km-tempuh} / \text{tahun}}{150.000 \text{ km}} \times \text{biaya pemeriksaan} \quad 2.13$$

- Penambahan Oli Mesin

$$\text{Penambahan oli} = \frac{\text{penambahan oli per hari} \times \text{Harrga oli} / L}{\text{km tempuh} / \text{hari}} \quad 2.14$$

- Cuci Kendaraan

Kendaraan umum sebaiknya dicuci setiap hari dengan tujuan agar penumpang merasa nyaman ketika menggunakan jasa angkutan umum tersebut.

$$\text{Cuci kendaraan} = \frac{\text{biaya cuci kendaraan / hari}}{\text{km tempuh / hari}} \quad 2.15$$

- Retribusi Terminal

$$\text{Retribusi} = \frac{\text{retribusi terminal / hari}}{\text{km tempuh / hari}} \quad 2.16$$

- KIR

$$\text{KIR} = \frac{\text{Biaya KIR / tahun}}{\text{km tempuh / tahun}} \quad 2.17$$

- Asuransi

Angkutan umum penumpang biasanya diwajibkan untuk membayar asuransi jasa raharja yang bertujuan untuk tunjangan kecelakaan bagi pengemudi maupun penumpangnya. Biaya ini biasanya dibayar tiap tahun bersamaan dengan pembayaran pajak.

$$\text{Asuransi} = \frac{\text{Biaya Asuransi kendaraan / tahun}}{\text{km tempuh / tahun}} \quad 2.18$$

Tabel 2.1 Pedoman Perhitungan Biaya Pokok (SK 687/AJ.206/DRJD/2002)

No	Uraian	Satuan	Angkutan Kota				
			Bus Besar		Bus Sedang	Bus Kecil	Mobil Penumpang Umum (MPU)
			Bus DD	Bus SD			
1	Masa Penyusutan Kendaraan	Th	5	5	5	5	5
2	Jarak tempuh rata-rata	Km/Hari	250	250	250	250	250
3	Bahan bakar minyak	Km/Lt	2	3.6-3	5	7.5-9	7.5-9
4	Jarak tempuh ganti ban	Km	24000	21000	20000	25000	25000
5	Ratio pengemudi/bus	Org/Kend	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
6	Ratio kondektur/bus	Org/Kend	1.2	1.2	1.2	-	-
7	Jarak tempuh antar service kecil	Km	5000	4000	4000	4000	4000
8	Suku cadang/service besar	Km	10000	10000	10000	12000	12000
9	Penggantian minyak motor	Km	4000	4000	4000	3500	3500

10	Penggantian minyak rem	Km	8000	8000	8000	12000	12000
11	Penggantian gemuk	Km/Kg	3000	3000	3000	4000	4000
12	Penggantian minyak gareden	Km	12000	12000	12000	12000	12000
13	Penggantian minyak persneling	Km	12000	12000	12000	12000	12000
14	Hari jalan siap operasi	Hari/Th	365	365	365	365	365
15	SO :SGO	%	80	80	80	80	80
16	Nilai Residu	%	20	20	20	-	-

2.3.2 Biaya Tak Langsung

Biaya tak langsung adalah biaya yang tak dapat langsung dikenakan terhadap operasi per angkutan, tetapi menjadi bagian dari biaya pokok dan unit biaya. Terdapat beberapa komponen dalam biaya tidak langsung, yaitu:

- Biaya pegawai selain awak bus
- Biaya pengelolaan
 - a. Penyusutan bangunan kantor
 - b. Penyusutan pool dan bengkel
 - c. Penyusutan inventaris / alat kantor
 - d. Penyusutan sarana bengkel

- e. Penyusutan administrasi kantor
- f. Penyusutan pemeliharaan kantor
- g. Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
- h. Biaya listrik, dan air
- i. Biaya telepon dan telegram
- j. Ijin trayek
- k. Biaya pemasaran
- l. Lain-lain

