EVALUASI TARIF BUS ANTARKOTA DALAM PROVINSI BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN TRAYEK SURABAYA-TRENGGALEK

Theresia Mca[1,]Andy Kurniawan[2]
1Dosen Jurusan Teknik Sipil, ITATS Surabaya, email: longteyes@gmail.com
[2]Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, ITATS Surabaya, email: nimun_zeymun@yahoo.com

ABSTRAK

Evaluasi ini dilakukan untuk mengetahui perbandingan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) antara PO.Harapan dan PO.Pelita Indah dan juga mencari berapa biaya operasional kendaraan setiap bus per km. Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) adalah salah satu pengangkutan penumpang yang dioperasikan secara teratur/terjadwal dan tepat waktu. Bus PO.Harapan dan PO.Pelita Indahmerupakan angkutan AKDP dengan trayek Surabaya - Trenggalek. Jarak Trayek Surabaya-Trenggalek kira-kira 188 km.

Metode yang dilakukan untuk mengevaluasi tarif terhadap Biaya Operasional Kendaraan adalah metode perhitungan biaya pokok bus angkutan umum kelas ekonomi yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan dimana merupakan data sekunder.Sedangkan data primer ditujukan untuk mendapatkan gambaran biaya/harga komponen-komponen kendaraan dilakukan dengan wawancara langsung dengan pengusaha angkutan.

Berdasarkan hasil evaluasi tarif AKDP didapat BOK bus PO.Harapan dengan nilai sebesar Rp 4.887,79 /bus-km dan besarnya tarif BEP sebesar Rp 16.274,74 /pnp. BOK bus PO.Pelita dengan nilai sebesar Rp 4.589,33 /bus-km dan besarnya tarif BEP sebesar Rp 15.539,34 / pnp. Dengan tarif yang berlaku saat ini untuk kedua perusahan tersebut adalah sebesar RP.20.000,00.Kedua pengusaha angkutan mendapatkan keuntungan dimana tarif yang berlaku saat ini wajar untuk menutupi Biaya Operasional Kendaraan.

Kata Kunci : Tarif, Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP).

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi yang menyangkut perpindahan orang maupun barang, seiring berjalannya waktu fungsi dan jenis transportasi pun turut berkembang sesuai kebutuhan dan kondisi yang ada. Pengembangan model angkutan umum bus Ac Tarif Biasa (ATB) diakibatkan munculnya kebutuhan masyarakat akan transportasi yang cepat dengan kualitas yang lebih baik, aman dan nyaman.

Tarif angkutan umum selalu menjadi permasalahan yang cukup rumit untuk dihadapi karena berbagai faktor yang ada. Perusahaan jasa angkutan dalam hal ini dalam penentuan tarif perjalanan mengacu pada standar yang ditetapkan oleh instansi-instansi terkait. Namun penetapan tarif yang diberlakukan oleh pemerintah kadang kala tidak memberikan keuntungan bagi perusahaan jasa angkutan, di sisi lain kenaikan tarif perjalanan yang di tetapkan oleh perusahaan jasa angkutan dapat menyebabkan penurunan jumlah penumpang. Oleh karena hal itu perusahaan jasa angkutan harus mengimbangi kualitas pelayanan untuk memperoleh keuntungan.

Di sisi lain telah beroperasi pula moda transportasi lain dengan fasilitas yang sama pada rute tersebut, yaitu PO Harapan Jaya dan PO Pelita indah. Kedua belah instansi tersebut bersaing guna memperoleh penumpang yang banyak , sementara penumpang membutuhkan pelayanan yang ideal. Oleh karena itu perlu dilakukan pengkajian terhadap tarif yang menguntungkan pihak konsumen maupun penyedia jasa.

Penentuan tarif ini pun tidak terIepas dari keinginan perusahaan jasa transportasi dalam hal ini untuk memperoleh keuntungan atau paling tidak untuk tidak merugi dalam menjalankan perannya sebagai pemberi jasa transportasi. Berdasarkan kondisi diatas, maka perlu dilakukan analisa atau evaluasi tarif yang berlaku berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK).

Transportasi

Pengertian transportasi menurut Morlok (1978) adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ketempat lain.Menurut Miro (2005) pada tugas akhir Taty Yuniarti (2009) tentang Analis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability to Pay dan Willing to Pay (Studi Kasus Po.Atmo trayek Palur-Kartasura di Surakarta), transportasi adalah usaha memindahkan menggerakan, mengangkut,atau mengalihkan suatu obyek dari suatu tempat ke tempat lain dimana tempat lain tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Angkutan Umum Penumpang

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. (Warpani, 1990).

Terminal Angkutan Umum

Terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Kapasitas kendaraan

Kapasitas kendaraan ialah daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum baik yang duduk maupun yang berdiri. Daya muat setiap jenis angkutan umum dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 1. Kapasitas Kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Perhari per kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil penumpang Umum	8	-	8	250-300
Bus Kecil	19	-	19	300-400
Bus Sedang	20	10	30	500-600
Bus Besar lantai Tunggal	49	30	79	1000-1200
Bus Besar Lantai Ganda	85	35	120	1500-1800

Sumber : Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum tahun 2002

Load Factor

Load factor adalah rata-rata jumlah penumpang bus pada waktu dan lokasi tertentu disepanjang rute yang dilalui. Faktor ini dapat menjadi petunjuk kepada instansi perusahaan penyedia jasa angkutan, misalnya : apakah jumlah armada yang ada masih kurang, mencukupi atau melebihi kebutuhan suatu lintasan.

$$F = (P / K) \times 100\ \%$$

Keterangan :
F = Load factor
P = Jumlah penumpang dalam suatu lintasan
K = Daya tampung kendaraan

Biaya Operasinal Kendaraan

Biaya merupakan faktor yang menentukan dalam transportasi untuk penetapan tarif, alat kontrol agar dalam pengoperasian mencapai tingkat efektivitas dan efisiensi. Biaya pokok atau biaya produksi. adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Jadi setiap kendaraan yang jenisnya berbeda BOK nya berbeda juga, atau jenisnya sama tapi jarak tempuh dari tempat asal berbeda maka BOK nya berbeda. Berdasarkan BOK inilah pemilik dapat mengetahui keuntungan dengan jalan hasil pemasukan berdasarkan tarif yang berlaku dikurangi BOK. Maka perusahaan dapat memanagement segala pembiayaan untuk BOK ini secara baik dan teratur.

Kelompok Biaya Kendaraan Menurut Fungsi Pokok Kegiatan

Kelompok biaya menurut hubungan dengan produksi jasa yang dihasilkan terbagi menjadi dua : Biaya Langsung dan Biaya tidak langsung.

Berikut ini adalah table komponen biaya langsung dan tidak langsung berdasarkan pengelompokan biaya.

Tabel 2. Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung.

Biaya Langsung	Biaya Tidak Langsung
1.Penyusutan kendaraan Produktif 2.Bunga Modal Kendaraan Produktif 3.Awak bus (supir dan kondektur) a. Gaji b.Tunjuan Uang Koperasi (Uang Dinas) c.Tunjungan Sosial 4.Bahan Bakar Minyak 5.Ban 6.Servis Kecil 7.Servis Besar 8.Pemeriksaan (Overhaul) 9.Penmabahan Oli 10.Suku Cadang dan Bodi 11.cuci Bus 12.Retribusi terminal 13.STNK/Pajak Kendaraan 14.Kiir 15.Asuransi a.Asuransi Kendaraan b.Asuransi Awak	1.Biaya Pegawai selain awak kendaraan a.gaji/upah b.uang lembur c.tunjungan social 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

Sumber : Departemen Perhubungan Darat (2002)

Tarif Angkutan Umum

Tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan umum yang dinyatakan dalam rupiah (Departemen Perhubungan Darat 2002). Atau bisa di bilang harga atas jasa sebuah pelayanan. Tarif angkutan umum adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan umum.

Berikut adalah rumus perhitungan tarif menurut Departement Perhubungan Darat tahun 2002 :

Tarif = (tarif pokok x jarak rata-rata) + 10%

Tarif BEP = tariff pokok x jarak rata-rata

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{total biaya pokok}}{\text{Faktor pengisian} \times \text{Kapasitas penumpang}}$$

Km yang ditempuh per tahun = jumlah trayek x jumlah perjalanan dalam satu hari x jumlah hari operasi dalam satu bulan x jumlah bulan dalam satu tahun

METODE

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode survey dengan melalui wawancara dan survey lapangan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang telah diterbitkan departement perhubungan darat.

Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini pada daerah daerah yang dilewati angkutan umum ATB PO. Harapan jaya dan PO Pelita Indah rute yang di lewati yaitu : dari Terminal Surabaya, Terminal Mojokerto, Terminal Jombang, Terminal Kediri, Terminal Tulungagung, , Terakhir Terminal Trenggalek.
Waktu Penelitian dilakukan pada hari biasa (senin sampai jumat) dan hari libur (sabtu dan minggu) dimaksudkan guna mendapatkan karakteristik yang berbeda.

HASIL

Penyajian Data

Karakteristik Kendaraan pada PO. Harapan Jaya dan PO. Pelita Indah

a. Tipe = Besar
b. Jenis Pelayanan = Patas AC Tarif Biasa
c. Kapasitas / Daya Angkut Penumpang = 79 Orang
d. Kapasitas Bahan Bakar = 100 liter
e. Kapasitas Oli Mesin = 10 liter
f. Kapasitas Oli Gardan = 5 liter
g. Kapasitas Oli Tranmisi = 5 liter

Produksi Bus	PO. Harapan Jaya	PO. Pelita Indah
Km-tempuh/rit	188 km-tempuh/rit	188 km-tempuh/rit
Frekuensi/hari	2 rit/hari	2 rit/hari
Km-tempuh/hari	376 km/hari	376 km/hari
Penumpang/rit	104 pnp	85 pnp
Penumpang/hari	208 pnp	170 pnp
Hari Operasi/bulan	30 hari	30 hari
Km-tempuh/bulan	376 x 30 = 11.280 km	376 x 30 = 11.280 km
Penumpang/bulan	208 x 30 = 6.270 pnp	170 x 30 = 5.130 pnp
Km-tempuh/tahun	11.280 x 12 = 135.360 km	11.280 x 12 = 135.360 km
Penumpang/tahun	6.270 x 12 = 75.240 pnp	5130 x 12 = 61.560 pnp

Biaya per bus-km PO. Harapan Jaya

- Biaya Langsung

NO	URAIAN	PO. Harapan Jaya (bus-km)	PO. Pelita Indah (bus – km)
1	Biaya penyusutan : Harga kendaraan Masa penyusutan Nilai residu Biaya penyusutan bus-km	 Rp. 310.000.000 5 tahun 20% x Rp. 310.000.000 Rp. 366.43	 Rp. 250.000.000 5 tahun 20% x Rp. 250.000.000 Rp. 295.08
2	Bunga modal / tahun	Rp. 24.800.000 per bus/th Rp. 183.21	Rp. 20.000.000 per bus / th Rp.147.75
3	Gaji & tunjangan awak bus (sopir, kondektur, kernet)	Rp. 93.600.000 / th Rp. 691.48	Rp. 86.400.000 Rp. 638.29
4	Biaya bahan bakar	Rp. 1555.85	Rp. 1382.97
5	Ban	Rp. 250	Rp.208.33
6	Servis kecil	Rp. 63.91	Rp. 56.82

7	Servis besar	Rp. 29.28	Rp. 26.92
8	Biaya pemeriksaan umum	Rp. 6.746.411 / th Rp. 49.84	Rp. 8.545.454 Rp. 63.13
9	Oli mesin	Rp. 212.76	Rp. 265.95
10	Cuci bus	Rp. 53.19	Rp. 53.19
11	Retibusi terminal	Rp. 39.89	Rp. 39.89
12	STNK/pajak kendaraan	Rp. 11.08	Rp. 9.8
13	KIR	Rp. 1.18	Rp. 1.18
JUMLAH		Rp. 3508.1	Rp. 3189.3

- Biaya Tidak langsung

NO	URAIAN	PO. Harapan Jaya (bus-km)	PO. Pelita Indah (bus – km)
1	Biaya pegawai selain awak bus	Rp. 34.800.000	Rp. 32.400.000
2	Biaya pengelolaan	Rp. 28.100.000	Rp. 22.500.000
3	Biaya tidak langsung per bus / th	Rp. 6.290.000/ th Rp. 46.45	Rp. 7.842.857 Rp. 57.94

- Perhitungan Biaya Fasilitas Tambahan

NO	URAIAN	PO. Harapan Jaya (bus-km)	PO. Pelita Indah (bus – km)
1	Harga AC baru	Rp.11.250.000	Rp. 9.500.000
2	Biaya penyusutan 5 th	Rp. 2.250.000	Rp. 1.900.000
3	Biaya perbaikan	Rp. 1.687.500	Rp. 1.425.000
4	Biaya AC keseluruhan	Rp. 1333.23	Rp. 1342.09

- Total Biaya Pokok perbus-km PO. Harapan Jaya

NO	URAIAN	PO. Harapan Jaya (bus-km)	PO. Pelita Indah (bus – km)
1	BOK bus (biaya langsung + biaya tidak langsung + biaya fasilitas tambahan)	Rp.4.887.79	Rp. 4.589.33

- Analisa Tarif Kendaraan dan Analisa Pendapatan

NO	URAIAN	PO. Harapan Jaya (bus-km)	PO. Pelita Indah (bus – km)
1	Tarif pokok	Rp.88.36	Rp. 82.89
2	Tarif BEP	Rp. 16.611,68	Rp. 15.602,06
3	Keuntungan	Rp. 3.725,26	Rp. 4.460,66
4	Rc ratio	Rp. 1.22	1.28
5	Rentabilitas	22.89 %	27.5 %

PEMBAHASAN

Biaya Operasinal Kendaraan yang dikeluarkan PO. Harapan Jaya sebesar Rp 4.887,79 /bus-km dan Biaya Operasinal yang dikeluarkan PO. Pelita Indah sebesar Rp 4.589,33 /bus-km.

Tarif BEP berdasarkan Biaya Operasinal Kendaraan yang dikeluarkan PO. Harapan jaya sebesar Rp 16.274,74 /pnp dan tarif BEP berdasarkan Biaya Operasinal Kendaraan yang dikeluarkan PO. Pelita Indah sebesar Rp 15.539,34 /pnp. Dan tarif yang berlaku dilapangan adalah sebesar Rp 20.000,- .

Dari perhitungan tarif BEP berdasarkan Biaya Operasinal Kendaraan dapat diketahui bahwa kedua PO tersebut memperoleh keuntungan. PO pelita indah memperoleh keuntungan yg lebih lebih besar dengan rentabilitas sebesar 43,57% dan PO. Harapan Jaya memperoleh rentabilitas sebesar 42,34 %. Akan tetapi dalam kenyataannya PO.harapan jaya lebih unggul dari Pelita Indah dikarenakan PO.Harapan Jaya memperoleh penumpang lebih banyak sebesar 208 pnp/hari sedangkan PO.pelita Indah sebesar 170 pnp / hari.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pembahasan terhadap penelitian ini maka di dapat kesimpulan :

1. Besarnya Biaya Operasional yang dikeluarkan PO.Harapan Jaya sebesar Rp 4.887,79 /bus-km dan besarnya tarif BEP sebesar Rp 16.274,74 /pnp
2. Besarnya Biaya Operasional yang dikeluarkan PO, Pelita Indah sebesar Rp 4.589,33 /bus-km dan besarnya tarif BEP sebesar Rp 15.539,34 / pnp.
3. PO.Pelita Indah. memperoleh keuntungan lebih besar dengan rentabilitas sebesar 43,57% sedangkan PO. Harapan Jaya sebesar 42,34%.
4. Akan tetapi PO. Harapan jaya memperoleh penumpang yang lebih banyak, sebesar 208 orang per hari. Dan 170 orang per hari untuk PO. Pelita Indah. Dan juga kenyataan di lapangan bus po harapan jaya memfasilitasi kenyamanan penumpang sehingga banyak penumpang yg naik bus PO. Harapan Jaya daripada PO. Pelita Indah.

DAFTAR PUSTAKA

[1] Dimas Pamungkas dan Elizabeth Diah K (2007) Tentang **Evaluasi Tarif Angkutan Umum Penumpang Kota Semarang (Studi Kasus Bus Patas Ac rute Banyumanik – Pasar Johar dan Pucang Gading – Ngaliyan).**

[2] Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat NomorSK.687/AJ.206/DRJD/2002. **Tentang Pedoman TeknisPenyelenggaraan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan dalamTrayek Tetap dan Teratur.**

[3] Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003. **TentangPenyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan Kendaraan Umum**

[4] Morlok, Edward K. 1978. **Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi .**Penerbit Erlangga

[5] Taty Yuniarti 2009 **tentang Analis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability to Pay dan Willing to Pay (Studi Kasus Po.Atmo trayek Palur-Kartasura di Surakarta).**

[6] Warpani, Suwardjoko. 1990. **Merencanakan Sistem Perangkutan**. Bandung:Penerbit ITB.