

SKRIPSI

**ANALISIS BIAYA PEMILIKAN DAN OPERASIONAL KENDARAAN
PENUMPANG ANGKUTAN ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI
JURUSAN PALANGKA RAYA-BANJARMASIN**

Oleh :

DUMI JUNEPRI
NIM. DAB 116 018



**JURUSAN/PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS PALANGKA RAYA
PALANGKA RAYA
2022**

**ANALISIS BIAYA PEMILIKAN DAN OPERASIONAL KENDARAAN
PENUMPANG ANGKUTAN ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI
JURUSAN PALANGKA RAYA-BANJARMASIN**

SKRIPSI

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Strata-1 pada Jurusan/Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

Oleh:

DUMI JUNEPRI
NIM. DAB 116 018

**Disetujui sesuai dengan revisi dalam Form Rekomendasi
dan Berita Acara Ujian Skripsi**

Ketua Penguji/Penguji 1



(DESI/RIANI, S.T., M.T.)
NIP. 197912012005012001

Sekretaris/Penguji 2



(INA ELVINA, S.T., M.T.)
NIP. 197708162008122001

Mengetahui:

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

Ketua



(Dr. RUDI WALUYO, S.T., M.T.)
NIP. 197806082005011003

**ANALISIS BIAYA PEMILIKAN DAN OPERASIONAL KENDARAAN
PENUMPANG ANGKUTAN ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI
JURUSAN PALANGKA RAYA-BANJARMASIN**

SKRIPSI

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Strata-1 pada Jurusan/Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya


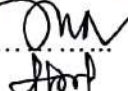


Oleh:

DUMI JUNEPRI
NIM. DAB 116 018

Disetujui sesuai dengan revisi dalam Form Rekomendasi

Hari/Tanggal : Jum'at / 11 November 2022
Waktu : 13.00 – 15.00 WIB
Tempat : Ruang Audiovisual

DESI RIANI, S.T., M.T.
NIP. 197912012005012001
INA EL VINA, S.T., M.T.
NIP. 197708162008122001
Dr. SUTAN P. SILITONGA, S.T.P., S.T., M.T.
NIP. 197703032005011004
MURNIATI, S.T., M.T.
NIP. 197601112005012002

 (Ketua Penguji/Penguji 1)
 (Sekretaris/Penguji 2)
 (Penguji 3)
 (Penguji 4)

Mengetahui:

Fakultas Teknik
Universitas Palangka Raya
Dekan,


Dr. WALUYO NUSWANTORO, M.T.
NIP. 196511191993021001

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil
Universitas Palangka Raya
Ketua,

Dr. RUDI WALUYO, S.T., M.T.
NIP. 197806032005011003

BIODATA MAHASISWA

Data Pribadi

Nama : Dumi Junepri
NIM : DAB 116 018
Tempat, Tanggal lahir : Kuala-Kurun, 11 Juni 1998
Status : Belum Menikah
Agama : Kristen
Pekerjaan : Mahasiswa
No. Telp Rumah : -
Alamat : Jl. Rajawali No. 329
Email : dumijunepri98@gmail.com
No Hp : 082152115939
No Wa : 082152115939
Facebook : Dumi J
Instagram : Jnpdumi_
Line : -
Nama Ayah : Aslir
Pekerjaan Ayah : Pensiunan PNS
Alamat : Jl. Korpri No. 72 Kuala-Kurun
No. Hp : 085249185926
Nama Ibu : Rosita Pasma
Pekerjaan Ibu : Ibu Rumah Tangga
Alamat : Jl. Korpri No. 72 Kuala-Kurun
No. HP : 085252784208



Riwayat Pendidikan*)

- SD : SDN 3 Kuala-Kurun (2004-2010)
- SLTP : SMP Pancasila Palangka Raya (2010-2013)
- SLTA : SMKN 1 Palangka Raya (2013-2016)
- Mulai mengikuti perkuliahan Program Strata-1 pada Jurusan/Program Studi Teknik Sipil Universitas Palangka Raya bulan Agustus 2016

Palangka Raya, November 2022
Yang membuat pernyataan

DUMI JUNEPRI
NIM. DAB 116 018

LEMBAR PERSEMBAHAN

Dalam nama Yesus ...3x

- + Dengan hati yang penuh dengan ucapan syukur dan terima kasih kepada Tuhan Yesus Kristus atas semua kebaikan dan penyertaannya. Dialah Bapa yang baik, dan penolong yang setia yang telah memberikanku kesehatan, kekuatan, berkat dan pengharapan dalam hidupku selama ini sehingga dapat menyelesaikan Skripsi ini.
- + Dengan penuh kerendahan hati serta sukacita, Skripsi ini saya persembahkan kepada
- + Ayah, Ibu, dan saudara-saudara saya, yang selalu mengasihi dan telah memberikan saya dukungan, motivasi, serta doa yang selalu dipanjatkan untuk saya baik dari segi moral maupun materi sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini.
- + Serta terimakasih kepada keluarga besar dan orang-orang terdekat yang telah membantu dalam segala hal, memberikan dukungan, doa, dan motivasi baik dalam keadaan susah maupun senang.
- + Ibu Desi Riani, S.T., M.T., dan Ibu Ina Elvina, S.T., M.T., yang selalu membimbing dan mengarahkanku dalam pengerjaan skripsi ini. Terimakasih atas bimbingannya.
- + Bapak Dr. Sutan Parasian Silitonga, S.T.P., S.T., M.T., dan Ibu Murniati, S.T., M.T., yang telah bersedia menjadi penguji skripsi, terima kasih atas bantuan dan masukan selama penyusunan skripsi ini.
- + Terima kasih kepada kekasih dan teman hidup saya Sonia Heldaria Pratiwi, S.Kep., yang telah memberikan bantuan, masukan, saran, semangat dan selalu mendukung saya saat pengerjaan Skripsi ini.
- + Terima kasih kepada teman-teman seperjuangan Dedi, Riswandi, Eddy Surya R.F, Yastin Budiarta, Riski Adetama, Tomi Hermawan dan Ranggasky Yoan V. serta rekan-rekan Teknik Sipil Angkatan 2016, Civil One Squad 16 (COS 16) yang sama-sama berjuang untuk menyelesaikan Study ini. Success for everyone.

Dan apa saja yang kamu minta dalam Doa dengan penuh kepercayaan kamu akan menerimanya. (Matius 21:22)

With God all thing are possible. Just do it.

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan dengan sungguh bahwa Skripsi saya belum pernah dipakai sebelumnya untuk memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi manapun. Segala kutipan dan pikiran dari berbagai sumber telah diungkapkan sebagaimana disebutkan lengkap dalam daftar pustaka. Apabila kemudian hari saya ternyata pernyataan saya ini tidak benar, maka saya bersedia menerima segala konsekuensinya akibat ketidak benaran pernyataan saya.

Palangka Raya, 15 November 2022
Yang membuat pernyataan

DUMI JUNEPRI
NIM. DAB 116 018

RINGKASAN

ANALISIS BIAYA PEMILIKAN DAN OPERASIONAL KENDARAAN PENUMPANG ANGKUTAN ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI JURUSAN PALANGKA RAYA-BANJARMASIN, Dumi Junepri, DAB 116 018, Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Biaya merupakan suatu yang harus dikeluarkan untuk memproduksi jasa pelayanan, untuk itu perlu diperhitungkan pembebanan biaya secara objektif dan cermat agar dapat dipergunakan sebagai dasar acuan biaya yang dikeluarkan. Perkembangan daerah-daerah yang semakin pesat dan meningkatnya permintaan akan sarana angkutan penumpang membuat tarif yang diberikan oleh angkutan travel haruslah sesuai dengan perhitungan yang tepat karena pada dasarnya masyarakat menginginkan tarif pelayanan angkutan yang murah, terjangkau, nyaman, aman, dan cepat.

Penelitian ini membahas jumlah biaya pemilikan dan operasional kendaraan dan tarif berdasarkan hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002 serta tinjauan kelayakan suatu investasi dari penyedia jasa dengan metode *Payback Period*.

Setelah melewati tahap analisis, maka diperoleh dari penelitian ini adalah Biaya Operasional Kendaraan (BOK) penumpang angkutan antar kota antar provinsi jurusan Palangka Raya-Banjarmasin pada CV. Sumertha Sari Travel adalah Rp2.462,52/kend-km, untuk CV. Borneo Express Travel adalah Rp2.308,94/kend-km, dan untuk CV. Aneka Daya Travel adalah Rp2.185,45/kend-km. Besar tarif dasar penumpang pada CV. Sumertha Sari Travel adalah Rp113.768,35/pnp, untuk CV. Borneo Express Travel adalah Rp106.673,02/pnp, dan untuk CV. Aneka Daya Travel adalah Rp100.967,67/pnp. Lama penyedia jasa angkutan umum travel jurusan Palangka Raya-Banjarmasin dapat kembali modal dengan metode *Payback Period* pada CV. Sumertha Sari Travel adalah 6 tahun, untuk CV. Borneo Express Travel adalah 5 tahun, dan CV. Aneka Daya Travel adalah 6 tahun.

Kata kunci : Tarif, Biaya Pemilikan, Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Payback Period*, Travel.

SUMMARY

COST ANALYSIS OF OWNERSHIP AND OPERATION OF INTERCITY TRANSPORTATION PASSENGER VEHICLES BETWEEN PROVINCES, DEPARTMENT OF PALANGKA RAYA-BANJARMASIN, Dumi Junepri, DAB 116 018, Department/Study Program Civil Engineering, Faculty of Engineering, University of Palangka Raya.

Cost is something that must be spent to produce services, for that it is necessary to calculate the cost assignment objectively and carefully so that it can be used as a basis for reference for the costs incurred. The rapid development of regions and the increasing demand for passenger transportation facilities make the fares provided by travel transportation must be in accordance with the right calculations because basically people want transportation service rates that are cheap, affordable, comfortable, safe, and fast.

This study discusses the total cost of owning and operating vehicles and tariffs based on the calculation results of Vehicle Operational Costs (BOK) using the 2002 Directorate General of Land Transportation method and reviewing the feasibility of an investment from service providers using the Payback Period method.

The analysis stage, the obtained from this research is the Vehicle Operational Cost (VOC) of inter-city inter-provincial transportation passengers in the direction of Palangka Raya-Banjarmasin on CV. Sumertha Sari Travel is Rp2,462.52/kend-km, for CV. Borneo Express Travel is Rp2,308.94/kend-km, and for CV. Aneka Daya Travel is Rp2185.45/veh-km. The basic passenger fare on CV. Sumertha Sari Travel is Rp113.768.35/pnp, for CV. Borneo Express Travel is Rp106,673,02/pnp, and for CV. Aneka Daya Travel is Rp100,967.67/pnp. The old provider of public transportation services for travel majoring in Palangka Raya-Banjarmasin can return capital using the Payback Period on CV. Sumertha Sari Travel is 6 years old, for CV. Borneo Express Travel is 5 years old, and CV. Aneka Daya Travel is 6 years old.

Keywords: Rates, Ownership Cost, Vehicle Operational Cost (VOC), Payback Period, Travel.

PRAKATA

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan karunia-Nya sehingga penyusunan Skripsi ini dapat diselesaikan.

Skripsi dengan judul “Analisis Biaya Pemilikan dan Operasional Kendaraan Penumpang Angkutan Antar Kota Antar Provinsi Jurusan Palangka Raya-Banjarmasin” ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi Program Strata-1, pada Jurusan/Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Ir. Waluyo Nuswantoro, M.T. selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
2. Ibu Frieda, S.T., M.T. selaku Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Teknik Universitas Palangkaraya.
3. Bapak Dr. Sutan P. Silitonga, S.T.P., S.T., M.T. selaku Wakil Dekan Bidang Umum dan Keuangan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya dan selaku Dosen Penguji III Ujian Skripsi.
4. Bapak Dr. Deddy Nan Setya Putra Tanggara, S.T., M.T. selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
5. Bapak Dr. Rudi Waluyo, S.T., M.T. selaku Ketua Jurusan/ Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya dan selaku Dosen Pembimbing Akademik.
6. Ibu Desi Riani, S.T., M.T. selaku Dosen Ketua Penguji/Penguji I Ujian Skripsi.

7. Ibu Ina Elvina, S.T., M.T. selaku Dosen Sekretaris/Penguji II Ujian Skripsi.
8. Ibu Murniati, S.T., M.T. selaku Dosen Penguji IV Ujian Skripsi.
9. Seluruh Dosen Jurusan/Program Studi Teknik Sipil beserta Staf Tata Usaha Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
10. Teman-teman Mahasiswa Fakultas Teknik khususnya keluarga besar Teknik Sipil 2016 dan semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu dalam penyelesaian Skripsi ini.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati penulis menyadari akan segala kekurangan dalam penyajian Skripsi ini, sehingga segala bentuk tanggapan, kritik dan saran-saran yang bersifat membangun dan ikut memajukan sangat diharapkan sebesar-besarnya dari berbagai pihak demi tercapainya tujuan dan substansi yang diinginkan dalam menyusun Skripsi ini. Terima Kasih.

Palangka Raya, November 2022

DUMI JUNEPRI

NIM. DAB 116 018

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
BIODATA PENULIS	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
SURAT PERNYATAAN	v
RINGKASAN	vi
PRAKATA	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GRAFIK	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Batasan Masalah.....	3
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Manfaat Penelitian.....	4
1.6 Lokasi Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Transportasi.....	6
2.1.1 Pengertian Transportasi	6
2.1.2 Sistem Transportasi	6
2.1.3 Fungsi dan Manfaat Transportasi	7
2.2 Angkutan Umum.....	9
2.2.1 Pengertian Angkutan Umum	9
2.2.2 Jenis-Jenis Angkutan dengan Kendaraan Umum	10
2.3 Travel	12
2.3.1 Reservasi	12
2.3.2 Tiket	12
2.4 Biaya Operasional Kendaraan.....	13
2.5 Tarif.....	18
2.5.1 Pengertian Tarif	18
2.5.2 Perhitungan Tarif	19
2.6 <i>Payback Period</i>	19
2.7 Kajian Terhadap Penelitian Terdahulu.....	21
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1 Umum.....	24
3.2 Lokasi Penelitian dan Waktu Penelitian	24
3.3 Metode Pengumpulan Data	25
3.3.1 Data Primer.....	26
3.3.2 Data Sekunder.....	26
3.4 Alat Penelitian	27
3.5 Analisis Data	27

3.6	Diagram Alir Penelitian	29
BAB IV METODE PENELITIAN		
4.1	Gambaran Umum	30
4.2	Angkutan Antar Kota Antar Provinsi Travel	30
4.3	Analisis Biaya Operasional Kendaraan	31
4.3.1	Komponen Biaya Pokok Mobil	32
4.3.1.1	Biaya Langsung	32
4.3.1.2	Biaya Tidak Langsung	37
4.3.1.3	Biaya Pokok Produksi	39
4.3.2	Proyeksi Pengeluaran Penyedia Jasa	40
4.4	Analisis Tarif	45
4.5	Realisasi Pendapatan	47
4.6	Biaya Awal, Biaya Tetap, dan Biaya Tidak Tetap	49
4.7	Analisis <i>Cashflow</i>	50
4.8	Diagram <i>Cashflow</i> Setelah Pajak Selama Umur Rencana	53
4.9	Evaluasi Investasi	57
BAB V PENUTUP		
5.1	Kesimpulan	60
5.2	Saran	61
DAFTAR PUSTAKA		62

DAFTAR TABEL

4.1	Rekapitulasi Perhitungan Biaya Langsung CV. Sumertha Sari Travel	36
4.2	Rekapitulasi Perhitungan Biaya Langsung CV. Borneo Express Travel	36
4.3	Rekapitulasi Perhitungan Biaya Langsung CV. Aneka Daya Travel.....	37
4.4	Rekapitulasi Perhitungan Biaya Tidak Langsung CV. Sumertha Sari Travel	38
4.5	Rekapitulasi Perhitungan Biaya Tidak Langsung CV. Borneo Express Travel	38
4.6	Rekapitulasi Perhitungan Biaya Tidak Langsung CV. Aneka Daya Travel	38
4.7	Rekapitulasi Biaya Pokok	39
4.8	Proyeksi Pengeluaran CV. Sumertha Sari Travel	41
4.9	Proyeksi Pengeluaran CV. Borneo Express Travel	42
4.10	Proyeksi Pengeluaran CV. Aneka Daya Travel	43
4.11	Rekapitulasi Perbandingan Tarif Mobil Travel AKAP Jurusan Palangka Raya-Banjarmasin	46
4.12	Pendapatan Penyedia Jasa Tahun 2021	47
4.13	Proyeksi Pendapatan Tahun 2022-2027	48
4.14	Pos-Pos Pengeluaran	49
4.15	<i>Cashflow</i> CV. Sumertha Sari Travel	51
4.16	<i>Cashflow</i> CV. Borneo Express Travel	51
4.17	<i>Cashflow</i> CV. Aneka Daya Travel	52
4.18	Evaluasi Investasi CV. Sumertha Sari Travel dengan Metode <i>Payback Period</i>	58
4.19	Evaluasi Investasi CV. Borneo Express Travel dengan Metode <i>Payback Period</i>	58
4.20	Evaluasi Investasi CV. Aneka Daya Travel dengan Metode <i>Payback Period</i>	58

DAFTAR GRAFIK

4.1	Rekapitulasi Penumpang per-Hari	31
4.2	Rekapitulasi Tarif Penumpang	46
4.3	Investasi CV. Sumertha Sari Travel	55
4.4	Investasi CV. Borneo Express Travel.....	56
4.5	Investasi CV. Aneka Daya Travel	57

DAFTAR GAMBAR

1.1	Lokasi Penelitian	5
3.1	Gambar Bagan Alir Penelitian.....	29
4.1	Diagram <i>Cashflow</i> CV. Sumertha Sari Travel	54
4.2	Diagram <i>Cashflow</i> CV. Borneo Express Travel	54
4.3	Diagram <i>Cashflow</i> CV. Aneka Daya Travel	55

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Formulir Survei Penumpang Per-Hari
- Lampiran 2. Formulir Survei
- Lampiran 3. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Pada
CV. Sumertha Sari Travel, CV. Borneo Express Travel,
CV. Aneka Daya Travel.
- Lampiran 4. Dokumentasi Penelitian

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2005). Angkutan umum adalah salah satu bagian dari transportasi yang merupakan angkutan setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran (Munawar, 2005).

Kota Palangka Raya merupakan Ibu Kota Provinsi Kalimantan Tengah dengan jumlah penduduk 299.691 jiwa (Badan Pusat Statistik kota Palangka Raya, 2020). Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dari tahun ketahun maka kebutuhan terhadap sarana transportasi dengan sendirinya juga semakin meningkat. Letak Kota Palangka Raya yang cukup strategis dalam wilayah Provinsi Kalimantan Tengah menjadikan Kota Palangka Raya sebagai pusat distribusi masuknya dan keluarnya orang dan barang penumpang transportasi darat ke kabupaten di Kalimantan Tengah maupun antar provinsi terdekat. Pergerakan arus penumpang tersebut berpengaruh pada meningkatnya permintaan akan sarana angkutan khususnya sarana angkutan penumpang antar kota antar provinsi (AKAP) dari travel jurusan Palangka Raya-Banjarmasin dengan jarak tempuh \pm 210 km.

Sebagian besar masyarakat masih menganggap penting keberadaan angkutan umum karena sebagai alternatif bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Saat ini, masih banyak ditemukan angkutan umum yang pengemudinya

melakukan tarif diatas standar yang tidak sesuai dengan tarif resmi, sehingga tujuan penelitian ini yaitu mencari atau menghitung biaya yang sebenarnya yang harus dikeluarkan oleh pengusaha angkutan orang dan jasa angkutan travel dari kapasitas muat masing-masing armada yang dioperasikan. Adapun hal-hal yang mempengaruhi biaya angkutan menentukan tarif yang wajar sehingga pengusaha angkutan tidak merugikan pengguna jasa, dan terjangkau, yaitu untuk menghindari kerugian yang akan timbul yang dialami oleh pengusaha angkutan travel, mengejar setoran setiap hari sehingga para sopir angkutan travel rata-rata setiap hari mereka harus menyetorkan uang setoran yang sudah disepakati oleh pihak pengusaha angkutan dan sopir angkutan, serta penumpang yang mulai sepi karena masyarakat beralih ke kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil.

Perkembangan daerah-daerah yang semakin pesat dan meningkatnya permintaan akan sarana angkutan penumpang antar kota termasuk jurusan Palangka Raya-Banjarmasin membuat tarif yang diberikan oleh angkutan travel haruslah sesuai dengan perhitungan yang tepat karena pada dasarnya masyarakat menginginkan tarif pelayanan angkutan yang murah, terjangkau, nyaman, aman, dan cepat. Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis tertarik untuk meneliti “Analisis Biaya Pemilikan Dan Operasional Kendaraan Penumpang Angkutan Antar Kota Antar Provinsi Jurusan Palangka Raya-Banjarmasin.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Berapa besar biaya operasional kendaraan travel antar kota antar provinsi jurusan Palangka Raya-Banjarmasin?
- 2) Apakah tarif angkutan antar kota yang harus dibayar oleh pihak pemakai jasa (penumpang) telah sesuai berdasarkan pendekatan biaya operasional kendaraan (BOK)?
- 3) Berapa tahun penyedia jasa angkutan umum jurusan Palangka Raya-Banjarmasin dapat kembali modal dengan metode *Payback Period*?

1.3 Batasan Masalah

Untuk menghindari pembahasan yang meluas dari rumusan masalah maka dibuat batasan masalah sebagai berikut:

- 1) Objek yang diteliti adalah angkutan antar kota antar provinsi travel jurusan Palangka Raya-Banjarmasin.
- 2) Data primer maupun sekunder diambil sesuai tarif yang berlaku pada biro travel sebagai perbandingan travel di Palangka Raya, terutama jurusan Palangka Raya-Banjarmasin.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini adalah:

- 1) Mengidentifikasi besarnya biaya operasional kendaraan angkutan travel yang beroperasi pada jurusan Palangka Raya-Banjarmasin.
- 2) Mengidentifikasi tarif penumpang angkutan travel yang beroperasi pada jurusan Palangka Raya-Banjarmasin sesuai dengan operasional kendaraan yang dikeluarkan.
- 3) Mengidentifikasi rentang waktu penyedia jasa angkutan travel yang beroperasi pada jurusan Palangka Raya-Banjarmasin dapat kembali modal dengan metode *Pacback Period*.

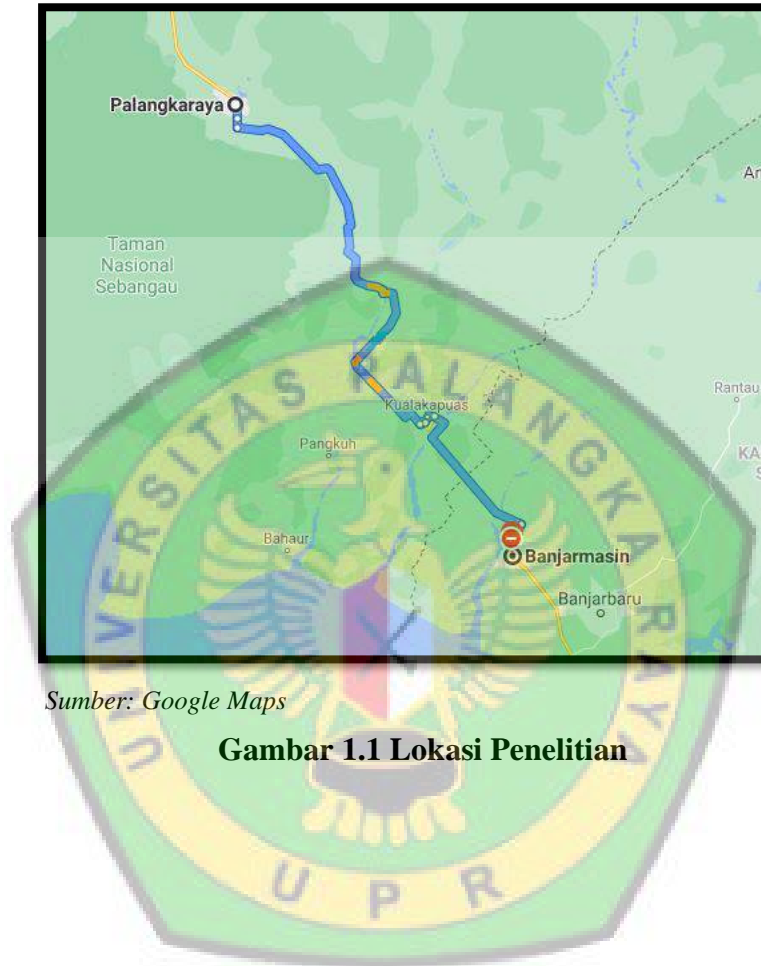
1.5 Manfaat Penelitian

Diharapkan dari penelitian ini dapat memberi manfaat bagi berbagai pihak, antara lain:

- 1) Dapat mengidentifikasi berapa besar biaya operasional kendaraan travel yang beroperasi pada jurusan Palangka Raya-Banjarmasin.
- 2) Dengan mengidentifikasi tarif berdasarkan operasional kendaraan, maka dapat ditentukan tarif yang layak bagi kedua belah pihak baik pengguna jasa maupun bagi pihak penyedia jasa angkutan.
- 3) Dapat dimanfaatkan sebagai masukan pada pengambil kebijakan dalam menetapkan tarif standar angkutan travel untuk jurusan Palangka Raya-Banjarmasin.

1.6 Lokasi Penelitian

Lokasi objek penelitian yang akan ditinjau pada penelitian ini adalah ruas jalan Palangka Raya-Banjarmasin dengan jarak ± 210 .



Sumber: Google Maps

Gambar 1.1 Lokasi Penelitian

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

2.1.1 Pengertian Transportasi

Menurut Salim (2000), transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Menurut Miro (2005), transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan objek dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan-tujuan tertentu.

Menurut Adisasminta (2011), transportasi adalah sarana penghubung antara daerah produksi dan pasar, atau jembatan antara produsen dan konsumen. Transportasi menghubungkan, mendekatkan dan menjebatani pihak-pihak yang saling membutuhkan.

2.1.2 Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan suatu bentuk keterkaitan dan keterikatan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami maupun buatan atau rekayasa (Hadihardaja dkk, 1997).

Sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud mengkoordinasikan proses pergerakan penumpang dan barang dengan mengatur komponen-komponennya yaitu prasarana yang merupakan alat untuk proses transportasi. Menurut Tamin, (2000) sistem transportasi terbentuk dari:

- 1) Sistem prasarana (penunjang), misalnya sistem jaringan jalan raya atau jalan rel termasuk terminal, halte dsb.
- 2) Sistem manajemen transportasi, misalnya undang-undang, peraturan, dan kebijakan.
- 3) Beberapa jenis moda transportasi dengan berbagai macam operatornya.

Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting, yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

2.1.3 Fungsi dan Manfaat Transportasi

Menurut Haryono Sukarto (2006) fungsi dan manfaat transportasi meliputi manfaat sosial, ekonomi, politik, dan fisik.

2.1.3.1 Manfaat Sosial

Dalam kehidupan sosial/bermasyarakat ada bentuk - bentuk hubungan yang bersifat resmi, seperti hubungan antara lembaga pemerintah dengan swasta, maupun hubungan yang bersifat tidak resmi, seperti hubungan keluarga, sahabat, dan sebagainya. Untuk kepentingan hubungan sosial ini, transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai fasilitas dan kemudahan, seperti:

- 1) Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok
- 2) Pertukaran dan penyampaian informasi
- 3) Perjalanan pribadi maupun sosial
- 4) Mempersingkat waktu tempuh antara rumah dan tempat bekerja
- 5) Mendukung perluasan kota atau penyebaran penduduk menjadi kelompok-kelompok yang lebih kecil

2.1.3.2 Manfaat Ekonomi

Manusia memanfaatkan sumberdaya alam untuk memenuhi kebutuhannya akan pangan, sandang, dan papan. Sumberdaya alam ini perlu diolah melalui proses produksi untuk menjadi bahan siap pakai yang perlu dipasarkan, di mana terjadi proses tukar menukar antara penjual dan pembeli.

Produksi merupakan bagian dari kegiatan ekonomi, dimana sumberdaya alam dan sumberdaya manusia dipadukan untuk menghasilkan barang yang dapat dipasarkan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Kegiatan ekonomi adalah gabungan dari tiga faktor produksi, yaitu: tanah (bumi), tenaga kerja, dan modal. Tanah bagi ahli ekonomi berarti semua sumber daya alam non manusia, dan modal berarti semua peralatan, perlengkapan, teknologi, dan lain-lain.

Tujuan dari kegiatan ekonomi adalah memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang berhubungan dengan peningkatan kebutuhan manusia melalui cara mengubah letak geografi orang maupun barang. Dengan transportasi, bahan baku dibawa ke tempat produksi, dan dengan transportasi pula hasil produksi dibawa ke pasar. Para konsumen datang ke pasar atau tempat-tempat pelayanan yang lain (rumah sakit, pusat rekreasi, dan seterusnya) dengan menggunakan transportasi.

2.1.3.3 Manfaat Politik

Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, maka transportasi memegang peranan penting, antara lain dari segi politik. Beberapa manfaat politik dari transportasi, adalah:

- 1) Transportasi menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.
- 2) Transportasi mengakibatkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas secara lebih merata pada setiap bagian wilayah negara.
- 3) Keamanan negara sangat tergantung pada transportasi yang efisien untuk memudahkan mobilisasi kemampuan dan ketahanan nasional, serta memungkinkan perpindahan pasukan selama masa perang atau untuk menjaga keamanan dalam negeri.
- 4) Sistem transportasi yang efisien memungkinkan perpindahan penduduk dari daerah bencana.

2.1.3.4 Manfaat Fisik

Transportasi mendukung perkembangan kota dan wilayah sebagai sarana penghubung. Rencana tata guna lahan kota harus didukung secara langsung oleh rencana pola jaringan jalan yang merupakan rincian tata guna lahan yang direncanakan. Pola jaringan jalan yang baik akan mempengaruhi perkembangan kota yang direncanakan sesuai dengan rencana tata guna lahan. Ini berarti transportasi mendukung penuh perkembangan fisik suatu kota atau wilayah.

2.2 Angkutan Umum

2.2.1 Pengertian Angkutan Umum

Angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan

angkutan kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain melalui antar daerah kabupaten atau kota dalam suatu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang dalam trayek. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai satu kesatuan bisnis yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan serta pengelolanya. Lalu lintas dan angkutan adalah dua hal yang tak dapat dipisahkan karena lalu lintas juga diakibatkan adanya kegiatan angkutan. Menelaah perangkutan tidak mungkin dilakukan dengan mengabaikan perlalulintasan, demikian pula sebaliknya. Berdasarkan UU No. 22 tahun 2009 lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- 1) Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- 2) Terwujudnya etika berlalu lintas yang dan budaya bangsa.
- 3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

2.2.2 Jenis-Jenis Angkutan dengan Kendaraan Umum

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019, jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri dari:

- 1) Angkutan lintas batas Negara, yang dimaksud dengan angkutan lintas batas Negara adalah angkutan dari satu kota ke kota lain melewati lintas batas Negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.
- 2) Angkutan antar kota antar provinsi, yang dimaksud dengan angkutan antarkota antarprovinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui daerah kabupaten/kota yang melewati satu daerah provinsi yang terikat dalam trayek.
- 3) Angkutan antar kota dalam provinsi, yang dimaksud dengan angkutan antarkota dalam provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain antardaerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi yang terikat dalam trayek.
- 4) Angkutan perkotaan, yang dimaksud dengan angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek. Kawasan perkotaan yang dimaksud berupa:
 - a) Kota sebagai daerah otonom.
 - b) Bagian daerah kabupaten yang memiliki ciri perkotaan.
 - c) Kawasan yang berada dalam bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan langsung dan memiliki ciri perkotaan.
- 5) Angkutan perdesaan, yang dimaksud dengan angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

2.3 Travel

Travel adalah sebuah layanan angkutan penumpang dari Terminal/*Pool* Kota asal ke Terminal/*Pool* kota tujuan sesuai trayek/jurusan yang dilayani Travel tersebut. Layanan Travel memiliki beberapa keuntungan bagi konsumen antara lain Lokasi Cabang/*outlet* berada pada lokasi strategis, Cabang/*outlet* yang memiliki standar kenyamanan, keberangkatan terjadwal dan tepat waktu, *seat* penumpang yang terbatas, pengemudi yang santun dengan melalui seleksi penerimaan yang ketat dan *training* yang berkelanjutan serta perlindungan asuransi kepada penumpang.

2.3.1 Reservasi

Reservasi adalah perjanjian pemesanan, penyediaan atau pembukuan pada suatu tempat dan periode waktu tertentu bagi calon pelanggan berikut dengan produk jasa tertentu. Pelayanan reservasi akan memberikan kemudahan dan kenyamanan kepada para pelanggan. Pelayanan reservasi akan memberikan jaminan kepastian mendapatkan tempat duduk yang merupakan tuntutan utama dari para calon penumpang, karena hal ini akan memberikan kepastian dan ketenangan bagi para calon penumpang untuk mencapai tujuan dalam menempuh perjalanan. Disamping itu bila ada penumpang yang memerlukan pelayanan permintaan fasilitas-fasilitas tambahan (seperti kursi roda, menu makanan khusus, dan lainnya) akan dapat terlayani dengan baik. Pada umumnya kegiatan reservasi dapat dilaksanakan dengan dua metode, yaitu reservasi dengan sistem manual dan dengan komputer.

2.3.2 Tiket

Tiket merupakan suatu alat aalat/media yang digunakan oleh perusahaan tertentu sebagai pengganti uang langsung. Tiket biasanya berupa kertas yang didalamnya

terdapat item - item tertentu yang menunjukkan suatu nilai. Menurut kamus besar bahasa indonesia yang dimaksud tiket adalah sesuatu yang dianggap sebagai alat pembayaran yang digunakan oleh suatu alat transportasi yang ada. Di dalam tiket travel tersebut kita dapat melihat tujuan keberangkatan, jam keberangkatan, dan nomor tempat duduk yang dipesan. Tiket travel bisa diperoleh dengan cara memesan sebelum hari keberangkatan atau bisa juga dengan cara membeli langsung pada agen penjualan tiket travel pada hari keberangkatannya.

2.4 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah biaya total yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu kondisi lalu lintas dan jalan untuk satu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh dalam satuan Rupiah/km. Dalam menentukan biaya operasional kendaraan dapat dihitung dengan menghitung biaya tetap, biaya variabel dan biaya kepemilikan aset dalam setiap biaya-biaya tersebut dapat dihitung dan dijumlahkan (Sari, 2003).

Biaya operasional kendaraan juga menjadi salah satu faktor penting dalam perhitungan nilai waktu. Perhitungan komponen biaya operasional dalam penelitian ini menggunakan metode dari Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Komponen biaya operasional kendaraan yaitu:

1) Biaya Langsung

Biaya langsung adalah biaya yang berkaitan langsung dengan produksi jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap dan tidak tetap.

a) Biaya tetap (*fixed cost*)

Biaya tetap adalah biaya yang harus dikeluarkan pada saat awal dioperasikannya sistem angkutan. Biaya tetap tidak tergantung pada bagaimana sistem dioperasikan. Biaya tetap tergantung dari waktu dan tidak terpengaruh dengan penggunaan kendaraan. Dengan kata lain bahwa pemilik kendaraan hanya dapat menghilangkan biaya ini dengan menjual kendaraannya. Komponen biaya tetap terdiri dari:

- a. Biaya penyusutan kendaraan (depresiasi);
 - b. Biaya bunga modal; dan
 - c. Asuransi, yaitu pengamanan kendaraan terhadap risiko yang merugikan yang mungkin timbul selama pengoperasian kendaraan. Selain asuransi kendaraan, ada asuransi jiwa bagi operator kendaraan dan penumpang kendaraan tersebut.
- b) Biaya tidak tetap

Biaya tidak tetap adalah biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan beroperasi. Biaya ini sangat bervariasi tergantung dari hasil produksi seperti jarak tempuh dan jumlah perjalanan.

2) Biaya Tidak Langsung

Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produksi jasa yang dihasilkan berupa biaya tetap dan tidak tetap. Komponen biaya tidak langsung yaitu biaya pegawai selain sopir, biaya pengelolaan, biaya pemeliharaan kantor, biaya listrik dan air, biaya telepon, pajak perusahaan, ijin trayek, dan lain-lain.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002, komponen biaya operasional kendaraan yaitu:

A. Komponen Biaya Langsung

1) Biaya penyusutan.

Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung dengan menggunakan metode garis lurus.

Penyusutan per tahun:

$$\text{Penyusutan} = \frac{\text{harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{prod. kend} - \text{km/tahun} \times \text{masa penyusutan}} \quad (2.1)$$

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

2) Bunga Modal

Tingkat suku bunga didasarkan atas tingkat suku bunga bank yang berlaku saat pembelian kredit. Bunga modal dihitung dengan rumus:

$$\text{Bunga modal} = \frac{\frac{(n+1)}{2} \times \text{modal} \times \text{tingkat bunga pertama}}{\text{masa penyusutan}} \quad (2.2)$$

Dimana n adalah masa pengembalian pinjaman.

3) Biaya Awak Kendaraan

$$\text{Biaya awak mobil} = \frac{\text{biaya awak mobil pertahun}}{\text{km-tempuh/tahun}} \quad (2.3)$$

4) Bahan Bakar minyak (BBM)

Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraannya. Penggunaan BBM dihitung dengan rumus:

$$\text{BBM} = \frac{\text{Biaya pemakaian BBM/kend/hari}}{\text{Km} - \text{tempuh/hari}} \quad (2.4)$$

5) Ban

Ban yang digunakan sebanyak 10 unit untuk, dengan perincian 2 ban baru dan 8 vulkanisir dengan daya tempuh 24.000 km. Ban angkutan mobil penumpang

umum sebanyak 4 buah ban baru dengan daya tempuh 25.000 km. Biaya ban dihitung dengan rumus:

$$\text{Biaya ban} = \frac{\text{Jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban/buah}}{\text{km} - \text{daya tahan ban}} \quad (2.5)$$

6) Servis kecil

Service kecil dilakukan dengan patokan km tempuh antar- servis, yang disertai penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem. Servis kecil dihitung dengan rumus:

$$\text{Servis kecil} = \frac{\text{oli mesin} + \text{minyak rem} + \text{upah servis kecil}}{\text{km servis kecil}} \quad (2.6)$$

7) Servis besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km tempuh, yaitu penggantian oli mesin, oli gardan, oli transmisi, platina, busi, filter oli, kondensor. Servis besar dihitung dengan rumus:

$$\text{Biaya servis besar} = \frac{\text{Oli mesin} + \text{oli gardan} + \text{oli transmisi} + \text{minyak rem} + \text{upah servis besar}}{\text{km servis besar}} \quad (2.7)$$

8) Cuci mobil

Biaya ini dihitung dengan rumus:

$$\text{Biaya cuci mobil} = \frac{\text{biaya cuci mobil/bulan}}{\text{km per bulan}} \quad (2.8)$$

9) Retribusi terminal

Biaya retribusi terminal diperhitungkan per hari atau per bulan. Biaya ini dihitung dengan rumus:

$$\text{Biaya retribusi} = \frac{\text{retribusi/hari}}{\text{prod. kend/hari}} \quad (2.9)$$

10) STNK/Pajak kendaraan

Perpanjangan STNK dilakukan setiap lima tahun sekali, tetapi pembayaran pajak kendaraan dilakukan setiap tahun dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Biaya ini dihitung dengan rumus:

$$\text{Biaya STNK} = \frac{\text{biaya STNK per kend}}{\text{prod. kend - km/tahun}} \quad (2.10)$$

11) Kir

Kir kendaraan dilakukan minimal sekali setiap enam bulan dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Biaya ini dihitung dengan rumus:

$$\text{Biaya KIR} = \frac{\text{biaya KIR/tahun}}{\text{prod. kend - km/tahun}} \quad (2.11)$$

12) Biaya asuransi

Biaya ini dihitung dengan rumus:

$$\text{Biaya asuransi} = \frac{\text{biaya asuransi/tahun}}{\text{prod. kendaraan - km/tahun}} \quad (2.12)$$

B. Komponen Biaya Tidak Langsung

- 1) Biaya pegawai kantor
- 2) Penyusutan bangunan dan peralatan bengkel
- 3) Masa penyusutan inventaris /alat kantor
- 4) Masa penyusutan sarana bengkel
- 5) Administrasi kantor (biaya surat menyurat, biaya alat tulis menulis)
- 6) Pemeliharaan kantor (misalnya pengecatan kantor)
- 7) Listrik, telepon dan air

- 8) Izin Trayek (ditentukan berdasarkan peraturan daerah yang bersangkutan dan rute.
- 9) Izin usaha
- 10) Biaya lain-lain

2.5 Tarif

2.5.1 Pengertian Tarif

Tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum per satuan berat atau penumpang per kilometer (Warpani, 1990). penetapan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana perangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintas yang bersangkutan.

Tarif ini dapat diartikan berbeda-beda, tergantung sudut pandang masing-masing pihak yang secara langsung berkepentingan. Dalam konteks demikian maka tarif jasa transportasi adalah:

- 1) Dari sudut pandang pemakai jasa transportasi, tarif adalah harga yang harus dibayar untuk menggunakan jasa transportasi.
- 2) Dari sudut pandang operator, tarif adalah harga dari jasa yang diberikan.
- 3) Dari sudut pandang pemerintah sebagai pihak yang menentukan besaran tarif, besaran tarif yang berlaku akan sangat berpengaruh besarnya pengeluaran dan pendapatan daerah pada sektor transportasi.

2.5.2 Perhitungan Tarif

Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per kilometer. Sedangkan tarif pokok adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan suatu satuan unit produksi jasa angkutan.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 keuntungan untuk perusahaan sebesar 10% dari tarif pokok, tarif pokok tersebut mencakup biaya langsung dan tidak langsung.

Adapun langkah-langkah untuk perhitungan tarif, adalah sebagai berikut:

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{biaya pokok/kend-km}}{\text{produksi penumpang per hari}} \times \frac{\text{jarak tempuh}}{\text{hari}} \quad (2.13)$$

$$\text{Tarif Dasar} = \text{tarif pokok} + (\text{tarif pokok} \times 10\%) \quad (2.14)$$

2.6 Payback Period

Menurut Houston (2006), *payback period* dinyatakan sebagai ekspektasi jumlah tahun yang dibutuhkan untuk memperoleh kembali investasi awal. Dari penjelasan Houston, dapat dikatakan bahwa *payback period* dari suatu investasi menggambarkan jangka waktu yang diperlukan agar biaya yang dikeluarkan untuk suatu investasi dapat diperoleh kembali seluruhnya.

Perhitungan *payback period* dilakukan untuk mengetahui seberapa lama (periode) investasi akan dapat dikembalikan saat terjadinya kondisi pulang pokok (*Break Event Point*). Lamanya periode pengembalian (k) saat kondisi BEP adalah:

$$K_{(PBP)} = \sum CF_t \geq 0 \quad (2.15)$$

Dimana: k = periode pengembalian

CF_t = flow periode ke t

Jika komponen *cashflow* benefit dan harganya bersifat tahunan (*annual*), maka formulanya menjadi:

$$K_{(PBP)} = \frac{\textit{Investasi}}{\textit{Annual Benefit}} \times \textit{periode waktu} \quad (2.16)$$

Untuk mengetahui apakah rencana suatu investasi tersebut layak atau tidak, diperlukan suatu ukuran/kriteria tertentu. Dalam metode *payback period* ini rencana investasi dikatakan layak (*feasible*):

Jika $k \leq n$ dan sebaliknya.

Dimana:

k = jumlah periode pengembalian

n = umur investasi



2.7 Kajian Terhadap Penelitian Terdahulu

Melki Candra (2015), dalam penelitian yang berjudul “Analisa Tarif Angkutan Bis Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) (Angkutan Penumpang Bis Rute Palangka Raya-Pangkalan Bun) dengan kesimpulan tarif dari bis berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) rute Palangka Raya-Pangkalan Bun adalah sebesar Rp. 115.000,-/penumpang.

Fitri Wulandari dan Nirwana Puspasari (2016), dalam penelitian yang berjudul “Kajian Jasa Travel Jurusan Palangka Raya-Sampit Ditinjau Dari Biaya Operasional Kendaraan Penumpang” dengan kesimpulan diperoleh hasil sebagai berikut: besar biaya operasional (BOK) pada perusahaan CV. Sumertha Sari adalah sebesar Rp. 760.460.275,81/tahun, pendapatan yang didapatkan oleh perusahaan CV. Sumertha Sari sebesar Rp. 1.669.000.000,00/tahun, tarif yang didapatkan dari hasil perhitungan adalah sebesar Rp. 50.092,60/penumpang dan hasil *Fare Box Ratio* (FBR) yang didapatkan dari hasil perhitungan adalah 2,20 dimana hasil $FBR > 1$ menunjukkan bahwa perusahaan mendapatkan keuntungan dari jasa travel yang dilakukan.

Jhordy Prima Diputra (2017), dalam penelitian yang berjudul “Analisis biaya Kepemilikan dan operasional kendaraan angkutan antar jemput berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK) di Kalimantan Tengah. (Studi kasus : Jurusan Palangka Raya - Muara Teweh)” dengan kesimpulan Besar Biaya Operasional Kendaraan (BOK) kendaraan angkutan antar jemput jurusan Palangka Raya-Muara Teweh pada CV. Putra Borneo dan CV. Bintang Baru adalah Rp. 2.392,95/kend-km dan Rp. 2.479,45/kend-km. dan Besar tarif pokok yang dikeluarkan berdasarkan hasil perhitungan angkutan antar jemput pada CV. Putra Borneo dan CV. Bintang Baru

adalah Rp. 187.412,50/pnp dan Rp. 194.223,60/pnp. Besar tarif dasar penumpang yang ditetapkan adalah Rp. 215.000,00/pnp, sedangkan tarif dasar yang ditetapkan pemerintah sekarang sebesar Rp. 200.000,00/pnp. (SK. Gubernur Kalteng Nomor 188.44/471/2013).

Lorenza Gladys Sonya (2017) Melakukan penelitian tentang “Analisis Skenario Penentuan Tarif Angkutan Umum Terintegrasi di kota Palangka Raya (Bus Rapid Transit - Feeder)”. Penelitian tersebut bertujuan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan membayar konsumen (ATP) berdasarkan pendapatan yang dialokasikan untuk biaya transportasi WTP berdasarkan fasilitas yang dinikmatinya. Penelitian tersebut berkesimpulan bahwa kisaran tarif angkutan umum terintegrasi kota Palangka Raya berdasarkan ATP dan WTP adalah Rp. 5000,00 - Rp.10.000, sehingga dapat disimpulkan bahwa kemampuan membayar lebih kecil daripada keinginan masyarakat menggunakan jasa tersebut.

Muchamad Hasan Alfadhin (2019), dalam penelitian yang berjudul “Kajian Kinerja Operasional Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kelas Ekonomi AC dan Kelas Eksekutif Trayek Palangka Raya - Pangkalan Bun” dengan kesimpulan Biaya Operasional (BOK) Logos adalah Rp. 3.774.127,53 /Rit dan PO. Yassoe adalah Rp. 3.874.553,82 /Rit. Yessoe adalah Rp. 4.520.014,81 /Rit, dapat disimpulkan masing-masing perusahaan otobus mendapatkan keuntungan rata-rata sebesar Rp. 622.798,73 /Rit. Besar tarif dasar penumpang berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk bus kelas Ekonomi AC PO. Logos adalah Rp. 118.615,44 /pnp dan PO. Yessoe adalah Rp. 118.189,14 /pnp. Untuk bus kelas Eksekutif PO. Logos adalah Rp. 183.264,79 /pnp dan PO. Yessoe adalah Rp. 191.231,40 /pnp. Besar

tarif dasar penumpang yang ditetapkan layak secara finansial bagi pihak penyedia jasa tidak melebihi tarif batas atas yang ditetapkan untuk bus AKDP trayek Palangka Raya-Pangkalan Bun untuk kelas Ekonomi AC sebesar RP.115.000,00 /pnp dan kelas Eksekutif sebesar Rp. 180.000,00 /pnp.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Umum

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu, secara umum data yang telah diperoleh dari penelitian dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah. Memahami artinya memperjelas suatu masalah atau informasi yang tidak diketahui dan selanjutnya menjadi tau. Memecahkan berarti mengupayakan agar masalah tidak terjadi metode penelitian ini menggunakan metode penelitian menjadi deskriptif analitis yaitu penelitian yang bukan bersifat eksperimen dan dimaksudkan untuk mengumpulkan data-data yang dibutuhkan (berupa data sekunder dan data primer).

Yang berkaitan dengan penelitian, kemudian data-data tersebut akan dilanjutkan dengan proses analisis. Deskripsi berarti data yang dikumpulkan disusun kemudian dianalisis. Pengambilan data primer dilakukan selama waktu operasi angkutan travel dalam hari kerja dan hari libur.

3.2 Lokasi Penelitian dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Kota Palangka Raya dengan karakteristik kota sedang. Kota Palangka Raya merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Tengah dengan luas wilayah 2.678,51 km², dengan jumlah penduduk 299.691 jiwa (Badan Pusat Statistik kota Palangka Raya, 2020). Pengambilan data dilakukan survei langsung di kantor

Travel. Waktu pelaksanaan survei dilaksanakan selama 14 hari untuk mendapatkan data.

Pengumpulan data diharapkan dapat berlangsung sesuai dengan keinginan dengan mengusahakan sekecil mungkin faktor kesalahan data tersebut sehingga selanjutnya dapat digunakan dalam proses pengolahan data.

Sasaran yang diinginkan adalah:

- 1) Pengamatan aktivitas kendaraan dan jumlah penumpang angkutan travel antar kota antar provinsi jurusan Palangka Raya-Banjarmasin.
- 2) Pengamatan penghasilan biro travel jurusan Palangka Raya-Banjarmasin.
- 3) Pengamatan terhadap Biaya Operasional Kendaraan travel jurusan Palangka Raya-Banjarmasin.

Ketiga pengamatan tersebut baik mengenai aktivitas kendaraan angkutan antar kota jurusan Palangka Raya-Banjarmasin, pengamatan penghasilan maupun pengamatan terhadap Biaya Operasional Kendaraan dilakukan pada biro travel yang ada di Palangka Raya dan Banjarmasin yang memiliki izin resmi.

3.3 Metode Pengumpulan Data

Sebagai bahan untuk menganalisis permasalahan diperlukan data-data yang diperoleh dari survei lapangan yang bertujuan untuk membuat gambaran secara sistematis yang berhubungan dengan pengambilan data (*survey*). Data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder. Pengumpulan data ini dilakukan dengan melakukan wawancara langsung dan terjun langsung kelapangan. Survei dilakukan untuk mendapatkan data primer dan data sekunder.

3.3.1 Data Primer

Data primer ialah data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung di lapangan oleh orang yang melakukan penelitian atau yang bersangkutan yang memerlukannya (Hasan, 2002). Data primer didapat dari sumber informan yaitu individu atau perseorangan seperti hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti.

Data tersebut diperoleh melalui:

- 1) Observasi, yaitu pengamatan terhadap objek dilapangan.
- 2) Interview, yaitu melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang menjadi objek penelitian, dalam hal ini adalah pengusaha angkutan operator lapangan, serta angkutan travel.

3.3.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh orang yang melakukan penelitian dari sumber-sumber yang telah ada (Hasan, 2002: 58). Data ini digunakan untuk mendukung informasi primer yang telah diperoleh yaitu dari bahan pustaka, literatur, penelitian terdahulu, buku, dan lain sebagainya.

Data sekunder yang didapat dari sumber publikasi pemerintah diantaranya adalah Dinas Perhubungan, serta instansi terkait lainnya. Data sekunder yang diperlukan diantaranya adalah:

- 1) Besaran tarif yang berlaku dalam daerah kajian.
- 2) Data penyedia jasa.
- 3) Peraturan-peraturan yang mengatur sistem transportasi di daerah kajian.

3.4 Alat Penelitian

Dalam melakukan penelitian, alat yang dipergunakan dalam pengumpulan data adalah sebagai berikut:

- 1) Formulir survei.
- 2) Alat tulis.
- 3) Kamera untuk dokumentasi.

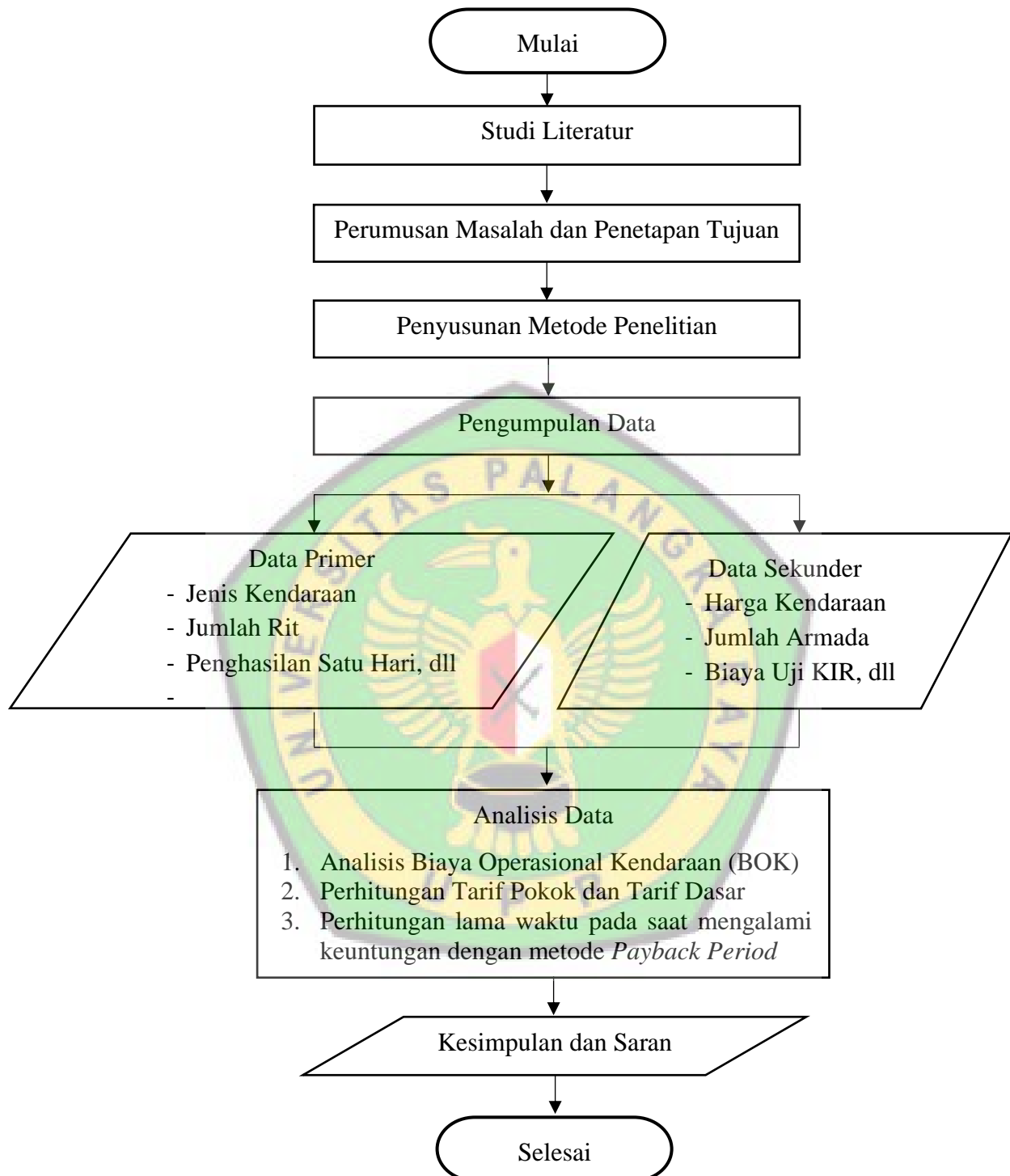
3.5 Analisis Data

Setelah diperoleh data primer maupun sekunder maka dilakukan analisis data. Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam menganalisis data tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Mengolah data yang telah diperoleh dari survei lapangan.
- 2) Dari data biaya pemilikan dan operasional kendaraan yang diperoleh, dihitung dengan metode pendekatan biaya per kilometer yang dikeluarkan oleh kendaraan.
- 3) Kemudian menghitung total biaya pokok per kendaraan per kilometer, yaitu dengan mentotalkan biaya dari seluruh komponen BOK sehingga didapatkan tarif pokok.
- 4) Menghitung tarif dasar yaitu merupakan hasil penjumlahan antara tarif pokok dan 10% dari tarif pokok untuk perusahaan (metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002).

- 5) Dari data biaya operasional kendaraan, dapat dihitung metode *Payback Period* untuk dapat mengetahui berapa tahun jasa angkutan umum dapat kembali modal.





3.1 Gambar Bagan Alir Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

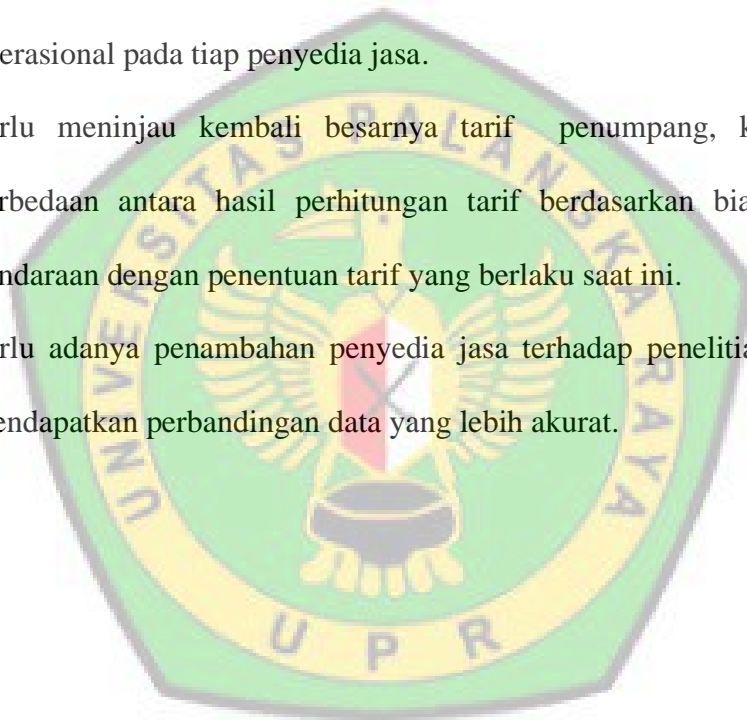
Berdasarkan hasil perhitungan pada bab sebelumnya, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Besar biaya operasional kendaraan angkutan antar kota antar provinsi (AKAP) jurusan Palangka Raya-Banjarmasin pada CV. Sumertha Sari Travel adalah Rp2.462,52/kend-km, CV. Borneo Express Travel adalah Rp2.308,94/kend-km, dan CV. Aneka Daya Travel adalah Rp2.185,45/kend-km.
- 2) Besar tarif dasar penumpang berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk CV. Sumertha Sari Travel adalah Rp113.768,35/pnp, untuk CV. Borneo Express Travel adalah Rp106.673,02/pnp, dan untuk CV. Aneka Daya Travel adalah Rp100.967,67/pnp.
- 3) Lama penyedia jasa angkutan umum travel jurusan Palangka Raya-Banjarmasin dapat kembali modal dengan metode *Payback Period* untuk CV. Sumertha Sari Travel adalah 6 tahun, untuk CV. Borneo Express Travel adalah 5 tahun, dan CV. Aneka Daya Travel adalah 6 tahun.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian, maka dapat diberikan beberapa rekomendasi sebagai berikut:

- 1) Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, proyeksi kenaikan terhadap jumlah penumpang tiap tahun akan meningkat, maka perlu adanya penambahan jumlah armada pada setiap penyedia jasa pertahunnya atau penambahan jam operasional pada tiap penyedia jasa.
- 2) Perlu meninjau kembali besarnya tarif penumpang, karena terdapat perbedaan antara hasil perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan dengan penentuan tarif yang berlaku saat ini.
- 3) Perlu adanya penambahan penyedia jasa terhadap penelitian lainnya agar mendapatkan perbandingan data yang lebih akurat.



DAFTAR PUSTAKA

- Abas, S., 2000. Manajemen Transportasi. Dalam: Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Adisasmita, S. A., 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Alfadhin , M. H., 2019. *Kajian Kinerja Operasional Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kelas Ekonomi AC dan Kelas Eksekutif Trayek Palangka Raya-Pangkalan Bun*, Palangka Raya: Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya.
- Andani , H., 2015. *Dampak Kenaikan Tarif Angkutan Umum Kota Palangka Raya pasca kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak (BBM)*, Palangka Raya: Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangkaraya.
- Anonim, 2002. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*. s.l., Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Anonim, 2009. *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta, Departemen Perhubungan .
- Anonim, 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Jakarta, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Badan Pusat Statistik Palangka Raya, 2020. *Proyeksi Penduduk Kota Palangka Raya Menurut Jenis Kelamin, 2011-2020*. Palangka Raya, Badan Pusat Statistik.
- Brigham, Eugene F dan Houston, 2006. *Fundamental of Financial Management: Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Candra, M., 2015. *Analisa Tarif Angkutan Bis Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) (Angkutan Penumpang Bis Rute Palangka Raya-Pangkalan Bun)*, Palangka Raya: Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangkaraya.
- Diputra, J. P., 2017. *Analisis Biaya Kepemilikan dan Operasional Kendaraan Angkutan Antar Jemput Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) di Kalimantan Tengah (Studi Kasus : Jurusan Palangka Raya-Muara Teweh)*, Palangka Raya: Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangkaraya.
- Hadihardaja, J., 1997. *Sistem Transportasi*. Jakarta: Universitas Guru Darma.
- Hasan, M. I., 2002. *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Bogor: Ghalia Indonesia.

- Iskandar, Abubakar dkk, 1995. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Miro, F, 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Munawar, A., 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Puspasari, F. W. d. N., 2016. *Kajian Jasa Travel Jurusan Palangkaraya-Sampit Ditinjau dari Biaya Operasional Kendaraan Penumpang*, Palangka Raya: Jurusan Teknik Sipil UM Palangkaraya.
- Sari, K, Meliany., Kereh, F, L., Kumaat, M., 2003. *Optimasi Tarif dan Setoran Angkutan Umum (Studi Kasus: Bus Manado–Bitung)*, Manado: Universitas Sam Ratulangi.
- Sonya, L. G., 2017. *Analisis Skenario Penentuan Tarif Angkutan Umum Terintegrasi di kota Palangka Raya (Bus Rapid Transit-Feeder)*, Palangka Raya: Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangkaraya.
- Sukarto, H., 2006. *Jurnal Teknik Sipil. Transportasi Perkotaan dan Lingkungan*, Volume 3, p. 2.
- Tamin, Ofyar, Z, 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Vukan R., Vuchic, 1981. *Urban Public Transportation*. New Jersey: s.n.
- Warpani, S., 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.