

## ANALISIS TARIF ANGKUTAN ANTAR KOTA SAMARINDA – BALIKPAPAN BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)

Zulfa Lisgia Salsabila<sup>1)</sup>, Tiopan H. M. Gultom<sup>2)</sup>, Mardewi Jamal<sup>3)</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mulawarman, Jl.Sambaliung No.9  
Kampus Gunung Kelua, Samarinda  
e-mail: [zulfaslsbla28@gmail.com](mailto:zulfaslsbla28@gmail.com)

<sup>2</sup>Pengajar Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mulawarman, Jl.Sambaliung No.9  
Kampus Gunung Kelua, Samarinda  
e-mail: [tiopanhmg@gmail.com](mailto:tiopanhmg@gmail.com)

<sup>3</sup>Pengajar Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mulawarman, Jl.Sambaliung No.9  
Kampus Gunung Kelua, Samarinda  
e-mail: [wie\\_jamal@gmail.com](mailto:wie_jamal@gmail.com)

### Abstrak

Keberadaan angkutan umum mulai tingkat penurunan karena peningkatan jumlah kendaraan roda 2 maupun kendaraan roda 4 pribadi menjadikan tingkat *load factor* bus AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi) cenderung mengalami penurunan, menjadikan estimasi tarif angkutan umum juga mengalami perubahan. Apalagi penurunan *loadfactor* selama ini juga dibarengi dengan kenaikan bahan bakar minyak sehingga biaya operasional bus semakin tinggi.

Penelitian ini menganalisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada setiap armada yang telah dipilih. Data di dapat dengan survey *loadfactor* pada setiap armada dan juga wawancara dengan pengelola bus AKDP PO.Jahe Raya, PO.Araffat Transport, PO.Pulau Jaya Indah, dan PO.Bone Indah Jaya. Dari hasil analisis biaya operasional kendaraan (BOK) yang ada dilakukan evaluasi perbandingan dengan analisis menggunakan metode yang sesuai dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia (SK.687/AJ.206/DRJD/2002).

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, kesimpulan yang didapatkan ialah Tarif bus AKDP pada analisis tarif berdasarkan BOK menggunakan *loadfactor* ideal (70%) sebesar Rp.34.000, Sedangkan tarif berdasarkan BOK menggunakan *loadfactor* di lapangan (37%) sebesar Rp.64.000, Sedangkan tarif yang berlaku dilapangan adalah Rp.43.000, dan tarif yang ditetapkan pemerintah ialah Rp.28.500. Terdapat perbandingan tarif *loadfactor* ideal 70% dan *loadfactor* lapangan 37% dalam 1 rit perjalanan. Seharusnya dalam kondisi normal pendapatan 1 rit adalah sebesar Rp.1.088.000. Selama pandemik *load factor* 1 rit perjalanan adalah 37% sama dengan 17 orang penumpang, tarif yang dikenakan adalah Rp.43.000 sehingga pendapatan per rit adalah Rp.731.000. Untuk mengejar pendapatan ideal dengan load factor 70%, seharusnya tarif dinaikan menjadi Rp.64.000. Artinya sekali perjalanan operator bus mengalami kerugian sebesar Rp.357.000. Tarif Rp.64.000 sudah setara dengan nilai Biaya Operasional Kendaraan, yang artinya operator tidak mengalami kerugian.

Kata kunci: BOK, Bus AKDP, Tarif, *Loadfactor*

### Abstract

*The existence of public transportation has begun to decline due to the increase in the number of private 2-wheeled vehicles and 4-wheeled vehicles, causing the ICIP (Inter-City-In-Provincial) bus load factor level to tend to decrease, making the estimation of public transportation fares also change. Moreover, the decrease in load factor has also been accompanied by an increase in fuel oil so that bus operating costs are getting higher.*

*This study analyzes the Vehicle Operational Cost (VOC) on each selected fleet. The data was obtained by surveying the load factor for each fleet and also interviews with ICIP bus managers PO.Jahe Raya, PO.Araffat Transport, PO.Pulau Jaya Indah, and PO.Bone Indah Jaya. From the results of the analysis of the existing vehicle operating costs (VOC), a comparative evaluation was carried out with an analysis using a method that was in accordance with the Directorate General of Land Transportation of the Republic of Indonesia (SK.687/AJ.206/DRJD/2002).*

*Based on the research that has been done, the conclusion obtained is that the ICIP bus fare in the fare analysis based on the VOC using the ideal load factor (70%) is Rp. 34,000, while the fare based on the VOC using the load factor in the field (37%) is Rp. applicable in the field is Rp. 43,000, and the rate set by the government is Rp. 28,500. There is a comparison of the ideal loadfactor rate of 70% and field loadfactor of 37% in 1 trip. Under normal conditions, the income for 1 ritual should be Rp. 1,088,000. During the pandemic, the load factor for 1 trip was 37% equal to 17 passengers, the fare charged was IDR 43,000 so the income per trip was IDR 731,000. To pursue the ideal income with a load factor of 70%, the tariff should be increased to Rp. 64,000. This means that once a trip the bus operator suffers a loss of Rp. 357,000. The tariff of Rp.64,000 is equivalent to the value of the Vehicle Operational Cost, which means that the operator does not suffer a loss.*

*Keywords: VOC, Inter-City-In-Provincial (ICIP), Tariff, Loadfactor.*

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Keberadaan angkutan umum mulai tingkat penurunan karena peningkatan jumlah kendaraan roda 2 maupun kendaraan roda 4 pribadi menjadikan tingkat *load factor* bus AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) cenderung mengalami penurunan, menjadikan estimasi tarif angkutan umum juga mengalami perubahan. Apalagi penurunan *load factor* selama ini juga dibarengi dengan kenaikan bahan bakar minyak sehingga biaya operasional bus semakin tinggi. Dalam beberapa kasus terdapat persepsi yang berbeda antara tarif yang ditentukan oleh awak bus dengan tarif umum yang ditentukan oleh Dinas Perhubungan setempat. Penentuan tarif angkutan umum AKDP (Antar Kota

Dalam Propinsi) merupakan suatu hal yang menarik dan perlu untuk terus dikaji di tengah fenomena perubahan sosial di masyarakat serta efek *fluktuasi* harga bahan bakar minyak. Pentingnya analisa penentuan tarif ini berkaitan dengan banyaknya faktor yang dapat mempengaruhi serta banyaknya pihak yang terlibat.

### Rumusan Masalah

1. Bagaimana tarif Angkutan antar kota berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan pada trayek Balikpapan-Samarinda. Berapa jumlah *loadfactor* Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) selama pandemi *Covid 19* ?
2. Bagaimana Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sesuai Standart

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002) selama pandemi *Covid 19* ?
3. Bagaimana tarif Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada saat pandemi *Covid 19* ?

#### Tujuan Penelitian

1. Mengetahui jumlah *loadfactor* Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) selama pandemi *Covid 19*.
2. Menganalisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sesuai Standart Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002) selama pandemi *Covid 19*.
3. Mengevaluasi tarif Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada saat pandemi *Covid 19*.

#### LANDASAN TEORI

##### Angkutan Umum

Angkutan umum adalah kendaraan atau angkutan yang memang disediakan dan dapat dipergunakan oleh masyarakat umum dengan dikenakan tarif tertentu. Kendaraan atau angkutan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar (Ahmad Munawar, 2005).

Keberadaan angkutan umum penumpang memiliki tujuan utama yaitu mengadakan pelayanan angkutan yang layak dan baik bagi masyarakat umum. Kriteria pelayanan yang baik ialah pelayanan yang cepat, murah, aman dan nyaman (Warpani, 1990).

##### Jenis Pelayanan Angkutan Umum

Terdapat tiga kelompok dalam pelayanan angkutan umum berdasarkan jenis rute dan perjalanan yang dilayannya (*Khisty, C. Jotin & B. Kent Hill, 2003*) :

1. Angkutan jarak pendek merupakan pelayanan dengan kecepatan-rendah di dalam area sempit dengan densitas perjalanan tinggi, seperti kawasan perdagangan utama (*central business district-CBD*).
2. Angkutan kota ialah jenis yang paling sering yaitu melayani penumpang yang membutuhkan transportasi di dalam kota.

3. Angkutan regional yaitu melayani perjalanan jauh, berhenti beberapa kali dan umumnya memiliki kecepatan tinggi. Bus ekspres dan kereta api cepat termasuk ke dalam kategori ini.

##### Pelayanan Trayek Angkutan Umum

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus diperhatikan faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan adalah sebagai berikut:

1. Pola pergerakan penumpang angkutan umum.
2. Kepadatan penduduk.
3. Daerah pelayanan.
4. Karakteristik jaringan.

##### Faktor Muat (*Loadfactor*)

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (2002), *load factor* merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). *Load factor* angkutan umum disetiap rutenya berkisar mulai dari 30% sampai 100%. Standar yang ditetapkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat untuk nilai *load factor* adalah 70% dan terdapat cadangan 30% untuk mengakomodasi kemungkinan lonjakan penumpang, serta pada tingkat ini kesesakan penumpang di dalam kendaraan masih dapat diterima.

*Load factor* dapat menjadi petunjuk untuk mengetahui apakah jumlah armada yang sudah ada mencukupi, masih kurang, atau melebihi kebutuhan suatu lintasan angkutan umum serta dapat dijadikan indikator dalam mewakili efisiensi suatu rute.

##### Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya Operasi Kendaraan (BOK) merupakan suatu nilai yang menyatakan besarnya biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian suatu kendaraan. BOK terdiri atas beberapa komponen, yaitu :

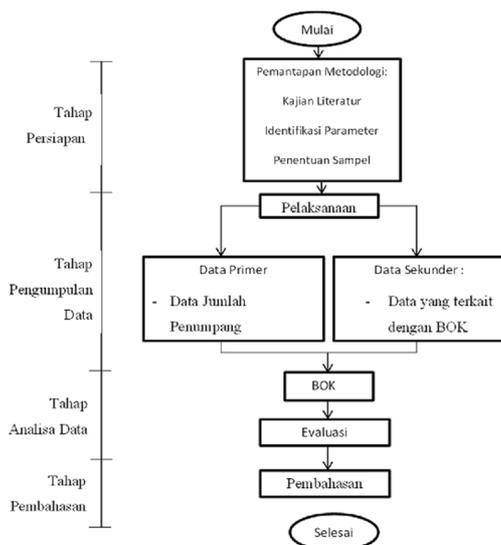
1. Biaya Tidak Tetap (*Running cost*)  
Biaya tidak tetap merupakan biaya yang besarnya akan berubah - ubah sesuai dengan penggunaan kendaraan, misalnya biaya pemakaian bahan bakar.
2. Biaya Tetap (*Fixed cost*)

Biaya Tetap (*fixed cost*) merupakan biaya yang besarnya tidak tergantung dari penggunaan kendaraan, misalnya biaya pemilikan kendaraan.

**METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian yang dilakukan adalah menganalisis Angkutan kota dalam provinsi rute Samarinda-Balikpapan. Angkutan kota dalam provinsi memiliki berbagai macam jenis, salah satunya adalah Bus. Terdapat banyak perusahaan otobus (PO) yang melayani rute Samarinda-Balikpapan, contohnya adalah PO.Jahe Raya, PO.Araffat Transport, PO.Pulau Jaya Indah, dan PO.Bone Indah Jaya. Armada bus yang akan di amati adalah berjenis VIP/AC. Penelitian ini menganalisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada setiap armada yang telah dipilih.

Dalam beberapa kasus terdapat persepsi yang berbeda antara tarif yang ditentukan oleh awak bus dengan tarif umum yang ditentukan oleh Dinas Perhubungan setempat. Dari hasil analisis biaya operasional kendaraan (BOK) yang ada dilakukan evaluasi perbandingan dengan analisis menggunakan metode yang sesuai dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia (SK.687/AJ.206/DRJD/2002). Tahapan penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1 berikut ini :



Gambar 1. Diagram Tahapan Penelitian

**ANALISA DAN PEMBAHASAN**

**Load Factor**

Pada penelitian ini dilakukan survei load factor pada hari kerja dan akhir pekan. Hasil masing-masing *load factor* adalah sebagai berikut:

1. PO.Jahe Raya pada hari Selasa (*weekday*) sebesar 36% dan pada hari Sabtu (*weekend*) sebesar 38%.
2. PO.Araffat Transport pada hari Selasa (*weekday*) sebesar 29% dan pada hari Sabtu (*weekend*) sebesar 35%.
3. PO.Pulau Indah Jaya pada hari Selasa (*weekday*) sebesar 25% dan pada hari Sabtu (*weekend*) sebesar 35%.
4. PO.Bone Indah Jaya pada hari Selasa (*weekday*) sebesar 36% dan pada hari Sabtu (*weekend*) sebesar 38%.

**Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)**

Besar Biaya Operasional Kendaraan yaitu Rp. 8.752,76 /Kend-km untuk PO. Jahe Raya, Rp. 11.598,99 /Kend-km untuk PO. Araffat Transport, Rp. 10.375,02 / Kend-km untuk PO. Pulau Indah Jaya dan Rp. 9.101,71 / Kend-km untuk PO. Bone Indah Jaya. Besaran biaya tersebut sudah termasuk biaya komponen BOK, biaya langsung dan biaya tak langsung dan di hitung berdasarkan rupiah per bus-kilometer.

**Tarif Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) Samarinda – Balikpapan Berdasarkan loadfactor Ideal 70%**

Perhitungan tarif angkutan kota dalam provinsi (AKDP) ialah hasil perkalian antar tarif pokok dengan jarak (kilometer) rata-rata pada satu kali perjalanan (tarif *Break Event Point* ) dan di tambah 10% untuk keuntungan jasa perusahaan terkait.

Berdasarkan dari analisa dan perhitungan BOK yang berpedoman pada SK.687/AJ.206/DRDJ/2002, maka dapat dihitung bersarnya tarif angkutan kota dalam provinsi (AKDP) berdasarkan *loadfactor* ideal 70% yang didapatkan ialah sebesar Rp.34.000/penumpang.

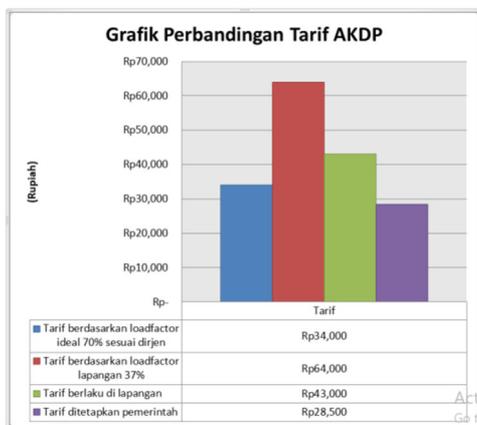
**Tarif Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) Samarinda – Balikpapan Berdasarkan loadfactor Lapangan 37%**

Perhitungan tarif angkutan kota dalam provinsi (AKDP) ialah hasil perkalian antar tarif pokok dengan jarak (kilometer) rata-rata pada satu kali perjalanan (tarif *Break Event Point* ) dan di tambah 10% untuk keuntungan jasa perusahaan terkait.

Berdasarkan dari analisa dan perhitungan BOK yang berpedoman pada SK.687/AJ.206/DRDJ/2002, maka dapat dihitung bersarnya tarif angkutan kota dalam provinsi (AKDP) berdasarkan *loadfactor* lapangan 37% yang didapatkan ialah sebesar Rp.64.000/penumpang.

**Pendapatan Bus AKDP**

Hasil analisis tarif biaya operasional kendaraan (BOK) yang didapatkan akan dibandingkan dengan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah dan tarif yang berlaku di lapangan. Berikut merupakan gambar perbandingan tarif angkutan kota dalam provinsi (AKDP) berdasarkan biaya operasional (BOK) yang dapat dilihat pada Gambar 2 dibawah ini:



Gambar 2. Grafik perbandingan tarif AKDP Samarinda-Balikpapan

Pada gambar 2 menunjukan bahwa tarif bus AKDP pada analisis tarif berdasarkan BOK menggunakan *loadfactor* ideal (70%) sebesar Rp.34.000 , Sedangkan tarif berdasarkan BOK menggunakan *loadfactor* di lapangan (37%) sebesar Rp.64.000, Sedangkan tarif yang berlaku selama pengamatan survei adalah Rp.43.000. tarif ini diatas tarif yang ditetapkan Pemerintah Daerah Kalimantan Timur yaitu Rp.28.500 /orang/perjalanan.

Pada saat penelitian dilakukan jumlah penumpang yang ada sangat sedikit dan tidak sesuai dengan *loadfactor* ideal yaitu 70%. Untuk mendapatkan kondisi ideal yang dimaksud sangatlah sulit dikarenakan saat penelitian berlangsung dalam keadaan *covid 19*. Karena itu, diperlukan kebijakan yang sangat hati-hati dalam pengambilan keputusan penetapan tarif dengan mempertimbangkan semua pihak yang bersangkutan. Sehingga operator maupun pihak pengguna tidak ada merasa dirugikan. Tarif pendapatan berdasarkan *loadfactor* dapat dilihat pada tabel 1 dibawah ini:

Tabel 1 Tarif pendapatan bus AKDP berdasarkan *loadfactor*

	Tarif pada kondisi lapangan Rp.43.000	Tarif pada kondisi <i>loadfactor</i> Ideal 70% Rp.34.000	Tarif pada kondisi load factor 37% Rp.64.000
Penumpang	17 orang	32 orang	17 orang
Pendapatan/rit	Rp.731.000	Rp.1.088.000	Rp.1.088.000
Selisih	(Rp.357.000)	0	

Bila dilihat dari tabel 1 diatas, terdapat perbandingan tarif *loadfactor* ideal 70% dan *loadfactor* lapangan 37% dalam 1 rit perjalanan. Seharusnya dalam kondisi normal pendapatan 1 rit adalah sebesar Rp.1.088.000. Selama pandemik *load factor* 1 rit perjalanan adalah 37% sama dengan 17 orang penumpang, tarif yang dikenakan adalah Rp.43.000 sehingga pendapatan per rit adalah Rp.731.000. Untuk mengejar pendapatan ideal dengan load factor 70%, seharusnya tarif dinaikan menjadi Rp.64.000. Artinya sekali perjalanan operator bus mengalami kerugian sebesar Rp.357.000. Tarif Rp.64.000 sudah setara dengan nilai Biaya Operasional Kendaraan, yang artinya operator tidak mengalami kerugian.

Dari hasil wawancara, diketahui pada kondisi normal sebelum pandemik rata-rata jumlah penumpang bus AKPD Samarinda-Balikpapan adalah sekitar 20-30 orang. Jumlah ini masih dibawah 70% kondisi ideal sebagaimana diatur pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002 (SK.678/AJ.206/DRJD/2002).

**KESIMPULAN**

Berdasarkan penelitian dan analisis yang telah dilakukan, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. *Loadfactor* yang didapatkan oleh masing-

- masing perusahaan bus Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yaitu PO.Jahe Raya sebanyak 36% pada *weekday* dan 38% pada *weekend*, PO. Araffat Transport sebanyak 29% pada *weekday* dan 35% pada *weekend*, PO.Pulau Indah Jaya sebanyak 25% pada *weekday* dan 35% pada *weekend* dan PO.Bone Indah Jaya sebanyak 36% pada *weekday* dan 38% pada *weekend*.
2. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang analisis sesuai dengan Standart Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002) yaitu PO. Jahe Raya sebesar Rp. 8.752,76 / Kendaraan-km, PO.Araffat Transport sebesar Rp. 11.598,99 / Kendaraan-km, PO.Pulau Indah Jaya sebesar Rp. 10.375,02 / Kendaraan-km, dan PO.Bone Indah Jaya sebesar Rp. 9.101,71 / Kendaraan-km.
  3. Tarif bus AKDP pada analisis tarif berdasarkan BOK menggunakan *loadfactor* ideal (70%) sebesar Rp.34.000, Sedangkan tarif berdasarkan BOK menggunakan *loadfactor* di lapangan (37%) sebesar Rp.64.000, Sedangkan tarif yang berlaku dilapangan adalah Rp.43.000, dan tarif yang ditetapkan pemerintah ialah Rp.28.500. Terdapat perbandingan tarif *loadfactor* ideal 70% dan *loadfactor* lapangan 37% dalam 1 rit perjalanan. Seharusnya dalam kondisi normal pendapatan 1 rit adalah sebesar Rp.1.088.000. Selama pandemik *loadfactor* 1 rit perjalanan adalah 37% sama dengan 17 orang penumpang, tarif yang dikenakan adalah Rp.43.000 sehingga pendapatan per rit adalah Rp.731.000. Untuk mengejar pendapatan ideal dengan *loadfactor* 70%, seharusnya tarif dinaikan menjadi Rp.64.000. Artinya sekali perjalanan operator bus mengalami kerugian sebesar Rp.357.000. Tarif Rp.64.000 sudah setara dengan nilai Biaya Operasional Kendaraan, yang artinya operator tidak mengalami kerugian.
  2. Munawar, Ahmad.2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta : Beta Offset.
  3. Surat 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, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
  4. Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*.Bandung : Penerbit ITB.

## DAFTAR PUSTAKA

1. Khisty, Jotin & Kent Lall. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Edisi Ketiga Jilid I*. Jakarta : Erlangga, 2003.