

ANALISIS TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DI KOTA AMBON (STUDI KASUS KONDISI PSBB)

Fuad Hasan Ohorella^{1,*}, Imran Oppier²

¹Jurusan Perkapalan, Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pattimura, Ambon 97233

*Email: fuad24lesta@gmail.com

²Jurusan Perkapalan, Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pattimura, Ambon 97233

Email: imranoppier.iwan@gmail.com

Abstrak. Angkutan umum antara laut pulau merupakan salah satu tulang punggung (*backbone*) ekonomi dimana Provinsi Maluku merupakan daerah kepulauan. Kota Ambon sebagai ibukota Propinsi Maluku adalah kota dengan aktivitas dan interaksi antar masyarakat menggunakan Angkutan Umum untuk menunjang kegiatan sehari-hari. Namun dikarenakan Pemberlakuan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) sejak tanggal 23 Juni sampai dengan 22 November 2020 mengakibatkan dibatasinya jumlah angkutan umum (Perwali No. 18), dengan pemberlakuan ganjil genap sampai dengan pembatasan penumpang (6 orang per rit), yang mengakibatkan Biaya Operasional Kendaraan akan bertambah. Penelitian ini Bertujuan mengetahui berapa besar penggunaan tarif batas atas dan bawah untuk masyarakat dan mahasiswa. Pada penelitian ini digunakan metode Perhitungan sesuai Standart Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002) SK 687/AJ.206/DRDJ/2002. Hasil penelitian menunjukkan Tarif batas atas dan bawah untuk masyarakat pada Kecamatan Nusaniwe Rp 16.592 – Rp 11.061,-; Kecamatan Sirimau Rp 5.138 – Rp 3.425,-; dan Kecamatan Baguala dan Teluk Ambon Rp 25.000 – Rp 16.666,-. Tarif batas atas dan bawah untuk mahasiswa pada Kecamatan Nusaniwe Rp 8.296 – Rp 5.531,-; Kecamatan Sirimau Rp 2.569 – Rp 1.712,-; dan Kecamatan Baguala dan Teluk Ambon Rp 12.500 – Rp 8.333,-. Tarif berdasarkan BOK pada masa pemberlakuan PSBB berkisar antara Rp 25.000 – Rp 5.138,-, sedangkan tarif riel Rp 3.000 – Rp 5.000.

Kata Kunci : BOK, Tarif, Trayek.

Abstract. Public transportation between the island seas is one of the economic backbones where Maluku Province is an archipelagic area. Ambon City as the capital of Maluku Province is a city with activities and interactions between communities using public transportation to support daily activities. However, due to the enactment of PSBB (Large-Scale Social Restrictions) from June 23 to November 22, 2020, the number of public transportations (Perwali No. 18) is limited, with odd-even implementations up to passenger restrictions (6 people per trip), resulting in operational costs. Vehicles will increase. This study aims to find out how much the upper and lower limit tariffs are used for the community and students. In this study, the calculation method was used according to the Standards of the Directorate General of Land Transportation (2002) SK 687/AJ.206/DRDJ/2002. The results of the study show that the upper and lower tariff rates for the community in Nusaniwe District are Rp. 16,592 – Rp. 11,061,-; Sirimau District IDR 5,138 – IDR 3,425,-; and Baguala and Teluk Ambon Districts Rp. 25,000 – Rp. 16,666,-. The upper and lower limit rates for students in Nusaniwe District are Rp. 8,296 – Rp. 5,531,-; Sirimau District IDR 2,569 – IDR 1,712,-; and Baguala and Teluk Ambon Districts Rp 12,500 – Rp 8,333,-. Tariffs based on the BOK during the PSBB period ranged from Rp. 25,000 – Rp. 5,138,-, while the real tariff was Rp. 3,000 – Rp. 5,000.

Keywords: BOK, Tariff, Route.

1. PENDAHULUAN

Kebutuhan akan transportasi timbul dari kebutuhan manusia. Transportasi dapat diartikan sebagai suatu kegiatan yang memungkinkan perpindahan manusia maupun barang, Kota Ambon sebagai Ibukota Propinsi Maluku adalah kota dengan aktivitas dan interaksi antar masyarakat yang kompleks dan bervariasi. Angkutan umum biasanya digunakan oleh masyarakat kota Ambon khususnya masyarakat yang berpenghasilan menengah kebawah, mereka menggunakan angkutan umum untuk menunjang kegiatan sehari-hari sehingga mobilitas jasa angkutan ini dirasakan sangat penting keberadaannya

Pemberlakuan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) di Kota Ambon di mulai dari tanggal 23 juni sampai dengan 22 November 2020 mengakibatkan dibatasinya jumlah angkutan umum (Perwali No. 18), dimulai dengan diberlakukan ganjil genap sampai dengan pembatasan penumpang (6 orang per rit) [1].

Dalam penentuan tarif angkutan salah satu komponen penting adalah BOK. Sehingga dengan mengetahui BOK, seorang pengusaha dapat mengontrol biaya keluar dan masuk dengan mengetahui sub komponen BOK misalnya harga ban, harga oli, harga BBM, harga filter udara, filter penyaring, harga pelumas, upah sopir, upah kondektur, serta biaya pengeluaran yang diperlukan dalam pemeliharaan kendaraan misalnya biaya servis besar, sevice kecil dan lain sebagainya. Berdasarkan keadaan dilapangan, maka dilakukan penelitian tentang Analsis Biaya Operasional Kendaraan di Kota Ambon [2].

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui berapa besar tarif batas atas dan bawah berdasarkan BOK untuk Umum dan Mahasiswa.

2. BAHAN DAN METODE

2.1. Pembatasan Berskala Besar (PSBB)

Dikeluarkannya peraturan Wali Kota (PEWALI) No. 18 tentang PSBB [2], memuai 6 poin penting:

1. Pelaksanaan pembelajaran disekolah dan atau institusi pendidikan lainnya.
2. Aktifitas bekerja di tempat kerja.
3. Kegiatan keagamaan di tempat ibadah
4. Kegiatan di tempat umum atau fasilitas umum
5. Kegiatan sisial dan budaya
6. Pergerakan orang dan barang menggunakan moda transportasi.

Dengan fokus pada 6 poin ini, maka penerapan PSBB di Kota Ambon kedepan, akan terlihat

apakah ada penurunan aktifitas masyarakat pada tempat umum atau tidak, serta himbauan dan penerapan pada tempat-tempat ibadah, sehingga keseriusan pemerintah dalam jalankan PSBB pun tidak sia-sia.

Dalam pemberlakuan sesuai dengan Perwali No. 18 pada poin 6. Dimana pergerakan orang dan barang menggunakan moda transportasi. Sehingga Plt kepala Dinas Perhubungan menggunakan sistem ganjil genap sampai dengan penggunaan Shif A, B, dan C serta di atur juga tentang jumlah penumpang 6 orang per rit [1].

2.2. Pengertian Transportasi, Biaya, Angkutan Kota, Penentuan Tarif

a. Pengertian Transportasi

Tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ke tempat tujuan Peranan transportasi sangat besar dalam kehidupan masyakat modern. Dipicu oleh upaya untuk mendekatkan jarak [3], [4], [5].

Biaya sebenarnya diketahui ada dua istilah atau terminologi biaya yang perlu mendapat perhatian, yaitu sebagai berikut: 1. Biaya (*Costs*) yang dimaksud dengan biaya disini adalah semua pengorbanan yang dibutuhkan dalam rangka mencapai suatu tujuan yang diukur dengan nilai uang. 2. Pengeluaran (*Expence*) yang dimaksud dengan *expence* ini biasanya yang berkaitan dengan sejumlah uang yang dikeluarkan atau dibayarkan dalam rangka mendapatkan sesuatu hasil yang diharpkan [6], [7].

b. Biaya

Biaya-biaya yang biasa timbul dalam operasional berbagai bentuk sarana kendaraan ini disebut sebagai biaya operasional kendaraan (BOK) yang terdiri dari: 1. Biaya tergantung jarak yakni biaya yang jumlahnya tergantung jauh dekatnya jarak tempuh, 2. Biaya tergantung kecepatan yakni biaya yang besar kecilnya ditentukan oleh cepat lambatnya kendaraan melaju. Biasanya semakin cepat kendaraan bergerak akan semakin rendah biaya yang dikeluarkan, 3. Biaya tergantung waktu yakni yang besar kecilnya ditentukan oleh waktu operasi. Pedoman Perhitungan Komponen-Komponen Biaya [2], [7].

1. Biaya Langsung

- a. Penyusutan kendaraan
- b. Bunga modal kendaraan produktif
- c. Awak kendaraan
 - Gaji/ upah

- Tunjangan kerja operasi (uang dinas)
- Tunjangan sosial
- d. Bahan bakar minyak
- e. Ban
- f. Service kecil
- g. Service besar
- h. Pemeriksaan
- i. Penembahan oli
- j. Suku cadang
- k. Cuci kendaraan
- l. Restribusi terminal
- m. STNK/Pajak
- n. Kir
- o. Asuransi
 - Asuransi kendaraan
 - Asuransi awak kendaraan

- Penyusutan pool dan bengkel
- Penyusutan inventaris/ alat kantor
- Penyusutan sarana bengkel
- Biaya administrasi kantor
- Biaya pemeliharaan kantor
- Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
- Biaya listrik dan air
- Biaya telepon dan telegram
- Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
- Pajak perusahaan
- Izin trayek
- Izin usaha
- Biaya pemasaran
- Lain-lain [2], [7], [8], [9].

Tabel 1. Asumsi perhitungan biaya

No.	Uraian	Satuan	Angkutan Kota Mobil Penumpang Umum (MPU)
1	Masa penyusutan kendaraan	Th	5
2	Jarak tempuh rata-rata	Km/hr	250
3	Bahan Bakar Minyak	Km/lt	7.5-9
4	Jarak tempuh ganti ban ³⁾	Km	25.000
5	Ratio pengemudi/bus	Org/kend	1.2
6	Ratio kondektur/bus	Org/kend	-
7	Jarak Tempuh antar service kecil	Km	4.000
8	Suku cadang/service besar	Km	12.000
9	Penggantian minyak motor	Km	3.500
10	Penggantian minyak rem	Km	12.000
11	Penggantian Gemuk	Km/kg	4.000
12	Penggantian minyak gardan	Km	12.000
13	Penggantian minyak persneling	Km	12.000
14	Hari jalan siap operasi	Hr/th	365
15	SO : SGO	%	80
16	Nilai residu	%	-

Sumber : SK. 687/AJ.206/DRJD/2002

Catatan

- 1) Untuk DKI Penggunaan BBM 2,6 km/lt dan di luar DKI 3 km/lt
- 2) MPU penggunaan BBM 9 Km/lt
- 3) Daya tempuh ban tergantung koefisien gesek jalan

2. Biaya tidak langsung

- a. Biaya pegawai selain awak kendaraan
 - Gaji/ upah
 - Uang lembur
 - Tunjangan sosial
 - Tunjangan perawatan kesehatan
 - Pakaian dinas
 - Biaya pengelolaan
- b. Biaya pengelolaan
 - Penyusutan bangunan kantor

3. Asumsi Perhitungan Biaya

Untuk melakukan perhitungan biaya pokok, perlu menggunakan pedoman. Pedoman-pedoman sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur dapat digunakan sebagai asumsi.

Tabel 2. Kapasitas kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas kendaraan			Kapasitas Penumpang Perhari /kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil penumpang umum	8	-	8	250-300

Sumber: SK Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002

c. Angkutan Kota

Pelayanan angkutan kota dapat diselenggarakan dengan ciri-ciri [2], sebagai berikut:

a) Trayek utama

- Mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan.
- Melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap.
- Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota

b) Trayek Cabang

- Berfungsi sebagai penunjang terhadap trayek utama.
- Mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada

kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan.

- Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman.
- Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.
- Melayani angkutan dalam kawasan permukiman.

c) Trayek langsung

- Mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan.
- Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.
- melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan permukiman.

d. Penentuan Tarif

Ada beberapa item dasar perhitungan tarif sebagai berikut:

- a. Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan.
- b. Tarif angkutan umum penumpang kota merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif Break Even Point) dan ditambah 10% untuk jasa keuntungan perusahaan.
- c. Faktor muat (*load factor*) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70%.
- d. Satuan produksi adalah pembagi terhadap total biaya produksi, sehingga dapat ditentukan besar per satuan produksi.
- e. Alat produksi adalah sarana angkutan yang digunakan untuk memproduksi jasa angkutan penumpang dengan atau tanpa fasilitas tambahan.
- f. Rit adalah satu kali perjalanan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan.
- g. Waktu tempuh/ rit adalah lama perjalanan dalam satu rit.
- h. Jarak tempuh/ rit adalah jarak km yang ditempuh dalam satu hari.

- i. Jarak tempuh/ hari adalah jarak km yang ditempuh dalam satu hari.
- j. Frekuensi adalah jumlah rit dalam kurun waktu tertentu (per jam, per hari).
- k. Kapasitas angkut/ kapasitas tersedia adalah kapasitas maksimal yang tersedia untuk penumpang (duduk dan berdiri) sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- l. Kapasitas terjual adalah jumlah penumpang yang diangkut dihitung berdasarkan jumlah tempat duduk yang terpakai ditambah berdiri dikalikan frekuensi.
- m. Hari operasi per bulan adalah jumlah hari operasi dalam satu bulan.
- n. Kilometer-kosong adalah kilometer yang tidak produktif yang terjadi pada awal operasi (berangkat dari pool) dan akhir operasi (kembali ke pool). Kilometer-kosong per hari diasumsikan sebesar 3% dari total kilometer-tempuh per hari.
- o. Kilometer-efektif adalah kilometer-tempuh produktif pada saat operasi.
- p. Seat-km (Pnp-km) tersedia adalah jumlah tempat dudukkm, dihitung dengan mengalikan jumlah tempat duduk yang tersedia dengan frekuensi serta jarak tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan [2], [8], [6], [10].

2.3. Metode Penelitian

a. Lokasi dan Obyek Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Terminal Mardika Kota Ambon, Toko Onderdil Mobil Kota Ambon, dan Dealer Mobil Kota Ambon.

Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah Angkutan Umum di Kota Ambon antara lain: Trayek Kecamatan Nusaniwe, Kecamatan Sirimau, Leitimur Selatan, Kecamatan Baguala, dan Kecamatan Teluk Ambon.

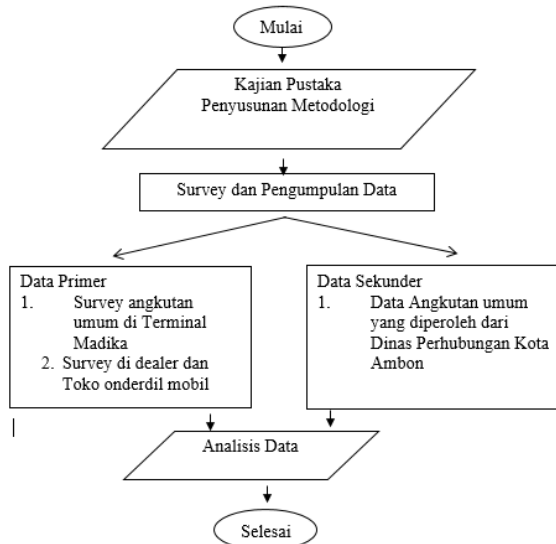
Objek penelitian yang akan ditinjau adalah komponen biaya operasional kendaraan angkutan umum trayek Kecamatan Nusaniwe, Kecamatan Sirimau, Kecamatan Baguala, dan Kecamatan Teluk Ambon.

b. Jenis dan Metode Pengumpulan Data

Data primer dalam penelitian ini diperoleh dengan cara survey langsung di lapangan, berupa: Melakukan Observasi dan Wawancara di Terminal Mardika, beberapa toko suku cadang dan onderdil, serta dieler mobil di Kota Ambon. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Ambon dan Badan Pelayanan Perijinan Terpadu Kota Ambon berupa data rute angkutan kota.

Teknik pengumpulan data dengan cara: 1. Studi pustaka guna memperoleh gambaran teoritis

mengenai Biaya Operasional Kendaraan (BOK), 2. observasi dan wawancara secara langsung terhadap pegawai kantor Dinas Perhubungan Kota Ambon, pengemudi angkutan umum trayek Kecamatan Nusaniwe, pihak diler mobil, dan toko suku cadang atau toko onderdil kendaraan.



Gambar 1. Bagan alir penelitian

c. Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Teknik pengolahan data dilakukan dengan menggunakan standar perhitungan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 untuk memperoleh komponen-komponen yang berkaitan dengan biaya operasional kendaraan. Adapun tahap analisis yang dilakukan, yaitu menganalisis biaya operasi kendaraan (BOK), Tarif Pokok, Tarif BEP, Tarif.

Dengan menggunakan Rumus-rumus sebagai berikut:

a. Tarif

$$Tarif = (Tarif\ pokok \times\ jarak\ rata-rata) + 10\% \quad (1)$$

$$Tarif\ BEP = Tarif\ pokok \times\ jarak\ rata-rata \quad (2)$$

$$Tarif\ Pokok = \frac{Total\ biaya\ pokok}{Faktor\ pengisian \times\ kapasitas\ kendaraan} \quad (3)$$

b. Tarif batas atas dan bawah

- Masyarakat
 - Batas atas= 120% x Tarif
 - Batas bawah= 80% x Tarif
- Mahasiswa
 - Batas atas= 50% x tarif batas atas masyarakat
 - Batas bawah= 50% x tarif batas bawah masyarakat [2]

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Trayek Kecamatan Nusaniwe dilakukan berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Nomor SK.687/AJ.206/ DRJD/2002 [2].

3.1. Trayek Kecamatan Baguala dan Teluk Ambon

Komponen biaya operasi kendaraan ditunjukkan pada Tabel 3.

Tabel 3. Rekapitulasi BOK Kec. Baguala dan Teluk Ambon

No	Komponen Biaya		Keterangan	
1	Produksi per kendaraan Km-	185		km
2	Biaya Langsung			
	a. Biaya Penyusutan	Rp	530,75	per kend.km
	b. Bunga modal	Rp	358,26	per kend.km
	c. Gaji dan tunjangan awak kendaraan	Rp	23,38	per kend.km
	d. BBM	Rp	775,24	per kend.km
	e. Ban	Rp	64,53	per kend.km
	f. Service kecil	Rp	150,81	per kend.km
	g. Service besar	Rp	65,01	per kend.km
	h. Pemeriksaan Umum (General Overhaul)	Rp	38,30	per kend.km
	i. Over Houl body	Rp	70,48	per kend.km
	j. Penambahan Oli Mesin	Rp	49,32	per kend.km
	k. Cuci Kendaraan	Rp	81,07	per kend.km
	l. Retribusi Terminal	Rp	27,02	per kend.km
	m. STNK / Pajak Kendaraan	Rp	16,59	per kend.km
	n. KIR	Rp	12,13	per kend.km
	o. Asuransi	Rp	82,93	per kend.km
	Jumlah	Rp	2.345,82	per kend.km
3	Biaya Tidak Langsung			
	a. Biaya Gaji Pegawai Non Awak Kendaraan	Rp	-	
	b. Biaya Pengelolaan	Rp	19,05	per kend.km
	Jumlah	Rp	19,05	per kend.km
4	Biaya Pokok			
	a. Biaya Langsung	Rp	2.345,82	per kend.km
	b. Biaya Tidak Langsung	Rp	19,05	per kend.km
	Jumlah	Rp	2.364,88	per kend.km
5	BIAAYA POKOK/PNP-KM	Rp	394,15	/Pnp/Km

Dari analisis biaya operasi kendaraan Laha diatas, didapat biaya pokok sebesar Rp 394,14 per penumpang-km, maka dapat dihitung posisi biaya operasi kendaraan berdasar faktor muat penumpang. Hal ini dapat diuraikan pada Tabel 4.

Tabel 4. Posisi biaya pada tingkat muat

Faktor Muat Penumpang	Biaya Operasional Kendaraan
70%	Rp 563,07

Sesuai SK Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002, tarif angkutan umum yang digunakan adalah pada tingkat faktor muat 70%. Dari Tabel 4, pada tingkat faktor muat 70% biaya operasi kendaraan trayek Laha di Kota Ambon sebesar Rp 563,07 per penumpang-km. Berdasarkan Tabel 4, dapat dihitung tarif, hal ini dapat di uraikan sesuai Tabel 5.

Tabel 5. Tarif trayek Laha

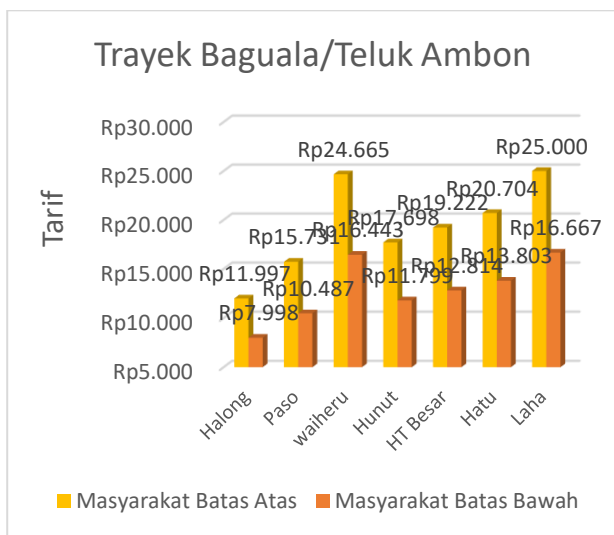
No	Nama Trayek	Tarif Pokok	Tarif BEP	Tarif	Masyarakat		Mahasiswa	
					Batas Atas	Batas Bawah	Batas Atas	Batas Bawah
1.	Laha	Rp 63,07	Rp 0.833	Rp 20.834	Rp 5.000	Rp 6.667	Rp 2.500	Rp 8.333

Tarif hasil perhitungan sesuai SK Nomor K.687/AJ.206/DRJD/2002 adalah Rp 20.833- per penumpang-km. Tarif tersebut merupakan tarif *Break Even Point* (BEP) yang ditambah 10% dari tarif BEP sehingga kelebihan 10% dianggap sebagai keuntungan operator. Oleh karena itu, tarif batas atas dan batas bawah untuk penumpang umum Rp 25.000,-, 16.667,-, sedangkan untuk mahasiswa batas atas dan bawah berkisar Rp 12,500,-, 8.333,-. Dengan demikian hasil rekapan Analisis BOK dapat dilihat pada Gambar 2 dan 3.

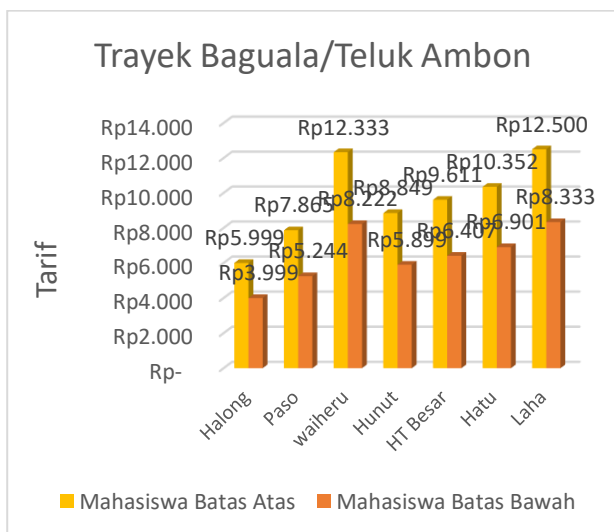
3.2. Trayek Kecamatan Nusaniwe

Tabel 6. Rekapitulasi BOK Kec. Nusaniwe

No	Komponen Biaya	Keterangan	
1	Produksi per kendaraan Km-tempuh/hari	36	km
2	Biaya Langsung		
a.	Biaya Penyusutan	Rp 654,57	per kend.km
b.	Bunga modal	Rp 441,83	per kend.km
c.	Gaji dan tunjangan awak kendaraan	Rp 64,09	per kend.km
d.	BBM	Rp 1.009,39	per kend.km
e.	Ban	Rp 64,53	per kend.km
f.	Service kecil	Rp 150,81	per kend.km
g.	Service besar	Rp 54,26	per kend.km
h.	Pemeriksaan Umum (General Overhaul)	Rp 38,30	per kend.km
i.	Over Houl body	Rp 70,48	per kend.km
j.	Penambahan Oli Mesin	Rp 60,82	per kend.km
k.	Cuci Kendaraan	Rp 99,98	per kend.km
l.	Retribusi Terminal	Rp 33,33	per kend.km
m.	STNK / Pajak Kendaraan	Rp 20,46	per kend.km
n.	KIR	Rp 14,95	per kend.km
o.	Asuransi	Rp 102,28	per kend.km
	Jumlah	Rp 2.880,09	per kend.km
3	Biaya Tidak Langsung		
a.	Biaya Gaji Pegawai Non Awak Kendaraan	Rp -	
b.	Biaya Pengelolaan	Rp 23,50	
	Jumlah	Rp 23,50	per kend.km
4	Biaya Pokok		
a.	Biaya Langsung	Rp 2.880,09	
b.	Biaya Tidak Langsung	Rp 23,50	
	Jumlah	Rp 2.903,59	
5	BIAYA POKOK/PNP-KM	Rp 483,93	/Pnp/Km



Gambar 2. Grafik rekapitulasi tarif untuk masyarakat



Gambar 3. Grafik rekapitulasi tarif untuk pelajar/mahasiswa

Dari analisis biaya operasi kendaraan Latuhalat diatas, didapat biaya pokok sebesar Rp 483,93 per penumpang-km, maka dapat dihitung posisi biaya operasi kendaraan berdasar faktor muat penumpang. Hal ini dapat diuraikan pada Tabel 7.

Tabel 7. Posisi biaya pada tingkat muat

Faktor Muat Penumpang	Biaya Operasional Kendaraan
70%	Rp 691,33

Sesuai SK Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002, tarif angkutan umum yang digunakan adalah pada tingkat faktor muat 70%. Dari tabel 7, pada tingkat faktor muat 70% biaya operasi kendaraan trayek Lahu Laha di Kota Ambon sebesar Rp 691,33 per penumpang-km.. Dari hasil tabel diatas kita dapat menghitung tarif, hal ini diuraikan pada Tabel 8.

Tabel 8. Tarif trayek Latuhalat

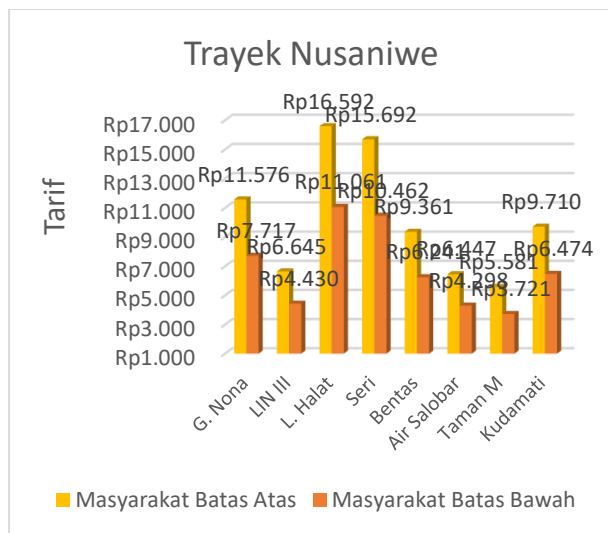
No	Nama Trayek	Tarif Pokok	Tarif BEP	Tarif	Masyarakat		Mahasiswa	
					Batas Atas	Batas Bawah	Batas Atas	Batas Bawah
1	Latuhalat	Rp 691	Rp 13.827	Rp 3.827	Rp 6.592	Rp 1.061	Rp 8.296	Rp 5.531

Tarif hasil perhitungan sesuai SK Nomor K.687/AJ.206/DRJD/2002 adalah Rp 13.827,- per penumpang-km. Tarif tersebut merupakan tarif *Break Even Point* (BEP) yang ditambah 10% dari tarif BEP sehingga kelebihan 10% dianggap sebagai keuntungan operator. Oleh karena itu, tarif batas atas dan batas bawah untuk penumpang umum Rp 16.592,- dan Rp 11.061,- sedangkan untuk mahasiswa batas atas dan bawah berkisar Rp 8.296,- sampai Rp 5.531,-. Dengan demikian hasil rekapan Analisis BOK dapat dilihat pada Gambar 4 dan 5.

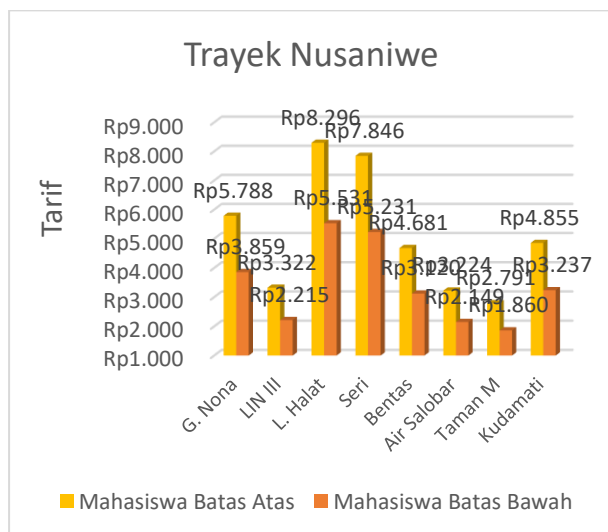
3.3. Trayek Kecamatan Sirimau

Tabel 9. Rekapitulasi BOK Kec. Sirimau

No	Komponen Biaya	Keterangan	
1	Produksi per kendaraan Km-tempuh/hari	32	km
2	Biaya Langsung		
	a. Biaya Penyusutan	Rp 948,57	per kend.km
	b. Bunga modal	Rp 640,28	per kend.km
	c. Gaji dan tunjangan awak kendaraan	Rp 61,92	per kend.km
	d. BBM	Rp 1.446,19	per kend.km
	e. Ban	Rp 64,53	per kend.km
	f. Service kecil	Rp 150,81	per kend.km
	g. Service besar	Rp 60,68	per kend.km
	h. Pemeriksaan Umum (General Overhaul)	Rp 38,30	per kend.km
	i. Over Houl body	Rp 70,48	per kend.km
	j. Penambahan Oli Mesin	Rp 88,14	per kend.km
	k. Cuci Kendaraan	Rp 144,89	per kend.km
	l. Retribusi Terminal	Rp 48,30	per kend.km
	m. STNK / Pajak Kendaraan	Rp 29,64	per kend.km
	n. KIR	Rp 21,67	per kend.km
	o. Asuransi	Rp 148,21	per kend.km
	Jumlah	Rp 3.962,61	per kend.km
3	Biaya Tidak Langsung		
	a. Biaya Gaji Pegawai Non Awak Kendaraan	Rp -	
	b. Biaya Pengelolaan	Rp 34,05	
	Jumlah	Rp 34,05	per kend.km
4	Biaya Pokok		
	a. Biaya Langsung	Rp 3.962,61	
	b. Biaya Tidak Langsung	Rp 34,05	
	Jumlah	Rp 3.996,66	
5	BIAYA POKOK/PNP-KM	Rp 666,11	/Pnp/Km



Gambar 4. Grafik rekapitulasi tarif untuk masyarakat



Gambar 5. Grafik rekapitulasi tarif untuk pelajar/mahasiswa

Dari analisis biaya operasi kendaraan Karpan diatas, didapat biaya pokok sebesar Rp 483,93 per penumpang-km, maka dapat dihitung posisi biaya operasi kendaraan berdasar faktor muat penumpang. Hal ini dapat diuraikan pada Tabel 10.

Tabel 10. Posisi biaya pada tingkat muat

Faktor Muat Penumpang	Biaya Operasional Kendaraan
70%	Rp 951,59

Sesuai SK Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002, tarif angkutan umum yang digunakan adalah pada tingkat faktor muat 70%. Dari Tabel 10, pada tingkat faktor muat 70% biaya operasi kendaraan trayek Karpan di Kota Ambon sebesar Rp 951,59 per penumpang-km. Dengan demikian, dapat dihitung tarif, sebagaimana Tabel 11.

Tabel 11. Tarif trayek Karpan

No	Nama Trayek	Tarif Pokok	Tarif BEP	Tarif	Masyarakat		Mahasiswa	
					Batas Atas	Batas Bawah	Batas Atas	Batas Bawah
1	Karpan	Rp 952	Rp 4.282	Rp 4.282	Rp 5.139	Rp 3.426	Rp 2.569	Rp 1.713

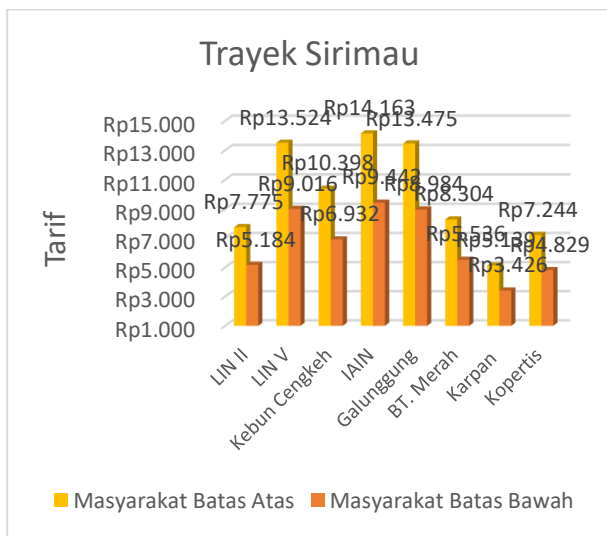
Tarif hasil perhitungan sesuai SK Nomor K.687/AJ.206/DRJD/2002 adalah Rp 4.282- per penumpang-km. Tarif tersebut merupakan tarif *Break Even Point* (BEP) yang ditambah 10% dari tarif BEP sehingga kelebihan 10% dianggap sebagai keuntungan operator. Oleh karena itu, tarif batas atas dan batas bawah untuk penumpang umum Rp 5.139,-, 3.428,-, sedangkan untuk mahasiswa batas atas dan bawah berkisar Rp 2.569,-, 1.713,-. Dengan demikian hasil rekapan Analiis BOK dapat dilihat pada Gambar 6 dan 7.

4. KESIMPULAN

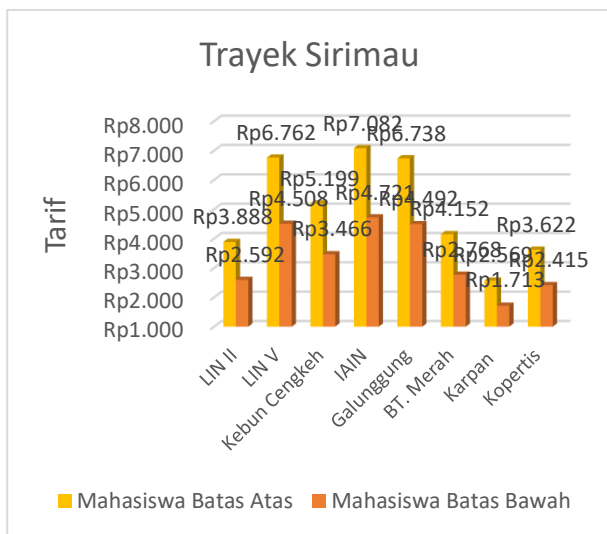
Berdasarkan hasil Analisis perhitungan BOK angkutan umum di Kota Ambon. Sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tarif yang dihasilkan adalah Didapat biaya Tarif untuk masyarakat batas atas dan bawah Kecamatan Nusaniwe Rp 16.592 – Rp 11.061,- Kecamatan Sirimau Rp 5.138 – Rp 3.425,- Kecamatan Baguala dan Teluk Ambon Rp 25.000 – Rp 16.666,- dan Tarif untuk mahasiswa batas atas dan bawah Kecamatan Nusaniwe Rp 8.296 – Rp 5.531,- Kecamatan Sirimau Rp 2.569 – Rp 1.712,- Kecamatan Baguala dan Teluk Ambon Rp 12.500 – Rp 8.333,- Tarif berdasarkan BOK pada masa pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar sangat berbanting terbalik dimana tarifnya antara Rp 25.000 – 5.138,- sedangkan kondisi yang ada dilapangan dimana untuk tarif rill Rp 3.000 – Rp 5.000..

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Peraturan Wali Kota Ambon, “PERWALI Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar.” Ambon, 2020.
- [2] Departemen Perhubungan RI, “Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur,” *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat*, no. SK.687/AJ.206/DRJD/2002. pp. 2–69, 2002, [Online]. Available: <http://hubdat.dephub.go.id/keputusan-dirjen/tahun-2002/423-sk-dirjen-no-687aj>.
- [3] F. Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga, 2012.
- [4] O. Taming Z., *Perencanaan, Pemodelan, Dan Rekayasa Transportasi*, Edisi 2. Bandung: ITB, 2009.
- [5] E. K. Murlock, *Pengantar Teknik dan perencanaan Transportasi*, Erlangga. Jakarta: Erlangga, 1995.
- [6] Rahardjo Adisasmita, *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi. Graha Ilmu*, Pertama. Jakarta: Graha Ilmu, 2010.
- [7] M. S. Marsy, *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003.
- [8] J. H. Frans, Y. A. Messah, and N. Issu, “Kajian Tarif Angkutan Umum berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK),



Gambar 6. Grafik rekapitulasi tarif untuk masyarakat



Gambar 7. Grafik rekapitulasi Tarif untuk Pelajar/Mahasiswa

- Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di Kabupaten TTS,” *J. Tek. Sipil*, vol. 5, no. 2, pp. 185–198, 2016.
- [9] R. Safitri, “Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kota Pangkalpinang,” *Fropil*, vol. 4, no. 2, pp. 156–164, 2016, [Online]. Available: <https://journal.ubb.ac.id/index.php/fropil/article/view/1245/882>.
- [10] E. Jalil, R. Anggraini, and S. Sugiarto, “Analisis Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay Untuk Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor Iii,” *J. Arsip Rekayasa Sipil dan Perenc.*, vol. 1, no. 4, pp. 1–10, 2018, doi: 10.24815/jarsp.v1i4.12449.