

ANALISIS TARIF ANGKUTAN KOTA TRAYEK K RUTE SAMARINDA SEBERANG – LOAJANAN ILIR BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)

Vera Veronica¹⁾, Tiopan Henry M. Gultom²⁾, Heri Sutanto³⁾

¹Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mulawarman, Jl. Sambaliung No.9
Kampus Gunung Kelua, Samarinda
e-mail: veravrgg@gmail.com

²Pengajar Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mulawarman, Jl. Sambaliung No.9
Kampus Gunung Kelua, Samarinda
e-mail: tiopanhmg@gmail.com

³Pengajar Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mulawarman, Jl. Sambaliung No.9
Kampus Gunung Kelua, Samarinda
e-mail: herry_soetanto@yahoo.com

Abstrak

Transportasi berkembang sangat cepat saat ini. Hal ini disebabkan kemajuan teknologi dan peningkatan taraf hidup masyarakat. Salah satu moda transportasi yang paling mudah tersedia dan banyak digunakan adalah angkutan umum. Samarinda merupakan salah satu kota di Indonesia yang umumnya tidak terlepas dari sektor transportasi. Hal ini menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan yang tinggi dan signifikan setiap tahunnya. Pada umumnya masyarakat menginginkan angkutan umum yang aman, cepat, murah, dan nyaman. Tarif adalah biaya yang harus dibayar oleh pengguna jasa angkutan umum per satuan berat atau penumpang per km yang dinyatakan dalam rupiah. Pemerintah daerah menetapkan besarnya tarif dengan menetapkan batas atas (tarif maksimum) dan batas bawah (tarif minimum) yang disesuaikan dengan besarnya biaya kendaraan. sehingga diharapkan agar besarnya tarif yang akan dikenakan kepada penumpang tidak memberatkan atau sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta memberi keuntungan wajar kepada pihak penguasa angkutan. Maka hal tersebut menjadi dasar penulis melakukan penelitian terhadap penentuan tarif angkutan kota.

Tahapan penelitian yang dilakukan, ialah survei pendahuluan. Lalu dilanjutkan dengan pengambilan data primer yaitu dengan melakukan survei pada dua perusahaan angkutan kota trayek k yaitu PT. Arung Mandiri Jaya dan CV. Kalung mas. Lalu pengambilan data sekunder didapatkan melalui Dinas Perhubungan Kota Samarinda. Survei untuk mendapatkan data primer dilakukan selama 4 hari, yaitu 2 hari weekday dan 2 hari weekend. Pada saat survei di lapangan dilakukan pengambilan data naik turun penumpang sehingga didapatkan *load factornya*. Lalu dilakukan survei wawancara dengan pihak sopir angkutan kota trayek k guna mendapatkan harga-harga dari komponen biaya operasional kendaraan. Setelah itu menghitung tarif berdasarkan SK.687/AJ.206/DRJD/2002 guna dapat membandingkan tarif yang berlaku di lapangan dengan tarif biaya operasional kendaraan.

Berdasarkan hasil survei diketahui tarif saat pandemi adalah Rp.5.000-Rp.6.000. Okupansi selama 4 hari survei diketahui adalah 45%, dengan rata-rata jarak perjalanan per penumpang adalah 6 Km. Berdasarkan analisis biaya operasional kendaraan diketahui tarifnya adalah Rp.6.600/penumpang-km. Tarif ini masih diatas biaya operasional kendaraan dengan *load factor* ideal 70% yaitu 4.200/penumpang-km. Selama pandemic operator angkutan kota mengalami kerugian sebesar Rp.1.600/penumpang-km.

Kata Kunci: angkutan kota, tarif, *load factor*, biaya operasional kendaraan

Abstract

Transportation is developing very fast nowadays. This is due to technological advances and an increase in people's living standards. One of the most easily available and widely used modes of transportation is public transportation. Samarinda is one of the cities in Indonesia which is generally inseparable from the transportation sector. This causes a high and significant increase in the number of vehicles every year. In general, people want public transportation that is safe, fast, cheap, and comfortable. Fare is a fee that must be paid by users of public transportation services per unit weight or passengers per km expressed in rupiah. The regional government determines the fare by setting an upper limit (maximum fare) and a lower limit (minimum fare) which is adjusted to the amount of vehicle costs. so that it is expected that the amount of fare to be charged to passengers is not burdensome or in accordance with applicable regulations and provides reasonable benefits to the transportation authorities. So this is the basis for the author to conduct research on the determination of urban transportation fares.

The stages of the research carried out were a preliminary survey. Then proceed with primary data collection, namely by conducting a survey on two city transportation companies on route k, namely PT. Arung Mandiri Jaya and CV. Kalung Mas. Then the secondary data retrieval was obtained through the Department of Transportation of the City of Samarinda. The survey to obtain primary data was conducted for 4 days, namely 2 weekdays and 2 weekend days. At the time of the survey in the field, data was collected up and down passengers so that the load factor was obtained. Then an interview survey was conducted with the driver of the city transportation route k in order to get the prices of the components of the vehicle operating costs. After that, calculate the fare based on SK.687/AJ.206/DRJD/2002 in order to be able to compare the rates that apply in the field with the fares for vehicle operating costs.

Based on the survey results, it is known that the fare during the pandemic is Rp. 5,000-Rp.6,000. Occupancy during the 4 days of the survey is known to be 45%, with an average travel distance per passenger of 6 Km. Based on the analysis of vehicle operating costs, it is known that the fare is Rp. 6,600/passenger-km. This fare is still above the vehicle operating costs with an ideal load factor of 70%, which is 4,200/passenger-km. During the pandemic, city transport operators suffered a loss of Rp. 1,600/passenger-km.

Keywords: city transportation, fare, load factor, vehicle operating costs

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Samarinda merupakan salah satu kota di Indonesia yang umumnya tidak terlepas dari sektor transportasi. Hal ini menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan yang tinggi dan signifikan setiap tahunnya. Secara umum masyarakat menginginkannya pelayanan angkutan umum yang aman, cepat, murah dan nyaman. Sistem transportasi darat dapat dipandang sebagai jaringan pergerakan barang manusia dan dapat dipandang sebagai penghubung antara kota dan kota itu sendiri.

Pada umumnya masyarakat menginginkan angkutan umum yang aman, cepat, murah, dan

nyaman. Sistem transportasi darat dapat dilihat sebagai jaringan pergerakan orang dan barang yang bergerak antar kota, dan kota itu sendiri dipandang sebagai node. Bukan hanya sebagai node tetapi juga sebagai unit penghasil gerakan yang mewakili wilayah / daerah yang dipengaruhi.

Tarif adalah biaya yang harus dibayar oleh pengguna jasa angkutan umum per satuan berat atau penumpang per km yang dinyatakan dalam rupiah (Departemen Perhubungan, 2002). Pemerintah daerah menetapkan besarnya tarif dengan menetapkan batas atas (tarif maksimum) dan batas bawah (tarif minimum) yang disesuaikan dengan besarnya biaya kendaraan, sehingga diharapkan agar besarnya tarif yang

akan dikenakan kepada penumpang tidak memberatkan atau sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta memberi keuntungan wajar kepada pihak penguasa angkutan.

Pada penelitian ini yaitu melakukan penelitian terhadap penentuan tarif angkutan umum antar kota yang didasarkan pada biaya operasional kendaraan dan membandingkannya dengan tarif yang berlaku di lapangan.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana tarif Angkutan Kota (Angkot) berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan pada trayek K rute Samarinda Seberang – Loajanan Ilir Kota Samarinda berdasarkan metode dapertemen perhubungan?
2. Berapa biaya pokok produksi pelayanan angkutan kota (Angkot) trayek K rute Samarinda Seberang – Loajanan Ilir?
3. Apakah tarif yang berlaku dilapangan pada angkutan kota (Angkot) trayek K rute Samarinda Seberang – Loajanan Ilir saat ini layak?

Tujuan Penelitian

1. Menganalisis tarif berdasarkan metode dari Departemen Perhubungan
2. Mengetahui biaya pokok produksi pelayanan Angkutan Kota (Angkot) pada Trayek K rute Samarinda Seberang kota Samarinda.
3. Mengetahui kelayakan tarif untuk operator Angkutan Kota (Angkot) pada Trayek K rute Samarinda Seberang kota Samarinda.

LANDASAN TEORI

Transportasi

Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya karena dengan menggunakan sarana pesawat atau helikopter. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya serta memiliki tingkat kecelakaan yang relatif lebih rendah daripada transportasi darat dan air. Transportasi laut terdiri dari Kapal, Feri, Sampan. Transportasi darat terdiri dari sepeda, becak, bajaj, bemo, heliacak, delman, sepeda motor listrik, trem, gerobak sapi, kereta api, mobil, bus, sepeda motor, angkutan umum (Khristy C.J & Lall B. Kent, 2005).

Angkutan Umum

Angkutan merupakan kegiatan perpindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ke tempat lain (Joetata, Hadihardaja 1997).

Angkutan Kota

Angkutan kota atau biasa disebut angkot adalah transportasi umum dengan rute yang sudah ditentukan. Angkutan kota atau angkot berbeda dengan bis antar kota karena selain jumlah penumpang yang dapat diangkut lebih sedikit, angkutan kota juga tidak mempunyai tempat pemberhentian khusus seperti bis antar kota. Karena angkutan kota tidak mempunyai tempat pemberhentian khusus, maka seringkali angkutan kota berhenti mendadak untuk menurunkan penumpang maupun menaikkan penumpang dan terkadang menepi dengan waktu yang lama untuk menunggu penumpang.

Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang secara ekonomis terjadi karena di operasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Sesuai Standart Direktorat Jenderal Perhubungan Darat RI (2002), biaya operasi kendaraan (angkutan) dapat dibagi menjadi dua, Biaya Langsung dan Biaya Tak Langsung. Untuk menghitung biaya operasional kendaraan perlu diketahui daftar harga satuan komponen-komponen yang digunakan sebagai unit-unit perhitungan biaya operasional kendaraan. Daftar harga satuan komponen-komponen dapat diperoleh dari data sekunder setelah dilakukan penelitian.

Tarif Angkutan Umum

Menurut Departemen Perhubungan 2002, tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan pada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang dinyatakan dalam rupiah. Penetapan tarif dimasukkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana pengangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintasan yang bersangkutan. Guna melindungi konsumen, pemerintah menetapkan batas tarif maksimum, dan bila dianggap perlu untuk menjaga persaingan sehat, pemerintah juga menetapkan tarif minimum. Sementara itu tarif

harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih member keuntungan wajar kepada pihak pengusaha angkutan umum dan dapat diterima konsumen. Perhitungan tarif angkutan umum merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif *Break Event Point*) dan di tambah 10 % untuk keuntungan jasa perusahaan.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode yang dipakai dalam penelitian ini ialah menggunakan metode Dapertemen Perhubungan (SK/687/AJ.206/DRJD/2002). Tahapan penelitian ialah sebagai berikut :

1. Survei pendahuluan
Survei pendahuluan merupakan survei dalam skala kecil yang dilakukan dan merupakan bahan pertimbangan sebelum survei sesungguhnya dilaksanakan. Dengan cara ini, survei dapat dilakukan secara terkoordinasi dan terencana dengan cermat, dan data yang diselidiki secara lengkap dan akurat. Maksud dan tujuan penyelidikan pendahuluan adalah untuk menentukan parameter data yang akan diteliti, metode pengumpulannya, dan wilayah yang akan diselidiki.
2. Pembuatan kusioner
Daftar yang digunakan dalam penelitian ini dirancang untuk memudahkan pewawancara dalam mengumpulkan data dan memudahkan responden dalam mengisi formulir kusioner.
3. Tahapan pengumpulan data primer
Pada pengumpulan data primer dilakukan survei 4 hari yaitu pada hari senin dan sabtu. Juga ada survei wawancara dengan kusioner yang telah dirancang untuk menanyakan data-data terkait biaya operasional kendaraan angkutan kota. Juga dalam pengumpulan data mengambil data jumlah penumpang naik turun serta waktu tempuh kendaraan.
4. Pengumpulan data sekunder
Data sekunder didapatkan dari Dapertemen Perhubungan Kota Samarinda atau instansi terkait.

Tahapan Analisis

Pada penelitian ini 3 tahapan yaitu sebagai berikut:

1. Parameter statistik

Parameter statistik pada penelitian ini ialah menggunakan metode slovin.

2. Analisis statistik
Analisis statistik disini ialah menghitung Faktor muat (load factor), menghitung biaya operasional kendaraan dengan metode Dapertemen Perhubungan (SK/687/AJ.206/DRJD/2002). Lalu dilanjutkan dengan menganalisis biaya pokok pelayanan.
3. Evaluasi Tarif
Evaluasi tarif pada dasarnya dilakukan dengan menggunakan tiga informasi yang telah di peroleh sebelumnya, yaitu berdasarkan besarnya biaya operasional kendaraan, biaya di lapangan dan biaya Pemerintah Kota Samarinda.

HASIL DAN ANALISIS

Kondisi Wilayah Angkutan Kota Samarinda

Berdasarkan SK Walikota No.: 551.1/492/HK-KS/XI/2014 pada angkutan kota trayek K warna armada ialah atas hitam bawah putih. Rute yang dilalui ialah Terminal Loa Janan Ilir – Jl. Cipto Mangunkusumo – Jl. Bung Tomo – Terminal Samarinda Seberang PP. Tarif angkutan trayek K berdasarkan terbagi menjadi 4 yaitu yang pertama tarif umum untuk perjalanan dari Loajanan Ilir – Harapan Baru Rp.5000/ penumpang, yang kedua tarif umum untuk perjalanan dari Harapan baru – Samarinda Seberang Rp.5000/penumpang, yang ketiga tarif umum perjalanan dari Loajanan Ilir/Sengkotek – Samarinda Seberang Rp.6000/penumpang, dan yang keempat tarif untuk pelajar Rp.3000/penumpang.

Load Factor

Analisis *load factor* ialah penelitian untuk mengukur kapasitas penumpang pada tiap kali perjalanan. Maka setelah itu, didapatkan apakah tiap angkutan kota pada trayek K dapat mengangkut penumpang dengan maksimal. Jika ditinjau dari kepentingan pengguna armada, *load factor* yang memiliki nilai rendah akan menguntungkan yaitu karena pengguna armada dapat lebih tidak berdesakan. Namun pada operator *load factor* yang memiliki nilai rendah mengakibatkan kerugian, dikarenakan kapasitas tersebut tidak mempunyai nilai yang maksimal. Berikut data load factor dapat dilihat pada tabel 1:

Tabel 1. Data *Load factor*

Nilai <i>Load Factor</i>		
	PT. Arung Mandiri Jaya	CV. Kalung Mas
<i>Weekday</i>	47%	56%
<i>Weekend</i>	33%	43%

Rekapitulasi Biaya Pokok Dengan Faktor Muat 70% pada PT. Arung Mandiri Jaya dan CV. Kalung Mas

Berdasarkan perhitungan biaya operasional kendaraan dengan metode Dapertemen Perhubungan yang mempunyai nilai ideal 70% (SK/687/AJ.206/DRJD/2002) dapat dilihat pada Tabel 2 dan Tabel 3 :

Tabel 2. Rekapitulasi Biaya Pokok Dengan Faktor Muat 70% pada PT. Arung Mandiri Jaya

Komponen Biaya	Rp/ Kendaraan-km	Rp/ Pnp-km	%
a. Biaya Langsung			
Penyusutan	298,27	53,26	8,21%
Bunga Modal	0	0,00	0,00%
BBM	805,33	143,81	22,18%
Ban	26,51	4,73	0,73%
Servis Kecil	106,00	18,93	2,92%
Servis Besar	72,00	12,86	1,98%
Penambahan Oli Mesin	0,00	0	0,00%
KIR	12,43	2,22	0,34%
Cuci Kendaraan	23,86	4,26	0,66%
Gaji/Tunjangan Awak	1789,63	319,58	49,29%
Setoran	447,41	79,89	12,32%
STNK	37,28	6,66	1,03%
b. Biaya Tidak Langsung			
Biaya Pengelolaan	12,43	2,22	0,34%
Jumlah	3631,16	648,42	100%

Tabel 3. Rekapitulasi Biaya Pokok Dengan Faktor Muat 70% pada CV. Kalung Mas

Komponen Biaya	Rp/ Kendaraan-km	Rp/ Pnp-km	%
a. Biaya Langsung			
Penyusutan	298,27	60,87	9,96%
Bunga Modal	0	0,00	0,00%
BBM	715,85	146,09	23,91%
Ban	67,11	13,70	2,24%
Servis Kecil	82,50	16,84	2,76%
Servis Besar	77,08	15,73	2,57%
Penambahan Oli Mesin	0,00	0	0,00%
KIR	12,43	2,54	0,42%
Cuci Kendaraan	44,74	9,13	1,49%
Gaji/Tunjangan Awawak	1342,22	273,92	44,82%
Setoran	298,27	60,87	9,96%
STNK	43,50	8,88	1,45%
b. Biaya Tidak Langsung			
Biaya Pengelolaan	12,43	2,54	0,42%

Jumlah	2994,41	611,10	100%
--------	---------	--------	------

Rata-Rata Biaya Pokok Kedua Perusahaan
Rata-rata biaya pokok didapatkan dari kedua perusahaan terkait yaitu pada PT.Arung Mandiri

Jaya dan CV.Kalung Mas.yaitu pada hari senin dan sabtu. Berikut dapat dilihat pada Tabel 4 :

Tabel 4. Hasil Rata-Rata Biaya Pokok Dari Kedua Perusahaan

Angkutan Kota Trayek K				
No.	Perusahaan	Trayek	Tarif BOK (Rupiah)	Rupiah Km/Orang
1.	PT.Arung Mandiri Jaya	Samarinda Seberang – Loajanan Ilir	3918,92	699,81
2.	CV.Kalung Mas	Samarinda Seberang – Loajanan Ilir	3230,65	659,32
Rata-Rata			3574,785	679,565

Analisa Biaya Pokok Pelayanan

Biaya pokok pelayanan merupakan biaya yang pada umumnya dikeluarkan oleh pihak operator untuk mendapatkan hasil satuan produksi pelayanan pada angkutan umum. Berikut merupakan rumus dari biaya pokok pelayanan :

$$\text{Biaya Pokok Pelayanan (BPP)} = \frac{BOK}{TPP}$$

Keterangan :

BOK = Total Biaya Pokok Pelayanan (Rp)

TPP = Total Produksi Pelayanan (pnp—km)

Berikut merupakan tabel 5. produksi pelayanan rata-rata angkutan kota trayek k :

Tabel 5. produksi pelayanan rata-rata angkutan kota trayek k

PT.Arung Mandiri Jaya			
Hari	Trayek	TPP	BOK
Senin, 27-09- 2021	Samarinda Seberang- Loajanan Ilir	648,42	3631,16
Sabtu, 02-10- 2021	Samarinda Seberang- Loajanan Ilir	751,19	4206,68
CV.Kalung Mas			
Hari	Trayek	TPP	BOK
Senin, 04-10- 2021	Samarinda Seberang- Loajanan Ilir	611,10	2994,41

Sabtu, 09-10- 2021	Samarinda Seberang- Loajanan Ilir	707,53	3466,88
--------------------------	--------------------------------------	--------	---------

Selanjutnya setelah mengetahui besaran total rata-rata produksi pelayanan dan rata-rata biaya operasional kendaraan (BOK), maka dapat diketahui besarnya biaya pokok produksi pelayanan. Berikut merupakan perolehan besaran biaya pokok produksi dapat dilihat pada tabel 6 :

Tabel 6. Hasil Besaran Biaya Pokok Produksi PT.Arung Mandiri Jaya

PT.Arung Mandiri Jaya		
Hari	Trayek	(BPP)(Rp/pnp-km)
Senin, 27-09- 2021	Samarinda Seberang- Loajanan Ilir	6
Sabtu, 02-10- 2021	Samarinda Seberang- Loajanan Ilir	6
CV.Kalung Mas		
Hari	Trayek	(BPP)(Rp/pnp-km)

Senin, 27-09- 2021	Samarinda Seberang- Loajanan Ilir	5
Sabtu, 02-10- 2021	Samarinda Seberang- Loajanan Ilir	5

Dari tabel diatas maka dapat diketahui biaya pokok produksi rata-rata pada PT.Arung Mandiri jaya ialah pada *weekday* dan *weekend* adalah Rp.6/penumpang-km, sedangkan pada CV. Kalung Mas ialah pada *weekday* dan *weekend* adalah Rp.5/penumpang-km.

Perhitungan Tarif Menggunakan Metode Dapertemen Perhubungan

Setelah mendapatkan rata-rata biaya pokok maka dapat menghitung tarifnya. Berikut merupakan perhitungan tarif menggunakan metode Dapertemen Perhubungan (SK/687/AJ.206/DRJD/2002) dengan nilai faktor muat ideal 70% :

$$\begin{aligned} \text{Tarif Pokok} &= \frac{\text{Total Biaya Pokok}}{\text{Faktor Muat} \times \text{Kapasitas}} \\ &= \frac{3574,79}{0,7 \times 8} \\ &= \text{Rp. 638,36} \end{aligned}$$

Tarif Break Event Point

$$\begin{aligned} \text{Tarif (BEP)} &= \text{Tarif pokok} \times \text{Jarak Rerata} \\ &= \text{Rp. 638,36} \times 6 \\ &= \text{Rp. 3830,16/pnp} - \text{km} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= \text{Tarif BEP} + 10\% \\ &= \text{Rp. 3830,16} + 383 \\ &= \text{Rp. 4.213,16/penumpang} - \text{km} \end{aligned}$$

Maka dapat disimpulkan tarif biaya operasional kendaraan (bok) yang didapatkan ialah sebesar Rp.11.000/penumpang-km.

Perhitungan Tarif Menggunakan Load Factor Lapangan Kedua Perusahaan

Perhitungan tarif menggunakan load factor lapangan ini ialah menggunakan rata-rata load factor dari kedua perusahaan yaitu 45%:

$$\begin{aligned} \text{Tarif Pokok} &= \frac{\text{Total Biaya Pokok}}{\text{Faktor Muat} \times \text{Kapasitas}} \\ &= \frac{3574,79}{0,45 \times 8} \\ &= \text{Rp. 993,00} \end{aligned}$$

Tarif Break Event Point

$$\begin{aligned} \text{Tarif (BEP)} &= \text{Tarif pokok} \times \text{Jarak Rerata} \\ &= \text{Rp. 993,0} \times 6 \\ &= \text{Rp. 5958/pnp} - \text{km} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= \text{Tarif BEP} + 10\% \\ &= \text{Rp. 5958} + 596 \\ &= \text{Rp. 6.554/penumpang} - \text{km} \end{aligned}$$

Maka dapat disimpulkan tarif biaya operasional kendaraan (bok) yang didapatkan dengan menggunakan load factor lapangan ialah sebesar Rp.6.554/penumpang-km.

Perbandingan Tarif Angkot Trayek K

Perbandingan tarif angkot trayek k disini ialah membandingkan tarif menggunakan perhitungan biaya operasional kendaraan dengan metode dirjen load factor ideal 70%, dengan menggunakan load factor lapangan, dengan menggunakan tarif yang beraku di lapangan, dan dengan menggunakan tarif pemerintah. Berikut tabel 6. perbandingan tarif angkot trayek k :

Tabel 6. Perbandingan Tarif Angot Trayek K

Perbandingan Tarif Angkot Trayek K	
Tarif degan nilai load factor ideal 70% (dirjen)	Rp.4213
Tarif dengan nilai load factor lapangan 45 %	Rp.6554
Tarif yang berlaku di lapangan	Rp.5000
Tarif yang ditetapkan pemerintah (SK.Walikota)	Rp.4200

KESIMPULAN

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

1. Berdasarkan hasil analisis tarif biaya operasional kendaraan (BOK) dengan berlandaskan metode Departemen Perhubungan RI maka hasil yang didapatkan pada angkutan kota trayek k rute samarinda seberang – loajanan ilir pada PT.Arung Mandiri Jaya perhitungan *load factor weekday* didapatkan 47%, sedangkan *load factor weekend* didapatkan 33%, sehingga dari hasil survei tidak pernah tercapai pada nilai *load factor* yang ideal yaitu 70%. Serta tarif yang didapatkann dari analisis yang telah dilakukan ialah pada *weekday* Rp.6.479,95 \approx 6.500 /Pnp-km dan pada *weekend* Rp.10.691 \approx 10.700 /Pnp-km. Sedangkan pada pada CV.Kalung Mas pada perhitungan *load factor weekday* didapatkan 56%, sedangkan *load factor weekend* didapatkan 43%, sehingga dari hasil survei tidak pernah tercapai pada nilai *load factor* yang ideal yaitu 70%. Serta tarif yang didapatkann dari analisis yang telah dilakukan ialah pada *weekday* Rp.4.957,89 \approx 5.000 /Pnp-km, dan pada *weekend* Rp.7.475,56 \approx 7.500 /Pnp-km.
2. Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan maka didapatkan hasil biaya pokok produksi pelayanan angkutan kota pada trayek k Kota Samarinda pada PT.Arung Mandiri Jaya ialah sebesar Rp.6/penumpang-km sedangkan pada CV.Kalung Mas didapatkan sebesar Rp.5/penumpang-km.
3. Dari perbandingan tarif yang telah diketahui dapat ditarik kesimpulan bahwa tarif biaya operasional kendaraan angkutan kota trayek k rute Samarinda Seberang – Loajanan Ilir ialah Rp.6.554,00 \approx 6.600/pnp-km. Tarif yang yang berlaku di lapangan pada angkutan kota trayek K Kota Samarinda ialah sebesar Rp.5000-6000, sedangkan tarif yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Samarinda adalah sebesar Rp.4.200. Maka dari itu tarif yang berlaku dilapangan saat ini tidak layak. Jika dilihat dari hasil analisis biaya operasional. Serta kondisi di lapangan faktor muat rata-rata kedua perusahaan yaitu 45%, sedangkan dalam keputusan direktur jendral perhubungan darat nomor :

SK.687/AJ.206/DRJD/2002 pada penetapan tarif menggunakan faktor muat (LF) sebesar 70% sehingga membuat perbedaan yang signifikan dalam penentuan tarif yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

1. Daud, J. (2015). Analisis Tarif Angkutan Antar Kota Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) (Studi kasus Dari Kota Langsa Ke Kota Banda Aceh).
2. Departemen Perhubungan, (2002). Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur, Jakarta.
3. Tamin, O.Z (1997). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Sub Jurusan Transportasi – Jurusan Teknik Sipil ITB, Bandung.
4. Undang-Undang Negara Republik Indonesia No22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Warpani, Suwardjoko. (2002). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Institut Teknologi Bandung, Bandung.