

ANALISIS EVALUASI TARIF ANGKUTAN UMUM TRAYEK E DI KABUPATEN MIMIKA

Indah Ayu Lestari¹, Yahya Nusa²

STIE Jambatan Bulan Jambatan Bulan Timika

Email: indahayulestari3117@gmail.com

STIE Jambatan Bulan Jambatan Bulan Timika

Email: yahya.nusa.yn@gmail.com

ABSTRAKSI

The purpose of this study is to re-evaluate the fare of public transportation route E. The method used is a descriptive method, which is the method used to describe the condition of public transportation rates for route E in Mimika Regency. The types of data used are qualitative and quantitative data, and respondent data used as many as 3 respondents in the field. The analytical tool used in this study is the Component of vehicle operating costs according to the Ministry of Transportation method in 2002. The results of data analysis show that the tariff based on Vehicle Operating Costs (BOK) is Rp. 5,754.06 for the Timika Terminal - Timika Jaya Village route, Rp. 6,877.94 for the Timika Terminal - Karang Senang Village route, and Rp. 6,196.68 for the Timika Terminal - Hospital route. Community Partners. The hope of this study is for fare changes in accordance with the tariffs that are in the field and benefit both users and owners of public transportation services.

Keywords: *fare, public transport, vehicle operating cost (BOK).*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Angkutan umum merupakan alat transportasi yang mengangkut barang dan manusia, untuk memindahkannya kesuatu tempat tujuan, yang disiapkan oleh orang pribadi, swasta, maupun pemerintah, yang dapat digunakan oleh semua masyarakat dengan membayar atau sewa. Untuk mempersingkat waktu perjalanan seseorang bisa menggunakan angkutan umum, keberadaan

angkutan umum dapat menimbulkan keinginan seseorang untuk melakukan perjalanan. Selain itu yang menjadi daya tarik yaitu angkutan umum harus nyaman agar masyarakat berminat untuk menggunakan angkutan umum.

Di Kabupaten Mimika, secara umum masyarakat lokal menggunakan jasa angkutan umum yang disediakan pemerintah

maupun swasta, salah satunya angkutan umum trayek E (Terminal Timika – SP II Desa Timika Jaya, Terminal Timika – SP III Desa Karang Senang, dan Terminal Timika – RS. Mitra Masyarakat) . Angkutan umum trayek E masih diperlukan oleh masyarakat di Timika dalam melakukan aktifitas untuk menunjang kebutuhan. Angkutan umum menjadi salah satu moda transportasi yang dimana semua masyarakat masih membutuhkan dan menggunakannya dengan membayar biaya tarif atau sewa. Besarnya harga yang harus dibayarkan untuk melakukan pergerakan atau menggunakan jasa angkutan umum berdampak kepada kemauan masyarakat

untuk menggunakan sarana angkutan umum tersebut.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 173 ayat (1) yang berbunyi: Perusahaan Angkutan Umum yang diselenggarakan angkutan orang/atau barang wajib memiliki:

1. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek
2. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek
3. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

ini data trayek dan jumlah Dibawah mobil penumpang angkutan umum trayek E di Kabupaten Mimika.

Tabel 1.1
Jumlah Mobil Penumpang Trayek E Di Kabupaten Mimika

No	Trayek	Rute	Jarak	Jumlah Kendaraan	Keterangan
1	E	Terminal Timika-SP II Desa Timika Jaya	13 km	92 unit	Beroperasi
		Terminal Timika-SP III Desa Karang Senang	15,4 km		
		Terminal Timika-RS. Mitra Masyarakat	14 km		

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika

Berdasarkan dari Tabel 1.1 Kondisi Angkutan Umum trayek E di Kabupaten Mimika ini berjalan dengan baik. Dengan jumlah armada sebanyak 92unit yang

beroperasi, dimana dengan rute yang berbeda-beda. Agar bisa terus memperbaiki pelayanannya, angkutan umum harus mempunyai pendapatan dari kenyamanan

itulah bisa melengkapi keinginan maupun kebutuhan penumpang. Maka pendapatan yang diterima angkutan umum trayek tersebut harus sesuai dengan biaya-biaya

yang dikeluarkan selama angkutan umum beroperasi. Tarif adalah tujuan utama dari penerima pendapatan dalam pengelolaan angkutan umum trayek.

Tabel 1.2
Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum Trayek E

No	Trayek	kapasitas	rute	jarak	Besar Tarif	
					Umum (Rp)	Pelajar (Rp)
1.	E	8 seat 12 seat 24 seat	Terminal Timika- SP II Desa Timika Jaya	13 km	2.700 2.000 1.900	1.600 1.200 1.100
		8 seat 12 seat 24 seat	Terminal Timika-SP III Desa Karang Senang	15,4 km	3.300 2.500 2.300	2.000 1.500 1.400
		8 seat 12 seat 24 seat	Terminal Timika-RS. Mitra Masyarakat	14 km	3.000 2.200 2.000	1.700 1.300 1.200

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika Tahun 2009

Berdasarkan tabel 1.2 tarif angkutan umum telah di tentukan oleh pemerintah daerah. Penentuan tarif ditentukan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Biaya operasional Kendaraan merupakan faktor yang sangat penting dalam penetapan tarif angkutan umum, melalui perhitungan Biaya Operasional Kendaraan bisa di tetapkan tarif sehingga tarif yang diberikan tidak merugikan semua pihak baik penumpang maupun pengelola angkutan. Pemerintah

daerah menetapkan besarnya tarif dengan kesesuaian besarnya biaya operasional kendaraan, sehingga diharapkan agar tarif yang akan diberikan kepada penumpang tidak memberatkan atau sesuai dengan ketentuan berlaku serta memberi keuntungan yang sewajarnya kepada supir atau pemilik jasa angkutan tersebut. Tetapi pada prakteknya supir atau pemilik angkutan umum trayek bisa menaikkan tarif angkutan diatas tarif yang telah ditentukan. Pengambilan tarif diluar tarif yang

ditetapkan pemerintah, merupakan upaya supir atau pemilik angkutan umum dalam menutupi biaya operasional kendaraan yang semakin naik harganya seiring dengan perubahan kondisi ekonomi.

Meningkatnya harga Bahan Bakar Minyak, harga suku cadang, dan Peraturan Pemerintah juga dapat mempengaruhi tarif dari angkutan umum dapat berubah sewaktu-waktu sehingga memicu permasalahan. Hal ini yang memicu ketidaksesuaian tarif yang ditetapkan pemerintah dengan biaya-biaya yang telah dikeluarkan selama pengoperasian angkutan umum tersebut. Dengan harga yang semakin meningkat ditambah dengan biaya-biaya yang tidak terduga membuat tarif di lapangan akan berbeda dengan yang telah ditentukan pemerintah. Tentu adanya perbedaan tarif ini yang menjadi masalah bagi pemilik jasa angkutan umum dan juga pemerintah itu sendiri. Dengan uraian masalah tersebut maka penulis berkeinginan untuk menganalisis "Evaluasi Tarif Angkutan Umum Trayek E di Kabupaten Mimika".

TINJAUAN PUSTAKA

Transportasi

Menurut Simbolon, (2003: 1-2), Arti transportasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah "Pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi". Transportasi juga diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

Dalam hubungan itu terlihat tiga hal berikut:

1. Ada muatan yang tersangkut
2. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkut
3. Ada jalan yang dilalui

Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin.

Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada tempat asal, dan nilai barang lebih besar dari biaya yang dikeluarkan untuk transportasi.

Transportasi merupakan sarana vital penunjang aktivitas ekonomi, masyarakat, pemerintah, dan swasta. Dilihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa angkutan mengikuti perkembangan dari kegiatan disemua sektor ekonomi.

Pengangkutan dikatakan sebagai "*derived demand*", karena keperluan jasa angkutan tambahan dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan barang. Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap perlu dicapai keseimbangan antara penyedia dan permintaan jasa angkutan.

Jika penyedia jasa angkutan lebih kecil dari permintaannya, akan terjadi

kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga pasaran. Sebaiknya jika jasa angkutan melebihi permintaannya maka akan timbul persaingan yang tidak sehat dimana akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan yang rugi dan menghentikan kegiatan, sehingga penawaran jasa angkutan berkurang yang selanjutnya menyebabkan ketidaklancaran arus barang dan kegoncangan harga di pasar.

Transportasi akan selalu mengalami perubahan-perubahan yang disesuaikan dengan kemajuan teknologi dari segi alat, sarana penunjang dan dinamika kehidupan pengguna jasa transportasi.

Pengenalan terhadap transportasi yang bermuatan teknologi sangat berkaitan erat dengan perkembangan peradaban modern. Karena transportasi merupakan suatu bagian integral dari semua kegiatan manusia, sehingga perubahan peradaban manusia, maka perubahan teknologi transportasi akan dapat mempengaruhi pola pikir, pola tingkah laku, dan perilaku manusia itu sendiri (Ayer, 2013:6-8).

Fungsi Transportasi Sebagai Penunjang dan Pendorong Pembangunan

Menurut Nasution dan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM/49 Tahun 2005, Fungsi transportasi sebagai penunjang pembangunan adalah memberikan pelayanan bagi peningkatan dan pengembangan berbagai kegiatan

pada sektor-sektor lain, misalnya dalam sektor pertanian, perindustrian, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan lainnya. Tersedianya prasarana jalan menuju ke daerah-daerah produksi pertanian akan menunjang peningkatan produksi komoditas pertanian, yang selanjutnya dipasarkan ke daerah perkotaan. Pengembangan berbagai kegiatan usaha di sektor lainnya yang semakin meningkat merupakan dampak multiplier yang berlangsung secara terus menerus.

Demikian pula, tersedianya prasarana dan sarana transportasi yang cukup dan berkapasitas akan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan diberbagai sektor di luar sektor transportasi. Fungsi transportasi sebagai pelayanan pembangunan, sebagai fasilitas yang melayani kegiatan sektor lain.

Fungsi transportasi dapat pula sebagai pendorong pembangunan, yaitu membantu membuka keterisolasian daerah. Daerah-daerah terisolasi tidak memiliki fasilitas pelayan transportasi, sehingga menjadi daerah yang tidak berinteraksi dengan daerah-daerah di luar, akan menjadi daerah yang tertinggal. Peranan Transportasi sangat penting, karena berfungsi sebagai penunjang dan pendorong pembangunan (Adisasmita, 2010:39-40).

Pentingnya Transportasi

Manusia sebagai salah satu makhluk hidup yang memiliki ciri-ciri dinamis dengan pengertian

tidak statis pada satu tempat saja, tetapi bergerak dari satu titik ke titik lainnya. Untuk mendukung gerakan atau pemindahan dari suatu tempat ke tempat lain dari jarak tertentu dengan waktu dan jarak yang relatif sedikit dan pendek dibutuhkan transportasi sebagai sarana dan prasarana.

“Transportasi mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik negara” Menurut Abbas Salim. Seperti telah diutarakan sebelumnya bahwa keberadaan transportasi mempunyai andil yang besar dalam mendukung kemajuan manusia mencapai peradaban yang modern, dapat memperlancar kegiatan di semua bidang kehidupan dikarenakan beberapa hal seperti:

1. Transportasi sebagai sarana pendukung mobilitas (kelancaran) diberbagai bidang kehidupan.
2. Kemajuan bidang transportasi sebagai tolak ukur kemampuan suatu bangsa dalam menguasai teknologi.

Pernyataan diatas menempatkan transportasi kejenjang peranan yang semakin besar dan nyata dibutuhkan manusia. Keberadaan transportasi sebagai sarana pendukung di berbagai bidang kehidupan manusia dapat dilihat dari pemanfaatannya di berbagai bidang pembangunan kehidupan manusia. Sebagai contoh, pembangunan dan pertumbuhan perekonomian suatu bangsa akan mengalami kesulitan yang cukup besar apabila transportasi

mengalami hambatan dengan pengertian kurang kuantitas atau penguasaan teknologi.

Selanjutnya transportasi sebagai sarana dan prasarana *human relation* dapat terlihat dari trend kehidupan pada abad dua puluh ini yang ditandai dengan era globalisasi dan pasar bebas yang membuat semakin transparan batas-batas wilayah dan kepentingan ekonomi, politik dari negara kawasan regional maupun antar regional.

Selain itu, transportasi dapat dijadikan sebagai tolak ukur kemajuan suatu bangsa dalam penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi. Hal ini dapat terlihat dari beberapa negara maju seperti Amerika Serikat, Inggris, Jerman, Belanda, Jepang, dan Prancis. Negara-negara ini adalah negara-negara yang memiliki kemajuan yang cukup pesat di bidang pembuatan sarana dan prasarana transportasi darat, laut, dan udara yang cepat, nyaman, hemat bahan bakar. (Ayer, 2013:11-11).

Angkutan Umum

Angkutan umum adalah moda angkutan untuk masyarakat umum diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau swasta selaku penyedia jasa. Masyarakat menggunakan jasa angkutan umum menggunakannya dengan membayar, jadi dalam matra angkutan di perairan dan di dirgantara pun ada segmen angkutan umum, namun sebutan “Angkutan Umum” tidak lazim digunakan dalam angkutan di perairan. (Warpani, 2017:157)

Pengoperasian angkutan umum berfungsi ganda, baik dalam arti melayani mobilitas orang dan/atau barang, melayani mobilitas para “paksawan” (penduduk yang tidak memiliki pilihan lain), pengembangan wilayah, maupun membuka kesempatan kerja di sektor jasa serta efisiensi penggunaan bahan bakar bersumber dari fosil. Angkutan umum melayani baik orang yang berpergian maupun berwisata, masing-masing memiliki karakter yang sedikit banyak berbeda, namun pelayanan angkutan umum pada umumnya tidak membedakan keduanya (Warpani, 2017:156).

Peran Angkutan Umum “Pertemuan” antar moda terjadi di terminal antarmoda, Grava menekankan bahwa konsep terminal antarmoda adalah menjadi instrument bagi pemerintah untuk memadukan sistem perangkutan dan untuk mengeksplorasi agar koordinasi terbaik dapat dicapai sebagai simpul sistem perangkutan. Semakin banyak, pertambahan jumlah kendaraan yang amat pesat, perkembangan kawasan terbangun atau pengotakan daerah pinggiran dan tumbuhnya kawasan perumahan kawasan perumahan skala besar di sub-urban, telah meningkat mobilitas orang dan barang yang menuntut jasa angkutan yang baik (Warpani, 2017:157).

Tarif

1. Tarif Jasa Angkutan

Tarif angkutan adalah harga jasa angkutan yang

harus dibayar oleh *shippers* (pemiik barang) kepada *carrier* (perusahaan pengangkutan), karena itu persoalan tarif dalam pengangkutan adalah sama pentingnya dengan persoalan penentuan harga penjual barang-barang yang dihasilkan oleh perusahaan industri. Ditinjau dari kepentingan perusahaan pengangkutan, tarif angkutan haruslah ditentukan pada suatu tingkat di mana perusahaan yang bersangkutan dapat berusaha dengan menguntungkan. Di lain pihak dari kepentingan konsumen atau pemakai jasa angkutan, tarif angkutan yang ditawarkan kepada masyarakat haruslah serendah mungkin agar dapat ditinjau oleh semua golongan yang membutuhkannya.

Mengingat bahwa masalah tarif itu sangat penting, maka peranan dalam pengaturan tarif biasanya besar pula. Pemerintah tidak membiarkan pembentukan tarif melalui persaingan diantara perusahaan-perusahaan pengangkutan karena adanya kekhawatiran timbulnya gejala yang dapat merugikan masyarakat jika terjadi persaingan yang tidak sehat (Adisasmita, 2010:117).

Maksud utama tarif yang ditetapkan oleh pemerintah, di satu pihak adalah (a) melindungi kepentingan pengguna jasa (konsumen) agar terjangkau oleh daya beli konsumen,

dengankan dipihak lain (b) melindungi penyedia jasa (produsen) demi kelangsungan usaha. Oleh karena itu kebijakan tarif tidak dapat hanya didasarkan oleh perhitungan biaya semata-mata, karena didalamnya terkandung misi pelayanan kepada masyarakat, meminjam mobilitas orang dan/atau barang, melancarkan roda perekonomian, (Warpani, 2017:360).

2. Perbedaan Tarif Angkutan

Adisasmita (2010:121-122), Kebijaksanaan mengenakan tarif angkutan yang berbeda-beda untuk jenis muatan yang sama (penumpang dan barang) dimaksudkan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya resiko. Beberapa kemungkinan dapat dikemukakan sebagai berikut:

1) Angkutan Penumpang

- 1) Pendapatan pribadi atau kemakmuran. Perbedaan sumberdaya keuangan penduduk dapat mempengaruhi pengeluaran untuk perjalanan. Yang termasuk kelompok pendapatan rendah lebih tertarik menggunakan kendaraan umum yang tarifnya lebih rendah.
- 2) Maksud perjalanan. Penduduk yang melakukan perjalanan untuk kesenangan (*pleasure*) biasanya

bersedia membayar tarif yang lebih mahal dari pada perjalanan untuk keperluan-keperluan lain.

- 3) Umur. Penduduk kelompok umur dewasa dibebani tarif yang lebih mahal dari pada kelompok anak-anak yang dianggap masih menjadi tanggungan orang tuanya.
 - 4) Satu arah atau perjalanan keliling. Tarif untuk perjalanan keliling biasanya lebih murah dibandingkan perjalanan satu arah atau pergi atau pulang.
 - 5) Perjalanan rombongan atau individual. Umumnya perjalanan yang dilakukan secara rombongan besar diberikan potongan (*discount*) sehingga tarifnya lebih murah dari pada perjalanan yang dilakukan secara individual.
 - 6) Urgensi perjalanan. Perjalanan yang sifatnya khusus atau mendadak tarifnya lebih tinggi dibandingkan perjalanan lainnya.
- ### 2) Angkutan Barang
- (1) Nilai instrinsik. Biaya pengangkutan satu ton emas mungkin sama saja dengan mengangkut satu ton batu, tetapi proporsi terhadap harganya

berbeda jauh, karena itu tarif angkutan barang yang bernilai instrinsik relatif tinggi ditetapkan lebih mahal.

(2) Nilai perdagangan. Barang-barang yang mempunyai nilai tambah yang lebih tinggi, mempunyai kemampuan yang lebih besar untuk membayar tarif angkutan.

(3) Urgensi pengangkutan. Barang-barang yang lekas rusak (busuk) bersedia membayar tarif angkutan yang lebih tinggi.

(4) Pertimbangan sosial. Tarif yang rendah diberikan untuk angkutan barang ke daerah-daerah yang terkena musibah (misalnya bencana alam, kelaparan, dan epidemi) atau daerah-daerah terpencil lainnya.

3. Kebijakan Tarif

Kebijakan tarif tak dapat terpisahkan dari besarnya biaya operasi jasa pelayanan angkutan. Paling sedikit, operator mengejar pendapatan sampai pada keseimbangan biaya (impas) dengan pendapatan dan laba yang wajar bagi perusahaan. Sistem tarif dapat diberlakukan secara umum atau kesepakatan antara penyedia jasa dengan menggunakan jasa. Tak ada ketentuan lain yang mengikat

perusahaan angkutan dan pemilik barang atau penumpang, kecuali yang sudah diatur oleh pemerintah atau sudah disepakati antara pengusaha angkutan dengan pengguna jasa angkutan.

Seperti yang telah diutarakan, jumlah biaya operasi juga memperhitungkan biaya penyusutan, pajak, serta subsidi yang diterima yang mempengaruhi total biaya yang dikeluarkan oleh operator. Pengertian pendapatan bukan hanya penerimaan dari tarif yang dibayarkan oleh penumpang melainkan juga pendapatan dari iklan yang dibayarkan oleh pihak lain kepada operator, misalnya : badan bus dapat menjadi media iklan perusahaan diluar sektor angkutan, (Warpani, 2017:361).

Terminal

Adisasmita (2010: 74-75), Dalam praktik konsolidasi lalu lintas menciptakan keperluan untuk pemilihan tempat-tempat di mana dilakukan akumulasi penumpang dan barang yang berasal tersebar tempatnya agar dapat diangkut pada waktunya. Untuk muatan barang diperlukan sarana penyimpanan (sementara) atau penyortiran. Beberapa istilah lainnya dari terminal dapat disebutkan misalnya depot, stasiun, pelabuhan, dan sebagainya.

Bentuk dan luas terminal berbeda-beda untuk berbagai bentuk transportasi. Terminal ditetapkan pada awal dan akhir

suatu rute dan dapat pula pada titik-titik antara sepanjang rute tersebut. Pada titik-titik tersebut barang-barang dan penumpang diangkut dan diturunkan oleh kendaraan-kendaraan yang singgah ke terminal tersebut.

Terminal melayani kegiatan-kegiatan, misalnya:

1. Barang-barang diakumulasikan sebelum diangkut melalui terminal. Pemuatan secara langsung dari suatu fasilitas transportasi ke sarana transportasi yang lain mungkin menimbulkan kongesti (kemacetan) pada titik pemuatan dan menyebabkan kelambatan dalam pemberangkatan sarana transportasi. Terminal pada titik tujuan menyediakan sarana pergudangan agar supaya barang-barang yang dibongkar, disimpan dalam gedung tersebut, sampai alat transport lainnya datang mengangkutnya.
2. Terminal menyediakan tempat menunggu atau beristirahat untuk para penumpang atau penjemput. Sering kali pemberangkatan atau kedatangan kendaraan mengalami kelambatan sehingga para penumpang dan penjemput harus menunggu. Terminal meliputi fasilitas untuk menunggu yang memberikan kenyamanan pribadi oleh orang-orang yang akan bepergian, restoran, tempat pemeriksaan barang untuk para penumpang yang akan berangkat, fasilitas kesehatan,

dan pelayanan cukai untuk para penumpang asing.

3. Di titik terminal usaha pengangkutan biasa pula menyediakan fasilitas untuk service dan perbaikan kendaraan-kendaraan. Di terminal dilengkapi lapangan parkir untuk kendaraan.

Lokasi terminal sebaiknya berada pada tempat yang muda dijangkau. Fasilitas yang dimilikinya harus cukup jenisnya dan jumlahnya. Pemuatan dan pembongkaran barang harus dapat dilayani dengan peralatan-peralatan mekanik yang memadai seperti kran, forklift, dan lain-lainnya. Tempat penyimpanan yang luas dan lapangan penumpukan terbuka harus luas pula. Untuk para penumpang, ruangan harus bersih, nyaman, dan menarik.

Trayek

Menurut Peraturan Daerah Kabupaten Pandeglang Nomor 12 Tahun 2011, Trayek ialah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, mobil penumpang, dan angkutan khusus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap dan terjadwal tetap maupun tidak terjadwal dalam wilayah daerah. Izin trayek adalah pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu trayek tertentu, (Rahmawati, 2017:27).

Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Biaya Transportasi.

Adisasmita (2010: 82-83), Biaya transportasi dipengaruhi dalam dua cara. Pertama, ciri fisik dan nilai bahan material, akan berubah setelah pengolahan. Perubahan secara fisik mungkin dalam berat dan volumenya setelah proses produksi, hal ini berarti bahwa berat atau volume bahan mentah yang diangkut ke fasilitas pengolahan akan menjadi lebih besar atau lebih kecil dibandingkan produksi akhir yang diangkut ke pasar. Yang kedua, struktur tarif angkutan umum berbeda-beda menurut nilai dan bentuk fisik barang, jarak yang ditempuh, dan besar kecilnya volume pengiriman.

Beberapa keistimewaan dalam struktur tarif angkutan ialah:

1. Tarif angkutan ton-kilometer mempunyai ciri tapering terhadap jarak, yaitu gejala menurunnya tingkat tarif angkutan untuk kesatuan jarak yang semakin jauh.
2. Tarif angkutan bahan mentah (baku) per ton-kilometer biasanya lebih rendah dari pada untuk produk akhir.
3. Tarif angkutan untuk pengiriman dalam jumlah besar per unit lalu lintas lebih rendah dibandingkan pengiriman dalam jumlah kecil.

Biaya Operasional Kendaraan

Sriastuti dan Rai Asmari (2015: 37), Biaya adalah sebagai dasar penentuan tarif jasa angkutan transportasi, tingkat tarif transportasi berdasarkan pada

biaya pelayanan yang terdiri dari biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang dikeluarkan untuk mengoperasikan kendaraan. Biaya operasi kendaraan dipengaruhi oleh berbagai kondisi fisik jalan, geometric, tipe perkerasan, kecepatan operasi, dan berbagai jenis kendaraan. Variabel penting yang mempengaruhi hasil perhitungan biaya operasi kendaraan adalah biaya langsung, biaya tidak langsung, biaya overhead, biaya tak terduga dan keuntungan pemilik kendaraan. Oleh karena itu untuk mendapatkan biaya yang dikeluarkan untuk mengoperasikan kendaraan tersebut, dengan asumsi-asumsi tertentu yang dianggap harus ada.

1. Biaya Langsung

Biaya langsung adalah jumlah biaya yang diperhitungkan dalam produksi jasa-jasa angkutan, secara garis besar komponen biaya langsung dibagi atas:

- 1) Biaya Penyusutan atau Depresiasi
- 2) Biaya Bunga Modal
- 3) Biaya Awak Kendaraan
- 4) Biaya BBM
- 5) Biaya Pemakaian Ban
- 6) Biaya Pemeliharaan atau Reparasi
- 7) Biaya Retribusi Terminal
- 8) Biaya Administrasi
- 9) Biaya Asuransi
- 10) Biaya KIR kendaraan

2. Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung dapat dibagi menjadi beberapa komponen antara lain:

- 1) Biaya pegawai kantor
- 2) Biaya pengelolaan terdiri dari :
 - (1) Penyusutan gedung kantor
 - (2) Penyusutan bangunan pool dan bengkel
 - (3) Penyusutan peralatan kantor
 - (4) Pemeliharaan kantor, bengkel dan peralatannya
 - (5) Biaya administrasi kantor
 - (6) Biaya listrik, air, dan telepon
 - (7) Biaya perjalanan dinas
 - (8) Pajak bumi dan bangunan
 - (9) Biaya izin usaha
 - (10) Biaya izin trayek
 - (11) Biaya lain-lain atau biaya tak terduga

RANCANGAN PENELITIAN

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah Metode Deskriptif. Menurut Siregar, Metode Deskriptif adalah Metode yang dilakukan untuk mengetahui gambaran, keadaan, suatu hal dengan cara mendeskripsikannya sedetail mungkin berdasarkan fakta yang ada. Penggunaan metode deskriptif dalam penelitian ini untuk menggambarkan kondisi tarif angkutan umum trayek E di Kabupaten Mimika.

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Mimika. Adapun yang menjadi objek penelitian adalah tarif angkutan umum trayek E di Kabupaten Mimika.

Populasi dan Sample

Populasi

Populasi pada penelitian ini terdiri atas tiga yaitu :

1. Populasi Subjek Penelitian

Populasi subjek penelitian adalah sesuatu baik orang, benda, ataupun lembaga (organisasi), yang sifat keadaannya akan diteliti. Populasi Subjek Penelitian ini adalah Angkutan Umum Trayek E

2. Populasi Responden Penelitian. Populasi responden penelitian ini adalah Supir atau Pemilik Angkutan Umum Trayek E.
3. Populasi Objek Penelitian

Populasi Objek Penelitian adalah sifat keadaan (attributes) dari suatu benda, orang, atau keadaan yang menjadi pusat perhatian atau sasaran penelitian. Populasi objek penelitian ini adalah Tarif Angkutan Umum.

Sample

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan sample populasi responden dengan teknik probability sampling karena sample bersifat homogen. Jumlah sample penelitian ini sebanyak 3 Supir atau Pemilik Angkutan Umum Trayek E.

Data dan Sumber Data

Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif dan kuantitatif:

1. Kualitatif adalah data yang diperbolehkan dalam bentuk kata-kata atau keterangan supir atau pemilik angkutan umum.
2. Kuantitatif adalah data yang diperbolehkan dalam bentuk angka-angka yang digunakan dalam penelitian ini adalah

Perhitungan Menurut Departemen Perhubungan Tahun 2002, melalui Komponen Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung.

Sumber Data

Sumber data yang akan dikumpulkan dalam penelitian ini berasal dari sumber data primer dan sumber data sekunder.

1. Sumber Data Primer adalah data yang diperoleh langsung dari responden yaitu supir atau pemilik angkutan umum trayek E yang dapat dijadikan sumber informasi dalam mengelola data.
2. Sumber Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari wawancara langsung yang telah tersedia di kantor-kantor Pemerintahan Daerah Kabupaten Mimika seperti Dinas Perhubungan dan instansi lain yang terkait.

Teknis Pengumpulan Data

Instrument pengumpulan data adalah alat apa saja yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data yang dapat berupa data koesiner, daftar wawancara, dan dokumentasi. Instrument pengumpulan data dalam penelitian ini berupa wawancara yang menjadi daftar pertanyaan bagi supir atau pemilik jasa angkutan umum.

Teknis Analisis Data

Instrument analisis data adalah keseluruhan alat yang digunakan dalam pengolahan atau analisis data. Untuk melakukan analisis data, penelitian

menggunakan analisis kuantitatif dengan mengidentifikasi Biaya Operasional Kendaraan terhadap Tarif jasa angkutan di Kabupaten Mimika. Komponen biaya operasional kendaraan Menurut metode Departemen Perhubungan tahun 2002 meliputi : (Aslistiati, dkk, 2013: 3-4).

1. Komponen Biaya Langsung

Komponen biaya langsung dalam biaya operasional kendaraan yaitu :

1) Penyusutan Kendaraan

$$\text{biaya penyusutan} = \frac{\text{harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{produksi angkot} - \text{km per thn} \times \text{masa penyusutan}}$$

2) Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)

$$\text{biaya BBM per angkot per km}$$

$$= \frac{\text{pemakaian BBM per angkot per hari}}{\text{Km} - \text{tempuh per hari}}$$

3) Biaya Pemakaian Ban

$$\text{biaya ban per angkot per km}$$

$$= \frac{\text{jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban per buah}}{\text{km daya tahan ban}}$$

4) Servis Kecil

$$\text{biaya servis kecil per angkot} - \text{km} = \frac{\text{biaya servis kecil}}{\text{km}}$$

5) Servis Besar

$$\text{biaya servis besar per angkot} - \text{km} = \frac{\text{biaya servis besar}}{\text{km}}$$

6) Biaya Cuci Angkot

$$\text{biaya cuci angkot} - \text{km} = \frac{\text{biaya cuci per bulan}}{\text{produksi angkot} - \text{km per bulan}}$$

7) Biaya STNK/Pajak Kendaraan

$$\frac{\text{biaya STNK per angkot} - \text{km}}{\text{biaya STNK}} \\ = \frac{\text{produksi angkot} - \text{km per tahun}}{\text{produksi angkot} - \text{km per tahun}}$$

8) Biaya KIR

$$\frac{\text{biaya KIR per angkot} - \text{km}}{\text{biaya KIR per tahun}} \\ = \frac{\text{produksi angkot} - \text{km per tahun}}{\text{produksi angkot} - \text{km per tahun}}$$

9) Biaya Asuransi (bila ada)

$$\frac{\text{biaya asuransi per angkot} - \text{km}}{\text{jumlah biaya asuransi per tahun}} \\ = \frac{\text{produksi angkot} - \text{km per tahun}}{\text{produksi angkot} - \text{km per tahun}}$$

10) Biaya Retribusi

$$\frac{\text{biaya retribusi per angkot} - \text{km}}{\text{retribusi angkot per bulan}} \\ = \frac{\text{produksi angkot} - \text{km per bulan}}{\text{produksi angkot} - \text{km per bulan}}$$

2. Komponen Biaya Tidak Langsung

Yang termasuk pada komponen biaya tidak langsung berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan yaitu :

- 1) Biaya pegawai selain awak angkot
- 2) Biaya pengelolaan
- 3) Biaya tidak langsung per anggaran kotor per tahun

$$= \frac{\text{biaya tidak langsung per segmen usaha per tahun}}{\text{jumlah angkot}}$$

4) Biaya tidak langsung per Anggaran per Km

$$= \frac{\text{biaya tidak langsung per angkot per tahun}}{\text{produksi angkot per km per tahun}}$$

- 5) Biaya pokok per angkot – km = biaya langsung+biaya tidak langsung

3. Penentuan Tarif

Faktor muat (*Load Factor*) untuk perhitungan tarif yang idealnya adalah 70%.

Tarif per penumpang = (tarif pokok × km-tempuh per trip)

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Berdasarkan Biaya Langsung dan Tidak Langsung

Berdasarkan survei di lapangan bahwa didapat dengan jumlah responden sebanyak 6 supir angkutan umum trayek E. berikut perhitungan Biaya Operasional Kendaraan dari semua responden dengan masing-masing rute :

1. Biaya Operasional Kendaraan dengan rute Terminal Timika – SP II Desa Timika Jaya

1) Karakteristik Kendaraan

(1) Tipe : Keri 10

sedang

(2) Jenis Pelayanan

: Angkutan

Umum

(3) Kapasitas / daya angkut penumpang : 8 orang duduk

2) Produksi per Kendaraan

(1) Km-tempuh/trip : 13 km

tempuh/trip

(2) Km-tempuh/rit : 26 km

tempuh/rit

(3) Frekwensi/hari : 12 trip/hari

(4) Km-tempuh/hari (1) x (3) + 3% : 160,68 km/hari

(5) Penumpang/rit : 16 pnp

- (6) Penumpang /hari : 50
pnp
- (7) Hari operasi / bulan : 25
hari
- (8) Km-tempuh/bulan (3)
x (7) :
4.017 km/bln
- (9) Penumpang/bulan (5)
x (6) :
1.250 pnp
- (10) Km-tempuh/tahun (8)
x 12 bulan :
48.204 km/thn
- (11) Penumpang /tahun
(9) x 12 bulan :
15.000 pnp
- 3) Biaya Operasional Kendaraan
- 1) Biaya Langsung
- (1) Biaya Penyusutan
- Harga Kendaraan = Rp. 47.500.000
 - Masa penyusutan = 5 tahun
 - Nilai residu = 10% dari harga kendaraan
= $10\% \times \text{Rp. } 47.500.000$
= Rp. 4.750.000
 - Km Tempuh/Thn = 48.204 km/thn
 - =Rp. 77,7/Km
 -
- (2) Gaji dan Tunjangan awak
- Susunan awak kendaraan Supir/pemilik = 1 orang
 - Jumlah = 1 orang
 - Biaya awak kendaraan per tahun
 - Gaji Supir per tahun = Rp. 67.500.000
 - Uang dinas jasa = -
 - Tunjangan sosial = -
- Km Tempuh/thn = 48.204 km/thn
- Biaya per Kendaraan km : Rp. 1.400,29/km
- (3) Biaya Bahan Bakar Minyak
- Pemakaian BBM liter/thn = 5.400 ltr/thn
 - Km-tempuh/thn = 48.204 km/thn
 - Harga BBM = Rp. 7.850
 - Biaya BBM/kendaraan/Thn = $(1) \times (3)$
= Rp. 42.390.000
 - Biaya BBM/kendaraan/km : Rp. 879,8/km
- (4) Ban
- Jumlah pemakaian Ban = 8
 - Daya tahan ban = 25.000 km
 - Harga ban/buah = Rp. 400.000
 - = Rp. 128/km
- (5) Service Kecil
- Service kecil dilakukan setiap 5000 km
 - Biaya bahan : Oli mesin = 40 liter $\times$ Rp. 40.000
= Rp. 1.600.000
 - Gemuk/Grease = 1,666667 liter $\times$ Rp. 25.000
= Rp. 41.666,667
 - Minyak rem = 1,916667 $\times$ Rp. 25.000
= Rp. 47. 916,667
 - Upah service = Rp. 200.000
 - Jumlah = Rp. 1.889.583,33
 - = Rp. 77,9/km
- (6) Service Besar
- Service besar dilakukan setiap 20.000 km

- Biaya bahan :
 Oli mesin = 40 liter × Rp.
 40.000
 = Rp. 1.600.000
 Oli gardan = 3,083 × Rp.
 60.000
 = Rp. 185.000
 Oli transmisi = 4,083 × Rp.
 60.000
 = Rp. 245.000
 Minyak rem = 1,916667 ×
 Rp. 25.000
 = Rp. 47. 916,667
 Filter (oli+udara) = 7 × Rp.
 50.000
 Solar/bensin = Rp. 360.000
 Upah Service = Rp.
 200.000
 Jumlah = Rp. 2.637.916,67
 = Rp. 131,89/Km
- (7) Biaya Pemeriksaan Umum
- Biaya Pemeriksaan
 dilakukan setiap 2 tahun
 (96.408 km)
- Biaya pemeriksaan = Rp.
 4.333.333,33
- Biaya pemeriksaan per
 tahun : Rp. 2.166.666,66
- Biaya Pemeriksaan Umum
 kendaraan per km : Rp.
 44,94/Km
- (8) Cuci Kendaraan
- Cuci kendaraan/tahun =
 1.550 kali
- Biaya Sekali cuci
 = Rp. 29.166,67
- Biaya Cuci
 Kendaraan/tahun = Rp.
 45.208.338,5
- Km Tempuh/tahun
 = 48.204 km/tahun
- Biaya cuci kendaraan per
 km : Rp. 937,85/Km
- (9) Retribusi Terminal
- Retribusi terminal/tahun
 = Rp. 450.000
- Km tempuh/tahun
 = 48.204 km/tahun
- Biaya retribusi
 terminal/kendaraan-km :
 Rp. 9,33/km
- (10) STNK/Pajak Kendaraan
- Biaya STNK/kendaraan
 = Rp. 1.116.666,67
- Km tempuh/tahun
 = 48.204 km/tahun
- Biaya STNK/kendaraan :
 Rp. 23,16/Km
- (11) KIR
- Frekuensi KIR/tahun = 2
 kali setahun
- Biaya setiap kali KIR = Rp.
 220.000
- Biaya KIR per tahun = Rp.
 440.000
- Km tempuh/tahun =
 48.204 km/tahun
- Biaya KIR/Km : Rp. 9,12/Km
- (12) Asuransi

Tabel 5.1
Rekapitulasi Biaya Langsung Km/tahun

No	Komponen	Hasil
1	Penyusutan	Rp. 177,37
2	bunga modal	-
3	Gaji	Rp. 1.400,29
4	BBM	Rp. 879,38
5	Ban	Rp. 128
6	Service Kecil	Rp. 377,91
7	Service Besar	Rp. 131,89
8	Pemeriksaan Umum	Rp. 44,94

Analisis Evaluasi Tarif Angkutan Umum Indah Ayu Lestari, Yahya Nusa

9	Penambahan Oli	-
10	Cuci Kendaraan	Rp. 937,85
11	Retribusi Terminal	Rp. 9,33
12	STNK/Pajak	Rp. 23,16
13	KIR	Rp. 9,12
14	Asuransi	-
JUMLAH		Rp. 4.119,24

Sumber : Data Diolah, 2022

2) Biaya Tidak Langsung

= Rp. 141.666,667

(1) Biaya Tidak Langsung per segmen usaha per tahun

- Biaya pegawai selain awak kendaraan
- Biaya pengelolaan :
Biaya izin Trayek = Rp. 850.000/tahun

3) Biaya Operasional Kendaraan :

- (1) Biaya Langsung = Rp. 4.119,24/km
- (2) Biaya Tidak Langsung = Rp. 2,9/km
- (3) **Jumlah = Rp. 4.122,17/Km**

(2) Biaya Tidak Langsung per segmen usaha per tahun

Tabel 5.2

Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan dengan load factor 70% Dengan Rute Terminal Timika – SP II Desa Timika Jaya

No	Komponen Biaya	Rp/Knd-km	Rp/pnp-km	%
A	Biaya Langsung	4.119,24	735,57	99,927
1	Penyusutan	177,37	31,67	4,302
2	Bunga Modal	-	-	-
3	Gaji	1.400,29	250,05	33,969
4	BBM	879,38	157,03	21,332
5	Ban	128	22,85	3,104
6	Service Kecil	377,91	67,48	9,167
7	service Besar	131,89	23,55	3,199
8	Pemeriksaan Umum	44,94	8,03	6,105
9	Penambahan Oli	-	-	-
10	Cuci Kendaraan	937,85	167,47	22,75
11	Retribusi Terminal	9,33	1,66	0,225
12	STNK/Pajak	23,16	4,13	0,561
13	KIR	9,12	1,62	0,22
B	Biaya Tidak Langsung	2,93	0,53	0,073
C	Jumlah	4.122,17	736,1	100

Sumber : Data Diolah, 2022

2. Biaya Operasional Kendaraan dengan rute Terminal Timika – SP II Desa Karang Senang.

Tabel 5.3

Rekapitulasi Biaya Langsung/Km

No	Komponen	Hasil
1	Penyusutan	Rp. 149,72
2	bunga modal	-
3	Gaji	Rp. 1.182,07
4	BBM	Rp. 742,34
5	Ban	Rp. 128

Analisis Evaluasi Tarif Angkutan Umum Indah Ayu Lestari, Yahya Nusa

6	Service Kecil	Rp. 377,91
7	Service Besar	Rp. 131,89
8	Pemeriksaan Umum	Rp. 37,94
9	Penambahan Oli	-
10	Cuci Kendaraan	Rp. 791,69
11	Retribusi Terminal	Rp. 7,88
12	STNK/Pajak	Rp. 19,55
13	KIR	Rp. 7,71
14	Asuransi	-
JUMLAH		Rp. 3.306,7

Sumber : Data Diolah, 2022

1) Biaya Tidak Langsung

- Biaya pegawai selain awak kendaraan
- Biaya pengelolaan :
Biaya izin Trayek = Rp. 850.000/tahun
- Biaya Tidak Langsung per segmen usaha per tahun = Rp. 141.666,667

- Biaya Tidak Langsung per kendaraan/km = Rp. 2,48/km

2) Biaya Operasional Kendaraan

:

- (1) Biaya Langsung = Rp. 3.306/km
- (2) Biaya Tidak Langsung = Rp. 2,48/km
- (3) **Jumlah = Rp. 3.309,18/km**

Tabel 5.4

**Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan dengan *load factor* 70%
Dengan Rute Terminal Timika – SP III Desa Karang Senang**

No	Komponen Biaya	Rp/Knd-km	Rp/pnp-km	%
A	Biaya Langsung	3.306,70	590,48	99,925
1	Penyusutan	149,72	26,73	4,523
2	Bunga Modal	-	-	-
3	Gaji	1.182,07	211,08	35,72
4	BBM	742,34	132,56	22,432
5	Ban	128	22,85	3,866
6	Service Kecil	377,91	67,48	11,419
7	service Besar	131,89	23,55	3,985
8	Pemeriksaan Umum	37,94	6,78	1,147
9	Penambahan Oli	-	-	-
10	Cuci Kendaraan	791,69	141,37	23,92
11	Retribusi Terminal	7,88	1,41	0,238
12	STNK/Pajak	19,55	3,49	0,59
13	KIR	7,71	1,37	0,231
B	Biaya Tidak Langsung	2,48	0,44	0,075
C	Jumlah	3.309,18	590,92	100

Sumber : Data Diolah, 2022

Analisis Evaluasi Tarif Angkutan Umum Indah Ayu Lestari, Yahya Nusa

3. Biaya Operasional Kendaraan
Kendaraan dengan rute Terminal
Timika – RS. Mitra Masyarakat.

Tabel 5.5
Rekapitulasi Biaya Langsung

No	Komponen	Hasil
1	Penyusutan	Rp. 164,70
2	bunga modal	-
3	Gaji	Rp. 1.300,27
4	BBM	Rp. 816,57
5	Ban	Rp. 128
6	Service Kecil	Rp. 377,91
7	Service Besar	Rp. 131,89
8	Pemeriksaan Umum	Rp. 41,73
9	Penambahan Oli	-
10	Cuci Kendaraan	Rp. 870,86
11	Retribusi Terminal	Rp. 8,66
12	STNK/Pajak	Rp. 21,51
13	KIR	Rp. 8,47
14	Asuransi	-
JUMLAH		Rp. 3.870,57

Sumber : Data Diolah, 2022

1) Biaya Tidak Langsung

(1) Biaya Tidak Langsung per segemen usaha per tahun :

- Biaya pegawai selain awak kendaraan
- Biaya pengelolaan :
Biaya izin trayek = Rp. 850.000/tahun

(2) Biaya Tidak Langsung per segmen usaha per tahun =
Rp. 141.666,667

(3) Biaya Tidak Langsung per Kendaraan/Km = Rp. 2,72/Km

2) Biaya Operasional Kendaraan

(1) Biaya Langsung = Rp. 3.870,57/Km

(2) Biaya Tidak Langsung =
Rp. 2,72/km

(3) **Jumlah : Rp. 3.873,29/km**

Tabel 5.6
Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan dengan load factor 70%
Dengan Rute Terminal Timika – RS.Mitra Masyarakat

No	Komponen Biaya	Rp/Knd-km	Rp/pnp-km	%
A	Biaya Langsung	3.870,57	691,17	99,931
1	Penyusutan	164,7	29,41	4,252
2	Bunga Modal	-	-	-
3	Gaji	1.300,27	232,19	46,727
4	BBM	816,57	145,81	21,081

Analisis Evaluasi Tarif Angkutan Umum Indah Ayu Lestari, Yahya Nusa

5	Ban	128	22,85	3,303
6	Service Kecil	377,91	67,48	9,75
7	service Besar	131,89	23,55	3,404
8	Pemeriksaan Umum	41,73	7,45	1,077
9	Penambahan Oli	-	-	-
10	Cuci Kendaraan	870,86	155,51	22,483
11	Retribusi Terminal	8,66	1,54	0,222
12	STNK/Pajak	21,51	3,84	0,555
13	KIR	8,47	1,51	0,218
B	Biaya Tidak Langsung	2,72	0,48	0,069
C	Jumlah	3.873,29	691,65	100

Sumber : Data Diolah,2022

Perhitungan Tarif Angkutan Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan tarif angkutan merupakan hasil perkalian antara biaya operasional kendaraan pnp-km dan jarak km tempuh per trip, yang dimana pada angkutan umum trayek E terdapat 3 rute yaitu :

1. Rute Terminal Timika – SP II Desa Timika Jaya
Tarif Angkutan = Rp. 736,1
/Pnp-km × 13 Km/trip

Tarif Angkutan = Rp. 9.569,3 /Penumpang

2. Rute Terminal Timika – SP III Desa Karang Senang

Tarif Angkutan = Rp. 590,92
/Pnp-km × 15,4 Km/trip

Tarif Angkutan = Rp. 9.100,168 /penumpang

3. Rute Terminal Timika – RS. Mitra Masyarakat

Tarif Angkutan = Rp. 691,65
/Pnp-km × 14 Km/trip

Tarif Angkutan = Rp. 9.683,1 /Penumpang

Tabel 5.2
Rekapitulasi Tarif Angkutan

Jenis Tarif	Rute	Nilai Tarif
Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan	Terminal Timika – SP II Desa Timika Jaya	Rp. 9.569,3
	Terminal Timika – SP III Desa Karang Senang	Rp. 9.100,168
	Terminal Timika – RS. Mitra Masyarakat	Rp. 9.683,1
Tarif Ditetapkan Pemerintah	Terminal Timika – SP II Desa Timika Jaya	Umum : Rp. 2000
		Pelajar : Rp.1.200
	Terminal Timika – SP III Desa Karang Senang	Umum : Rp.2.500
		Pelajar : Rp. 1.500
	Terminal Timika – RS. Mitra Masyarakat	Umum : Rp. 2.200
		Pelajar : Rp.1.300

Sumber : Data Diolah,202

Analisis Evaluasi Tarif Angkutan Umum Indah Ayu Lestari, Yahya Nusa

Pembahasan Hasil Analisis Biaya Operasional Kendaraan Berdasarkan Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung.

Biaya Operasional Kendaraan berdasarkan Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung dengan masing-masing rute Sebesar Rp. 4.122,17 untuk Rute Terminal Timika – SP II Desa Timika Jaya, Rp. 3.309,18 untuk Rute Terminal Timika – SP III Desa Karang Senang, dan Rp. 3.873,29 dengan Rute Terminal Timika – RS. Mitra Masyarakat. Perhitungan biaya operasional kendaraan berdasarkan biaya langsung dan biaya tidak langsung disesuaikan dengan yang terjadi dilapangan dimana biaya yang sangat mempengaruhi adalah Bahan Bakar Minyak, gaji dan tunjangan karyawan, serta biaya cuci kendaraan. Komponen-komponen tersebut yang mempunyai biaya pengeluaran terbanyak untuk setiap tahunnya. Komponen dari biaya operasional kendaraan seperti bunga modal, asuransi dan penambahan oli mesin tidak terdapat pada pengoperasian angkutan umum. Hal tersebut dapat mengurangi biaya-biaya yang dikeluarkan selama pengoperasian.

Tarif Angkutan Berdasarkan Tarif Pokok.

Berdasarkan hasil penelitian didapat tarif angkutan umum trayek E melalui perhitungan menurut Metode

Departemen Perhubungan Darat Nomor:

SK.687/AJ.206/DRDJ/2002

dengan melihat besarnya biaya operasional kendaraan yang telah terjadi dilapangan di dapat tarif angkutan umum per penumpang adalah sebesar Rp. 9.569,3 dengan rute Terminal Timika – SP II Desa Timika Jaya, Rp. 9.100,168 dengan rute Terminal Timika – SP III Desa Karang Senang, dan Rp. 9.683,1 dengan rute Terminal Timika – RS. Mitra Masyarakat. Dengan diketahui tarif angkutan umum trayek E berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan maka besar subsidi pemerintah dapat ditentukan, perhitungan biaya operasional kendaraan disesuaikan dengan yang telah terjadi dilapangan. Semakin besarnya biaya-biaya yang dikeluarkan selama pengoperasian maka akan berdampak pada penentuan tarif yang akan dikeluarkan oleh dilapangan.

Berdasarkan pembahasan diatas, dapat disimpulkan bahwa tarif angkutan yang terjadi dilapangan sangat jauh berbeda dengan tarif yang telah berlaku di pemerintah hal ini menunjukkan banyaknya perubahan biaya-biaya yang dikeluarkan selama pengoperasian.

PENUTUPAN Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan perhitungan yang

telah dilampirkan maka kesimpulan yang dapat diambil adalah:

1. Besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk angkutan umum trayek E adalah sebesar Rp. 4.122,17 dengan rute Terminal Timika – SP II Desa Timika Jaya, Rp. 3.309,18 dengan rute Terminal Timika – SP III Desa Karang Senang, dan Rp. 3.873,29 dengan rute Terminal Timika – RS. Mitra Masyarakat. Dengan mengetahui besarnya Biaya Operasional Kendaraan pada angkutan umum trayek E maka dapat di perhitungkan tarif angkutan yang harus di keluarkan supir atau pemilik selaku penyedia jasa angkutan umum kepada Penumpang.
2. Dari hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan sehingga di dapatkan tarif angkutan untuk angkutan umum trayek E dengan masing-masing rute adalah sebesar Rp. 9.569,3 untuk rute Terminal Timika – Desa Timika Jaya, Rp. 9.100,168 untuk rute Terminal Timika – Desa Karang Senang, dan Rp. 9.683,1 untuk rute Terminal Timika – RS. Mitra Masyarakat. Yang artinya bahwa tarif yang terjadi dilapangan sangat jauh dari tarif yang telah ditentukan pemerintah.

Saran

Adapun saran yang dapat diberikan dari hasil penelitian adalah:

1. Meningkatkan tarif angkutan umum agar penyedia jasa angkutan bisa meningkatkan pelayanannya.
2. Diharapkan perlu adanya peningkatan peran pemerintah dalam mengevaluasi tarif angkutan kembali melihat besarnya biaya-biaya yang telah penyedia jasa angkutan umum telah keluarkan. Jika tidak secepatnya dilakukan evaluasi maka ini akan berdampak bagi supir dan pemilik jasa angkutan umum itu sendiri karena tidak mendapatkan keuntungan yang setara dengan biaya yang telah dikeluarkan selama pengoperasian. Dan juga perlu adanya peningkatan dalam memaksimalkan pengoperasian angkutan umum lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, Yogyakarta : Graha Ilmu, 2010.
- Adisasmita, Rahardjo dan Sakti Adji Adisasmita, *Manajemen Transportasi Darat Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*, Yogyakarta : Graha Ilmu, 2011.

- Adisasmita, Sakti Adji, *Transportasi Pengembangan Wilayah*, Yogyakarta : Graha Ilmu, 2011.
- Ayer, Merry Christin. "Analisis Pendapatan Angkutan Ojek di Kabupaten Mimika" Skripsi Sarjana, Ekonomi Pemabangunan STIE Jambatan Bulan, Timika, 2013,
- Listiani, dkk. "Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) (Studi Trayek Cilawu-Garut Kota Kabupaten Garut) " *Jurnal Evaluasi Tarif Sekolah Tinggi Teknologi Garut*", 2013, Hal. 1-10
- Metode Departemen Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRDJ/2002 *Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*.
- Pamuji, Fajar Arif. "Analisis Tarif Angkutan Antar Kota Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Dari Kota Stabat-Binjai" Skripsi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan, 2020, Hal 34-43.
- Rahmawati, Neng Ria. "Analisis Kontribusi Retribusi Izin Trayek Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Pandeglang" Skripsi Sarjana, Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sultan Maulana Hasanuddin, Banten, 2017, Hal 17-42
- Sriastuti, Dewa Ayu Nyoman dan A. A. Rai Asmani, K. "Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Sebagai Dasar Penentu Tarif Angkutan Umum Penumpang (AUP)" Dosen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Warmadewa, Bali, 2015, Hal 35-40.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Warpani, Suwardjoko Proboadinagoro, *Ekonomi Perangkutan*, Yogyakarta : Kepel Press, 2017.