

KAJIAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM KOTA MALANG

Khoirul Abadi

Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik - Universitas Muhammadiyah Malang
Kampus III, Jl. Tlogomas No. 246 Telp. (0341) 464318-19 Pes. 130 Fax. (0341) 460435
E-mail:khoirul@umm.ac.id.

ABSTRACT

Almost of Malang public passenger transport vehicles (APU) that operates has reached 17 years or more. APU *renewal* vehicles opinion offered by the Government has always rejected by the operator. Though Performance of a city depends on the quality of transportation system performance, including the performance of public passengers transportation. This study aimed to produce a constructive information to support the APU vehicles renewal in public passenger transport operation Malang better. This study has an empirical method, refers to the decision of Director General of Land Transportation No.687/AJ.206/DRJD/2002 and the Minister of Transportation Decree No. 89/2002. The results of the study showed that the average of the vehicle operating costs (*renewal* vehicles) is Rp. 121,906,736, -/year or Rp. 1.671, -/km. Based on the average of the number of passengers (actual), it is shown that the difference of the average between acceptance of the tariff and the vehicle operating cost is Rp. 143,121.79 per-vehicle per-day.

Keyword: public passenger transport, vehicle operating cost

PENDAHULUAN

Peraturan Daerah (Perda) Kota Malang Nomor 9 Tahun 2006 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek, bahwa dalam rangka menjamin keselamatan, kenyamanan dan kelestarian lingkungan hidup batas umur setiap kendaraan angkutan orang di jalan dengan jenis angkutan kota paling lama 17 (tujuh belas) tahun (pasal 22 ayat 1). Apabila telah mencapai batas umur kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), kendaraan tersebut masih laik jalan maka pembatasan umur diperpanjang sampai maksimal 3 (tiga) tahun berikutnya (pasal 22 ayat 2).

Pada beberapa jalur APU (angkutan penumpang umum) Kota Malang, armada yang beroperasi saat sekarang usianya sebagian besar sudah mencapai 17 tahun atau lebih. Dalam konteks keselamatan dan kenyamanan (standar Direktorat Perhubungan Darat), kondisi armada tersebut sudah tidak memadai – tidak laik jalan. Oleh karena itu mutlak harus dilakukan peremajaan armada. Realisasi peremajaan armada bukan hal yang sederhana. Tarik ulur antara

Pemerintah Kota Malang selaku regulator dengan operator seringkali mengalami hambatan. Dari tahun ke tahun, setiap kali regulator mewacanakan peremajaan armada APU selalu ditolak oleh operator.

Aspek pelayanan APU yang cenderung kurang baik, yang diindikasikan dengan waktu tempuh yang lama (akibat kepadatan lalu lintas di jalan raya, menunggu penumpang), keamanan yang rendah (termasuk kejahatan di dalam APU), perilaku sopir yang kurang simpatik, dan lain sebagainya, merupakan faktor yang cukup dominan bagi masyarakat untuk berpindah moda transportasi. Perpindahan moda yang terjadi pada beberapa waktu belakangan ini, didominasi oleh perpindahan dari APU ke sepeda motor.

Fenomena mudah dan murah nya mendapatkan sepeda motor, serta aspek mobilitas sepeda motor yang dinamis, berdampak pada berpindah nya sebagian masyarakat pengguna (setia) APU ke moda sepeda motor. Sehingga dari waktu ke waktu akumulasi jumlah penumpang APU cenderung menurun. Penurunan jumlah penumpang yang cukup signifikan berpengaruh terhadap pendapatan operator APU.

Seiring dengan tuntutan masyarakat dan sistem penyelenggaraan APU yang berlaku, maka dalam penyelenggaraan angkutan penumpang umum tuntutan terhadap aspek kelaikan kendaraan tidak dapat ditoleransi lagi. Pelan tapi pasti, Pemerintah Kota Malang (Dinas Perhubungan) berupaya mengimplementasikan program peremajaan armada APU. Langkah konkrit yang diambil Pemerintah Kota Malang (Dinas Perhubungan), diantaranya adalah tidak meloloskan uji berkala laik jalan kendaraan/armada yang dikategorikan ‘uzur’ atau tidak laik jalan, tidak memberi perpanjangan surat ijin trayek terhadap kendaraan/armada yang dikategorikan ‘uzur’. Dengan demikian, suka atau tidak suka, untuk kesinambungan usahanya, maka operator harus melakukan peremajaan armada.

Penolakan terhadap kebijakan Pemerintah (daerah) berkaitan dengan realisasi peremajaan armada oleh operator bukan tanpa alasan. Alasan mendasar yang dikemukakan operator APU, beberapa diantaranya adalah (1) jumlah penumpang APU yang relatif kecil, sementara jumlah armada dianggap cukup banyak, sehingga pendapatan operator kecil dan kesulitan untuk membiayai peremajaan armada (2) harga komponen operasional kendaraan (suku cadang dan lain-lain cukup mahal), sehingga berdampak pada biaya operasional angkutan menjadi tinggi (3) kebijakan tarif yang ‘dianggap’ tidak berpihak kepada operator.

Tujuan dari kajian ini adalah menghasilkan suatu informasi yang rasional dalam aspek finansial (pembiayaan dan penerimaan) dalam penyelenggaraan angkutan penumpang umum Kota Malang dengan armada baru. Selanjutnya timbulnya ketidak-seimbangan antara pembiayaan operasional APU dengan penerimaan atas tarif (APU armada baru), mengharuskan dilakukannya penyesuaian tarif yang berlaku dalam rangka kesinambungan/keberlanjutan penyelenggaraan APU Kota Malang.

Lebih lanjut, informasi yang dihasilkan dari kajian ini, diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai bahan untuk memberikan pertimbangan kebijakan dalam penyelenggaraan angkutan penumpang umum Kota Malang, khususnya yang terkait dengan program peremajaan armada.

Angkutan Umum Penumpang (AUP)

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah bus, mini bus, mikrolet, kereta api, angkutan air dan angkutan darat. Tujuan umum keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat (Warpani : 1990)

Performance suatu kota sangat tergantung dari kualitas kinerja sistem transportasinya, termasuk diantaranya kinerja angkutan umum penumpangnya. Upaya peningkatan kinerja angkutan umum penumpang, selain memperbaiki/ meningkatkan pelayanan kepada penggunanya, juga berpotensi mereduksi permasalahan lalu lintas kota. (Abadi : 2007).

Biaya Operasional Kendaraan

Menurut *Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002* dan *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002*, komponen biaya operasional kendaraan ada 2 (dua), yaitu Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung. Biaya langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, terdiri atas : (1) *Biaya Tetap/Fixed Cost*, antara lain: biaya penyusutan kendaraan (*depresiasi*), biaya bunga modal, gaji awak kendaraan, cuci kendaraan, STNK/ pajak kendaraan, biaya uji kir dan asuransi kendaraan. (2) *Biaya Tidak Tetap/ Running Cost*, antara lain: bahan bakar minyak (BBM), ban, service kecil, service besar, pemeriksaan umum (*general overhaul*), penambahan oli mesin, retribusi terminal.

Biaya tak langsung pada jenis angkutan umum atau mobil angkutan kota hanya terdapat pada biaya pengelolaan yang meliputi: biaya ijin trayek, biaya Ijin Usaha.

Tarif Angkutan Umum

Tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum persatuan berat atau penumpang per km. sementara itu tarif harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih memberikan keuntungan wajar kepada pengusaha angkutan umum penumpang dengan penempatan tarif

dimaksudkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana perangkutan secara optimum dengan pertimbangan lintas yang bersangkutan guna melindungi konsumen, pemerintah menetapkan batas tarif maksimum, dan bila dianggap perlu untuk menjaga persaingan sehat. Penentuan kebijaksanaan tarif beberapa macam jasa angkutan diserahkan pada mekanisme pasar, yakni kesepakatan (proses tawar menawar) antar pengguna jasa dengan penyedia jasa (Warpani : 2002).

METODOLOGI PENELITIAN

Metode dalam studi ini bersifat empiris didukung dengan data-data faktual. Data yang berkaitan dengan pembiayaan/pembelian komponen dalam konteks biaya operasional kendaraan diperoleh dari pengisian formulir/ kuisisioner oleh beberapa sopir APU armada baru (kendaraan tahun 2009 - 2010) secara acak. Pengisian kuisisioner dilakukan dengan cara wawancara surveyor dengan sopir terkait. Harga satuan komponen dan bahan-bahan terkait berdasar harga pasar di wilayah Kota Malang pada sekitar bulan Maret – Mei tahun 2011. Data yang berkaitan dengan jumlah

penumpang per-rit operasi, diambil secara langsung dengan cara dinamis, dimana surveyor menjadi penumpang angkutan. Pengambilan data penumpang dilakukan secara acak terhadap APU armada baru pada waktu yang acak pula mulai pukul 07.00 – 17.00 WIB. APU Kota Malang yang dijadikan obyek studi, yang selanjutnya diambil sebagai sampel adalah APU jalur **AG** (Arjosari – Gadang), **GA** (Gadang – Arjosari) dan **ADL** (Arjosari – Dinoyo – Landungsari).

Biaya operasional kendaraan (BOK) APU diestimasi dengan komponen yang mengacu pada *Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002* dan *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002* beserta komponen (tambahan) lainnya yang terkait dan faktual dalam operasional APU Kota Malang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data hasil pengukuran/survey di lapangan, jumlah penumpang rata-rata/rit disajikan pada tabel 1, sedangkan harga satuan komponen yang berkaitan dengan operasional APU disajikan pada tabel 2.

Tabel 1. Jumlah penumpang rata-rata/rit

| No | Jalur ADL | Jalur GA | Jalur AG |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Penumpang Umum | 13.15 | 14.65 | 12.85 |
| Penumpang Pelajar | 2.1 | 1.8 | 2.05 |
| Penumpang Umum + Pelajar | 15.25 | 16.45 | 14.9 |

Tabel 2 Harga satuan komponen operasional kendaraan APU

| No. | Jenis Komponen | Maksimum | Minimum | Rata-rata |
|-----|-------------------------|----------|---------|-----------|
| 1 | Oli mesin (Rp/ltr) | 27,000 | 17,000 | 22,058 |
| 2 | Oli gardan (Rp/ltr) | 29,000 | 24,000 | 27,502 |
| 3 | Oli transmisi (Rp/ltr) | 26,500 | 23,000 | 24,936 |
| 4 | Gemuk (Rp/kg) | 52,000 | 40,500 | 45,416 |
| 5 | Minyak rem (Rp/ltr) | 32,500 | 27,000 | 29,743 |
| 6 | Platina (Rp/buah) | 32,500 | 25,000 | 27,845 |
| 7 | Busi (Rp/buah) | 15,000 | 12,500 | 13,898 |
| 8 | Kondensor (Rp/buah) | 18,000 | 10,000 | 14,761 |
| 9 | Filter oli (Rp/buah) | 215,000 | 19,000 | 23,628 |
| 10 | Filter udara (Rp/buah) | 42,500 | 30,000 | 37,050 |
| 11 | Filter bensin (Rp/buah) | 18,500 | 10,000 | 15,955 |
| 12 | Ban (Rp/buah) | 500,000 | 310,000 | 360,929 |
| 13 | Kampas Rem (Rp/buah) | 125,000 | 90,000 | 109,571 |

Berdasar jumlah penumpang rata-rata (faktual) sebagaimana tabel 1 dan besaran tarif yang diberlakukan (penumpang umum Rp. 2500,- dan

penumpang pelajar berseragam Rp. 1500,-), diperoleh besaran penerimaan atas tarif disajikan pada tabel 3.

Tabel 3. Penerimaan Atas Tarif Rata-Rata

| No | Uraian | Jalur AG | Jalur GA | Jalur ADL |
|----|---------------------|-------------|-------------|-------------|
| 1 | Jarak Tempuh | 15 km/rit | 16 km/rit | 18 km/rit |
| 2 | Rp./kendaraan-tahun | 145,094,400 | 196,922,595 | 163,517,475 |
| 3 | Rp./Kendaraan-hari | 440,000 | 601,566 | 496,344 |
| 4 | Rp./Kendaraan-rit | 35,200 | 39,325 | 36,025 |

Pendapatan awak APU dihitung dengan sistem premi, dimana besaran pendapatan ditentukan menurut proporsi dari jumlah penerimaan atas tarif yang dihasilkan per-hari. Saat ini, premi yang berlaku yaitu sebesar 10%. Besaran pendapatan awak tersebut,

diambil dari seluruh responden yang telah direkam, dengan demikian dapat diinformasikan pendapatan awak APU baik maksimum, minimum maupun rata-rata, sebagaimana disajikan pada tabel 4.

Tabel 4. Pendapatan awak APU

| No | Uraian | Jalur AG | Jalur GA | Jalur ADL |
|----|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| 1 | Maks (Rp./Kendaraan-hari) | 49,280.00 | 54,775.00 | 46,914.00 |
| 2 | Minimum (Rp./Kendaraan-hari) | 35,200.00 | 39,125.00 | 33,510.00 |
| 3 | Rata-rata (Rp./Kendaraan-hari) | 41,204.71 | 47,384.72 | 42,088.56 |

Catatan: Operasional APU ± pukul 06.00 - 13.00/14.00 (produksi maks 14 rit/hari)

Gaji/pendapatan awak dengan sistem premi, besarnya adalah 10% dari penerimaan tarif penumpang. Dengan demikian besar-kecilnya gaji/pendapatan awak bergantung pada jumlah penumpang yang diangkut. Pada umumnya angkutan penumpang umum Kota Malang hanya diawaki oleh 1 (satu) orang yaitu sopir. Atas pertimbangan besaran penerimaan atas tarif dan kecilnya gaji/pendapatan awak, maka hampir semua armada APU Kota Malang tidak menggunakan jasa pembantu sopir/kenek.

Berdasar jumlah hari kerja (4 minggu/bulan x 6 hari), gaji awak terendah sebesar Rp. **804,240,-/bulan**

(jalur ADL), sedangkan bila jumlah hari kerja diasumsi 30 hari/bulan maka gaji awak terendah adalah Rp. **1,005,300,-/bulan**. Dibandingkan dengan upah minimum Kota Malang (2011) sebesar Rp. 1.079.887,-/bulan, maka secara umum gaji awak APU Kota Malang baik berdasar jumlah hari kerja 4 minggu/bulan @ 6 hari maupun 30 hari/bulan masih di bawah UMK.

Hasil estimasi biaya operasional kendaraan APU, termasuk pendapatan awak dengan sistem premi sebesar 10% dari penerimaan atas tarif disajikan pada tabel 5.

Tabel 5. Biaya Operasional Kendaraan Rata-Rata

| No | Satuan BOK | Jalur AG | Jalur GA | Jalur ADL | Rata-rata |
|----|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1 | Rp./kendaraan-tahun | 108,062,770 | 133,682,258 | 123,975,181 | 121,906,736 |
| 2 | Rp./Kendaraan-hari | 327,144.77 | 406,129.93 | 375,270.59 | 369,515 |
| 3 | Rp./Kendaraan-km | 1,765.83 | 1,712.89 | 1,535.20 | 1,671 |

Pembiayaan operasional kendaraan (APU) yang berbasis waktu, seperti: biaya STNK (Rp./tahun), Uji Kir (Rp./6 bulan), Asuransi Kendaraan (Rp./tahun), Biaya Accu (Rp./tahun), Retribusi Terminal (Rp./hari), Biaya Paguyupan (Rp./hari), dll; menghasilkan BOK

dalam satuan per-km yang kecil untuk jalur dengan jarak tempuh yang lebih panjang.

Selanjutnya selisih antara penerimaan atas tarif (penumpang aktual) dengan BOK disajikan pada tabel 6.

Tabel 6. Selisih Penerimaan tarif terhadap biaya operasional kendaraan (Rp./hari)

| No | Uraian | Jalur AG | Jalur GA | Jalur ADL |
|----|---------------------------------------|-------------------|------------|------------|
| 1 | Penerimaan tarif rata-rata (Rp./hari) | 440,000.00 | 601,566.22 | 496,344.44 |
| 2 | BOK (Rp./hari) | 327,144.77 | 406,129.93 | 375,270.59 |
| 3 | SELISIH (SURPLUS) PENDAPATAN | 112,855.23 | 195,436.29 | 121,073.86 |
| | | 143,121.79 | | |

Tarif yang diberlakukan (penumpang umum Rp. 2500,- dan penumpang pelajar Rp. 1500,-) dengan jumlah penumpang rata-rata faktual masih memadai. Hal ini ditunjukkan, bahwa penerimaan atas tarif lebih besar daripada BOK, bahkan terjadi surplus. Surplus penerimaan atas tarif terhadap BOK terkecil sebesar Rp. 112,855.23/kendaraan pada jalur AG, dan rata-rata dari ketiga jalur adalah sebesar Rp. 143,121.79/kendaraan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Penerimaan atas tarif berdasar jumlah penumpang rata-rata aktual terhadap BOK rata-rata dengan armada baru, menghasilkan selisih penerimaan surplus rata-rata sebesar Rp. 143,121.79 per-kendaraan per-hari. Dengan demikian operasional APU dengan armada baru masih menghasilkan pendapatan lebih bagi operator.

Rekomendasi

- Realisasi peremajaan armada APU Kota Malang bisa dilakukan dengan tanpa menaikkan tarif penumpang. Lebih lanjut intensitas sosialisasi dan kualitas komunikasi Pemerintah (Dinas Perhubungan) perlu ditingkatkan.
- Nominal gaji awak APU perlu ditingkatkan dengan memperbaiki sistem penggajian yang berbasis pada UMK, sehingga awak APU dapat memenuhi kebutuhan hidupnya secara proporsional.

DAFTAR PUSTAKA

Keputusan Direktoral Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002. **Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.**

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002. **Tentang Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi.**

Peraturan Daerah (Perda) Kota Malang Nomor 9 Tahun 2006 Tentang **Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek.**

Abadi, Khoirul. 2007. Kajian Manajemen Penyelenggaraan Angkutan Umum Penumpang, **Prosiding Konferensi Nasional Transportasi dan Geoteknik Dalam Rekayasa Teknik Sipil ISBN 979-498-326-8**, Jurusan Teknik Sipil Universitas Negeri Sebelas Maret Surakarta, 24 Februari 2007.

Latupono, Hassan; Amal, Andi S. dan Abadi, Khoirul; 2011. **Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum Penumpang Kota Malang Berdasarkan BOK Pada Jalur ADL (Arjosari – Dinoyo – Landungsari).** Tugas Akhir Tidak Diterbitkan, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Malang.

Rahman; Amal, Andi S. dan Abadi, Khoirul; 2011. **Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum Penumpang Kota Malang Berdasarkan BOK Pada Jalur GA (Gadang – Arjosari).** Tugas Akhir Tidak Diterbitkan, Jurusan Teknik

Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Malang.
Suhadi, Marwan; Abadi, Khoirul dan Ansyori, Alik; 2011. **Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum Penumpang Kota Malang Berdasarkan BOK Pada Jalur AG (Arjosari – Gadang),** Tugas Akhir Tidak Diterbitkan, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Malang.

Warpani, Suwarjoko. 1990 **Merencanakan Sistem Perangkutan.** Bandung : Penerbit ITB.

Warpani, Suwarjoko. 2002. **Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.** Bandung : Penerbit ITB.