

TINJAUAN PENETAPAN TARIF TAKSI DI KOTA PADANG

Titi Kurniati

Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Universitas Andalas

ABSTRAK

Salah satu pilihan angkutan umum yang tersedia di kota Padang adalah taksi, yang sifatnya berbeda dengan angkutan umum lainnya. Perbedaan itu antara lain : rute yang tergantung pada permintaan penumpang, kenyamanan yang relatif lebih baik, waktu tempuh yang lebih cepat, dan juga kemudahan untuk mendapatkan taksi di hampir semua tempat.

Jumlah angkutan taksi di kota Padang terus menerus mengalami peningkatan pada empat tahun terakhir berdasarkan data Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) kota Padang. Ini menunjukkan bahwa angkutan taksi cukup diminati oleh masyarakat pengguna. Namun kelangsungan usaha angkutan taksi sangat tergantung pada penetapan tarif taksi yang harus dibayar pengguna oleh pihak berwenang.

Metode yang digunakan pada penelitian ini mengacu pada metode dari Direktorat Jenderal Perhubungan Republik Indonesia, 1996 tentang Perencanaan Operasional dan Penentuan Tarif. Tarif yang diperoleh dalam penelitian ini berdasarkan kepada besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang dikeluarkan oleh pengusaha angkutan taksi.

Dari hasil analisis terlihat bahwa komponen Bahan Bakar Minyak (BBM) menghabiskan 37% dari total BOK yang harus dikeluarkan operator taksi. Sehingga jika terjadi kenaikan BBM, maka tarif taksi harus segera disesuaikan agar operator taksi tidak merugi.

Dari hasil perhitungan didapat besarnya tarif taksi dasar (per km) adalah Rp. 1500. dan untuk tarif awal adalah Rp. 3000., dimana tarif ini dihitung untuk load faktor 70%. Sedangkan tarif yang ditetapkan sesuai Peraturan Gubernur Sumatera Barat No.1/2006 adalah tarif dasar sebesar Rp. 2500. dan untuk tarif awal adalah Rp. 4000., dimana kondisi tarif ini dihitung untuk load faktor 40%.

Kata Kunci : Taksi, Biaya Operasional Kendaraan, Tarif

1. PENDAHULUAN

Salah satu pilihan angkutan umum yang tersedia di kota Padang adalah taksi. Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer.

Sistem penetapan tarif angkutan pada suatu rute perjalanan mempunyai arti penting dalam sistem pengelolaan usaha angkutan kota, khususnya taksi. Selain itu, penyesuaian besarnya tarif yang berlaku sering menimbulkan hal-hal yang tidak diinginkan, misalnya reaksi masyarakat jika tarif yang ditetapkan dirasa tidak sesuai. Penetapan tarif yang sesuai perlu dilakukan agar tarif taksi yang ditetapkan oleh pihak yang berwenang dalam hal ini Pemerintah Daerah, Organda dan Dinas Perhubungan kota Padang akan memberikan keadilan bagi pihak pemberi jasa dan konsumen.

Penulis mencoba meninjau ulang perhitungan penetapan tarif taksi di kota Padang untuk mengetahui apakah tarif yang diberlakukan telah memberikan keuntungan yang layak bagi pihak pemberi jasa.

2. STUDI PUSTAKA

Wijonarko (2003) memaparkan hasil studi mengenai pengaruh kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) yang menyebabkan kenaikan harga pada beberapa sektor termasuk kenaikan harga suku cadang, minyak pelumas, ban, biaya servis dan lain sebagainya. Kenaikan harga-harga tersebut akan menyebabkan kenaikan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang erat kaitannya dengan penetapan tarif. Metoda perhitungan dengan tiga cara, yaitu metoda Operator, metoda Departemen Perhubungan dan metoda PCI.

Dari hasil perhitungan Wijonarko (2003), didapatkan besarnya biaya operasional kendaraan/hari adalah Rp. 126.437,82 (metode operator), Rp. 170.279,80 (metoda Departemen Perhubungan), Rp. 189.160,78 (metode PCI). Besarnya tarif taksi/km menurut metode Departemen Perhubungan adalah Rp. 1.502,47 dan Rp. 3.004,94 untuk tarif buka pintu. Menurut metode operator tarif taksi/km adalah Rp. 1.115,63 dan Rp. 2.231,26 untuk tarif buka pintu. Menurut metode PCI tarif taksi/km adalah Rp. 1.669,07 dan Rp. 3.338,13 untuk tarif buka pintu.

Dari hasil perhitungan tarif taksi dengan metode Departemen Perhubungan yang dilakukan Wijonarko (2003), menunjukkan bahwa tarif yang berlaku sekarang ini sudah tidak relevan lagi untuk digunakan karena tidak dapat menutup biaya operasional yang dikeluarkan oleh pengusaha angkutan taksi.

Penulis melakukan penelitian tentang penetapan tarif taksi di Kota Padang dengan mengacu kepada metode perhitungan biaya operasional kendaraan dan tarif angkutan umum yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Republik Indonesia di Jakarta pada tahun 1996.

2.1 Karakteristik Operasi taksi

Sistem pengoperasian taksi di Indonesia mengikuti peraturan yang ditemukan dalam :

1. Peraturan Pemerintah RI No. 41/1993 tentang angkutan jalan.

Dalam PP tersebut dinyatakan bahwa taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer.

2. Keputusan Menteri Perhubungan No. 35/2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, yaitu :
 - a. Tidak terjadwal
 - b. Dilayani dengan mobil penumpang yang dilengkapi dengan argometer
 - c. Pelayanan dari pintu ke pintu
 - d. Wilayah operasi terbatas

Pengoperasian taksi berdasarkan pada permintaan dari penumpang, jadi pelayanan taksi pada umumnya lebih tinggi pada daerah-daerah yang tinggi permintaannya pula seperti bandar udara, hotel, terminal, stasiun kereta api dan lain-lain, sehingga taksi dengan mudah dapat kita temukan di tempat-tempat tersebut, bahkan antri dalam menawarkan jasa kepada penumpang. Sedangkan pada daerah lain dapat juga ditemukan beberapa taksi beroperasi dengan cara berkeliling, terutama pada jam sibuk guna mencari penumpang.

Untuk mengoptimalkan operasinya, mereka menggunakan jasa telekomunikasi berupa pelayanan pemesanan melalui telepon, yang kemudian melalui radio amatir yang tersedia di dalam taksi dapat diketahui kebutuhan taksi di daerah-daerah tertentu.

2.2. Struktur Tarif

Faktor yang tidak dapat diabaikan dalam menentukan besar dan struktur tarif adalah besarnya biaya operasi kendaraan yang digunakan sebagai alat angkut. Faktor ini harus diperhatikan karena keuntungan yang diperoleh operator sangat tergantung kepada besarnya tarif yang ditetapkan dan biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan.

Peraturan Gubernur Sumatera Barat No.1/2006 tentang penyesuaian tarif angkutan taksi argometer dalam Provinsi Sumatera Barat, yaitu :

1. Tarif awal (flag fall) sebesar Rp. 4000
2. Tarif dasar (per km berikutnya) sebesar Rp. 2500
3. Tarif tunggu (per-jam) sebesar Rp. 18500

Tarif awal adalah angka awal yang tertera pada argometer taksi setelah argometer taksi dihidupkan pada permulaan penyewaan, yang menunjukkan biaya permulaan/dasar sebagai biaya minimum yang tidak berubah untuk jangka waktu atau jarak tempuh tertentu.

Tarif dasar adalah besarnya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar jarak selanjutnya yang ditempuh.

Tarif waktu adalah besarnya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar penggunaan waktu, misalnya dalam hal taksi menunggu atau dalam kondisi lalu lintas macet.

Tarif jarak adalah besarnya tarif yang tertera dalam argometer yang harus dibayar oleh penumpang, yang didasarkan atas tarif awal ditambah tarif jarak dan/atau tarif waktu.

2.3 Biaya Operasi Kendaraan

Biaya Operasi Kendaraan didefinisikan sebagai biaya yang secara ekonomi terjadi dengan dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Komponen biaya pokok kendaraan biasanya dibagi dalam 2 (dua) kelompok utama, yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung.

2.3.1 Biaya Langsung

Biaya langsung ini sangat tergantung pada bagaimana sistem angkutan ini dioperasikan. Biaya langsung untuk kendaraan terdiri dari beberapa elemen penting, dimana pada saat dikombinasikan akan memperlihatkan total biaya yang harus dikeluarkan oleh pemilik kendaraan dalam periode waktu tertentu. Elemen dari biaya langsung tersebut adalah sebagai berikut :

1. Penyusutan Kendaraan
2. Bunga Modal
3. Gaji dan Tunjangan Operator Kendaraan
4. Pemakaian BBM
5. Penggunaan Ban
6. Service Kecil
7. Service Besar
8. Biaya Perawatan Rutin
9. Cuci Taksi
10. STNK/Pajak Kendaraan
11. KIR

2.3.2 Biaya Tidak Langsung

Komponen-komponen untuk melakukan perhitungan biaya tidak langsung adalah :

1. Biaya Pegawai Selain Operator Kendaraan yang dari : Pimpinan, Staf Administrasi, Tenaga Teknis dan Tenaga Operasi. Jumlah tenaga Pimpinan, Staf Administrasi, Tenaga Teknis dan Tenaga Operasi tergantung dari besarnya armada yang dikelola.

Biaya pegawai ini terdiri dari : gaji/upah, uang lembur dan uang jaminan sosial yang berupa tunjangan perawatan kesehatan, pakaian dinas, asuransi kecelakaan dan tunjangan lain-lain.

2. Biaya Pengelolaan
 - a. biaya administrasi kantor
 - b. pajak perusahaan
 - c. ijin trayek
 - d. ijin usaha, dan lain-lain

2.4 Metode Perhitungan Tarif Taksi

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Republik Indonesia, 1996, hasil operasional harian per unit taksi berdasarkan hasil argometer dapat dihitung dengan menggunakan rumus :

$$\text{Hasil Operasional Harian (HOH)} = [(D - N) \times \text{Tarif/km}] + [N \times \text{tarif awal}] \quad (1)$$

dimana :

- HOH = BOK/hari + K
- K = keuntungan operator taksi = 15% BOK/hari
- D = Jarak tempuh perjalanan/hari
- N = Jumlah perjalanan/hari

Tarif awal = 2 × tarif per km

Posisi biaya pada berbagai tingkat Load Faktor

100%	Rp...../Taksi-km
90%	Rp...../Taksi-km
80%	Rp...../Taksi-km
70%	Rp...../Taksi-km
60%	Rp...../Taksi-km
50%	Rp...../Taksi-km
40%	Rp...../Taksi-km

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 41/1993 tentang angkutan jalan, menerangkan bahwa faktor muatan rata-rata dalam penetapan tarif adalah sebesar 70% (tujuh puluh persen).

3. METODOLOGI

Data dalam penelitian ini diperoleh melalui :

1. Survei wawancara terhadap perusahaan taksi dalam hal ini pada 3 perusahaan taksi. Adapun pertimbangan dalam mengambil sampel berdasarkan jumlah perusahaan beserta jumlah armadanya.

Data dari Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) 2006, perusahaan taksi di Kota Padang, :

- PT. Buana Taxi = 168 unit

- KOSTI Taxi = 82 unit
- KOSASI Taxi = 30 unit
- Angkasa Taxi = 206 unit
- Mutiara Taxi = 150 unit
- Ranah Minang Taxi = 50 unit
- PT. Singgalang Taxi = 35 unit
- AL-FIQIE Taxi = 20 unit
- PT. PATAX = 2 unit
- = 737 unit

Sebagai sampel taksi yang ditinjau adalah taksi Buana, Kosti dan Kosasi karena dianggap telah mewakili taksi-taksi yang ada di kota Padang. Taksi Angkasa memang terdata sebagai taksi kota Padang, akan tetapi mayoritas dari taksi ini beroperasi di Bandara Internasional Minangkabau (BIM), kab. Padang Pariaman, berarti diluar daerah survei. Sedangkan untuk taksi Mutiara, yang terdaftar memang cukup banyak, tapi dalam operasi di lapangan sudah sangat jauh berkurang jumlahnya.

Data yang diminta adalah data biaya operasional kendaraan, seperti terlihat pada tabel 1.

2. Survei wawancara ke sopir taksi untuk mengetahui produksi taksi per hari.
3. Data tersebut selanjutnya diolah dan ditampilkan secara deskriptif dan dianalisis.

Tabel -1 Komponen BOK

NO	KOMPONEN BIAYA
I	KARAKTERISTIK KENDARAAN
	Type / merk kendaraan
	Kapasitas tempat duduk (org)
	Tahun pembuatan
	Isi silinder (cc)
II	PRODUKSI
	Km-tempuh/hari/taksi (km)
	Km-tempuh/bln/taksi (km)
	Km-tempuh/th/taksi (km)
	Km efektif/hari/taksi (km)
	Km-empty/hari/taksi (km)
	Flag fall (kali)
	Km-tempuh rata-rata per frekuensi (km)
	Waktu tunggu per hari (jam)
	Hari operasi per bulan (hari)
	Jumlah armada taksi (unit)
III	BIAYA PER TAKSI-KM
A	Biaya langsung
1	Biaya penyusutan
	Harga kendaraan (Rp)
	Masa penyusutan (th)
	Nilai residu (...% dari harga kendaraan)
	Penyusutan per taksi-km
2	Bunga Modal
	Suku bunga per tahun (%)
	Lama pengembalian pinjaman (n) (th)
	Bunga modal per taksi-km =
3	Gaji dan tunjangan awak kendaraan

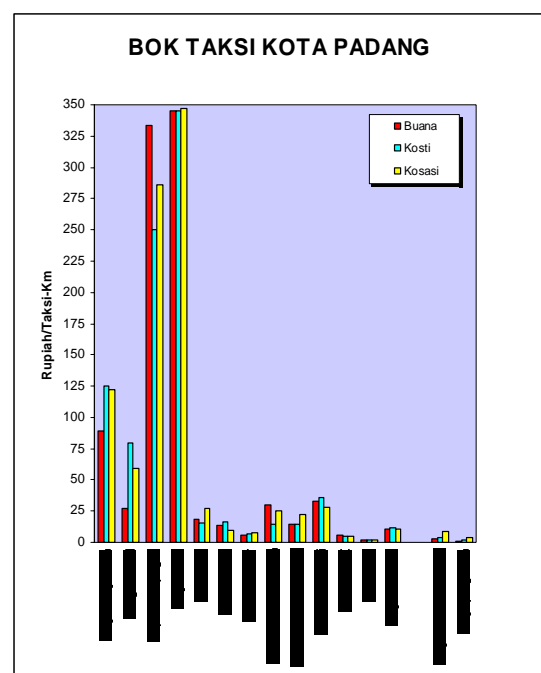
	(sopir)
	Sopir setiap taksi (orang)
	Gaji setiap sopir/hari (Rp)
	Biaya awak kendaraan per taksi-km =
4	Biaya bahan bakar minyak (BBM)
	Pemakaian BBM (km/l)
	Pemakaian BBM/hari (l)
	Biaya BBM per taksi-km
5	Ban
	Jumlah pemakaian ban (buah)
	Daya tahan ban (km)
	Biaya ban per taksi-km =
6	Service kecil
	Service kecil dilakukan setiap (km)
	Pemakaian bahan :
	- Oli mesin (l)
	- Gemuk (kg)
	- Minyak rem (l)
	- Upah/service bila dilakukan di luar (Rp)
	Biaya service kecil per taksi-km =
7	Service besar
	Service besar dilakukan setiap (km)
	Pemakaian bahan :
	- Oli mesin (l)
	- Oli gardan (l)
	- Oli transmisi (l)
	- Gemuk (kg)
	- Minyak rem (l)
	- Busi (buah)
	- Filter oli (buah)
	- Filter udara (buah)
	- Bensin (l)
	- Upah/service bila dilakukan di luar (Rp)
	Biaya service besar per taksi-km =
8	Biaya perawatan rutin yaitu penggantian spare part (mesin, persneling, dan sebagainya)
	Perawatan rutin (...kali/bulan)
	Biaya perawatan rutin per bulan (Rp)
	Biaya perawatan rutin per tahun (Rp)
	Biaya perawatan rutin per taksi-km
9	Biaya general overhaul
	General overhaul dilakukan setiap (km)
	Biaya overhaul/tahun :
	- Upah (Rp)
	- Bahan (Rp)
	Biaya overhaul per taksi-km = $\frac{\text{biaya overhaul/th}}{\text{km}}$
10	Biaya cuci taksi/hari/taksi (Rp)
	Biaya cuci taksi/bulan (Rp)
	Biaya cuci taksi = $\frac{\text{biaya cuci taksi/bulan}}{\text{produksi taksi-km/bln}}$
11	Biaya STNK/taksi/th (Rp)
	Biaya STNK per taksi-km =
12	KIR
	Frekuensi KIR/th (kali)
	Biaya setiap kali KIR (Rp)

	Biaya KIR/th
	Biaya KIR per taksi-km = $\frac{\text{biaya KIR/tahun}}{\text{Prod.Taksi-km/th}}$
13	Biaya asuransi/th (Rp)
	Biaya asuransi per taksi-km = $\frac{\text{km/tahun}}{\text{km/tahun}}$
B	Biaya Tidak Langsung
1	Biaya pegawai selain awak taksi : - Gaji/th (Rp)
	Gaji pegawai selain awak taksi per taksi-km =
2	Biaya pengelolaan (administrasi kantor, ijin usaha, dll) / th
	Biaya pengelolaan per taksi-km = $\frac{\text{km/tahun}}{\text{km/tahun}}$
IV	Biaya Pokok Per Taksi-km
	Biaya pokok per taksi-km = jumlah biaya langsung + jumlah biaya tidak langsung
V	Biaya Pokok Kendaraan/hari
	Biaya pokok kendaraan/hari = biaya pokok per taksi-km × km tempuh/hari

Sumber : Survei Data Primer

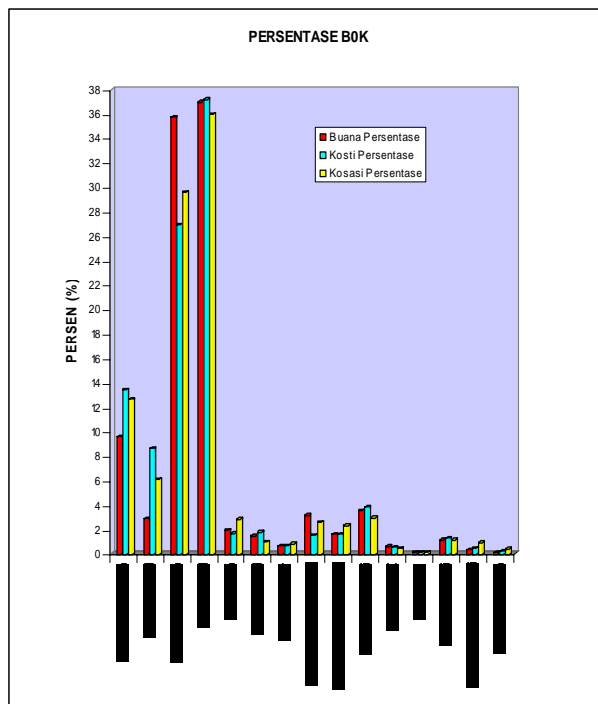
4. HASIL

Dari hasil survei ke-tiga perusahaan taksi, yaitu taksi Buana, taksi Kosti, dan taksi Kosasi serta dilakukan pengolahan data, maka Biaya Operasional Kendaraan untuk ketiga perusahaan tersebut dapat dilihat pada gambar 1.



Gambar-1 BOK Taksi kota Padang

Atau jika dilakukan persentase seperti terlihat pada gambar 2.



Gambar- 2 Persentase BOK

Dari gambar terlihat bahwa biaya BBM menghabiskan sampai 37% dari total biaya operasional kendaraan. Maka wajarlah apabila terjadi kenaikan bahan bakar minyak (BBM), tarif taksi harus segera disesuaikan dengan kenaikan tersebut agar operator taksi tidak mengalami kerugian. Sedangkan BOK rata-rata per hari disimpulkan seperti pada tabel 2.

Tabel -2 BOK Rata-rata Per Hari

Jenis Kend.	Jarak tempuh /hari	Jumlah perjalanan/hari	BOK/hari
Taksi Buana	300 km	10 kali	Rp. 279995.65
Taksi Kosti	300 km	25 kali	Rp. 278498.92
Taksi Kosasi	350 km	10 kali	Rp. 338010.66
Rata-rata	317 km	15 kali	Rp. 298835.10

5. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dari data yang diperoleh dilakukan perhitungan dan pembahasan untuk mendapatkan besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan menggunakan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Republik Indonesia. Nilai dari BOK ini nantinya yang akan digunakan untuk

menetapkan besarnya tarif yang seharusnya diberlakukan.

Dengan menggunakan rumusan perhitungan tarif taksi menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Republik Indonesia (1) sebagai berikut dan memakai data pada tabel 2. diperoleh tarif dasar taksi adalah Rp. 1035.12 per Km.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 41/1993 tentang angkutan jalan, menerangkan bahwa faktor muatan rata-rata adalah sebesar 70% (tujuh puluh persen).

Posisi biaya pada berbagai tingkat Load Faktor:

- 100% Rp. 1035.12/Taksi-km
- 90% Rp. 1150.13/Taksi-km
- 80% Rp. 1293.90/Taksi-km
- 70% Rp. 1478.74/Taksi-km**
- 60% Rp. 1725.20/Taksi-km
- 50% Rp. 2070.24/Taksi-km
- 40% Rp.2587.80/Taksi-km

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, diperoleh bahwa besarnya tarif dasar taksi per-km adalah **Rp. 1500.**, sedangkan besarnya tarif awal adalah 2 x Rp. 1500. yaitu sebesar **Rp. 3000.**

Sedangkan tarif yang ditetapkan sesuai Peraturan Gubernur Sumbar No.1/2006 adalah tarif dasar taksi per km adalah **Rp. 2500** dan besarnya tarif buka pintu adalah **Rp. 4000**. Kalau dilihat tarif berdasarkan kondisi load faktor paling rendah, yaitu 40%. Dari sisi operator tarif yang ditetapkan ini tentu menguntungkan, karena telah memperhitungkan kondisi terburuk saat sepi penumpang, yaitu dengan faktor muat hanya 40%. Tetapi dari segi penumpang tentu hal ini menjadi memberatkan. Mungkin faktor inilah yang menyebabkan pengguna taksi di Kota Padang enggan menggunakan tarif berdasarkan argometer dan lebih suka dengan sistem borongan.

DAFTAR PUSTAKA

1. Wijonarko, N.R., *Pengaruh Kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak Terhadap Penetapan Tarif Taksi*, Jurusan Teknik Sipil-Universitas Gadjah Mada, Jogjakarta, 2003
2. Sitanggang, P.B.R., *Evaluasi Biaya Operasi Perusahaan Taksi di Jakarta*, tesis Program Magister Teknik Sipil-Institut Teknologi Bandung, Bandung, 2001
3. Modul Pelatihan, *Perencanaan Sistem Angkutan Umum (Public Transport System Planning)*, Lembaga Pengabdian Kepada Masyarakat ITB bekerjasama dengan Kelompok Bidang Keahlian Rekayasa Transportasi, Jurusan Teknik Sipil-Institut Teknologi Bandung, Bandung, 1997
4. _____, *Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan dan Tarif Angkutan Umum*, Direktorat Jenderal Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta, 1996.