



## Analisis Biaya Moda Transportasi Ojek di Kota Baubau

Agusman<sup>1\*</sup>, Syamsul Bahri Bahar<sup>1</sup>, Yevira Dyotami<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Buton, Indonesia

\*Korespondensi: [agus\\_man8233@yahoo.co.id](mailto:agus_man8233@yahoo.co.id)

### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik angkutan ojek, pengguna ojek, menganalisis faktor-faktor penentu pentarifan, dan untuk menentukan tarif per km berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP). Hasil dari penelitian ini didapatkan faktor-faktor penentu pentarifan angkutan ojek di Kota Baubau berdasarkan BOK adalah jarak tempuh, biaya pemakaian BBM, biaya servis ringan, biaya servis berat, biaya pemakaian ban, biaya pemakaian oli, umur kendaraan, harga kendaraan, biaya PKB, biaya STNK, biaya TNBK, biaya SWDKLLJ dan biaya pembuatan SIM. Faktor penentu berdasarkan ATP adalah jenis pekerjaan, jarak tempuh, waktu tempuh, intensitas perjalanan, pengeluaran transportasi diluar angkutan ojek dan pengeluaran transportasi untuk angkutan ojek. Sedangkan faktor penentu pentarifan berdasarkan WTP adalah tujuan perjalanan, jarak tempuh, waktu tempuh, intensitas perjalanan, pengeluaran di luar pengeluaran transportasi, dan pengeluaran transportasi untuk angkutan ojek. Tarif ideal yang didapatkan adalah Rp 1.172,53/km. Tarif yang berlaku di dua pangkalan saat ini berada di atas tarif ideal.

### SEJARAH ARTIKEL

Diterbitkan 19 Juni 2022

### KATA KUNCI

Transportasi, Ojek, Tarif, BOK

### 1. Pendahuluan

Ojek pangkalan adalah para pekerja transportasi ojek yang biasa berkumpul atau menetap di sebuah jalan atau gang yang sekiranya banyak akan mendapatkan penumpang. Ojek pangkalan merupakan salah satu angkutan umum informal yang saat ini perkembangannya cukup signifikan di kota-kota di Indonesia (Dewi, 2001). Selain sebagai bentuk dari peremajaan angkutan tak bermotor (becak) juga sebagai angkutan alternatif dengan pangkalan yang baru, dimana armada ojek pangkalan tanpa desain khusus sebagai angkutan penumpang, dan penumpang diangkut dengan cara dibonceng dibelakang pengemudi seperti sepeda motor lainnya. Keberadaannya berdasarkan respon pengguna setempat tanpa ada keterlibatan pemerintah, pengoperasian dan pelayanannya diatur oleh asosiasi (paguyuban) seperti yang terdapat di Kota Bandung yang dibentuk masing-masing pangkalan (Warpani, 1990). Sebagai angkutan umum penumpang, apakah angkutan ojek pangkalan sebagai solusi sementara atau angkutan alternatif yang dapat mendukung sistem angkutan umum perkotaan secara keseluruhan. Bagaimana karakteristik pengoperasian dan pelayanan angkutannya, karakteristik pengguna seperti apa, faktor apa saja yang mempengaruhi pengguna dalam memilih ojek pangkalan sebagai moda perjalanannya (Abbas Salim, 2002).

Ojek merupakan salah satu angkutan umum yang paling di minati dan mudah dijumpai dimana-mana. Dengan adanya ojek berdampak pada pendapatan angkutan umum lainnya seperti mikrolet (pete pete), taksi dan mobil rental (Wulan, 2017). Disamping itu juga banyak rute yang tidak dilalui oleh angkutan umum (pete pete) dan banyak gang kecil yang tidak bisa dilalui oleh kendaraan roda empat, melihat permasalahan ini banyak bermunculan pangkalan pangkalan ojek seperti Pangkalan ojek lorong kehutanan, Pangkalan ojek RSUD dan lainnya. Dengan adanya pangkalan ojek sangat membantu masyarakat dan mempermudah untuk berpergian. Kenaikan bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi dan harga suku cadang berdampak pada kegiatan angkutan umum, khususnya angkutan ojek. Kenaikan ini mengakibatkan peningkatan biaya operasional kendaraan (BOK) sehingga mempengaruhi kenaikan tarif angkutan ojek. Walaupun demikian jasa angkutan ojek semakin banyak dan pengguna jasa cenderung memilih moda jenis ini (Anshori, 2009).

Tarif yang berlaku belum ada keputusan dari pemerintah Kota Baubau tidak disesuaikan dengan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna jasa, kadang tarif yang dibebankan ke pengguna jasa tidak dapat diterima

dengan berbagai alasan (Yuniarti, 2009). Pengguna jasa angkutan ojek akan semakin terbebani jika tidak ada penentuan tarif angkutan ojek yang tepat, dimana tarif tersebut paling terjangkau oleh pengguna (*user*), tetapi tetap bisa memberikan keuntungan yang wajar bagi pengemudi ojek, sehingga pengojek sebagai penyedia jasa dapat menjaga kelangsungan usahanya (Mauluddin, Zakiyah & Ananto, 2009). Tarif yang baik adalah tarif yang mampu untuk memenuhi kedua sisi kepentingan tersebut. Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul Analisis Biaya Moda Transportasi Ojek di Kota Baubau (Studi Kasus Pangkalan Ojek Lorong Kehutanan Dan Pangkalan Ojek Rumah Sakit Umum Daerah Kota Baubau).

## 2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis kualitatif dengan analisis deskriptif. Metode kualitatif yaitu suatu proses penelitian dan pemahaman yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah manusia. Penelitian deskriptif (*descriptive research*), yang biasa disebut juga penelitian taksonomik (*taxonomic research*) dimaksud untuk eksplorasi dan klasifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial dengan cara mendeskripsikan sejumlah variabel yang berkaitan dengan unit dan masalah yang diteliti.

Penelitian berlangsung pada bulan April 2022. Adapun lokasi penelitian yang dipilih adalah Kota Baubau terkhusus pada kawasan Jalan Limbo Wolio dan Rumah Sakit Umum Daerah. Penelitian lokasi peneliti didasarkan atas pertimbangan bahwa di lokasi tersebut tidak dilalui oleh transportasi angkutan umum hanya ada ojek pangkalan.

Untuk memperoleh data yang diperlukan maka dalam penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

- a. Dokumentasi, dilakukan untuk mencari data lapangan yang merupakan tempat objek penelitian guna menunjang data yang diperoleh dari ojek pangkalan khususnya pangkalan ojek lorong kehutanan dan pangkalan ojek RSUD.
- b. Studi kepustakaan yaitu, pengumpulan data atau informasi yang menyangkut masalah yang akan diteliti melalui penelaahan buku, jurnal, surat kabar, karya ilmiah dan bahan tulisan lainnya yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.
- c. Studi lapangan adalah proses pengumpulan data dan informasi yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, yang diperoleh melalui kegiatan menyebarkan kuisioner, wawancara ke lokasi penelitian untuk mencari fakta - fakta yang berkaitan dengan masalah yang ada.

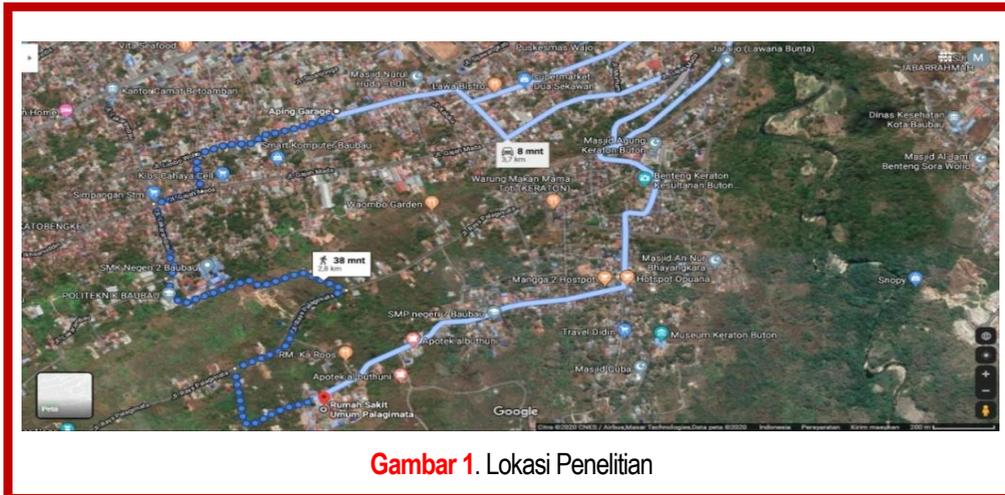
## 3. Hasil

### 3.1 Umum

Tarif yang ideal adalah tarif yang tidak hanya ditinjau dari sisi pengemudi ojek saja tetapi dilihat dari sisi penumpang sebagai pengguna jasa angkutan ojek. Sehingga pengambilan kebijakan/keputusan dapat memenuhi kepentingan antara pengemudi ojek dan pengguna moda transportasi ojek serta tidak memihak pada salah satunya (Miro, 2005; Tamin, 2000).

### 3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yaitu di pangkalan ojek lorong kehutanan dan pangkalan ojek Rumah Sakit Umum Daerah Kota Baubau. Lokasi penelitian di dasarkan atas pertimbangan bahwa dilokasi ini tidak dilalui angkutan umum dan angkutan transportasi online. Peta lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

### 3.3 Pelaksanaan Survei

Survei dilaksanakan pada hari Rabu tanggal 5 Maret 2022 sampai 10 April 2022. Adapun dilapangan peneliti membagikan kuisisioner kepada masyarakat pengguna jasa angkutan transportasi ojek untuk mengetahui minat/respon masyarakat (penumpang) dan membagikan kuisisioner kepada pengemudi angkutan ojek serta mencatat hasil wawancara yang dilakukan dilapangan untuk mengetahui besarnya biaya operasional kendaraan. Serta mewawancarai pengemudi ojek pangkalan yaitu untuk mendapatkan data yang dibutuhkan oleh peneliti.

### 3.4 Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel dilakukan kepada para tukang ojek dan pengguna transportasi ojek untuk mengetahui persepsi pengguna ojek mengenai tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan ojek dilihat dari kemampuan membayar (Ability to Pay) dan kemauan membayar (WTP). Dari hasil survei diperoleh sampel sebanyak 28 orang tukang ojek dan 37 orang yang merupakan asumsi dari penelitian dilapangan untuk pengguna jasa transportasi ojek. Karena peneliti menggunakan sampling insidental sehingga teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan / insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data yang dibutuhkan.

### 3.5 Karakteristik Angkutan Ojek dan Pengguna Ojek di Kota Baubau

Pada penelitian ini, kuisisioner dibagikan kepada beberapa responden yang dibagi atas dua bagian, yaitu tukang ojek dan pengguna ojek. Penelitian dilakukan pada 2 (dua) pangkalan ojek di Kelurahan Tanganapada dan Baadia, ini dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel.1 Jumlah sampel tukang ojek dan pengguna ojek di pangkalan

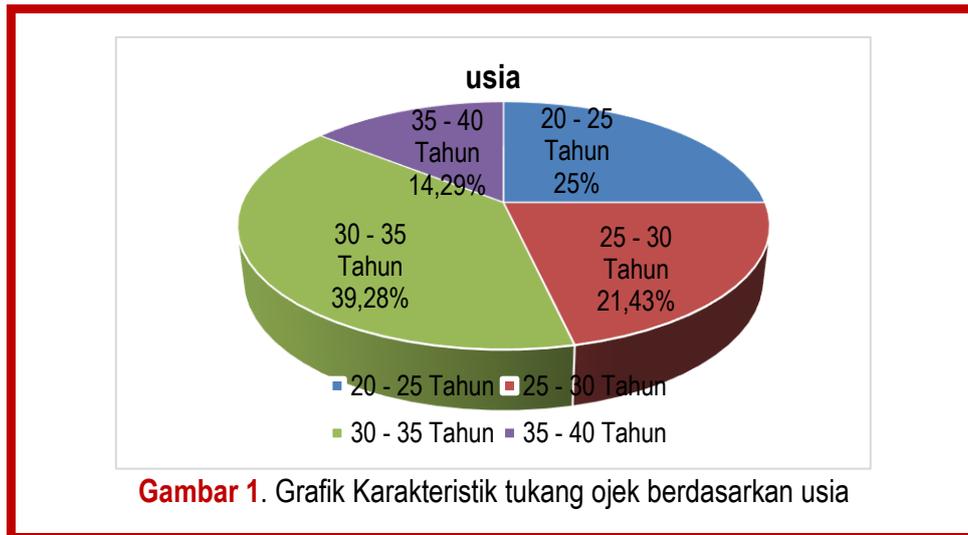
No	Kelurahan	Pangkalan Ojek	Tukang Ojek	Sampel Pengguna
1	Tanganapada	Lorong Kehutanan	10	17
2	Baadia	RSUD	18	20
Jumlah			28	37

Sumber: Data survey 2022

Responden pada penelitian ini memiliki karakteristik yang bervariasi dari segi jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendidikan terakhir, tujuan perjalanan, aksesibilitas mendapatkan angkutan ojek, merek kendaraan, biaya servis berat, jenis mesin kendaraan, biaya servis ringan, waktu mulai beroperasi/mengojek, waktu selesai beroperasi/mengojek, jarak tempuh angkutan ojek, waktu tempuh angkutan ojek, tarif rata-rata penumpang perhari, penghasilan sehingga berikut ini akan dijelaskan tentang profil dari responden berdasarkan karakteristik yang berbeda-beda.

#### 1) Usia

Karakteristik angkutan ojek berdasarkan usia yang ditinjau adalah usia tukang ojek yang mengoperasikan angkutan ojek. Pembagian responden tukang ojek berdasarkan usia dapat dilihat pada gambar 1.

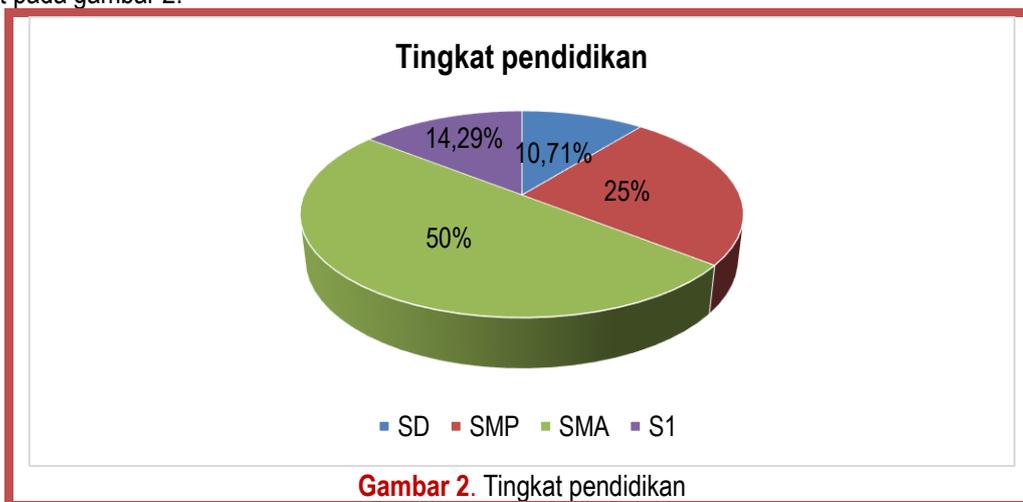


**Gambar 1.** Grafik Karakteristik tukang ojek berdasarkan usia

Berdasarkan gambar 1, dapat dilihat bahwa untuk usia 20-25 tahun terdapat 7 tukang ojek atau sebesar 25%, usia tukang ojek 25-30 tahun sebanyak 6 orang atau sebesar 21,43%, usia mayoritas berada pada usia 30-35 tahun sebanyak 11 tukang ojek atau sebesar 39,28%, dan usia 35-40 tahun sebanyak 4 tukang ojek atau sebesar 14,29%.

2) Pendidikan

Karakteristik angkutan ojek berdasarkan tingkat pendidikan yang ditinjau adalah tingkat pendidikan tukang ojek/operator yang mengoperasikan angkutan ojek. Pembagian responden tukang ojek berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada gambar 2.

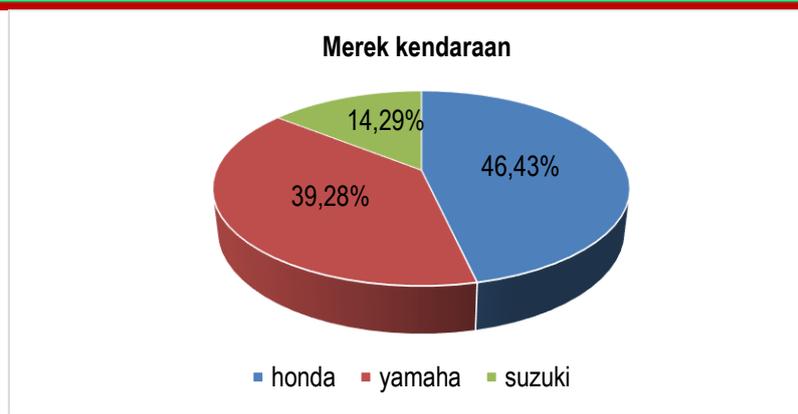


**Gambar 2.** Tingkat pendidikan

Berdasarkan gambar .2 , dapat dilihat bahwa terdapat 3 responden tukang ojek atau sebesar 10,71% yang memiliki tingkat pendidikan SD, tingkat pendidikan SMP dengan responden sebanyak 7 orang atau sebesar 25%, tingkat pendidikan mayoritas berada pada tingkat SMA dengan responden 14 orang atau sebesar 50% dan tingkat pendidikan S1 dengan responden 4 orang atau sebesar 14,29%.

3) Merek Kendaraan

Karakteristik angkutan ojek berdasarkan merek kendaraan adalah merek kendaraan yang digunakan oleh tukang ojek. Pembagian angkutan ojek berdasarkan merek kendaraan dapat dilihat pada gambar 3.



**Gambar 3.** Grafik Karakteristik tukang ojek berdasarkan merek kendaraan

Berdasarkan gambar 3, dapat dilihat bahwa terdapat merek kendaraan mayoritas yang digunakan untuk angkutan ojek adalah Honda sebanyak 13 buah atau sebesar 46,43%, 11 buah angkutan ojek bermerek Yamaha atau sebesar 39,28 %, dan 4 buah angkutan ojek bermerek Suzuki atau sebesar 14,29%.

4) Jenis Kendaraan

Karakteristik angkutan ojek berdasarkan jenis mesin kendaraan adalah jenis mesin kendaraan yang digunakan oleh tukang ojek. Pembagian angkutan ojek berdasarkan jenis mesin kendaraan terdapat pada gambar 4

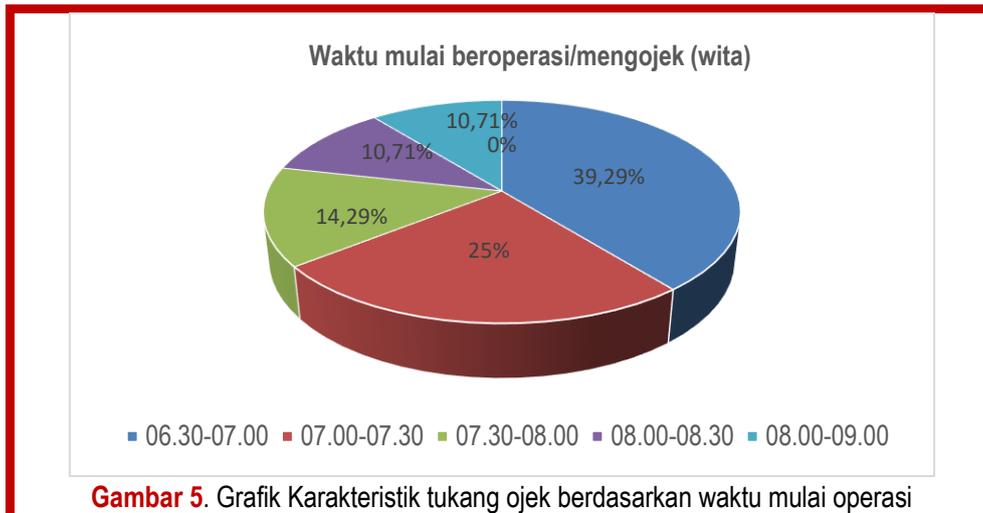


**Gambar 4.** Grafik Karakteristik tukang ojek berdasarkan jenis mesin kendaraan

Berdasarkan gambar 4, dapat dilihat bahwa terdapat jenis mesin kendaraan mayoritas yang digunakan untuk angkutan ojek adalah matic sebanyak 15 buah atau sebesar 53,57%, dan 13 buah angkutan ojek memiliki jenis mesin kendaraan manual atau sebesar 46,43%.

5) Waktu Mulai Beroperasi / Mengojek

Karakteristik angkutan ojek berdasarkan waktu mulai beroperasi / mengojek adalah 06.30–07.00 wita, 07.00–07.30 wita, 07.30–08.00 wita, 08.00–08.30 wita dan 08.30–09.00 wita. Pembagian angkutan ojek berdasarkan waktu mulai beroperasi/mengojek terdapat pada gambar 5.

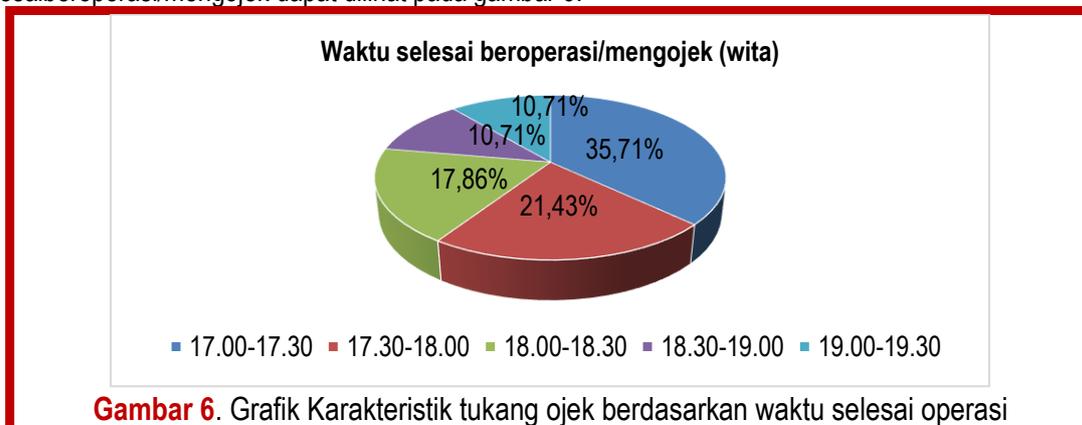


**Gambar 5.** Grafik Karakteristik tukang ojek berdasarkan waktu mulai operasi

Berdasarkan gambar 5, dapat dilihat bahwa pada jam 06.30-07.00 wita merupakan jam mayoritas angkutan ojek mulai beroperasi yaitu sebanyak 11 angkutan ojek yang mulai beroperasi/mengojek atau sebesar 39,29%, jam 07.00-07.30 wita terdapat 7 angkutan ojek atau sebesar 25%, jam 07.30-08.00 wita terdapat 4 angkutan ojek atau sebesar 14,29%, jam 08.00-08.30 wita terdapat 3 buah atau sebesar 10,71% angkutan ojek mulai beroperasi/mengojek dan 08.30-09.00 wita terdapat 3 angkutan ojek atau sebesar 10,71%.

6. Waktu selesai beroperasi/ mengojek

Karakteristik angkutan ojek berdasarkan waktu selesai beroperasi / mengojek jam 17.00-17.30 wita, jam 17.30-18.00 wita, jam 18.00-18.30 wita, jam 18.30-19.00 wita dan 19.00-19.30 wita. Pembagian angkutan ojek berdasarkan waktu selesai beroperasi/mengojek dapat dilihat pada gambar 6.



**Gambar 6.** Grafik Karakteristik tukang ojek berdasarkan waktu selesai operasi

Berdasarkan gambar 6, dapat dilihat bahwa pada jam 17.00-17.30 merupakan jam mayoritas angkutan ojek selesai beroperasi/mengojek yaitu sebanyak 10 buah atau sebesar 35,71%, jam 17.30-18.00 wita terdapat 6 angkutan ojek yang selesai beroperasi/mengojek atau sebesar 21,43%, jam 18.00-18.30 wita terdapat 5 buah atau sebesar 17,86% angkutan ojek selesai beroperasi/mengojek, jam 18.30-19.00 wita terdapat 3 buah atau sebesar 10,71% angkutan ojek selesai beroperasi/mengojek dan jam 19.00-19.30 wita terdapat 3 buah atau sebesar 10,71% angkutan ojek selesai beroperasi/mengojek.

6) Jarak Tempuh Angkutan Ojek

Karakteristik angkutan ojek berdasarkan jarak tempuh angkutan ojek adalah 1-2 km, 2-3 km, 3-4 km, dan 4-5 km. Pembagian angkutan ojek berdasarkan jarak tempuh angkutan ojek dapat dilihat pada gambar 7.

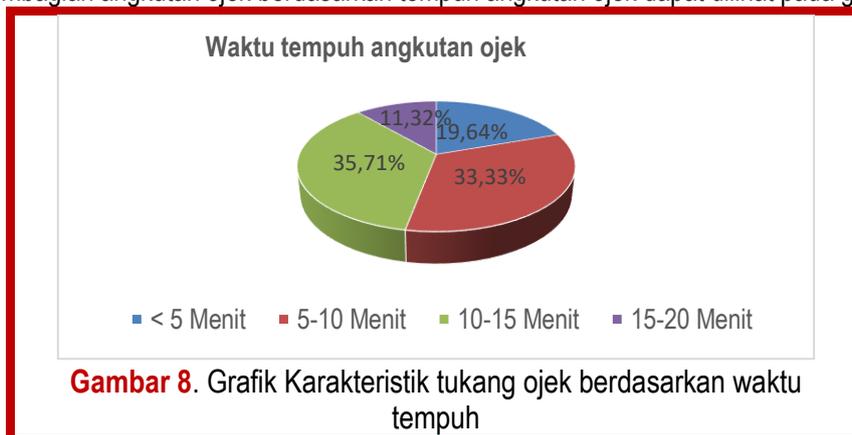


**Gambar 7.** Grafik Karakteristik tukang ojek berdasarkan jarak tempuh angkutan ojek

Berdasarkan gambar 7, dapat dilihat bahwa jarak tempuh angkutan ojek 1-2 km sebanyak 6 buah atau sebesar 21,43%, angkutan ojek yang memiliki jarak tempuh 2-3 km merupakan mayoritas sebanyak 8 angkutan atau sebesar 28,57%, selanjutnya angkutan ojek yang memiliki jarak tempuh 3-4 km sebanyak 8 angkutan atau sebesar 28,57% dan angkutan ojek yang memiliki jarak tempuh 4-5 km sebanyak 6 angkutan atau sebesar 21,43%.

7) Waktu Tempuh Angkutan Ojek

Karakteristik angkutan ojek berdasarkan waktu tempuh angkutan ojek adalah <5 menit, 5-10 menit, 10-15 menit, dan 15-20 menit. Pembagian angkutan ojek berdasarkan tempuh angkutan ojek dapat dilihat pada gambar 8.

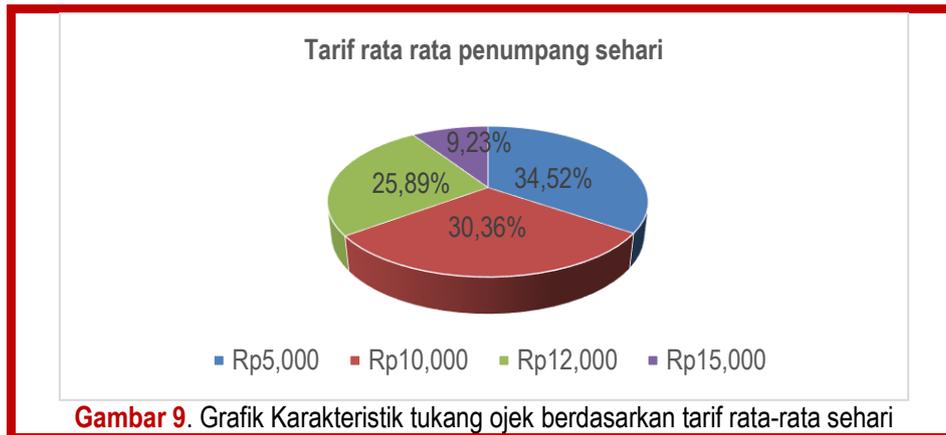


**Gambar 8.** Grafik Karakteristik tukang ojek berdasarkan waktu tempuh

Berdasarkan gambar 8, dapat dilihat bahwa waktu tempuh angkutan ojek < 5 menit sebanyak 6 angkutan atau sebesar 21,43%, mayoritas waktu tempuh angkutan ojek adalah 5-10 menit yaitu sebanyak 8 angkutan atau sebesar 28,57%, angkutan ojek dengan waktu tempuh 10-15 menit sebanyak 8 angkutan atau sebesar 28,57%, dan angkutan ojek dengan waktu tempuh 15-20 menit sebanyak 6 angkutan atau sebesar 21,43%.

8) Tarif Rata-Rata Penumpang Perhari

Karakteristik angkutan ojek berdasarkan tarif rata-rata penumpang perhari adalah Rp 5.000, Rp 10.000, Rp 1.2000 dan Rp 15.000. Pembagian angkutan ojek berdasarkan tarif rata-rata penumpang perhari dapat dilihat pada gambar 9.



Berdasarkan gambar 9, dapat dilihat bahwa mayoritas angkutan ojek dengan tarif rata-rata penumpang perhari Rp 5.000 sebanyak 6 angkutan atau sebesar 21,43%, tarif rata-rata penumpang perhari 10.000 yaitu sebanyak 8 angkutan atau sebesar 28,57%, angkutan ojek dengan tarif rata-rata penumpang perhari Rp 1.2000 sebanyak 8 angkutan atau sebesar 28,57% dan angkutan ojek dengan tarif rata-rata penumpang perhari Rp 15.000 yaitu sebanyak 6 angkutan atau sebesar 21,43%.

**Tabel 1.** Analisis karakteristik pengguna ojek

Karakteristik	Kategori	Persentase (%)
Jenis kelamin	Laki-laki	54,5
	perempuan	45,95
Pekerjaan	PNS	10,81
	Swasta	18,92
	Pelajar/Mahasiswa	24,32
	irt	29,73
Pendidikan	Lainnya	16,22
	SD	13,51
	SMP	32,43
	SMA	45,95
	S1	8,11
Tujuan Perjalanan	Kantor	16,22
	Sekolah	16,22
	Rumah	21,62
	Pasar	29,72
	lainnya	16,22
Alasan	Tarif	38
	Keamanan	25
	Kecepatan	34

### 3.6 Pemodelan BOK, ATP dan WTP

Pada penelitian ini, penentuan variabel-variabel yang berpengaruh terhadap Biaya Operasional Kendaraan (BOK) menggunakan metode perhubungan. Sedangkan penentuan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tarif berdasarkan ATP menggunakan metode house budget hold dan WTP menggunakan metode persepsi

## a. Biaya tetap/Fixed cost (Fc)

Tabel 2. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan Biaya Tetap/Fixed Cost (FC)

No	Biaya Penyusutan			Keterangan
	Merk Kendaraan	Jenis Kendaraan	Harga Kendaraan (RP)	
1.	Honda Scopy	Matic	21.500.000	Dealer Honda Harga 2019
	Honda Revo	Manual	16.000.000	Dealer Honda Harga 2019
2.	Yamaha Fino	Matic	23.500.000	Dealer Yamaha Harga 2019
	Yamaha Jupiter Z	Manual	21.000.000	Dealer Yamaha Harga 2019
3.	Suzuki Next	Matic	16.750.000	Dealer Suzuki Harga 2019
	Suzuki Smash	Manual	13.790.000	Dealer Suzuki Harga 2019

Sumber: Hasil Harga Dealer, 2022

Biaya penyusutan (BP) berdasarkan jenis kendaraan:

**Matic**

$$\begin{aligned}
 BP \text{ pertahun} &= \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{Nilai residu } 20\%}{\text{Masa penyusutan}} \\
 &= \frac{\text{Rp. } 23.500.000 - (\text{Rp. } 23.500.000 \times 20\%)}{5 \text{ Tahun}} \\
 &= \text{Rp. } 3.760.000 \\
 BP \text{ per km} &= \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{Nilai residu } 20\%}{\text{Km tempuh pertahun} \times \text{masa penyusutan}} \\
 &= \frac{\text{Rp. } 23.500.000 - (\text{Rp. } 23.500.000 \times 20\%)}{15.600 \times 5 \text{ tahun}} = \text{Rp. } 241,03 \text{ km}
 \end{aligned}$$

**Manual**

$$\begin{aligned}
 BP \text{ pertahun} &= \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{Nilai residu } 20\%}{\text{Masa penyusutan}} \\
 &= \frac{\text{Rp. } 18.750.000 - (\text{Rp. } 18.750.000 \times 20\%)}{5 \text{ Tahun}} \\
 &= \text{Rp. } 3.000.000 \\
 BP \text{ per km} &= \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{Nilai residu } 20\%}{\text{Km tempuh pertahun} \times \text{masa penyusutan}} \\
 &= \frac{\text{Rp. } 18.750.000 - (\text{Rp. } 18.750.000 \times 20\%)}{15.600 \times 5 \text{ tahun}} = \text{Rp. } 192,31 \text{ km}
 \end{aligned}$$

Biaya administrasi tahunan sepeda motor (BA)

**Tabel 3.** BOK berdasarkan Administrasi

No	Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Berdasarkan Biaya Administrasi Tahunan (BA)					
	Merk/Jenis	Biaya STNK	Biaya TNBK	Biaya PKB	Biaya SWDKLLJ	Biaya SIM C
	Kendaraan	(Rp)	(Rp)	(Rp)	(Rp)	(Rp)
1.	Honda Scopy (Matic)	100.000/5 Thn	60.000/5 Thn	214.500/Thn	35.000/5 Thn	350.000/5 Thn
	Honda Revo (Manual)	100.000/5 Thn	60.000/5 Thn	142.500/Thn	35.000/5 Thn	350.000/5 Thn
2.	Yamaha Fino (Matic)	100.000/5 Thn	60.000/5 Thn	213.000/Thn	35.000/5 Thn	350.000/5 Thn
	Yamaha Jupiter (Manual)	100.000/5 Thn	60.000/5 Thn	202.500/Thn	35.000/5 Thn	350.000/5 Thn
3.	Suzuki Next (Matic)	100.000/5 Thn	60.000/5 Thn	153.000/Thn	35.000/5 Thn	350.000/5 Thn
	Suzuki Smash (Manual)	100.000/5 Thn	60.000/5 Thn	133.500/Thn	35.000/5 Thn	350.000/5 Thn

Sumber: Hasil Pengolahan Data Uptd SAMSAT, 2022)

### b. Biaya tidak tetap / Variable cost (Vc)

Berdasarkan hasil survei penelitian di lapangan pada toko penjual spare part dan bengkel sepeda bermotor didapatkan harga spare part dan biaya servis kendaraan sebagaimana yang tercantum pada tabel berikut ini.

**Tabel 4.** Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Berdasarkan Biaya tidak tetap/Variabel cost (VC).

No	Biaya Tidak Tetap / Variable Coast (VC)			
	Jenis Kendaraan	Komponen	Merk Komponen	Harga Satuan (Rp)
1.	Matic	Ban Dalam	FDR	45.000
		Ban Luar (Depan)	FDR	170.000
		Ban Luar (Blkg)	FDR	190.000
		Bahan Bakar	Pertalite	30.000/Hari
		Oli Mesin	Sesuai dgn merk kendaraan	45.000
		Oli Gardan	Sesuai dgn merk kendaraan	15.000
		Servis Ringan		250.000
		Servis Berat		500.000
		2.	Manual	Ban Dalam
Ban Luar (Depan)	FDR			170.000
Ban Luar (Blkg)	FDR			220.000
Bahan Bakar	Pertalite			25.000/Hari
Oli Mesin	Sesuai dgn merk kendaraan			45.000
Servis Ringan				300.000
Servis Berat				600.000

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2022)

Jadi tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK) transportasi ojek yaitu :

$$\text{Tarif} = \text{BOK} + \text{Margin Keuntungan (10\% BOK)} + \text{Biaya tak terduga 5\% BOK}$$

Contoh Perhitungan:

Untuk motor matic:

Nilai BP dijumlahkan = Rp. 241,03 / km

Nilai BA dijumlahkan = Rp. 22,53 / km

Nilai VC dijumlahkan = Rp. 600 / km

Nilai BB dijumlahkan = Rp. 27,18 / km

Nilai BS dijumlahkan = Rp. 48,08 / km

Nilai BO dijumlahkan = Rp. 80,77 / km

Jumlah total BOK untuk Motor Matic = Rp. 1019,59 / km

Nilai Margin keuntungan = 10% x BOK

= 10 % x 1019,59 = Rp. 101,959/km

Biaya Tak terduga = 5% x BOK

= 5 % x 1019,59 = Rp. 50,9795/km

Sehingga, diperoleh Nilai Tarif untuk motor matic :

Tarif = 1019,59 + 101,96 + 50,98 = Rp 1.172,53 /km,

Sedangkan Nilai Tarif untuk motor manual adalah Rp. 1.001,91 / km

**Tabel 5.** Biaya Operasional Kendaraan

No	Jenis Kendaraan	Biaya Operasional Kendaraan						Jumlah BOK	Margin	Biaya	Tarif
		BOK (Rp./Km)							Keuntungan	Tak Terduga	
		BP	BA	VC	BB	BS	BO		10%(BOK)	5%(BOK)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9 = (3+4+5+6+7+8)	10 = (10% x 9)	11 = (5% x 9)	12 = (9+10+11)
1.	Motor Manual	192	22,3	500	29,7	57,7	69,2	871,2	87,12	43,56	1001,91
2.	Motor Matic	241	22,5	600	27,2	48,1	80,8	1019,6	101,96	50,98	1172,53

Sumber : Hasil Pengolahan Data, 2022)

### c. Ability to Pay (ATP)

**Tabel. 6.** Perhitungan Ability to Pay untuk setiap jenis pekerjaan

Pekerjaan	Rata-rata Pendapatan Perbulan (Rp)	Standar Ideal Biaya Transportasi	ATP (Rp)
		10 -20%	
		$\frac{1 \times 2}{26}$	
	(1)	(2)	26
PNS	3.000.000	10%	11.538
Pegawai swasta	1.800.000	10%	6.923
Pelajar/mahasiswa	1.000.000	10%	3.846
Ibu rumah tangga	1.200.000	10%	4.615
Lainnya	2.000.000	10%	7.692

Sumber : Hasil Pengolahan Data, 2022)

### d. Willingness to Pay (WTP)

**Tabel. 7.** Tabulasi jumlah responden berdasarkan WTP dan jenis pekerjaan saat menggunakan ojek pangkalan.

Tarif yang dibayar	Jenis Pekerjaan					Total	
	PNS	Peg. swasta	Mahasiswa	Pek.Lainnya	Ibu rumah tangga		
	5.000	jmh	3	4	7		3
	%	8,11	10,81	18,92	8,11	21,62	67,57

10.000	jmh	1	1	1	1	1	5
	%	2,70	2,70	2,70	2,70	2,70	13,51
12.000	jml	0	1	1	1	1	4
	%	0	2,70	2,70	2,70	2,70	10,81
15.000	jmh	0	1	0	1	1	3
	%	0	2,70	0	2,70	2,70	8,11
TOTAL	jmh	4	7	9	6	11	37
	%	10,81	18,92	24,32	16,22	29,73	100,00

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2022)

Dari Tabel 7 dapat diketahui bahwa rata-rata WTP untuk kategori penumpang umum sebesar Rp.7.514,88 dan kategori pelajar/mahasiswa sebesar Rp 6.333,33.

#### 4. Pembahasan

Tabel dibawah ini merupakan hasil dari perhitungan rekapitulasi dari tarif dan nilai tarif setiap responden dengan metode tarif ability to pay (ATP) dan willingness to pay (WTP) serta nilai tarif yang berlaku sesuai dengan ketentuan transportasi angkutan ojek.

**Tabel 8** Hasil analisa jenis tarif dan nilai tarif yang harus dibayar Penumpang

Jenis Tarif	Nilai Tarif
Berdasarkan ATP	Umum: Rp 7.692,31
	Pelajar/mahasiswa: Rp 3.846,15
Berdasarkan WTP Ojek	Umum : Rp 7.514,88
	Pelajar/mahasiswa : Rp6.333,33
Tarif Ojek (BOK)	Umum: Rp 1.172,53/Km

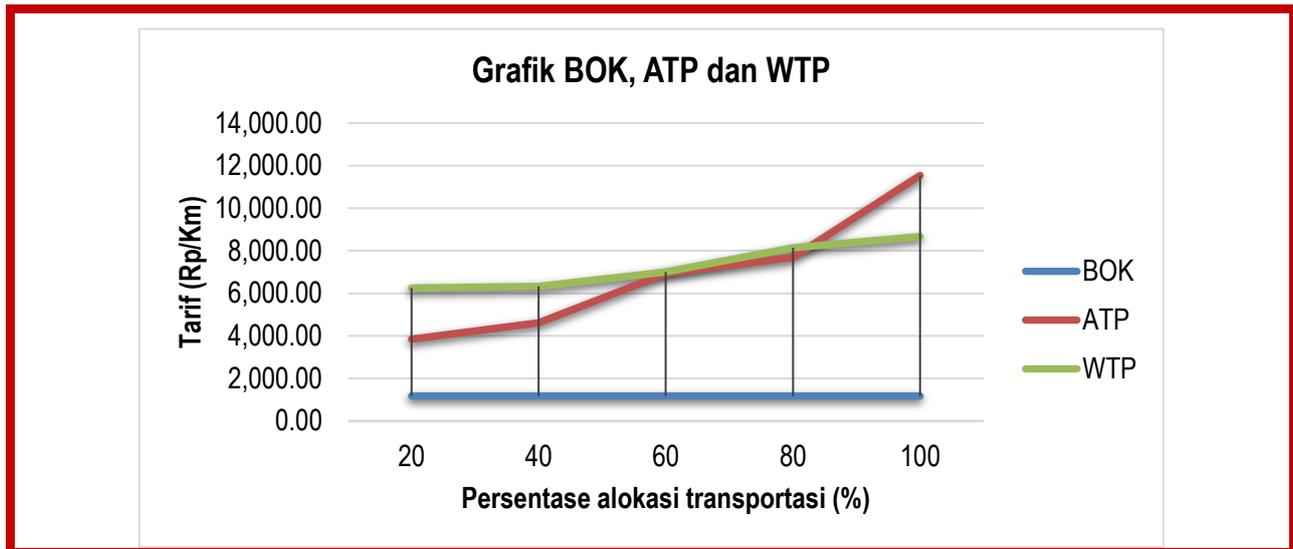
Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2022)

Tabel 8 menunjukkan bahwa besaran tarif yang diperoleh untuk kategori umum berdasarkan ATP sebesar Rp 7.692,31 dan mahasiswa sebesar Rp 3.846,15 dan diketahui bahwa nilai ATP lebih besar daripada nilai WTP, kondisi ini dikarenakan keinginan pengguna transportasi angkutan ojek pangkalan untuk membayar jasa atau tarif lebih besar daripada kemampuan pembayarannya.

Nilai ATP lebih kecil dari tarif yang berlaku saat menggunakan ojek karena sebagian penumpang masih berpenghasilan rendah setiap bulannya. Tetapi penumpang lebih sering menggunakan ojek sekarang ini dengan alasan lebih cepat dan menghemat waktu serta mudah untuk mendapatkannya walaupun tarif yang berlaku tidak sesuai dengan pendapatannya.

Tarif berdasarkan WTP saat naik angkutan transportasi ojek untuk umum sebesar Rp 7.514,88 dan mahasiswa sebesar Rp 6.333,33. Nilai WTP yang berarti kemauan pengguna transportasi angkutan ojek dalam membayar tarif saat menggunakan jasa transportasi.

Dari hasil analisis persamaan BOK, ATP dan WTP yang didapatkan dari hasil pengolahan data survei lapangan didapatkan tarif Rp 1.172,53/km. Tarif Rp 1.172,53/km merupakan pertemuan tarif antara garis ATP, WTP dan BOK sehingga dapat dijadikan tarif ideal yang artinya tarif yang merupakan titik keseimbangan tarif antara penyedia jasa/tukang ojek dan pengguna angkutan transportasi ojek. Grafik tarif ideal dapat dilihat pada gambar berikut ini.



## 5. Kesimpulan

Karakteristik angkutan ojek di Kota Baubau berdasarkan usia yaitu mayoritas usia 30-35 tahun sebesar 39,28% dan yang paling rendah yaitu usia 35-40 tahun sebesar 14,29%, Karakteristik angkutan ojek berdasarkan tingkat pendidikan yaitu tingkat pendidikan mayoritas berada pada tingkat SMA dengan responden sebesar 50% dan yang paling rendah yaitu tingkat pendidikan SD sebesar 10,71%, Karakteristik angkutan ojek berdasarkan merek kendaraan mayoritas yang digunakan untuk angkutan ojek adalah Honda sebesar 46,43%, Karakteristik angkutan ojek berdasarkan jenis mesin kendaraan mayoritas yang digunakan untuk angkutan ojek adalah matic sebesar 53,57%. Karakteristik pengguna ojek berdasarkan jenis kelamin responden yang menjadi mayoritas yaitu perempuan sebesar 54,05%, Karakteristik pengguna ojek berdasarkan jenis pekerjaan responden yang menjadi mayoritas yaitu ibu rumah tangga sebesar 29,73% dan yang paling rendah jenis pekerjaan sebagai PNS sebesar 10,81%.

Faktor-faktor yang menjadi penentu/berdampak signifikan terhadap pentarifan yaitu:

- Berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK) antara lain jarak tempuh, biaya pemakaian BBM, biaya pemakaian ban, servis ringan, servis berat, biaya pemakaian oli, umur kendaraan, biaya PKB, biaya STNK, biaya TNKB dan biaya pembuatan SIM.
- Berdasarkan Ability to Pay (ATP) antara lain jenis pekerjaan, jarak tempuh, waktu tempuh, dan pengeluaran transportasi rata-rata perbulan untuk angkutan ojek.
- Berdasarkan Willingness To Pay (WTP) antara lain tujuan perjalanan, Jarak tempuh, waktu tempuh, penghasilan perbulan, pengeluaran perbulan di luar pengeluaran transportasi dan pengeluaran transportasi rata-rata perbulan untuk angkutan ojek.
- Tarif ideal yang didapatkan dari perhitungan BOK, ATP dan WTP yaitu Rp 1.172,53/km.

Berdasarkan hasil penelitian, beberapa saran yang dapat kami berikan sebagai berikut :

- Untuk menerapkan tarif angkutan ojek di lapangan perlu dilakukan penyesuaian berdasarkan tingkat kemampuan dan kemauan membayar dari pengguna ojek dan tidak hanya dilihat dari segi pengemudi ojeknya saja.
- Nilai tarif yang diberlakukan tidak boleh melebihi nilai ATP dari masyarakat pengguna ojek.
- Sebaiknya menggunakan harga sparpack dan biaya servis dari dealer resmi untuk mengetahui biaya operasional kendaraan

## Daftar Pustaka

- Abbas Salim, (2002). Manajemen Transportasi, Jakarta : PT.Raja Grafindo Persada, Universitas Airlangga.
- Anshori, T.W.S (2009). Studi Karakteristik dan Tarif Angkutan Ojek Kompleks Perumahan di Kota Padang, Universitas Andalas Padang.

- Dewi, M (2001). Analisis Karakteristik Operasional Angkutan Ojek Kota Semarang, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Udayana Bali.
- Mauluddin Said Latar, Zakiyah & Ananto Yudono (2009). Analisis Tentang Biaya Operasional Kendaraan Kaitannya Dengan Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Kota di Kota Ambon, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
- Miro, F. (2005). Perencanaan Transportasi, Jakarta, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin. Jakarta: Erlangga.
- Tamin. (2000). Perencanaan dan Permodelan Transportasi, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik ITB.
- Yuniarti, Taty. (2009). Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability to Pay dan Willingness to Pay, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Warpani. (1990). Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung: Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas ITB.
- Wulan, Alwinda Puspasari. (2017). Analisis Sistem Pentarifan Angkutan Umum Informal Diwilayah Perkotaan (Studi Kasus Angkutan Ojek di Kota Mamuju) Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.