

SKRIPSI

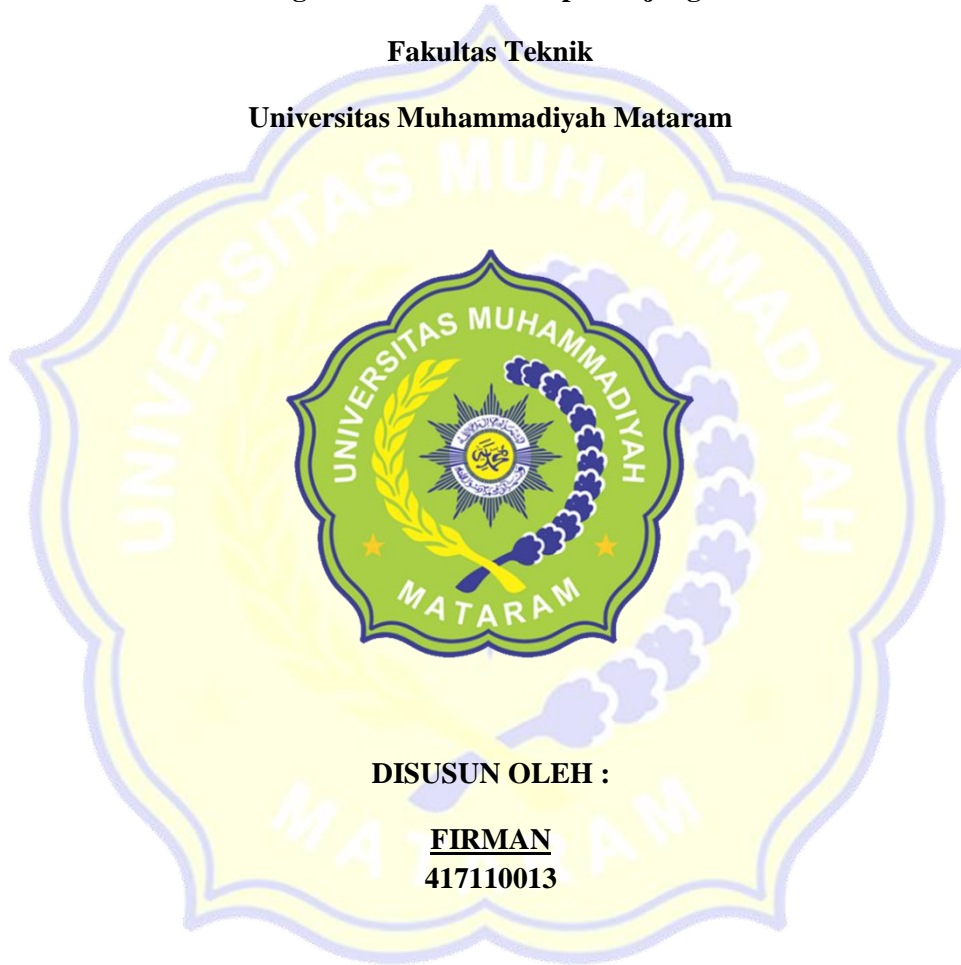
**ANALISA TARIF BUS RASA SAYANG BERDASARKAN BIAYA
OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)
(Studi Kasus PT. Bus Rasa Sayang Trayek Bima - Jakarta)**

Diajukan Sebagai Syarat Menyelesaikan Studi

Pada Program Studi Teknik Sipil Jenjang Strata I

Fakultas Teknik

Universitas Muhammadiyah Mataram



DISUSUN OLEH :

**FIRMAN
417110013**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
2022**

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING

SKRIPSI

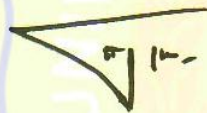
**ANALISA TARIF BUS RASA SAYANG BERDASARKAN BIAYA
OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)
(Studi Kasus PT. Bus Rasa Sayang Trayek Bima - Jakarta)**

Disusun Oleh :

FIRMAN
417110013

Mataram, 31 Januari 2022

Pembimbing I,



Titik Wahyuningsih, ST., MT
NIDN. 0819097401

Pembimbing II,



Ir. Isfanari, ST., MT
NIDN. 0830086701

Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK**

Dekan,



Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT
NIDN. 0824017501

**HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI
SKRIPSI**

**ANALISA TARIF BUS RASA SAYANG BERDASARKAN BIAYA
OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)
(Studi Kasus PT. Bus Rasa Sayang Trayek Bima - Jakarta)**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :




NAMA : FIRMAN
NIM : 417110013

Telah dipertahankan di depan dosen penguji

Pada hari : Sabtu, 05 Februari 2022

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji :

- 1 Penguji I : Titik Wahyuningsi, ST., MT 
- 2 Penguji II : Ir. Isfanari, ST., MT 
- 3 Penguji III : Dr. Eng. Haryadi, ST., M.Sc.(Eng) 

Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK**

Dekan,



Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT
NIDN. 0824017501

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Firman

NIM : 417110013

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa tugas akhir (skripsi) yang berjudul :

“ ANALISA TARIF BUS RASA SAYANG BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) STUDI KASUS PT. RASA SAYANG TRAYEK BIMA-JAKARTA “

Adalah benar-benar karya sendiri dan tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik sesuatu perguruan tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini terdapat unsur-unsur plagiasi, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh Strata satu(S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003. Pasal 25 ayat 2 dan ayat 27).

Mataram, 17 Februari 2022



Firman

417110013



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN H. LALU MUDJITAHID UMMAT
Jl. K.H.A. Dahlan No.1 Telp.(0370)633723 Fax. (0370) 641906 Kotak Pos No. 108 Mataram
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : perpustakaan@ummat.ac.id

SURAT PERNYATAAN BEBAS
PLAGIARISME

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Firman
NIM : 117110013
Tempat/Tgl Lahir : RISA, 07-06-1999
Program Studi : TEKNIK SIPIL
Fakultas : TEKNIK
No. Hp : 085 237 355 711
Email : Firmansipil99@gmail.com

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi/KTI/Tesis* saya yang berjudul :

ANALISA TARIF BUS RASA SAYANG BERDASARKAN BIAYA
OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) STUDI KASUS PT. RASA
SAYANG TRAYEK BIMA-JAKARTA

Bebas dari Plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain. 50 %

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari Skripsi/KTI/Tesis* tersebut terdapat indikasi plagiarisme atau bagian dari karya ilmiah milik orang lain, kecuali yang secara tertulis disitasi dan disebutkan sumber secara lengkap dalam daftar pustaka, saya bersedia menerima sanksi akademik dan/atau sanksi hukum sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari siapapun dan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Mataram, 16 FEBRUARI 2022

Penulis



FIRMAN

NIM. 117110013

Mengetahui,

Kepala UPT Perpustakaan UMMAT



Iskandar, S.Sos.,M.A.

NIDN. 0802048904

*pilih salah satu yang sesuai



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.Ahmad Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat
Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : perpustakaan@ummat.ac.id

**SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI KARYA ILMIAH**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : FIRMAN
NIM : 117110013
Tempat/Tgl Lahir : Risa, 07-06-1997
Program Studi : TEKNIK SIPIL
Fakultas : TEKNIK
No. Hp/Email : 085.237.355.711 / Firmansipil97@gmail.com
Jenis Penelitian : Skripsi: KTI Tesis

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama *tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta* atas karya ilmiah saya berjudul:

ANALISA TARIF BUS RASA SAYANG BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL
KENDARAAN (BOK) STUDI KASUS PT. RASA SAYANG TRAYEK
BIMA - JAKARTA

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.
Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Mataram, 16 FEBRUARI, 2022

Penulis



FIRMAN

NIM. 117110013

Mengetahui,

Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT



Iskandar, S.Sos., M.A.

NIDN. 0802048904

MOTTO

“Jika Kau Merasa Perjuanganmu Tidak Di Hargai Karena Terlalu Banyak Hujatan Ketimbang Pujian Maka Perlu Kau Ingat Bahwa Perjuangan Itu Tak Butuh Tepuk Tangan Orang. Jangan Berjuang Hanya Untuk Di Akui Namun, Berjuanglah Agar Kau Mendapat Rida Ilahi”.



KATA PENGANTAR

Puji syukur penyusun panjatkan atas kehadiran Allah SWT yang maha esa atas anugerah rahmat dan karunia yang diberikan kepada penyusun sehingga penyusun dapat menyelesaikan tugas akhir ini yang berjudul “Analisa Tarif Bus Rasa Sayang Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) (Studi Kasus PT. Bus Rasa Sayang Trayek Bima - Jakarta)”.

Penyusun menyadari bahwa tugas akhir ini tidak akan terselesaikan tanpa adanya bantuan serta dorongan dari berbagai pihak baik dari materil dan moral, oleh sebab itu penyusun mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. H. Arsyad Abd. Ghani, M.pd., selaku Rektor UMMAT.
2. Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT., selaku Dekan Fakultas Teknik UMMAT.
3. Agustini Ernawati, ST., M.Tech., selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik UMMAT.
4. Titik Wahyuningsih, ST., MT., selaku dosen Pembimbing I.
5. Ir. Isfanari, ST., MT., selaku dosen Pembimbing II.
6. Semua pihak yang telah ikut membantu baik secara langsung maupun tidak langsung yang tidak dapat penyusun sebutkan satu persatu.

Penyusun menyadari bahwa penulisan tugas akhir ini masih jauh dari kata sempurna, oleh sebab itu kritik dan saran yang sifatnya membangun dari berbagai pihak sangat diharapkan. Akhir kata semoga tugas ahir ini dapat bermanfaat bagi penelitian selanjutnya dan orang yang membacanya.

Mataram, 30 Januari 2022

FIRMAN
417110013

ABSTRAK

Nusa Tenggara Barat (NTB) merupakan salah satu Provinsi di Indonesia yang berada pada bagian barat Kepulauan Nusa Tenggara. Pertumbuhan penduduk dan peningkatan ekonomi di wilayah Nusa Tenggara Barat (NTB) Menyebabkan Jumlah Penggunaan Transportasi Umum terus Meningkat. PT. Rasa Sayang merupakan salah satu PT penyedia jasa transportasi yang dikelola oleh swasta yang menyediakan jasa layanan transportasi yaitu Antar Kota Antar Provinsi. Penelitian Ini bertujuan untuk mengetahui nilai tarif angkutan Bus Rasa Sayang trayek Bima-Jakarta. Dengan adanya evaluasi tarif ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi penumpang untuk memilih moda transportasi bus khusus trayek Bima-Jakarta.

Metodologi pengambilan data pada penelitian ini menggunakan data *primer* dan data *sekunder*. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada penelitian ini menggunakan metode LAPI-ITB (1997). Biaya Operasional Kendaraan yang diambil yaitu BOK terkecil dan terbesar. Perhitungan tarif yang digunakan mengacu pada metode Departemen Perhubungan SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Untuk tarif yang berlaku pada pada Bus AKAP PT. Rasa Sayang trayek Bima-Jakarta sebesar Rp 900.000.

Berdasarkan hasil analisa Biaya Operasional Kendaraan Bus Rasa Sayang trayek Bima-Jakarta, pada kecepatan berjalan (*running speed*) 5 km/jam di dapatkan nilai BOK sebesar Rp. 30.483.984 dengan nilai tarif rata-rata pada waktu malam sebesar Rp. 2.049.097, Sedangkan untuk kecepatan berjalan (*running speed*) 75 km/jam di dapatkan BOK sebesar Rp. 4.422.851 dengan nilai tariff yang diperoleh sebesar 536.683 dan untuk BOK dengan kecepatan berjalan (*running speed*) 70 km/jam sebesar Rp. 4.339.521 dengan tariff yang diperoleh sebesar Rp. 531.846 dengan rata-rata tarif yang didapatkan Rp. 1.039.208 kemudian untuk tarif yang berlaku sebesar Rp. 792.7155. Sehingga hal ini menunjukkan harga tarif yang di dapatkan tidak sesuai dengan tarif yang berlaku saat ini.

Kata Kunci : Biaya Operasional Kendaraan(BOK) Bima-Jakarta, Tarif.

ABSTRACT

West Nusa Tenggara (NTB) is located in the western half of the Nusa Tenggara Islands in Indonesia. The number of people using public transportation in West Nusa Tenggara (NTB) continues to rise due to population and economic expansion. PT. Rasa Sayang is a private-sector transportation service provider that provides Inter-City Inter-Province transportation services. This study aims to determine the value of the Rasa Sayang Bus fare for the Bima-Jakarta route. Passengers may choose a customized bus transit option for the Bima-Jakarta route based on the results of this fare evaluation. Primary and secondary data were employed in this study's data collection process. The LAPI-ITB method was utilized to calculate Vehicle Operational Costs (BOK) in this study (1997). The smallest and largest BOKs are used for operational vehicle costs. The Ministry of Transportation SK.687/AJ.206/DRJD/2002 was used to calculate the tariff. For the Bima-Jakarta route, the prices for the AKAP Bus PT. Rasa Sayang is Rp. 900,000. Based on the analysis of the Operational Cost of the Rasa Sayang Bus Vehicle for the Bima-Jakarta route, at a running speed of 5 km/hour, the BOK price is Rp. 30,483,984 with an average rate at night of Rp. 2,049,097, while for a running speed of 75 km/hour, the BOK is Rp. 4,422,851 with a tariff value of 536,683 and for BOK with a running speed of 70 km/hour Rp. 4,339,521 with the rate obtained is Rp. 531,846 with an average rate of Rp. 1,039,208 then for the applicable tariff of Rp. 792.7155. So this shows that the tariffs brought are not following the current rates.

Keywords: Bima-Jakarta Vehicle Operational Cost (BOK), Tariff.

MENGESAHKAN

SALINAN FOTO COPY SESUAI ASLINYA

MATARAM



KEPALA
TUPT P3B

MUHAMMADIYAH MATARAM

Humaira, M.Pd
Humaira, M.Pd
NIDN. 0903048601

DAFTAR ISI

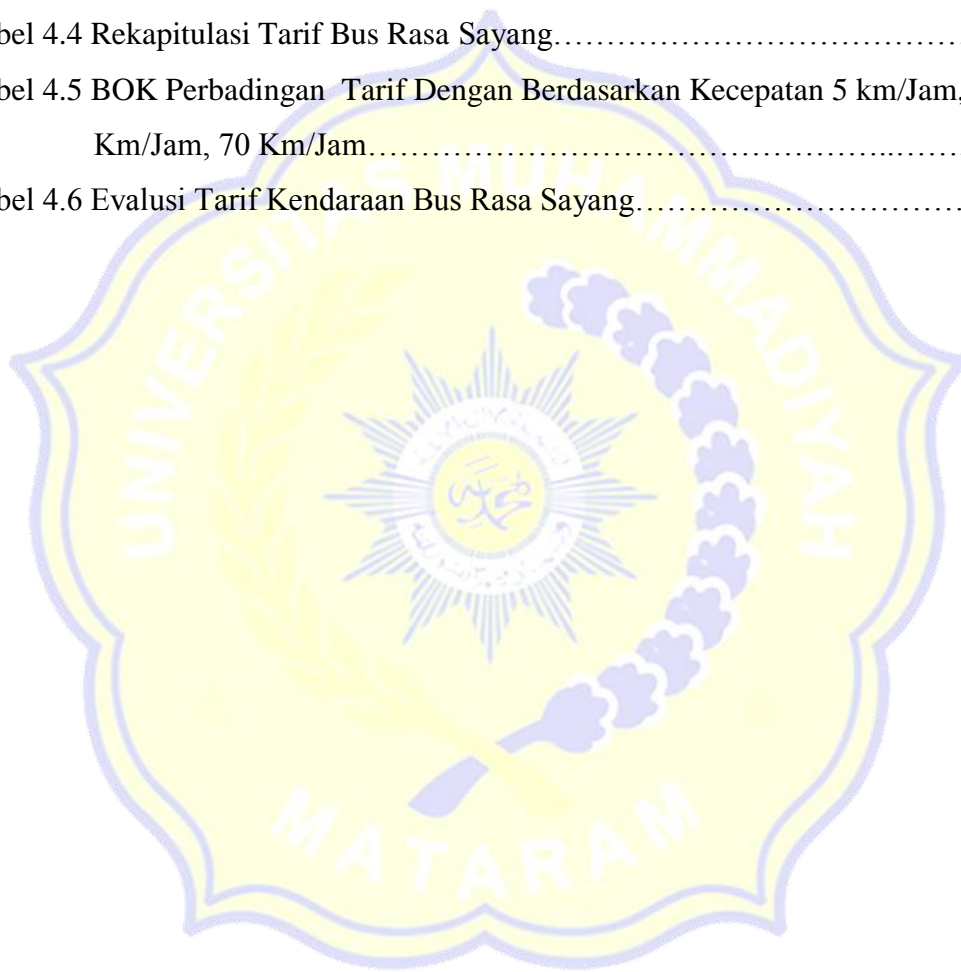
COVER	i
HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI	iii
PERYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS	iv
PLAGIARISME	v
PUBLIKASI KARYA ILMIA	vi
MOTTO	vii
KATA PENGANTAR	xi
ABSTRAK (INDO)	ix
ABSTRAK (ING)	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	2
1.3 Tujuan Penelitian.....	2
1.4 Batasan Masalah.....	3
1.5 Manfaat Penelitian.....	3
BAB II LANDASAN TEORI	4
2.1 Transportasi.....	4
2.2 Angkutan Umum Penumpang (AUP).....	5
2.2.1 Peranan angkutan umum penumpang.....	6
2.2.2 Dasar hukum angkutan umum.....	6
2.2.3 Moda transportasi.....	7
2.3 Komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK).....	7

2.3.1 Penelitian terdahulu	8
2.3.2 Komponen BOK metode departemen perhubungan	9
2.3.3 Analisa BOK metode LAPI-ITB (1997).....	12
2.4 Tarif Angkutan	14
2.4.1 Jenis tarif angkutan	15
2.4.2 Sistem penentuan tarif angkutan umum.....	16
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	17
3.1 Umum.....	17
3.2 Survei Pendahuluan.....	17
3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	18
3.3.1 Lokasi penelitian.....	18
3.3.2 Waktu penelitian	18
3.4 Pengumpulan Data dan Analisa Data.....	18
3.4.1 Data primer	18
3.4.2 Data sekunder	19
3.4.3 Peralatan.....	19
3.4.4 Analisa tarif berdasarkan BOK.....	20
3.5 Metodologi Penelitian	21
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	Error! Bookmark not defined.
4.1 Hasil	Error! Bookmark not defined.
4.1.1 Hasil data dari terminal dara bima.....	Error! Bookmark not defined.
4.1.2 Data barometer BOK	Error! Bookmark not defined.
4.2 Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan.....	Error! Bookmark not defined.
4.3 Perhitungan Tarif Berdasarkan BOK	33
4.3.1 Perhitungan tarif Bus Rasa Sayang pada jumlah penumpang paling sedikit dengan kecepatan 75 km/jam	34
4.3.2 Perhitungan tarif Bus Rasa Sayang pada jumlah penumpang paling menengah dengan kecepatan 75 km/jam	34
4.3.3 Perhitungan tarif Bus Rasa Sayang pada jumlah penumpang paling banyak dengan kecepatan 75 km/jam	35

4.3.4 Rekapitulasi perhitungan tarif.....	36
4.3.5 Perhitungan tarif Bus Rasa Sayang pada jumlah penumpang paling sedikit dengan kecepatan maksimum 5 km/jam.....	36
4.3.6 Perhitungan tarif Bus Rasa Sayang pada jumlah penumpang paling menengah dengan kecepatan maksimum 5 km/jam.....	37
4.3.7 Perhitungan tarif Bus Rasa Sayang pada jumlah penumpang paling banyak dengan kecepatan maksimum 5 km/jam.....	37
4.3.8 Perhitungan tarif Bus Rasa Sayang pada jumlah penumpang paling sedikit dengan kecepatan maksimum 70 km/jam.....	38
4.3.9 Perhitungan tarif Bus Rasa Sayang pada jumlah penumpang paling menengah dengan kecepatan maksimum 70 km/jam.....	38
4.3.10 Perhitungan tarif Bus Rasa Sayang pada jumlah penumpang paling banyak dengan kecepatan maksimum 70 km/jam.....	39
4.4 Evaluasi Tarif Bus Rasa Sayang	39
BAB V KESIMPULAN.....	41
5.1 Kesimpulan.....	41
5.2 Saran.....	41
DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN.....	45

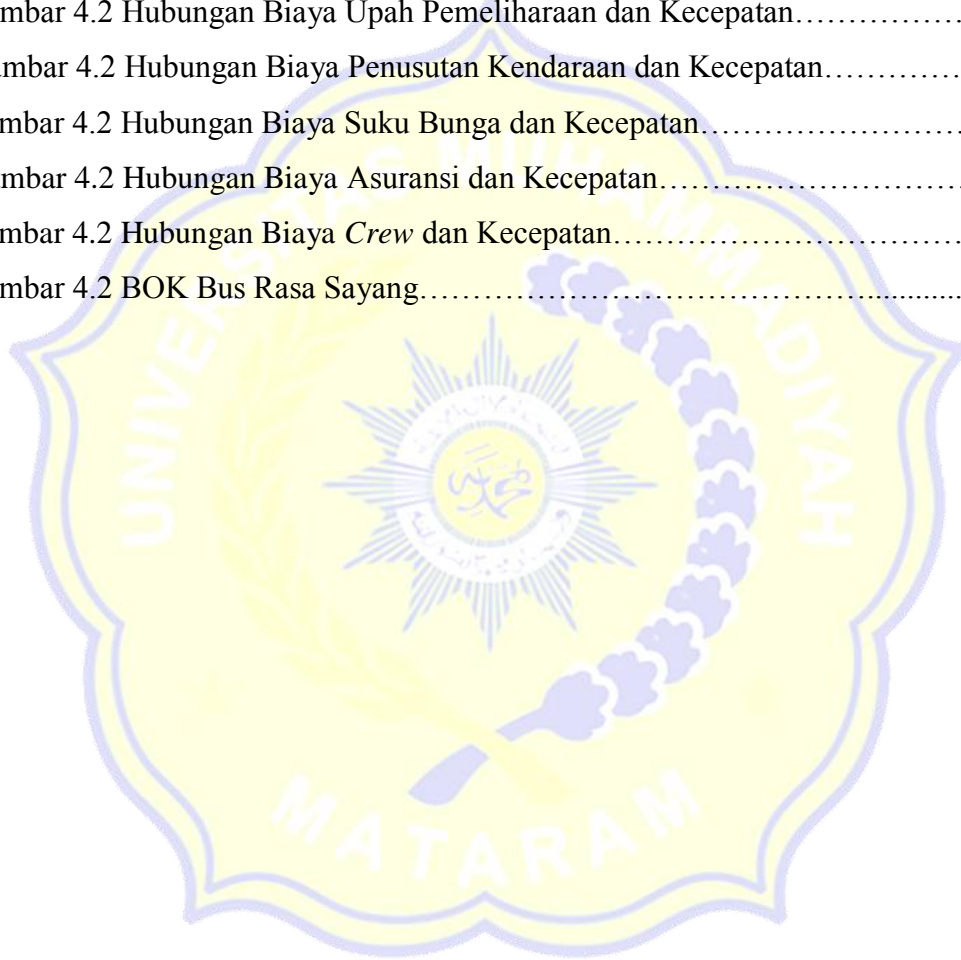
DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung Berdasarkan Pengelompokan Biaya.....	12
Tabel 4.1 Data Penumpang Bus Rasa Sayang.....	24
Tabel 4.2 Rekap Data Penumpang Malam.....	25
Tabel 4.3 Perhitungan Tarif Bus Rasa Sayang Waktu Malam.....	35
Tabel 4.4 Rekapitulasi Tarif Bus Rasa Sayang.....	36
Tabel 4.5 BOK Perbandingan Tarif Dengan Berdasarkan Kecepatan 5 km/Jam, 75 Km/Jam, 70 Km/Jam.....	39
Tabel 4.6 Evaluasi Tarif Kendaraan Bus Rasa Sayang.....	40



DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Rute Bima-Jakarta.....	20
Gambar 3.1 Bagan Metodologi Penelitian.....	23
Gambar 4.1 Hubungan Biaya Bahan Bakar dan Kecepatan.....	26
Gambar 4.2 Hubungan Biaya Konsumsi Olie Mesin dan Kecepatan.....	27
Gambar 4.2 Hubungan Biaya Pemakaian Ban dan Kecepatan.....	28
Gambar 4.2 Hubungan Biaya Upah Pemeliharaan dan Kecepatan.....	29
Gambar 4.2 Hubungan Biaya Penusutan Kendaraan dan Kecepatan.....	29
Gambar 4.2 Hubungan Biaya Suku Bunga dan Kecepatan.....	30
Gambar 4.2 Hubungan Biaya Asuransi dan Kecepatan.....	31
Gambar 4.2 Hubungan Biaya <i>Crew</i> dan Kecepatan.....	31
Gambar 4.2 BOK Bus Rasa Sayang.....	32



DAFTAR NOTASI

AKDP	= Angkutan Kota Dalam Propinsi
AKAP	= Angkutan Kota Antar Provinsi
AUP	= Angkutan Umum Penumpang
BOK	= Biaya Operasional Kendaraan
BBM	= Bahan Bakar Minyak
BPS	= Badan Pusat Statistik
DLLAJ	= Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
KBBI	= Kamus Besar Bahasa Indonesia
KM	= Keputusan Menteri
Km	= Kilometer
NTB	= Nusa Tenggara Barat
PCI	= <i>Pacific Consultant International</i>
PO	= Perusahaan Ortobus
PP	= Peraturan Pemerintah
STNK	= Surat Tanda Nomor Kendaraan
UU	= Undang-undang
V	= Kecepatan Berjalan (<i>running speed</i>)

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah suatu proses memindahkan barang dengan bantuan manusia dan mesin. Angkutan umum adalah bagian dari sistem transportasi dimana saja yang menjadi salah satu kebutuhan pokok manusia, sehingga harus dikelola dengan baik (*Frans et al., 2016*). Angkutan umum merupakan salah satu transportasi yang sangat memerlukan perhatian secara khusus oleh pihak pemerintah sebagai pembuat kebijakan (*regulator*), pihak penyelenggara sebagai penyedia jasa (*operator*) dan masyarakat sebagai pengguna jasa (*user*). Hubungan dari pihak-pihak yang berkaitan dalam angkutan umum sangat menentukan tujuan terselenggaranya angkutan penumpang dari segi tarif (*Sriastuti, 2015*).

Bus Rasa Sayang berdiri pada tahun 1992 di dirikan oleh bapak Arief Wijaya. Perseroan Terbatas (PT) Rasa Sayang salah satu perusahaan penyedia jasa transportasi yang dikelola oleh swasta. Bus Rasa Sayang menyediakan jasa layanan transportasi yaitu angkutan penumpang antar kota, antar provinsi dan angkutan barang. Bus Rasa Sayang merupakan Bus dengan Trayek Antar Kota Antar Provinsi (AKDP) dan Antara Kota Antar Provinsi (AKAP), yang beroperasi di Terminal Dara Kota Bima dengan tujuan Provinsi Dengan Trayek Bima - Jakarta melalui Pelabuhan Poto Tano, Pelabuhan Khayangan, Pelabuhan Lembar, Pelabuhan Padang Bai, Pelabuhan Gili Manuk dan Pelabuhan Ketapang. Bus Rasa Sayang beroperasi setiap hari pada jam 19.30 wita untuk trayek Bima - Jakarta dengan tarif yang berlaku sebesar Rp. 900.000. dengan kapasitas penumpang 35 orang.

Terminal Dara merupakan terminal penumpang Tipe A yang memiliki peran melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Provinsi. Eksekutif khusus untuk rute kota bima dan armada yang digunakan untuk trayek AKAP di domisili oleh *bigbus* dengan kelas eksekutif yang bertujuan kebeberapa kota besar di pulau Bali dan pulau Jawa.

Pertumbuhan penduduk dan peningkatan ekonomi di wilayah Nusa Tenggara Barat (NTB) menyebabkan jumlah penggunaan transportasi umum terus meningkat. Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) sebagai salah satu dari bentuk transportasi harus dapat memberikan pelayanan yang baik bagi para penggunanya. Jumlah perusahaan swasta yang mengelolah angkutan bus antar kota sehingga diperlukan kebijakan dari pihak pemerintah agar sistem berjalan dengan lancar untuk mencapai pelayanan maksimal, salah satu kebijakan yang sangat penting yaitu mengenai tarif angkutan. Dengan adanya evaluasi tarif ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi penumpang untuk memilih moda transportasi bus khusus trayek Bima - Jakarta.

Berdasarkan permasalahan diatas guna meningkatkan perkembangan bus secara baik, maka perlu adanya evaluasi tarif yang dapat menutupi seluruh Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sehingga dapat mengetahui besaran tarif terhadap BOK Menurut Pedoman Departemen Perhubungan SK.687/AJ.206/DRJD/2002 serta pemerintah maupun memperoleh keuntungan yang layak namun terjangkau oleh masyarakat.

1.2 Rumusan Masalah

1. Berapa Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Rasa Sayang trayek Bima - Jakarta?
2. Bagaimana Biaya tarif Bus Rasa Sayang ditinjau dari Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Menurut Pedoman Departemen Perhubungan SK.687/AJ.206/DRJD/2002?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka dapat diambil tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui besar Biaya Operasional Kendaraan (BOK) trayek Bima - Jakarta.
2. Untuk mengetahui Biaya tarif angkutan Bus Rasa Sayang trayek Bima - Jakarta dilihat dari komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

menurut Pedoman Departemen Perhubungan
SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

1.4 Batasan Masalah

Sesuai dengan tujuan penelitian, batasan-batasan masalah pada penelitian ini sebagai berikut :

1. Jenis angkutan umum yang diteliti Bus Rasa Sayang.
2. Rute yang diamati pada penelitian yaitu trayek Bima - Jakarta.
3. Pengambilan data diperoleh dari instansi PT. Rasa Sayang.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penyusunan tugas akhir ini, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Teknik sipil dapat menambah pengetahuan dan wawasan khususnya mengenai evaluasi tarif bus.
2. Bagi Masyarakat dapat memberikan tambahan informasi mengenai Biaya Operasional Kendaraan Bus Rasa Sayang rute Bima - Jakarta.
3. Bagi peneliti dapat menambah wawasan dalam menganalisis tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Transportasi

Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare* dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkat atau membawa. Banyak ahli memiliki pandangan masing-masing tentang pengertian transportasi yang memiliki perbedaan dan persamaan satu sama lain.

Pengertian transportasi menurut beberapa ahli :

- 1 Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain (*Salim, 2000*).
- 2 Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan yang melakukan pengangkutan atau pemindahan muatan (yang terdiri dari barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat yang lain (*Adisasmita, 2011:1*).
- 3 Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakan oleh manusia atau mesin, Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. (*Andriansyah, 2015:1*).

Berdasarkan beberapa pendapat ahli diatas, jadi transportasi merupakan proses pemindahan manusia atau barang menggunakan sebuah mesin atau kendaraan dengan tujuan tertentu.

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dimana hasil produk dan bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Selain itu transportasi melaksanakan penyebrangan penduduk dan pemerataan pembangunan. Penyebaran penduduk keseluruh pelosok tanah air di indonesia menggunakan berbagai jenis moda transportasi (*Salim, dalam Andriansyah, 2015: 3*).

Menurut Nasution (*dalam Andriansyah, 2015:4*) peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas di dalam kehidupan manusia yang meliputi asas

dalam berbagai aspek, seperti aspek sosial dan budaya, aspek politik dan pertahanan, aspek hukum, aspek teknik dan aspek ekonomi.

Transportasi dapat diklasifikasikan menjadi dua dari segi barang yang akan diangkut, yaitu :

1. Angkutan penumpang (*Passanger*) adalah angkutan yang mengangkut setiap penumpang di antara lokasi-lokasi pada rute dengan ongkos yang sama tanpa diskriminasi.
2. Angkutan Barang (*Goods*) adalah angkutan yang mengangkut muatan tunggal atau jamak dari asal ke tujuan, naik untuk penugasan menerus ataupun untuk penuntasan bertahap.

2.2 Angkutan Umum Penumpang (AUP)

Angkutan menurut UU No.14 tahun 1992 tentang angkutan jalan merupakan pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Angkutan umum penumpang merupakan angkutan umum yang sistem sewa atau bayar. Dimana tujuan angkutan umum untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat (*Sriastuti, 2015*).

Dalam usaha memahami karakteristik pengguna angkutan umum, ada baiknya terlebih dahulu kita kaji dari karakteristik masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum. Ditinjau dari pemenuhan akan kebutuhan mobilitasnya, masyarakat perkotaan dibagi dalam 2 (dua) kelompok yaitu *choice* dan *captive*.

1. Kelompok *choice* yaitu sekelompok orang yang mempunyai pilihan (*choice*) dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, yaitu pilihan dalam menggunakan kendaraan pribadi atau menggunakan angkutan umum.
2. Kelompok *captive* yaitu sekelompok orang yang tergantung pada angkutan umum untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya (*Andriansyah, 2015: 15*).

2.2.1 Peranan angkutan umum penumpang

Angkutan umum penumpang menurut warpani (*dalam Ida Farida 2013:2*) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan system sewa atau bayar. Tujuan utama angkutan umum penumpang adalah :

- 1) Menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah dan nyaman.
- 2) Membuka lapangan kerja.

2.2.2 Dasar hukum angkutan umum

Dasar hukum yang berkaitan dengan angkutan hukum, mekanisme perhitungan tarif serta Undang-Undang lalu lintas dan jalan, yaitu :

- 1) Peraturan Menteri Perhubungan Darat Nomor : KM 1 tahun 2009, Tentang Tarif dasar batas atas dan batas bawah angkutan penumpang antar kota antar propinsi kelas ekonomi di jalan dengan mobil bus umum.
- 2) Undang-Undang Nomor : 22 tahun 2009, Tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Darat Nomor : KM 52 tahun 2006, Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum antar kota kelas ekonomi. Yang menyebutkan “besaran tarif dasar batas atas untuk angkutan penumpang dengan mobil bus umum antar kota adalah 30% diatas biaya pokok.
- 4) Kepmen Perhubdar No. 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum.
- 5) Kepmen Perhubdar Nomor : KM 89 tahun 2006 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum antar kota kelas ekonomi.
- 6) Kepmen Perhubdar Nomor : KM 8 Tahun 1995, Tentang kebijakan tarif angkutan penumpang dan barang.

- 7) Undang-undang Nomor 14 tahun 1992, Tentang lalulintas dan angkutan jalan.

2.2.3 Moda transportasi

Pemilihan moda transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor yang terdiri dari Segi pelayanan, Keandalan dalam bergerak, Keperluan, Keselamatan dalam perjalanan, Fleksibilitas, Biaya, Tingkat Polusi, Jarak Tempuh, Penggunaan bahan bakar dan Kecepatan gerak.

Menurut Miro (*dalam Andriansyah, 2015: 7*) secara umum ada dua kelompok besar moda transportasi yaitu :

- 1) Kendaraan pribadi (*Private Transportation*) yaitu moda transportasi yang dihususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja atau bahkan mungkin saja dia tidak memakainya sama sekali.
- 2) Kendaraan umum (*Public Transportation*) yaitu moda transportasi yang diperuntukan buat bersama (orang banyak) kepentingan bersama serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan.

2.3 Komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan adalah biaya total yang dibutuhkan untuk mengoperasikan sebuah kendaraan (Wahyuningsi *et al.*, 2020). Menurut Nugroho 2015 Biaya Operasional Kendaraan adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan.

Biaya operasional kendaraan terbagi menjadi dua yaitu biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap (*fixed cost*) adalah biaya yang tidak berubah (tetap walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa samapi tingkat tertentu), sedangkan biaya tidak tetap (*variable cost*) adalah biaya yang

berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa (*Nugroho dan purwaningsih, 2015*).

Menurut LPM-ITB 1997 (*dalam Sugiarto 2018*) ada beberapa metode perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK) yaitu:

1. BOK yang dihitung dengan menggunakan metode dari Departemen Perhubungan (Dephub), komponen-komponennya lengkap dan sesuai dengan pengeluaran yang dibutuhkan dalam pengoperasian kendaraan.
2. BOK yang dihitung dengan menggunakan metode dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) pada umumnya hampir sama dengan metode Dephub namun ada komponen-komponen biaya yang dimasukkan hanya 50% dari biaya sebenarnya seperti: biaya KIR kendaraan, biaya retribusi terminal dan biaya ijin trayek.
3. BOK yang dihitung dengan menggunakan metode dari Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT) hampir sama dengan metode Dephub namun komponen biayanya tidak lengkap seperti pada pemeliharaan kendaraan, tidak mencantumkan biaya untuk servis besar dan servis kecil.

2.3.1 Penelitian terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan sumber referensi dasar ketika melaksanakan suatu penelitian. Adapun beberapa penelitian terdahulu dapat lihat sebagai berikut :

- 1) Wahyuningsi et al (2020)

Melakukan penelitian tentang “Kajian Tarif Angkutan Umum Bus Damri Rute BIL Kota Mataran Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan” berdasarkan hasil penelitian didapatkan hasil Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada angkutan Bus Damri dengan rute Bandara Internasional Lombok (BIL) - Kota Mataram menggunakan metode Pacific Consultan Internasional (PCI) sebesar Rp. 2.788.439 dengan kecepatan 60 km/jam. Hasil perhitungan tarif pada waktu pagi Rp 15.015, siang Rp 13.233 dan

sore Rp 42.262, dengan rata-rata 23.499,89 dengan biaya tarif yang sebenarnya Rp 30.000.

2) Yuniarti (2009)

Melakukan penelitian tentang “Analisis Tarif Angkutan Umum berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay* Dan *Willingnes To Pay* (Studi Kasus PO. ATMO Trayek Palur-Kartasura di Surakarta)” berdasarkan hasil penelitian bahwa nilai ATP dan WTP berada dibawah tarif yang berlaku. Besarnya BOK PO. ATMO Rp 2.930,98. dan nilai tarif yang berlaku 2.500,00. Besarnya ATP pada hari kerja Rp 2.349,66. Dan WTP Rp 2.322,036.

3) Frans *et al* (2016)

Berdasarkan hasil penelitian analisa BOK menggunakan Metode Departemen Pekerjaan Umum tahun 2015 dan Metode Direktur Jendral Perhubungan Darat didapatkan tarif yang berlaku dilapangan lebih besar dari tarif hasil analisa perhitungan. Tarif yang berlaku Rp. 3.000,00, sedangkan hasil perhitungan BOK Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Rp. 2205,27 dan Rp.1962,14, sedangkan berdasarkan Departemen Pekerjaan Umum yaitu Rp. 2621,89 dan Rp. 2059,73. Nilai ATP adalah Rp. 2.752,05 dan nilai WTP adalah Rp. 1.995,50.

2.3.2 Komponen BOK metode departemen perhubungan

Menurut Departemen Perhubungan SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan yaitu:

- 1) Biaya langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan. Pada kelompok biaya langsung perhitungannya sebagian biaya dapat secara langsung dihitung per km kendaraan, tetapi sebagian biaya lagi dapat dihitung per km kendaraan setelah dihitung biaya per tahun.

- 2) Biaya Tidak Langsung yaitu Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap.
- Biaya tetap adalah biaya yang tidak berubah (tetap) walaupun terjadi perubahan terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu.
 - Biaya tidak tetap adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.
- 3) Biaya pokok dikelompokkan menjadi biaya langsung dan biaya tidak langsung kemudian selanjutnya dibagi dengan pnp-km terjual untuk memperoleh biaya pokok per penumpang-km.

Komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK) menurut Departemen Perhubungan SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Table 2.1 Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung Berdasarkan Pengelompokan Biaya.

Biaya Langsung	Biaya Tidak Langsung
1. Penyusutan kendaraan produktif 2. Bunga modal kendaraan produktif 3. Awak bus (sopir dan kondektur) <ul style="list-style-type: none"> a. Gaji/upah b. Tunjangan kerja operasi (uang dinas) c. Tunjangan sosial 4. Bahan Bakar Minyak (BBM) 5. Ban 6. Service Kecil 7. Service Besar 8. Pemeriksaan (<i>Overhaul</i>) 9. Penambahan Oli 10. Suku Cadang dan <i>Body</i> 11. Cuci bus 12. Retribus Terminal 13. STNK/pajak kendaraan	1. Biaya pegawai selain awak kendaraan <ul style="list-style-type: none"> a. Gaji/upah b. Uang lembur c. Tunjangan sosial 2. Biaya pengelolaan <ul style="list-style-type: none"> a. Penyusutan bangunan kantor b. Penyusutan <i>pool</i> dan bengkel c. Penyusutan inventaris/alat kantor d. Penyusutan sarana bengkel e. Biaya administrasi kantor f. Biaya pemeliharaan kantor g. Biaya pemeliharaan <i>pool</i> dan bengkel h. Biaya listrik dan air i. Biaya telepon dan telegram j. Biaya perjalanan dinas selain

14. KIR	awak kendaraan
15. Asuransi	k. Pajak perusahaan
a. Asuransi Kendaraan	l. Izin trayek
b. Asuransi awak bus	m. Izin usaha
	n. Biaya pemasaran Lain-lain

Sumber: Departemen Perhubungan RI (2002:18-19)

Pedoman perhitungan komponen-komponen biaya menurut departemen perhubungan yaitu:

1) Komponen Biaya Langsung

1. Peyusutan Kendaraan

Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung dengan menggunakan metode garis lurus untuk kendaraan baru, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBN dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga perolehan.

$$\text{penyusutan kendaraan} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \quad (2 - 1)$$

1)

Nilai resida bus adalah 20% dari harga kendaraan

2. Bunga Modal

Bunga modal dapat dihitung dengan rumus:

$$= \frac{\frac{N+1}{2} \times \text{Modal} \times \text{Tingkat Bunga/Tahun}}{\text{Masa Penyusutan}} \dots\dots\dots(2 - 2)$$

3. Gaji atau Tunjangan Awak Bus

Biaya per bus-KM.

$$= \frac{\text{Biaya Awak Bus Per Tahun}}{\text{Produksi Bus Km Per Tahun}} \dots\dots\dots(2 - 3)$$

4. Bahan Bakar Minyak (BBM)

Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraan

Biaya per bus-hari

$$= \frac{\text{Pemakaian BBM Per Bus Per Hari}}{\text{KM Tempuh Per Hari}} \dots\dots\dots (2 - 4)$$

5. Ban

Biaya Ban per Bus-KM

$$= \frac{\text{Jumlah Pemakaian Ban} \times \text{Harga Ban Per Buah}}{\text{KM Daya Tahan Ban}} \dots\dots\dots (2 - 5)$$

6. Penambahan Oli

$$= \frac{\text{Penambahan Oli Per Hari} \times \text{Harga Oli Per Hari}}{\text{KM Tempuh Per Hari}} \dots\dots\dots (2 - 6)$$

2.3.3 Analisa BOK metode LAPI-ITB (1997)

a. Persamaan Konsumsi Bahan Bakar Jalan Arteri :

Persamaan konsumsi bahan bakar dapat dilihat pada persamaan 2.7 sampai dengan 2.9.

$$\text{Kendaraan Gol I} : Y = 0,05693 V^2 - 6,42593 V + 269,18567$$

$$\text{Kendaraan Gol II A} : Y = 0,21692 V^2 - 24,15490 V + 954,78624$$

$$\text{Kendaraan Gol II B} : Y = 0,21557 V^2 - 24,17699 V + 947,80862$$

Y = Konsumsi bahan bakar (Lt/1000 km)

V = Kecepatan tempuh (km/jam)

b. Persamaan Konsumsi Oli Mesin Jalan Arteri :

Persamaan konsumsi Oli Mesin dapat dilihat pada persamaan 2.10 sampai dengan 2.12.

$$\text{Kendaraan Gol I} : Y = 0,00037 V^2 - 0,04070 V + 2,20403$$

$$\text{Kendaraan Gol II A} : Y = 0,00209 V^2 - 0,24413 V + 13,29445$$

$$\text{Kendaraan Gol II B} : Y = 0,00186 V^2 - 0,22035 V + 12,06486$$

Y = Konsumsi Bahan Bakar (Lt/1000 km)

V = Kecepatan tempuh (km/jam)

c. Pemakaian Ban

Persamaan Pemakaian Ban dapat dilihat pada persamaan 2.13 sampai dengan 2.15.

$$\text{Kendaraan Gol I} : Y = 0,0008848 V + 0,0045333$$

$$\text{Kendaraan Gol II A} : Y = 0,0012356 V + 0,0065667$$

$$\text{Kendaraan Gol II B} : Y = 0,0015553 V + 0,0059333$$

Y = Pemakaian satu ban per 1000 km

d. Persamaan Biaya Pemeliharaan

Persamaan Biaya Pemeliharaan dapat dilihat pada persamaan 2.16 sampai dengan 2.18.

$$\text{Kendaraan Gol I} : Y = 0,0000064 V + 0,0005567$$

$$\text{Kendaraan Gol II A} : Y = 0,0000332 V + 0,0020891$$

$$\text{Kendaraan Gol II B} : Y = 0,0000191 V + 0,0015400$$

Y = Biaya pemeliharaan suku cadang, dikalikan dengan nilai kendaraan yang terdepresiasi, per 1000 km.

e. Persamaan Biaya awak kendaraan

Persamaan biaya awak kendaraan dapat dilihat pada persamaan 2.19 sampai dengan 2.21.

$$\text{Kendaraan Gol I} : Y = 0,00362 V + 0,36267$$

$$\text{Kendaraan Gol II A} : Y = 0,02311 V + 1,97733$$

$$\text{Kendaraan Gol II B} : Y = 0,01511 V + 1,21200$$

Y = Biaya awak kendaraan per 1000 km

f. Persamaan Depresiasi

Persamaan depresiasi dapat dilihat pada persamaan 2.22 sampai dengan 2.24.

$$\text{Kendaraan Gol I} : Y = 1/(2,5 V + 125)$$

$$\text{Kendaraan Gol II A} : Y = 1/(9,0 V + 450)$$

$$\text{Kendaraan Gol II B} : Y = 1/(6,0 V + 300)$$

Y = Depresiasi per 1000 km, dikalikan dengan $\frac{1}{2}$ dari nilai kendaraan terdepresiasi.

g. Persamaan untuk Bunga Modal

Persamaan untuk Bunga Modal dapat dilihat pada persamaan 2.25 sampai dengan 2.27.

$$\text{Kendaraan Gol I} : Y = (0,15 \times 1000) / (500 V)$$

Kendaraan Gol II A : $Y = (0,15 \times 1000) / (2571,42857 \text{ V})$

Kendaraan Gol II B : $Y = (0,15 \times 1000) / (1714,28571 \text{ V})$

$Y =$ Bunga modal per 1000 km, dikalikan dengan $\frac{1}{2}$ dari nilai kendaraan terdepresiasi.

h. Persamaan untuk Asuransi

Persamaan untuk Asuransi dapat dilihat pada persamaan 2.28 sampai dengan 2.30.

Kendaraan Gol I : $Y = 38 / (500 \text{ V})$

Kendaraan Gol II A : $Y = 60 / (2571,42857 \text{ V})$

Kendaraan Gol II B : $Y = 61 / (1714,28571 \text{ V})$

$Y =$ Asuransi per 1000 km, dikalikan dengan $\frac{1}{2}$ dari nilai baru kendaraan.

i. Persamaan untuk Biaya Perjalanan

Kendaraan Gol I : $Y = 1000/\text{V}$

Kendaraan Gol II A : $Y = 1000/\text{V}$

Kendaraan Gol II B : $Y = 1000/\text{V}$

$Y =$ Biaya Perjalanan per 1000 km, dikalikan dengan Upah

j. Persamaan Biaya Overhead (Biaya tak terduga) 10 % dari Sub Total

2.4 Tarif Angkutan

Tarif angkutan merupakan harga jasa yang dibayar oleh *shippers* (pemilik barang) kepada *carries* (perusahaan pengangkutan), karna persoalan tarif dalam pengangkutan adalah sama pentingnya dengan persoalan penentuan harga penjualan barang-barang yang dihasilkan oleh perusahaan industri (*Adisasmita, 2011: 1*). Menurut Warpani (*dalam Wibowo 2020*) Tarif angkutan umum adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah. Di dalam menangani kebijaksanaan

tarif, tujuan apapun yang dibuat pada akhirnya akan diambil keputusan yang mempertimbangkan dua hal yang sama.

Tarif angkutan umum penumpang adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan penumpang umum yang dinyatakan dalam bentuk rupiah. Analisa tarif berdasarkan Departemen Perhubungan SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

1. Rit adalah satu kali perjalanan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan.
2. Waktu tempuh/rit adalah lama perjalanan dalam satu rit.
3. Kapasitas angkut/kapasitas tersedia adalah kapasitas maksimal yang tersedia untuk penumpang (duduk dan berdiri) sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2.4.1 Jenis tarif angkutan

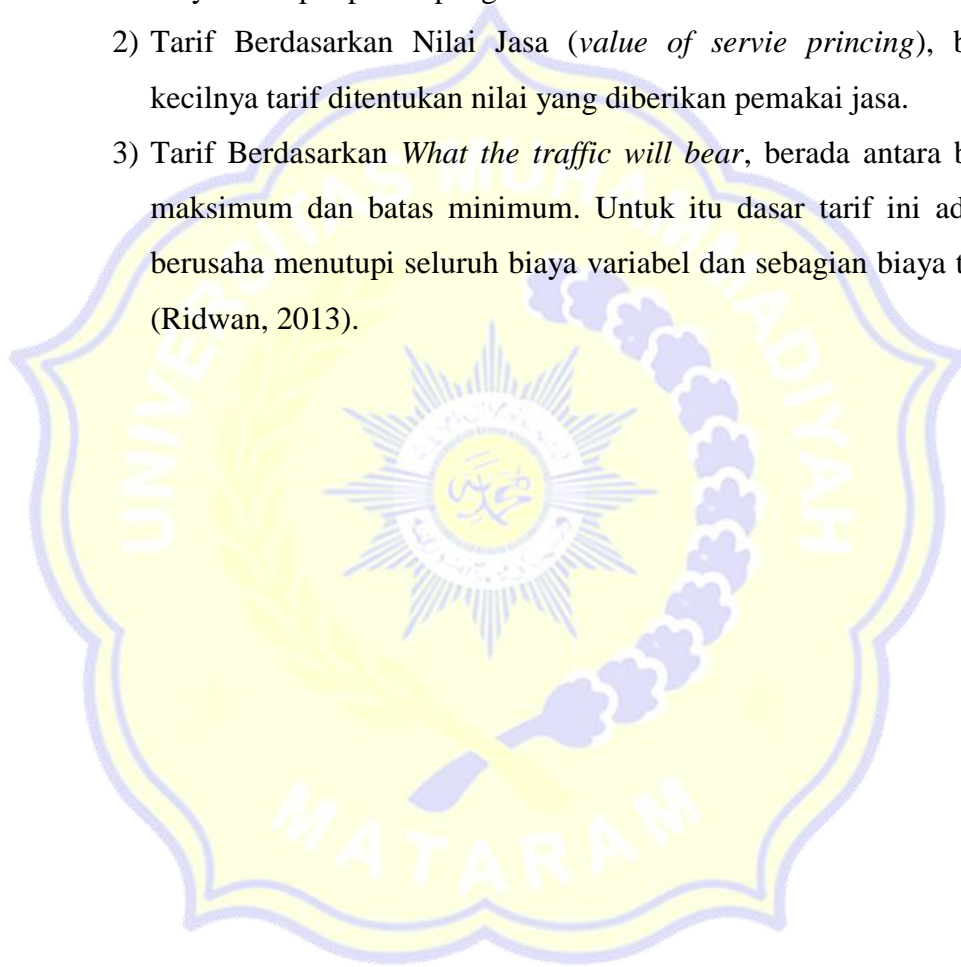
Tarif angkutan menurut Abbas Salim (1993) adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Jenis tarif angkutan yang dikemukakan oleh (Ridwan 2013: 129) ada empat, yaitu :

- 1) Tarif Menurut Trayek, angkutan berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transpor yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalani oleh moda transpor tersebut (km/mil).
- 2) Tarif Lokal, adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu misal tarif bus yang berlaku khusus di DKI.
- 3) Tarif Diferensial, adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut.
- 4) Tarif Peti Kemas (Container), adalah tarif yang diberlakukan untuk membawa kotak/box di atas truk berdasarkan ukuran box/kotak yang diangkut (20 feet atau 40 feet) dari asal pengiriman ke tempat tujuan barang (A/T).

2.4.2 Sistem penentuan tarif angkutan umum

Tarif bagi penyedia jasa angkutan (*operator*) adalah harga dari jasa yang diberikan. Sedangkan bagi pengguna jasa, besarnya tarif merupakan biaya yang harus dibayarkan untuk jasa yang telah dipakinya. Ada tiga cara menentukan sistem penentuan tarif, yaitu:

- 1) Tarif Berdasarkan Biaya Operasi (*cost of service pricing*), dinyatakan per penumpang-kilometer
- 2) Tarif Berdasarkan Nilai Jasa (*value of service pricing*), besar kecilnya tarif ditentukan nilai yang diberikan pemakai jasa.
- 3) Tarif Berdasarkan *What the traffic will bear*, berada antara batas maksimum dan batas minimum. Untuk itu dasar tarif ini adalah berusaha menutupi seluruh biaya variabel dan sebagian biaya tetap (Ridwan, 2013).



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Umum

Metodologi penelitian ini merupakan cara ilmiah supaya mendapatkan data dengan tujuan tertentu. Secara umum data yang diperoleh pada penelitian ini digunakan untuk memahami serta mengatasipasi masalah. Penelitian ini menggunakan metode wawancara langsung kepada pihak PT. Rasa Sayang Kota Bima. Data yang dibutuhkan pada penelitian ini yaitu data *primer* dan data *sekunder*. Data *primer* berupa data jumlah penumpang dan data *sekunder* berupa data Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

Biaya operasional kendaraan dapat dilihat dengan rincian pada skema yang ada. Analisa Biaya Operasional menggunakan metode LAPI-ITB (1997) dengan evaluasi tarif menggunakan Pedoman Departemen Perhubungan SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

3.2 Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan merupakan survei skala kecil yang dilakukan supaya berjalan lancar, efektif dan efisien. Survei pendahuluan terdiri dari :

- 1) Penentuan lokasi survei dan pengenalan lokasi
Penentuan lokasi survei bertujuan agar dapat mengetahui rute yang dilalui dan untuk mengetahui tempat pemberhentian bus yang akan di survei.
- 2) Penentuan waktu survei
Pelaksanaan survei dilaksanakan dengan pembagian waktu pada jam sibuk dan tidak sibuk. Penentuan waktu survei harus dengan pertimbangan agar hari yang dipilih dapat mewakili hari dalam seminggu.

3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

3.3.1 Lokasi penelitian

Lokasi penelitian merupakan aspek penting dalam mengetahui tempat penelitian dilakukan. Lokasi penelitian dilaksanakan pada Terminal Dara, Kecamatan Rasa Nae Barat, Kota Bima Provinsi Nusa Tenggara Barat. Kode pos 84111. Rute penelitian dapat dilihat pada Gambar 3.1.



Gambar 3.1 Rute Bima - Jakarta.
Sumber: *Google Maps*, 2022

3.3.2 Waktu penelitian

Waktu penelitian yang dilakukan yaitu pada bulan Januari selama tiga hari yaitu pada hari Senin, Kamis dan hari libur (*weekend*) pada hari Minggu di maksudkan untuk melihat dan membandingkan jumlah penumpang pada hari kerja dan libur.

3.4 Pengumpulan Data dan Analisa Data

Sebelum penelitian dilakukan terlebih dahulu harus diketahui sumber data yang diteliti. Sumber data pada penelitian merupakan subjek dimana suatu data dapat diperoleh.

3.4.1 Data primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dengan pengamatan lapangan (Ropika, 2018). Data primer yang diperlukan:

- 1) Intensitas penggunaan bus.
- 2) Jumlah penumpang bus Rasa Sayang.

3.4.2 Data sekunder

Menurut Ropika (2018). Data sekunder adalah data yang diperoleh dari intansi terkait. Data sekunder diambil melalui wawancara langsung pihak PT. Rasa Sayang. Data yang diambil adalah :

- 1) Harga komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK), yaitu :
 - Harga oli
 - Harga BBM
 - Harga ban
 - Harga suku cadang
- 2) Harga bus
- 3) Pengoperasian bus
 - Jumlah bus
 - Jumlah karyawan (supir, kondektur, kenek dan mekanik)
 - Jam kerja karyawan (supir, kondektur, kenek dan mekanik)
 - Waktu singgah di terminal
 - Kapasitas tempat duduk
- 4) Biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian bus/biaya tak langsung
 - Gaji karyawan (supir, kondektur, kenek dan mekanik)
 - Biaya perpanjangan STNK dan KIR kendaraan
 - Biaya lain-lain (telepon, listrik, air)

3.4.3 Peralatan

Peralatan yang dipakai pada penelitian ini adalah :

- 1) Wawancara langsung di lapangan
- 2) Formulir survei untuk jumlah penumpang
- 3) Alat tulis untuk mengisi data kebutuhan

3.4.4 Analisa tarif berdasarkan BOK

- 1) Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan pada penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari hasil wawancara pihak petugas Bus Rasa Sayang dengan menggunakan metode LAPI-ITB (1997). Analisa biaya operasional menggunakan metode LAPI-ITB (1997) dapat dilihat pada persamaan 3.3-3.4
- 2) Analisa bayar BOK menggunakan Pedoman Departemen Perhubungan SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

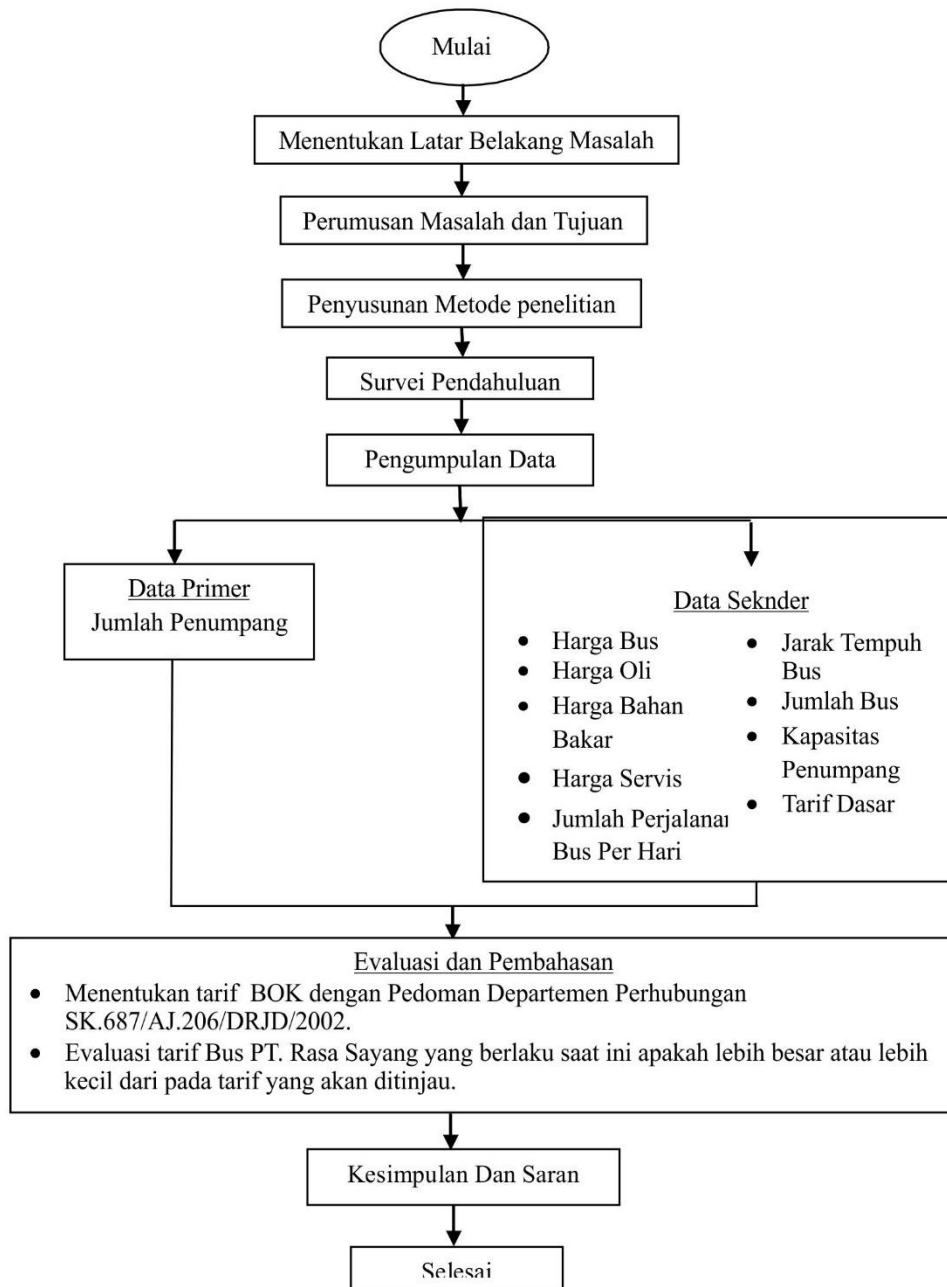
Tarif angkutan umum penumpang merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif BEP) dan ditambah 10% untuk jasa keuntungan perusahaan.

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \dots\dots\dots(3 - 1)$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{tarif pokok} \times \text{Jarak rata-rata} \dots\dots\dots(3 - 2)$$

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{total biaya pokok}}{\text{Faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}} \dots\dots\dots(3 - 3)$$

3.5 Metodologi Penelitian



Gambar 3.2 Bagan Metodologi Penelitian