

ANALISIS TARIF BUS EKONOMI ANGKUTAN KOTA DALAM PROVINSI (AKDP) BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)

TRAYEK PADANG – BUKITTINGGI

Helga Yermadona

Dosen Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat

ABSTRAK

Angkutan umum yang paling banyak melayani Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) di kota Padang adalah bus ekonomi ukuran kecil dengan kapasitas 19 orang penumpang. Beberapa perusahaan bus AKDP yang melayani trayek Padang – Bukittinggi antara lain Tranex dan ANS, sedangkan bus lain trayek Padang – Payakumbuh yang melewati Bukittinggi juga bisa menjadi alternatif pilihan yaitu bus Ayah, Sinamar, Yudha Transport, dan Bahagia. Trayek Padang – Bukittinggi yang jaraknya 96,8 km dapat ditempuh dengan waktu \pm 2 jam dengan tarif bus ekonomi Rp.20.000,00 per penumpang. Seiring waktu semakin tingginya permintaan transportasi trayek Padang – Bukittinggi, selain bus ekonomi mulai berkembang travel resmi maupun non resmi dengan tarif yang lebih mahal dari tarif bus ekonomi AKDP. Adanya perbedaan tarif ini tentu menjadi bahan pertimbangan bagi penumpang untuk memilih moda transportasi bus ekonomi atau travel. Salah satu cara untuk menghitung tarif bus ekonomi yang sesuai adalah dengan cara perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 dan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur yang diterbitkan Departemen Perhubungan. Hasil analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp.3.335,1/bus-km, sedangkan perhitungan tarif sebesar Rp.18.690,56/orang. Sehingga tarif yang harus dibayar oleh penumpang bus ekonomi AKDP untuk trayek Padang - Bukittinggi sebesar Rp. 20.000,00 dianggap telah mewakili keuntungan minimal yang diharapkan penyedia jasa transportasi (operator).

Kata kunci: tarif, Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan trayek.

PENDAHULUAN

Kota Padang sebagai ibukota Sumatera Barat mempunyai banyak pilihan transportasi Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) berupa bus ekonomi dan travel resmi maupun non resmi. Bus ekonomi ukuran kecil dengan kapasitas 19 orang penumpang merupakan angkutan umum AKDP yang paling banyak beroperasi di kota Padang. Trayek Padang – Bukittinggi menjadi pilihan trayek dengan jumlah penumpang terbesar mengingat Bukittinggi merupakan kota wisata di Sumatera Barat. Beberapa perusahaan bus ekonomi AKDP yang melayani trayek Padang – Bukittinggi antara lain Tranex dan ANS, sedangkan bus lain trayek Padang –

Payakumbuh yang melewati Bukittinggi juga bisa menjadi alternatif pilihan yaitu bus Ayah, Sinamar, Yudha Transport, dan Bahagia. Trayek ini dapat ditempuh dengan jarak 96,8 km selama ± 2 jam dengan tarif seragam (*flat fare*) Rp.20.000,00 per penumpang menggunakan bus ekonomi, sedangkan jika penumpang memilih menggunakan travel dikenakan tarif yang lebih mahal.

Adanya perbedaan tarif ini tentu menjadi bahan pertimbangan bagi penumpang untuk memilih moda transportasi bus ekonomi atau travel. Salah satu cara untuk menghitung tarif bus ekonomi yang sesuai adalah dengan cara evaluasi perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 Tentang mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan BOK Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi dan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur yang diterbitkan Departemen Perhubungan. Tarif yang baik adalah tarif yang sesuai bagi pengguna kendaraan dan juga bagi operator kendaraan, mencakup biaya operasi kendaraan dan keuntungan atau laba yang diharapkan operator, sesuai tingkat kemampuan membayar dari konsumen atau penumpang.

KAJIAN PUSTAKA

Berdasarkan Buku Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur yang diterbitkan Departemen Perhubungan (2002) dan beberapa Jurnal Perencanaan Rute Angkutan Umum : Penentuan tarif angkutan umum berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

1. Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan.
2. Tarif angkutan umum penumpang kota merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif BEP) dan ditambah 10% untuk jasa keuntungan perusahaan, Rumusnya adalah :

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

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

$$\text{Tarif pokok} = \frac{\text{total biaya pokok}}{\text{faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}}$$

3. Faktor muat (*Load Factor*) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%).
4. Rit adalah satu kali perjalanan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan.
5. Waktu tempuh/rit adalah lama perjalanan dalam satu rit.

Departemen Perhubungan (2002) menyatakan penggolongan struktur biaya pokok terbagi atas:

1. Biaya langsung
 - a. Biaya tetap, yaitu penyusutan, bunga modal kendaraan produktif, gaji/upah, tunjangan kerja, tunjangan sosial bagi awak bus (supir dan kondektur), biaya cuci bus, STNK, KIR, dan Asuransi.

- b. Biaya tidak tetap, yaitu bahan bakar minyak (BBM), ban, servis kecil dan besar, pemeriksaan (*overhaul*), penambahan oli, suku cadang dan bodi, dan retribusi terminal.
2. Biaya tak langsung
- a. Biaya tetap, yaitu biaya pegawai selain awak kendaraan seperti gaji, uang lembur tunjangan, pakaian dinas, asuransi dan biaya pengelolaan seperti penyusutan biaya kantor, penyusutan *pool* dan bengkel, penyusutan alat kantor, biaya administrasi kantor, biaya pemeliharaan kantor, *pool*, dan bengkel, biaya listrik dan air, biaya telepon, biaya perjalanan dinas selain awak bus, pajak perusahaan, izin trayek dan izin usaha.
 - b. Biaya tidak tetap, yaitu biaya pemasaran dan biaya lainnya.

Untuk menghitung biaya pokok untuk bus kecil menurut Departemen Perhubungan (2002), pedoman pada Tabel 1 berikut ini dapat digunakan:

Tabel 1. Asumsi Perhitungan Biaya Pokok untuk *Micro Bus* (Bus Kecil)

No	Uraian	Satuan	Bus Kecil
1	Masa penyusutan kendaraan	thn	5
2	Jarak tempuh rata-rata	Km/hr	250
3	Bahan Bakar minyak	Km/hr	7 s/d 9
4	Jarak tempuh ganti ban	Km	25000
5	Ratio pengemudi/bus	Org/kend	1.2
6	Ratio kondektur/bus	Org/kend	-
7	Jarak tempuh antar service kecil	Km	4000
8	Suku cadang/ service besar	Km	12000
9	Penggantian minyak motor	Km	3500
10	Penggantian minyak rem	Km	12000
11	Penggantian gemuk	Km/kg	4000
12	Penggantian minyak gardan	Km	12000
13	Penggantian minyak persneling	Km	12000
14	Hari jalan siap operasi	Hr/thn	365
15	SO : SGO	%	80
16	Nilai Residu	%	-

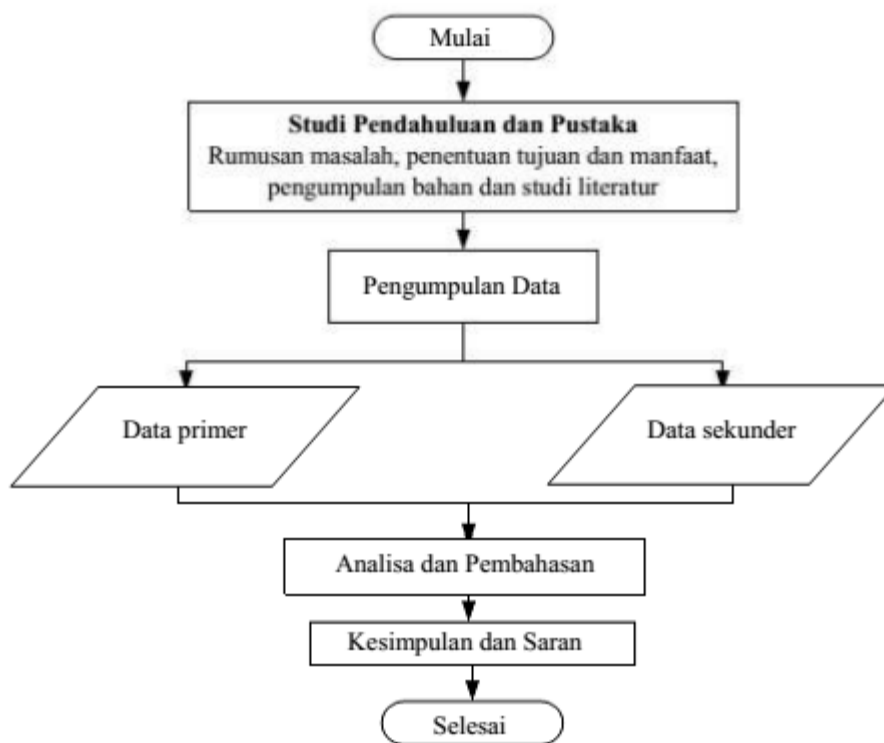
Sumber : Departemen Perhubungan (2002)

METODOLOGI PENELITIAN

Tahapan penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Studi pendahuluan:
 - a. Pemilihan objek dan lokasi studi
Angkutan umum yang ditinjau adalah Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) berupa bus ekonomi Trayek Padang – Bukittinggi. Panjang rute yang dilayani adalah 96,8 km.
 - b. Penentuan periode survey dilakukan pada hari kerja selama 1 hari dalam 1 rit perjalanan.
 - c. Penentuan peralatan yang digunakan
 - 1) Formulir survey untuk pencatatan hasil wawancara penyedia jasa transportasi (operator) mengenai biaya langsung dan biaya tidak langsung untuk menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK)
 - 2) Alat tulis
2. Pengumpulan data:
 - a. Data primer
Data dan informasi yang diperoleh langsung di lapangan dengan cara observasi dan survey. Survey yang dilakukan adalah survey wawancara penyedia jasa transportasi (operator) bus ekonomi AKDP trayek Padang – Bukittinggi.
 - b. Data sekunder
Data perusahaan atau penyedia jasa transportasi (operator) bus ekonomi AKDP trayek Padang – Bukittinggi dari Dinas Perhubungan Kota Padang.
3. Analisis data
Analisis data dengan menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan tarif berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur yang diterbitkan Departemen Perhubungan).

Bagan alir dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1 berikut :



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Hasil survey wawancara

Untuk mendapatkan data yang berhubungan dengan perhitungan biaya langsung dan tidak langsung dilakukan survey wawancara. Hasil survey wawancara terhadap perusahaan atau penyedia jasa transportasi (operator) bus ekonomi AKDP trayek Padang – Bukittinggi dapat dilihat pada Tabel 2 berikut ini :

Tabel 2. Hasil Rekapitulasi Survey Wawancara Perusahaan Atau Penyedia Jasa Transportasi (Operator) Bus Ekonomi AKDP Trayek Padang – Bukittinggi

No	Uraian	Satuan
1	Armada yang digunakan	<i>microbus</i> merk Isuzu (non AC)
2	Tipe Kendaraan	Microbus (bus kecil)
3	Jumlah tempat duduk	20 <i>seat</i> (1 sopir + 19 penumpang)
4	Jarak Padang - Bukittinggi	96,8 km
5	Harga kendaraan	Rp.213.500.000,00
6	Harga BBM (solar)	Rp.5.150,00

No	Uraian	Satuan
7	Masa penyusutan	5 tahun
8	Masa pengembalian pinjaman	6 tahun dengan bunga 11% per tahun
9	Biaya retribusi terminal/kedatangan	Rp.2000,00
10	Biaya STNK/bus/tahun	Rp.570.000,00
11	Biaya KIR 2 kali setahun	Rp.400.000,00
12	Asuransi	Asuransi kendaran, penumpang dan awak bus

2. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

A. Produksi per bus

- 1) Km-tempuh/rit = 96,8 km
- 2) Frekuensi per hari = 2,58 rit
- 3) Km-tempuh/hari [(1) x 2)] + 3% = 258 km/hari
- 4) Hari operasi/bulan = 30 hari
- 5) Km-tempuh/bulan [(3) x 6)] = 7725 km
- 6) Km-tempuh/tahun [(7) x 12 bulan] = 92700 km/tahun

B. Biaya per bus-km

1) Biaya langsung/ bus-km

$$\text{Penyusutan} = \frac{\text{harga kend} - \text{nilai residu}}{\text{km tempuh /th} \times \text{masa penyusutan}} = \text{Rp.460,63/bus-km}$$

$$\text{Bunga modal} = \frac{\text{bunga modal /thn}}{\text{km tempuh /thn}} = \text{Rp. 177,3/bus-km}$$

$$\text{Biaya awak} = \frac{\text{biaya awak bus pertahun}}{\text{km tempuh /th}} = \text{Rp. 489,3/bus-km}$$

$$\text{Biaya BBM} = \frac{\text{biaya BBM /bus /hari}}{\text{km tempuh per hari}} = \text{Rp.572,2/bus-km}$$

$$\text{Biaya ban} = \frac{\text{jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban}}{\text{daya tahan ban (km)}} = \text{Rp.128,0/bus-km}$$

$$\text{Biaya servis kecil} = \frac{\text{jumlah biaya servis kecil}}{4000 \text{ km}} = \text{Rp.59,2/bus-km}$$

$$\text{Biaya servis besar} = \frac{\text{jumlah biaya servis besar}}{12000 \text{ km}} = \text{Rp.86,4/bus-km}$$

$$\text{Biaya pemeriksaan umum} = \frac{\text{biaya pemeriksaan umum /thn}}{\text{km -tempuh /thn}} = \text{Rp.73,2/bus-km}$$

$$\text{Penambahan oli mesin} = \frac{\text{penambahan oli mesin /hari} \times \text{harga oli}}{\text{km -tempuh /hari}} = \text{Rp.27,2/bus-km}$$

$$\text{Cuci bus} = \frac{\text{biaya cuci /bln /bus}}{\text{km-tempuh /hari}} = \text{Rp.135,9/bus-km}$$

$$\text{Retribusi terminal} = \frac{\text{biaya retribusi terminal /hari}}{\text{km-tempuh /hari}} = \text{Rp.7,8/bus-km}$$

$$\text{STNK/pajak kendaraan} = \frac{\text{biaya STNK /bus /thn}}{\text{km-tempuh /thn}} = \text{Rp.6,1/bus-km}$$

$$\text{KIR} = \frac{\text{biaya KIR /thn}}{\text{km-tempuh /thn}} = \text{Rp.4,3/bus-km}$$

$$\text{Asuransi} = \frac{\text{jumlah biaya asuransi /thn}}{\text{km-tempuh /thn}} = \text{Rp.8,2/bus-km}$$

$$\begin{aligned} \text{Total biaya langsung} &= (\text{penyusutan} + \text{Bunga modal} + \text{Biaya awak} + \text{Biaya BBM} + \\ &\text{Biaya ban} + \text{Biaya servis kecil} + \text{Biaya servis besar} + \text{Biaya pemeriksaan umum} + \\ &\text{Penambahan oli mesin} + \text{Cuci bus} + \text{Retribusi terminal} + \text{STNK/pajak kendaraan} \\ &+ \text{KIR} + \text{Asuransi}) = \text{Rp.2235,7/bus-km} \end{aligned}$$

2) Biaya tak langsung

$$\text{Total biaya tak langsung} = \frac{\text{total biaya tak langsung persegmen /bus}}{\text{km-tempuh /thn}} = \text{Rp. 308,2/bus-km}$$

C. Total biaya operasi bus per km

$$\text{Biaya pokok} = \text{biaya langsung} + \text{biaya tak langsung} = \text{Rp.2544,0/bus-km}$$

$$\text{Biaya bus cadangan} = \text{Rp. 447,1/bus-km}$$

$$\text{Jumlah} = \text{Rp.2991,1/bus-km}$$

$$\text{Margin (profit) perusahaan 10\%} = \text{Rp.299,1/bus-km}$$

$$\text{Pajak perusahaan 15\% dari profit} = \text{Rp. 44,9/bus-km}$$

$$\text{Biaya Operasional Kendaraan (BOK)/km} = \text{Rp.3335,1/bus-km}$$

3. Perhitungan Tarif Padang - Bukittinggi

$$\text{Tarif BEP} = \text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata} = \text{Rp.23059,78}$$

$$\text{Tarif pokok} = \frac{\text{total biaya pokok}}{\text{faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}} = \text{Rp.238,22}$$

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% = \text{Rp. 18690,56}$$

Dari hasil analisis bus ekonomi trayek Padang - Bukittinggi didapat BOK sebesar Rp.3335,1/bus-km, sedangkan perhitungan tarif sebesar Rp. 18690,56/orang.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisa yang dilakukan dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pilihan transportasi Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) trayek Padang - Bukittinggi berupa *microbus* (bus ekonomi) dan travel yang menempuh jarak tempuh 96,8 km/rit dengan kapasitas penumpang 19 orang.
2. Tarif yang berlaku saat ini untuk AKDP adalah tarif seragam (*flat fare*) Rp.20.000,00 untuk bus ekonomi dan tarif yang lebih mahal jika menggunakan travel.
3. Untuk menghitung tarif bus ekonomi yang sesuai adalah dengan cara evaluasi perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 Tentang mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan BOK Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi dan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur yang diterbitkan Departemen Perhubungan.
4. Hasil analisis bus ekonomi trayek Padang - Bukittinggi didapatkan BOK sebesar Rp.3335,1/bus-km, sedangkan perhitungan tarif sebesar Rp. 18690,56/orang. Sehingga hasil analisis tarif berdasarkan BOK tidak terlalu berbeda dengan tarif yang berlaku saat ini Rp.20.000,00/orang.

Adapun saran yang diajukan adalah sebagai berikut:

1. Survey wawancara yang dilakukan sebaiknya mewakili masing-masing perusahaan atau penyedia jasa transportasi (operator) bus ekonomi AKDP sehinggadata yang didapatkan lebih akurat.
2. Perlu kajian yang lebih lanjut mengenai tarif yang mengikuti perubahan-perubahan yang terjadi di lapangan sesuai dinamika transportasi.
3. Perawatan kendaraan secara berkala akan memberikan keuntungan bagi perusahaan atau penyedia jasa transportasi.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2001. *Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan*, Jakarta.
- Departemen Perhubungan RI. 2002. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Dinas Perhubungan Kota Padang. 2008. *Transportation Service of Padang*. Padang.
- Isya Muhammad, Nurlily, Ismy Romaynoor, 2011. *Analisis Penentuan Tarif Angkutan Umum Minibus Lintas Lhokseumawe-Banda Aceh*. Teras Jurnal, Vol. I, No.2 Juni 2011.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 89 Tahun 2002. *Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi*
- Sugiono, H .2005. *Evaluasi Biaya Operasional Kendaraan Untuk Peningkatan Kinerja Angkutan Umum Bus Sedang (Studi Kasus Rute Sukorejo-Semarang)*. Tesis Universitas Diponegoro, Semarang.