

KAJIAN TARIF ANGKUTAN UMUM PENUMPANG DI PULAU SIAU

Ave Rumokoy

Lucia I. R. Lefrandt, James A. Timboeleng

Fakultas Teknik, Jurusan Sipil, Universitas Sam Ratulangi Manado

email: averumokoy44@gmail.com

ABSTRAK

Angkutan umum adalah salah satu moda transportasi yang menghubungkan suatu tempat ke tempat lain. Angkutan umum yang ada di Kabupaten Kepulauan SITARO (Siau Tagulandang Biaro) khususnya di Pulau Siau mempunyai tingkat pelayanan yang belum sesuai. Penentuan besaran tarif angkutan umum penumpang yang beroperasi dipengaruhi oleh jumlah penumpang dan jarak tempuh masing-masing trayek.

Penelitian ini akan mengkaji dengan menggunakan Metode DLLAJ No 22 tahun 2009, apakah tarif yang telah dikeluarkan oleh Surat Keputusan Bupati Kabupaten Kepulauan Siau Tagulandang Biaro No 31 Tahun 2014 tidak merugikan pengguna maupun pemilik angkutan umum. Tarif metode DLLAJ menjadi dasar dari penelitian yang dikaji untuk dibandingkan dengan tarif yang berlaku menurut Surat Keputusan Bupati Kabupaten Kepulauan Siau Tagulandang Biaro No 31 Tahun 2014.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif yang didapat kurang dari hasil tarif DLLAJ dianggap berada di posisi merugi sedangkan tarif yang lebih dari metode DLLAJ berada di posisi untung.

Kata kunci: Tarif, Angkutan Umum, Jarak tempuh, Biaya Operasi Kendaraan.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kabupaten Kepulauan Siau Tagulandang Biaro atau disingkat Kabupaten Sitaro adalah sebuah kabupaten di provinsi Sulawesi Utara, Indonesia, beribu kota di Ondong Siau. Wilayah ini merupakan hasil pemekaran dari Kabupaten Talaud dengan luas wilayah sebesar 275,96 km², dan pulau Siau merupakan beberapa gugusan pulau yang masuk dalam wilayah administratif luas Kabupaten Kepulauan Siau Tagulandang yang terbagi dalam 5 kecamatan yaitu, Kecamatan Siau Barat, Siau Barat Selatan, Siau Barat Utara, Siau Tengah, Siau Timur, Siau Timur Selatan.

Dewasa ini sarana dan prasarana transportasi yang memadai akan sangat membantu dalam perkembangan perekonomian disuatu daerah. Angkutan umum yang nyaman, aman serta mudah dijangkau seluruh masyarakat merupakan point penting dalam suatu tatanan transportasi.

Angkutan umum yang ada di Pulau Siau terbagi menjadi angkutan Perkotaan (Angkot) dan angkutan pedesaan (Ades). Dimana angkutan umum yang tersedia tidak dilayani oleh kendaraan yang dikhususkan untuk

penumpang seperti mikrolet ataupun bus penumpang, melainkan oleh kendaraan bak terbuka seperti Mitsubishi Colt L300 yang telah dipasang bak tertutup dan kursi yang memungkinkan untuk memuat penumpang. Menurut surat peraturan Bupati Kepulauan Siau Tagulandang Biaro Nomor 31 tahun 2014 tarif Ulu-Bahu merupakan jarak terpendek sepanjang 2 Km dikenakan sebesar Rp. 2.600,-/pnp dan trayek Ulu-Kiawang sepanjang 17 Km sebesar Rp.17.100,-/pnp. Kabupaten Kepulauan Siau belum memiliki Station Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU), sehingga para pemilik kendaraan/pengendara (pengemudi) mendapatkan bahan bakar bensin hanya melalui pengecer dengan harga Rp. 15.000,-/Liter.

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, peneliti tertarik untuk mengkaji tarif yang berlaku apa sudah sesuai berdasarkan dengan kondisi lapangan seperti bensin hanya dibeli dari pengecer, terbatasnya hari beroperasi dan jumlah rit per hari. Dan peneliti akan menggunakan metode Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ dan metode Forum Studi Transportasi Perguruan Tinggi (FSTPT) untuk membandingkan tarif yang berlaku.

Pembatasan Masalah

Adapun pembatasan masalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian dilakukan di Pulau Siau, dengan batasan trayek angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan yang berangkat hanya dari terminal Kota Ulu.
2. Analisa tarif hanya dilakukan pada jenis angkutan pedesaan yaitu jenis L300 untuk angkutan perkotaan dan Carry 1.5 untuk angkutan pedesaan.
3. Parameter fisik jalan seperti kemiringan jalan, permukaan jalan yang tidak rata atau berlubang tidak diperhitungkan terhadap biaya operasi kendaraan.

Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian:

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisa tarif angkutan umum berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dengan menggunakan metode Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ).
2. Membandingkan tarif yang berlaku sesuai keputusan Peraturan Bupati Kepulauan Siau Tagulandang Biaro Nomor 31 tahun 2014 dengan metode DLLAJ.

Manfaat penelitian:

Manfaat yang diharapkan oleh penulis, agar dapat memberikan kemudahan dalam menentukan tarif angkutan penumpang yang optimal dan transparan.

METODOLOGI PENELITIAN

Dalam melakukan penelitian ini telah disusun tahapan perencanaan yang meliputi:

1. Studi literatur.
Studi literatur ini merupakan tahap awal dalam penulisan untuk menentukan metode, tujuan, analisis maupun pembahasan dari penelitian yang dilakukan dari tahap ini didapat gagasan tentang topik dan permasalahan yang akan dibahas. kemudian diinventarisasikan pustaka-pustaka yang dianggap mendukung penelitian ini.
2. Pengumpulan data sekunder
Yang dimaksud dengan data sekunder adalah data yang diambil dari sumber yang ada atau data yang telah disurvei atau lembaga yang berhubungan.

3. Pengambilan data primer Yang dimaksud dengan data primer adalah data yang diambil secara langsung di lapangan.
4. Analisis data Data yang telah terkumpul kemudian dianalisa dengan menggunakan rumus-rumus yang ada (Metode DLLAJ). Setelah dianalisis akan didapatkan suatu model tarif yang kemudian akan dibandingkan dengan tarif yang dikeluarkan oleh keputusan Peraturan Bupati Kepulauan Siau Tagulandang Biaro Nomor 31 tahun 2014.
5. Kesimpulan

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (subway) dan taksi. Penduduk di sana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara..

Angkutan Umum Penumpang

Menurut Warpani, (1990) menyatakan bahwa angkutan umum dapat dibedakan menjadi angkutan tak bermotor dan angkutan umum bermotor. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki (Warpani, 2002). Selain itu, Dagun (2006) mengungkapkan bahwa transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan.

Biaya Operasi Kendaraan

Biaya operasi kendaraan (BOK) adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasi kendaraan tergantung dari spesifikasi kendaraan tersebut. Juga dipengaruhi oleh cara mengemudikan kendaraan dan umur serta kondisi kendaraan itu

sendiri. Biaya operasi kendaraan terdiri dari dua komponen yaitu biaya tetap dan biaya tidak tetap.

Metode DLLAJ

Dalam perhitungan biaya operasi kendaraan metode DLLAJ dipergunakan klasifikasi biaya langsung dan biaya tak langsung.

1) Biaya langsung

- a) Penyusutan kendaraan. Besarnya penyusutan dibebankan sama besarnya pada setiap satuan waktu. Penyusutan per tahun :

$$\frac{\text{harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{masa penyusutan}}$$

Untuk harga residu adalah 20% dari harga kendaraan per tahun.

- b) Bunga modal kendaraan. Pemilik kendaraan biasanya dilakukan secara kredit dengan bunga 12% sampai 24% per tahun. Bunga modal dihitung dengan rumus:

$$\frac{\frac{n+1}{2} \times \text{modal} \times \text{tingkat bunga per tahun}}{\text{masa penyusutan}}$$

n = masa pengembalian pinjaman

- c) Awak kendaraan. Awak kendaraan ini adalah supir. Upah pengemudi ditentukan oleh pemilik kendaraan.
 d) Bahan bakar minyak (BBM). Jenis bbm yang digunakan adalah premium.
 e) Ban. Jumlah ban yang digunakan sebanyak 4 ban.
 f) Servis kecil. Servis kecil dilakukan dengan patokan km tempuh. Biasa dilakukan setiap satu bulan.
 g) Servis besar. Servis besar dilakukan setiap 6 kali service kecil atau dengan patokan km tempuh (biasa dilakukan setiap 6 bulan).
 h) Overhaul. Overhaul dilakukan untuk memperbaiki kondisi kendaraan keseluruhan termasuk pengecatan dan ganti tempat duduk.
 i) Suku cadang. Biaya untuk penggantian suku cadang dilakukan jika suku cadang tersebut telah mencapai masa layannya atau jika terjadi kerusakan.
 j) Cuci busi. Untuk bus angkutan kota dilakukan setiap seminggu sekali.
 k) PKB. Pembayaran PKB (Pajak Kendaraan Bermotor) dilakukan setahun sekali dan besarnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

- l) Kir. Biaya kir adalah biaya yang dikeluarkan untuk pemeriksaan kendaraan secara teknis layak atau tidaknya beroperasi di jalan raya. Kir kendaraan dilakukan sekali setiap 6 bulan.

- n) Asuransi. Biaya asuransi terdiri dari biaya asuransi kendaraan dan asuransi Jasa Raharja. Dengan membayar asuransi, maka kendaraan terlepas dari membayar akibat tabrakan atau kehilangan kendaraan dan untuk awak kendaraan apabila terjadi kecelakaan akan mendapat ganti rugi pengobatan santunan bagi keluarga bila awak kendaraan meninggal dunia.

2) Biaya tidak langsung

- a) Biaya pegawai selain awak kendaraan
 b) Biaya pengelolaan
- Penyusutan bangunan kantor
 - Penyusutan pool dan bengkel
 - Penyusutan alat kantor
 - Penyusutan sarana bengkel
 - Biaya pemeliharaan kantor
 - Biaya administrasi kantor
 - Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
 - Biaya telepon
 - Pajak perusahaan
 - Ijin trayek
 - Ijin usaha

Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

BOK dihitung dengan rumus :

- BT (Rp/thn) = UP+ADM+BTT
- BV (Rp/thn) = BBM+O+Bn+PP+SC
- BK (Rp/thn) = UM+AK+DP+As
- BOK total (Rp/thn) = BT+BV+BK

Dimana:

- BT = Biaya tetap (Rp/tahun)
 BV = Biaya variabel (Rp/tahun)
 BK = Biaya kepemilikan (Rp/tahun)
 UP = Upah pengemudi (Rp/tahun)
 ADM = Biaya Administrasi (Rp/tahun)
 Bt = Biaya Keuntungan (Rp/tahun)
 BTT = Biaya tak terduga (Rp/tahun)
 BBM = Biaya bahan bakar (Rp/tahun)
 PP = Biaya pemeliharaan kendaraan (Rp/tahun)
 Bn = Biaya pemakaian ban (Rp/tahun)
 UM = Uang muka (Rp/tahun)
 AK = Angsuran kendaraan (Rp/tahun)
 D = Depresiasi (Rp/tahun)
 As = Asuransi (Rp/tahun)

Perhitungan Tarif

Tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan yang menggunakan angkutan umum yang dikenakan dalam rupiah. Rit adalah satu kali perjalanan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan.

Tarif menurut trayek

Tarif ini berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transport yang dioperasikan dengan memperhitungkan dengan jarak yang dijalani oleh moda transport tersebut (km/miles).

Metode DLLAJ

Sistem Pentarifan

Menurut Paulus (2007), ada 3 sudut pandang untuk menentukan besar tarif yaitu sudut pandang penyedia jasa transportasi (operator), pengguna jasa angkutan (user) dan pemerintah (regulator).selain itu penentuan tarif harus menghasilkan keuntungan bagi penyedia dan tidak memberatkan pengguna. Yang kedua, pemilihan sistem tarif juga harus diperhatikan. Beberapa sistem pentarifan yang digunakan adalah tarif datar dan tarif berdasarkan jarak. Tarif berdasarkan jarak dapat dibagi menjadi tarif berdasarkan kilometer,tarif berdasarkan tahapan dan tarif berdasarkan zona.

Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung

Menurut Kuswadi (2005), biaya langsung (*Direct Cost*) adalah biaya yang langsung dibebankan pada objek atau produk, misalnya bahan baku langsung, upah tenaga kerja yang terlibat langsung dalam proses produksi, biaya iklan, ongkos angkut, dan sebagainya. Biaya tidak langsung (*Indirect Cost*) adalah biaya yang sulit atau tidak dapat dibebankan secara langsung dengan unit produksi, misalnya gaji pimpinan, gaji mandor, biaya iklan untuk lebihdarisatu macam produk, dan sebagainya. Biaya tidak langsung disebut juga biaya overhead.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam Pembahasan ini yang pertama dilakukan adalah mengelompokkan data metode DLLAJ. Selanjutnya hasil yang akan diperoleh diperbandingkan.

Berikut adalah gambaran umum dari angkutan pedesaan pulau Siau.

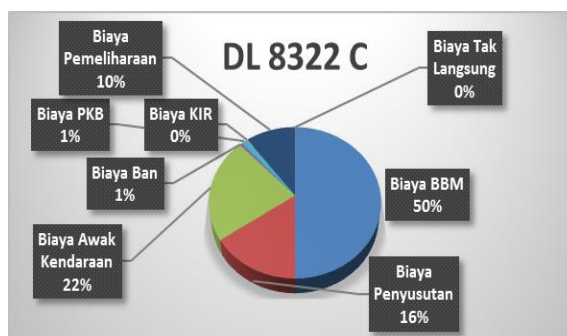
Tabel 1. Gambaran umum dari angkutan pedesaan pulau Siau

No	Data	Keterangan
1	Jenis Kendaraan	Mitsubishi Colt L300
2	Kapasitas Penumpang	12 Penumpang
3	Upah Sopir	20 % x bruto/hari
4	Nama/Tipe Pengusaha	Koperasi/Perorangan
5	Total Armada	236 unit
6	Umur Rata-rata kendaraan	14 Tahun
7	Panjang Trayek (km)	Bervariasi sesuai trayek
8	Cara Pemberangkatan	Tidak terjadwal
9	Tarif (Rupiah)	Masing-masing trayek

Sumber: DISHUBKOMINFO Kab. Kepl. Siau Tagulandang Biaro, (2014)

Tabel 2. Rekapitulasi biaya langsung dan tak langsung dengan metode DLLAJ pada kendaraan dengan nomor polisi DL 8322 C

No	Jenis Biaya	Biaya per bus-km (Rp/bus-km)
1	Biaya langsung	
A	Biaya penyusutan	2.137
B	Biaya awak kendaraan	3.080
C	Biaya BBM	6.875
D	Biaya ban	80
E	Biaya pemeliharaan	1.391
F	Biaya PKB	171
G	Biaya KIR	16
Total biaya langsung		13.749
2	Biaya tak langsung	12
Total biaya		13.761



Gambar 1. Grafik komposisi biaya pada trayek Ulu –Bebali dengan metode DLLAJ (Sumber: Hasil analisa, 2020)

Terlihat dalam gambar 1 diatas, komponen biaya BBM memberikan sumbangsih sebesar 50% yang akan dibebankan kepada pengguna angkutan perkotaan. Selanjutnya biaya awak kendaraan sebesar 22 %, biaya penyusutan

16%, biaya pemeliharaan 10%, biaya PKB 1%, biaya ban 1%, dan biaya KIR 0,1% serta biaya tak langsung sebesar 0,09%.

Tabel 3. Trayek Perkotaan

Trayek Perkotaan						
No	Nama Trayek	Jarak (km)	Tarif (Rp)/pnp		Jumlah Armada	Hari Operasi / Bulan
			Tarif	Pembulatan		
1	Ulu – Bebali	3	4.217	4.200	10	26
2	Ulu – Bowongposo	2	4.217	4.200	12	26
3	Ulu – Mala	3,5	5.622	5.600	14	26
4	Ulu – Dame bawah	4	4.217	4.200	27	26
5	Ulu – Karalung	5.15	5.846	6.000	10	26

Sumber: Hasil Olahan

Tabel 4. Trayek Pedesaan

Trayek Pedesaan						
No	Nama Trayek	Jarak (KM)	Tarif (Rp)/pnp		Jumlah Armada	Hari Operasi / Bulan
			Tarif	Pembulatan		
1	Ulu – Kiawang	17	18.027	18.000	7	26
2	Ulu – Peling	13	13.315	13.300	15	26
3	Ulu – Laghaeng	16	14.455	14.500	10	26
4	Ulu – Ondong	9	7.958	8.000	26	26
5	Ulu – Kanang	7	7.958	8.000	9	26
6	Ulu – Pangilorong	9	9.746	10.000	9	26

Sumber: Hasil Olahan

Tabel 5. Perbandingan Tarif Metode DLLAJ dan Tarif Keputusan Bupati SITARO No.14 Tahun 2014

TRAYEK	TARIF BUPATI SITARO NO 14 TAHUN 2014	TARIF DLLAJ	KETERANGAN
Ulu – Bebali	4.200	4.547	POSISI MERUGI
Ulu – Bowongposo	4.200	5.272	POSISI MERUGI
Ulu – Mala	5.600	4.524	POSISI UNTUNG
Ulu – Dame Bawah	4.200	4.055	POSISI UNTUNG
Ulu – Karalung	6.000	6.056	POSISI UNTUNG
Ulu – Kiawang	18.000	16.030	POSISI UNTUNG
Ulu – Peling	13.300	12.322	POSISI UNTUNG
Ulu – Laghaeng	14.500	12.911	POSISI UNTUNG
Ulu – Ondong	8.000	6.774	POSISI UNTUNG
Ulu – Kanang	8.000	6.702	POSISI UNTUNG

Sumber: Hasil Olahan

Bowongposo merupakan trayek terdekat yang ada di pulau Siau, hanya berjarak 2 km dari Pusat Kota/Terminal yang dilayani oleh 12 angkutan perkotaan. Sedangkan untuk trayek terjauh adalah Karalung, yang berjarak 5.15km. Angkutan perkotaan yang beroperasi untuk trayek Karalung sebanyak 10 kendaraan. Untuk lebih jelasnya mengenai jarak, hari operasi dan tarif untuk Trayek Perkotaan, dan trayek pedesaan bisa dilihat pada tabel 3 dan table 4. di samping ini.

Perbandingan Tarif

Perbandingan tarif keputusan peraturan Bupati Kepulauan Siau Tagulandang Biaro nomor 31 tahun 2014 dengan metode DLLAJ, diperlihatkan pada Tabel 5.

PENUTUP

Kesimpulan

Dari hasil analisa dan pembahasan maka didapatkan beberapa kesimpulan antara lain:

- 1) Metode DLLAJ didapat tarif untuk angkutan kota Ulu – Bebali Rp. 4.547; trayek Ulu – Bowongposo Rp. 5.272; trayek Ulu – Mala Rp. 4.524; trayek Ulu – Dame Bawah Rp. 4.055; trayek Ulu – Karalung Rp. 6.056. Sedangkan untuk angkutan pedesaan trayek Ulu – Kiawang Rp. 16.030; trayek Ulu – Peling Rp. 12.322; trayek Ulu – Laghaeng Rp. 12.911; trayek Ulu – Ondong Rp. 6.774; trayek Ulu – Kanang Rp. 6.702; trayek Ulu – Pangilorong Rp. 8.257.
- 2) Trayek Ulu – Bowongposo, trayek Ulu – Mala, trayek Ulu – Dame Bawah, trayek Ulu – Karalung, trayek Ulu – Kiawang, trayek Ulu – Peling, trayek Ulu – Laghaeng, trayek Ulu – Ondong, trayek Ulu – Kanang, trayek Ulu – Pangilorong sudah sesuai atau berada pada posisi untung sedangkan trayek Ulu – Bebali dan trayek Ulu – Bowongposo berada pada posisi merugi. Trayek yang tidak sesuai atau berada di posisi merugi diakibatkan oleh jumlah penumpang yang sedikit.

Saran

Untuk memperoleh besaran tarif angkutan yang optimal, sebaiknya metinjau biaya operasional kendaraan setiap jenis kendaraan yang diamati.

DAFTAR PUSTAKA

- Dagun, S. M., 2006. *Kamus Besar Ilmu Pengetahuan*. Lembaga Pengkajian Kebudayaan Nusantara (LPKN). Jakarta.
- Kementerian Perhubungan, 2004. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Barang Umum di Jalan*, Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Kuswadi. 2005. *Meningkatkan Laba Melalui Pendekatan Akuntansi Keuangan dan Akuntansi Biaya*. PT. Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Surat Keputusan Bupati Kabupaten Kepulauan Siau Tagulandang Biaro No 31 Tahun 2014 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kepulauan Siau, Tagulandang dan Biaro. Tahun 2014-2034*. Ondong.
- Warpani, Suwardjoko., 1990. *Analisis Kota dan Daerah*. ITB, Bandung.
- Warpani, Suwardjoko., 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB, Bandung.