ANALISA SUPPLY DAN DEMAND ANGKUTAN TAKSI DI KOTA MEDAN BERDASARKAN TINGKAT OKUPANSI DAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN

Guntur C Purba, Yusandy Aswad

Departemen Teknik Sipil, Universitas Sumatera Utara, Jl. Perpustakaan No. 1 Kampus USU Medan
Email: purbaguntur@ymail.com
Staf Pengajar Departemen Teknik Sipil, Universitas Sumatera Utara, Jl. Perpustakaan No. 1 Kampus USU Medan
Email: yusandyaswad@gmail.com

ABSTRAK

Transportasi merupakan salah satu aspek penunjang kemajuan suatu daerah terutama dalam kegiatan perekonomiannya. Hal ini tidak lepas dari pengaruh pertambahan jumlah penduduk. Semakin bertambahnya jumlah penduduk maka semakin meningkat kebutuhan sarana dan prasarana transportasi. Kota Medan sebagai pusat kegiatan wilayah perkotaan, pariwisata, industri, pertanian, jasa dan perdagangan, memiliki kegiatan transportasi yang relatif tinggi dibandingkan dengan kota-kota lain di Sumatera Utara, sehingga untuk pemenuhan mobilitas diperlukan sarana angkutan umum yang merupakan pilihan dari mayoritas penduduk kota Medan. Salah satu sarana angkutan umum yang tersedia di kota Medan adalah taksi

Tujuan penelitian ini untuk menganalisis kebutuhan supply dan demand pada angkutan taksi dengan mengukur tingkat okupansi perjalanan taksi dan menghitung biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan per km. Metedologi dari penelitian ini adalah dengan melakukan survey investigasi atau wawancara langsung ke pengemudi taksi. Perhitungan biaya operasional kendaraan dilakukan dengan metode perhitungan biaya pokok angkutan yang diterbitkan oleh Kementrian Perhubungan..

Hasil dari analisis data diperoleh sebagai berikut : Tingkat Okupansi Taksi Blue Bird adalah sebesar 46,73 % dengan besar biaya operasional Rp 1,471.46 per km , tingkat okupansi Taksi Express adalah sebesar 55. 80% dengan besar biaya operasional sebesar Rp 1,381.28 per km dan Tingkat okupansi Taksi Matra adalah sebesar 42.69% dengan besar biaya operasional sebesar Rp 1,278.27 per km. Dari ketiga taksi tersebut diperoleh tingkat okupansi harian rata-rata sebesar 48.41%.

Kata Kunci *: Okupansi, Biaya Operasional Kendaraan*

ABSTRACT

Transportation is one of aspect to support development of one territory especially on it aspect economical. This is not free from the influence of population growth. The increasing number of population has increased the need of transportation infrastructure. Medan as the center of the city urban area, tourism, industry, service and trade have relatively high transport activity compared with other cities in North Sumatera, So the mobility necessary for the fulfillment of public transportation which is the choise of the majority population in Medan city. One of the means of public transport available in the city of Medan is a taxi.

The purpose of this research transform and analyze the needs of supply and demand in the taxi transport by measuring the occupancy rate of taxi trips and calculate vehicle operating costs incurred per km. the methology of this study is to conduct an investigation or survey by direct interview to the taxi's driver. Vehicle operational cost calculation carried out by the method of calculating the cost of transportation issued by the ministry of transportation.

Result of the analisys of data obtained as follows: the occupancy level of Taksi Blue Bird is 46.73% at operational cost Rp. 1,471.46 per km, the occupancy level of Taksi Express is 55.80% at operational cost Rp. 1,381.28 per km and occupancy level of Taksi Matra is 42.69% with operational cost by Rp. 1,278.27 per km. From the three taxis were obtained daily occupancy rate on average by 48.41%.

Keywords: *Occupancy, Operational Cost of Vehicle*

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi merupakan usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2004). Dewasa ini transportasi memegang peranan penting dalam kehidupan manusia, manusia dalam memenuhi kebutuhannya sehari-hari tidak terlepas dari pergerakan seperti bekerja, belajar, berbelanja dan berlibur/rekreasi.

Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan no. 22 Tahun 2009 menyatakan ; "Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945." Sarana dan prasarana transportasi akan sangat dibutuhkan untuk mengimbangi aktifitas penduduk. Angkutan umun dan jalan raya merupakan salah satu sarana dan prasarana transportasi darat yang dimaksudkan untuk menunjang pertumbuhan dan hubungan ekonomi, pendidikan social budaya antar daerah.

Untuk menunjang kelancaran pergerakan seseorang dari suatu tempat ke tempat lain dibutuhkan penyediaan sarana angkutan umum yang aman, nyaman, dan dengan biaya yang terjangkau. Kebutuhan angkutan umum pada saat ini berkembang dengan pesat. Hal ini disebabkan oleh meningkatnya jumlah penduduk di kota Medan yang secara langsung mempengaruhi tingkat aktivitas masyarakat, sehingga untuk pemenuhan mobilitas diperlukan sarana angkutan umum yang merupakan pilihan dari mayoritas penduduk kota Medan, baik sebagai kelompok *captive user* akibat tidak memiliki kendaraan pribadi maupun *choice user* yang memiliki kendaraan pribadi tetapi memilih menggunakan angkutan umum.

Salah satu pilihan angkutan umum yang tersedia di kota Medan adalah taksi, yang sifatnya berbeda dengan dengan angkutan umum lainnya. Perbedaan tersebut meliputi rute yang tergantung pada permintaan penumpang, kenyamanan yang relatif baik, waktu tempuh yang lebih cepat dan kemudahan untuk mendapatkan angkutan taksi di hampir semua tempat. Kelebihan yang dimiliki taksi ditinjau dari tingkat kenyamanan dan waktu tempuhnya akan menggambarkan kondisi angkutan umum yang ideal dan sesuai dengan tuntutan konsumen. Taksi dikenal sebagai moda *paratransit* yang merupakan salah satu angkutan umum alternatif yang banyak diminati masyarakat, meskipun dengan ongkos yang lebih tinggi dibandingkan angkutan umum lainnya.

Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Menganalisis tingkat okupansi taksi.
2. Menganalisis Biaya Operasi Kendaraan (BOK).

Ruang Lingkup Penelitian

1. Lokasi penelitian atau wilayah studi adalah wilayah administratif kota Medan.
2. Penelitian ini membahas tentang tingkat okupansi dan biaya operasioal kendaraan Taksi. Penelitian ini ditinjau dari segi pengemudi taksi sedangkan dari segi penumpang tidak ditinjau.
3. Dari 11 operator taksi yang beroperasi di Kota Medan dilakukan penelitian hanya 3 operator taksi yaitu Taksi Blue Bird, Taksi Express dan Taksi Matra.
4. Penelitian ini tidak membahas mengenai analisa tarif.
5. Analisa tingkat okupansi dan biaya operasi taksi di wilayah kota Medan, berdasarkan asumsi semua bahwa seluruh armada taksi berjalan lancer

2. STUDI PUSTAKA

Angkutan Taksi

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.41 Tahun 1993, Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer. System pelayanan taksi bersifat fleksibel bila dibandingkan moda angkutan lainnya dan memiliki pelayanan dari pintu ke pintu *(door to door service)* dalam wilayah operasi terbatas. Dengan perkataan lain bahwa taksi memiliki kelebihan utama pada pelayanan angkutan umum, bila dilihat dari keleluasaan waktu yang tidak terjadwal, rute pelayanan dan tempat pemberhentiannya yang bebas, serta dilengkapi dengan argometer.

Taksi merupakan salah satu jenis layanan transport yang mempunyai karateristik pelayanan khusus, yang merupakan perpaduan antara kendaraan pribadi dan angkutan umum (Levinson & Weant, 1982 dikutip oleh Siswanto, 2010). Karena taksi dapat melayani ke semua tempat di daerah urban dan dapat dipanggil melalui telepon serta mampu memberikan pelayanan perjalanan secara pribadi, sehingga taksi cenderung merupakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum.

Pengguna jasa taksi sangat bervariasi jika dilihat dari sisi kondisi social ekonominya. Secara garis besar, pengguna jasa taksi dapat dikelompokkan menjadi (Levinson & Weant, 1982 dikutip oleh Siswanto, 2010) :

1. Mereka yang tidak punya pilihan lain kecuali taksi, missal orang tua, orang yang cacat fisik dan lain-lain.
2. Orang yang naik taksi karena menginginkan servis yang baik.

Kelebihan Angkutan Taksi

Kelebihan taksi dibandingkan dengan moda transportasi yang lain (Levinson & Weant, 1982 dikutip oleh Siswanto, 2010) adalah sebagai berikut :

1. Pengoperasian taksi berdasarkan permintaan penumpang, dan mampu melayani ke semua tempat di daerah urban.
2. Pelayanan pemesanan dapat dilakukan melalui telepon.
3. Pelayanan taksi bersifat dari pintu ke pintu (*door to door*).
4. Mudah didapatkan setiap saat karena waktu operasi yang hampir 24 jam.
5. Lebih nyaman dan bersifat pribadi.
6. Sangat tepat untuk hal-hal yang bersifat darurat, misalnya harus ke rumah sakit.
7. Lebih cepat bagi pengguna jasa yang berburu waktu .

Akses menuju atau keluar bandara biasanya juga menggunakan layanan jasa taksi. Sistem pengangkutan taksi secara bersama-sama (*taxi pooling*) untuk ke tempat ke kerja atau pulang dari pekerjaaan dapat menurunkan biaya pemakaian taksi perorang.

Pelayanan Taksi

Menurut KM 35 tahun 2003 mengatur tentang angkutan tidak dalam trayek yang tertuang dalam Bab IV. Pada bagian pertama berisi tentang Jenis Angkutan pada pasal 28 yang berbunyi : angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek, terdiri dari:

a. Angkutan taksi
b. Angkutan sewa
c. Angkutan pariwisata
d. Angkutan lingkungan

Pada bagian kedua tentang angkutan taksi tertuang pada pasal 29 yang berisi : Pelayanan angkutan taksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 huruf (a) merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas meliputi daerah kota atau perkotaan. Pelayanan angkutan taksi diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

a. Tidak berjadwal
b. Dilayani dengan mobil penumpang umum jenis sedan atau station wagon dan van yang memiliki konstruksi seperti sedan sesuai standar teknis yang ditetapkan oleh Direktur Jendral.
c. Tarif berdasarkan argometer.
d. Pelayanan dari pintu ke pintu..

Okupansi Perjalanan Taksi

Menurut Tamin (1997), okupansi merupakan perbandingan prosentase antara panjang perjalanan taksi isi penumpang dengan total panjang perjalanan taksi berpenumpang maupun taksi kosong.

Permintaan dan penawaran jasa transportasi khususnya taksi, seringkali terjadi di berbagai tempat. Di suatu tempat ada calon penumpang yang menunggu taksi, dan pada saat yang sama di tempat berbeda banyak taksi kosong mencari penumpang. Dengan demikian untuk memberikan pelayanan kepada calon penumpang, jumlah penawaran harus lebih besar dari permintaan atau jumlah taksi yang tersedia lebih besar dari kebutuhan. Konsekuensinya, banyak perjalanan taksi yang tidak berpenumpang (kosong), berarti banyak produk yang terbuang.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1905/KP.801/DRJD/2010 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Kegiatan Penghargaan Wahana Tata Nugraha, hubungan tingkat okupansi suatu angkutan terhadap kondisi pelayanan angkutan seperti yang terlihat dalam Tabel 1 :

Tabel 1. Hubungan Tingkat Okupansi Terhadap Kondisi Pelayanan Angkutan

Tingkat Okupansi (%)	Kondisi Pelayanan
100	Sangat Baik
80	Baik
60	Sedang
40	Kurang
20	Sangat Kurang
0	Tidak Ada

Sumber : Direktur Jenderal Perhubungan Darat (2010)

Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang terjadi karena dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk tujuan tertentu. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002) komponen biaya operasi kendaraan dibagi dalam 3 kelompok, yaitu:

1. Biaya Tetap (*Fixed Cost*)

Biaya tetap adalah biaya yang dalam pengeluarannya tetap tanpa tergantung pada volume produksi yang terjadi. Biaya tetap ini dapat dikelompokkan menjadi:

1. 1. Biaya Penyusutan

Biaya penyusutan merupakan biaya yang dikeluarkan untuk penyusutan nilai kendaraan karena berkurangnya umur ekonomis. Biaya depresiasi dapat diperlakukan sebagai komponen dari biaya tetap, jika masa pakai kendaraan dihitung berdasarkan waktu. Untuk menghitung biaya depresiasi, hal pertama yang dilakukan adalah menentukan harga kendaraan. Biaya penyusutan dapat dihitung dengan cara sebagai berikut:

- Biaya Penyusutan = $\frac{Harga\ Kendaraan - Nilai\ Residu}{Masa\ Penyusutan}$ (1)

Nilai residu adalah 20% dari harga kendaraan.

1. 2. Biaya Bunga Modal

Para pengusaha angkutan antar kota dalam propinsi sebagian besar memilih sistem pemilikan kendaraan dalam sistem kredit beserta bunga yang harus dilunasi dalam jangka waktu tertentu. Pembayaran kredit ini dilakukan dengan cara membayar dengan jumlah tertentu dan tetap setiap tahun, yang terdiri dari pembayaran kembali baik bunga maupun pinjaman pokok sekaligus. Untuk menghitung pembayaran kembali biaya modal kendaraan maka digunakan rumus:

- Biaya Bunga Modal = $\frac{\frac{n+1}{2} x\ harga\ kendaraan\ x\ tingkat\ bunga/thn}{masa\ penyusutan}$ (2)

Keterangan: n = masa pinjaman (tahun)

1. 3. Biaya Pajak Kendaraan Bermotor (STNK)

Perpanjangan STNK dilakukan setiap 5 tahun sekali, tetapi pembayaran pajak kendaraan dilakukan setiap tahun dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

- Biaya STNK = $(0{,}5\ HK)/PST$ (3)

Keterangan : HK = harga kendaraan

PST = per seat tahun/ km tempuh

1. 4. Biaya Kir Bus

Kir kendaraan dilakukan minimal sekali setiap enam bulan dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

- Biaya Kir Bus =(Biaya Kir per tahun per unit)/PST (4)

Keterangan : PST = per seat tahun / km tempuh

1. 5. Biaya Asuransi Kendaraan

Asuransi kendaraan pada umumnya hanya dilakukan oleh perusahaan yang membeli kendaraan secara kredit bank. Namun, asuransi kendaraan perlu diperhitungan sebagai pengamanan dalam menghadapi resiko.

- Biaya Asuransi Kendaraan =$(2{,}5\%\ x\ HK)/PST$ (5)

Keterangan : HK = harga kendaraan

PST = per seat tahun/ km tempuh

2. Biaya Tidak Tetap (*Running Cost*)

Biaya tidak tetap merupakan biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan beroperasi. Komponen biaya yang termasuk ke dalam biaya tidak tetap yaitu:

2. 1. Biaya Awak Bus

Biaya awak bus terdiri dari:

a. Susunan awak kendaraan (supir dan kondektur)

b. Gaji dan Tunjangan

Biaya awak bus didapat dari penjumlahan susuna awak kendaraan dengan gaji dan tunjangan dibagi dengan per seat tahun (PST). Secara matematis:

- Biaya Awak Bus = $(Biaya\ Awak\ Per\ Tahun)/PST$ (6)

Keterangan : PST = per seat tahun / km tempuh

2. 2. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)

Penggunaan Bahan Bakar Minyak secara umum tergantung dari jenis kendaraan dan kapasitas kendaraan. Biaya tersebut diperoleh dari:

- Biaya BBM = $(Biaya\ BBM\ per\ bus\ per\ hari)/PST$ (7)

Keterangan : PST = per seat tahun / km tempuh

2. 3. Biaya Ban

Ban angkutan mobil penumpang umum sebanyak 4 buah ban baru dengan daya tempuh 25.000 km.

- Biaya Ban = $(Biaya\ ban\ per\ bus)/(Daya\ Tahan\ Ban\ x\ Kapasitas\ Angkut)$ (8)

2. 4. Biaya Pemeliharaan Kendaraan

Biaya pemeliharaan kendaraan terdiri dari biaya service, overhaul, penambahan oli mesin, cuci bus, penggantian suku cadang, dan pemeliharaan body. Besar biaya pemeliharaan kendaraan merupakan akumulasi dari biaya tersebut.

2. 5. Biaya Retribusi Terminal

Biaya retribusi terminal per unit diperhitungkan per hari atau per bulan.

- Biaya Retribusi Terminal = $(Retribusi\ per\ hari\ per\ bus)/(Seat\ km\ per\ hari)$ (9)

3. Biaya Overhead

Biaya overhead dapat diketahui melalui 2 cara yaitu:

a. Menghitung 20-25% dari jumlah biaya tetap dan biaya tidak tetap.
b. Menghitung biaya overhead secara terperinci yaitu menghitung biaya overhead yang perlu terus dipantau secara berkala oleh pemilik kendaraan.

Dalam penelitian ini digunakan dengan cara menghitung 20-25% dari jumlah biaya tetap dan biaya tidak tetap. Secara matematis dihitung dengan rumus:

- Biaya Overhead = (Biaya Tetap + Biaya Tidak Tetap) x (20-25%) (10)

Biaya operasional kendaraan dapat ditinjau dari dua sisi tergantung dari sistem hubungan kerja antara pengusaha sebagai pemilik kendaraan dengan sopir (kru kendaraan). Diantaranya adalah biaya operasional kendaraan sistem gaji dan biaya operasional kendaraan sistem setoran. Bila hubungan kerja dengan sistem setoran dimana sopir harus memberi setoran dengan jumlah yang telah disepakati maka biaya operasional kendaraan menjadi beban sopir untuk operasional kendaraan tersebut.

Biaya Operasional Kendaraan Sistem Setoran

Menurut Daniels (1974) yang dikutip oleh Isya (2011), mengemukakan bahwa sistem ini merupakan hubungan antara pengusaha sebagai pemilik armada kendaraan dengan sopir sebagai patner kerja, dimana pihak sopir mempunyai kewajiban memberikan setoran uang dengan jumlah tertentu kepada pemilik kendaraan setiap kali kendaraan dioperasikan. Dalam hubungan kerja semacam ini beban operasional kendaraan menjadi tanggung jawab pihak sopir sepenuhnya. Adapun beban biaya operasional kendaraan tersebut dapat dikelompokkan sebagai biaya tetap dan tidak tetap.

Secara garis besar besaran biaya tetap ini sama dengan setoran kepada pemilik kendaraan. Bagi pemilik kendaraan besarnya setoran ini sudah diperhitungkan untuk menutup semua biaya modal yang menjadi tanggung jawabnya. Besarnya setoran yang diterima sudah mencakup biaya pengadaan kendaraan, biaya perijinan, biaya perbaikan dan perawatan, biaya administrasi dan biaya-biaya lainnya ditambah pula dengan besaran keuntungan yang diharapkan. Biaya tidak tetap besarnya sangat dipengaruhi dengan kondisi kendaraan pada saat beroperasi, diantaranya: Bahan Bakar Minyak (BBM), konsumsi, retribusi, oli, karet rem, penghasilan sopir dan kru kendaraan.

3. METODOLOGI

Data dalam penelitian ini diperoleh melalui:

1. Survei wawancara terhadap perusahaan taksi dalam hal ini pada 3 perusahaan taksi. Data yang dimnta adalah data biaya operasional kendaraan. seperti yang terlihat dalam tabel 3.1
2. Survei wawancara ke pengemudi taksi untuk mengetahui produksi taksi per hari. Adapun teknik pengambilan jumlah sampel wawancara adalah dengan menggunakan *Tabel Krejcie-Morgan (*Purnomo dan Usman, 2000)
3. Data tersebut selanjutnya diolah dan dianalisis.

Tabel 3.1 Komponen BOK

No	Komponen Biaya
I	Karateristik Kendaraan
	Merek/type Kendaraan
	Ukuran Mesin
	Jenis Pelayanan
	Kapasitas /Daya angkut
	Jarak Tempuh Sehari
	Jarak Tempuh Isi Sehari
	Rit Dalam Satu Hari
	Hari Operasi Kendaraan Selama Satu Bulan

No	Komponen Biaya
II	Biaya Per Taksi-km
A	Biaya Tetap
1	Upah Pengemudi (UP)/ Hari
2	Administrasi (ADM)/hari
3	Biaya penyusutan (BP)
4	Biaya Bunga Modal (BM)
B	Biaya Tidak Tetap
1	Biaya BBM
2	Service Kecil
	Biaya bahan
	(1) olie mesin
	(2) olie garden
	(3) Oli Transmisi
	(4) Gemuk
3	Servis besar
	(1) Olie mesin
	(2) Olie Gardan
	(2) Olie Gardan
	(3) Olie Transmisi
	(4) Gemuk
	(5) Minyak Rem
	(6) Filter olie
	(7) Filter Udara
4	Biaya Ban
5	Overhoul mesin
6	Overhoul body
7	Penambahan olie mesin
8	Biaya Retribusi/km
9	Suku Cadang (SC)/km

Sumber : Survei Wawancara

4. PENGOLAHAN DAN ANALISIS

Data hasil survei ke-tiga perusahaan taksi, yaitu Taksi Blue Bird, Taksi Express, dan Taksi Matra serta dilakukan pengolahan data, maka didapat hasil pada table 4.1 dan 4.2:

Tingkat Okupansi Taksi

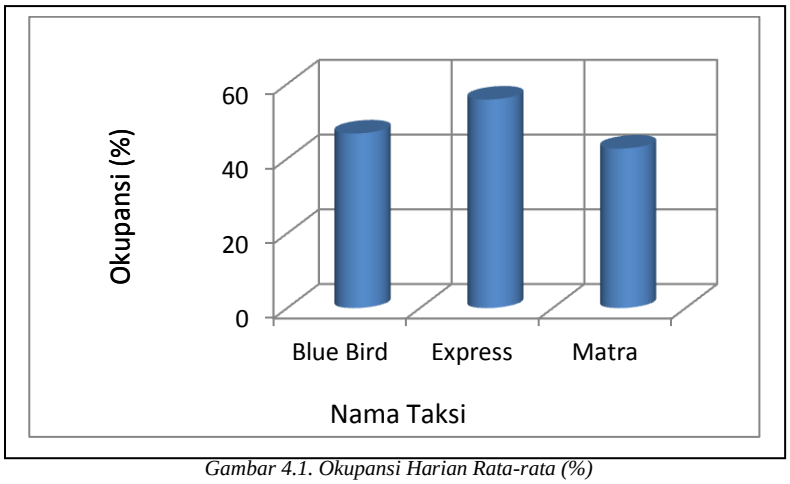
Tingkat okupansi harian rata-rata dari ketiga perusahaan taksi, yaitu Taksi Blue Bird, Taksi Express, dan Taksi Matra didapat pada tabel 4.1.

Tabel 4.1 Okupansi Harian Rata-Rata

No.	Nama Taksi	Panjang Perjalanan per Hari (km)	Jarak Tempuh / Trip /hari (km)	Jlh. Trip per Hari (km)	Jarak Perjalanan Isi per Hari (km)	Okupansi (%)
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f = dxe*	*g =(f /c x 100)%*

1	Blue Bird	243.585	8.27673	14.33333	118.633	46.7291
2	Express	247.103	10.65517	12.93103	137.782	55.8045
3	Matra	188.61	6.898305	11.62712	80.2074	42.6926
Rata-rata		217.857	8.610068333	12.96382667	112.208	48.4087

Sumber : Pengolahan Data



Gambar 4.1. Okupansi Harian Rata-rata (%)

Dari hasil perhitungan Tingkat Okupansi dari ketiga perusahaan taksi diperoleh bahwa tingkat okupansi pada Perusahaan Taksi Blue Bird adalah sebesar 46,73%, tingkat okupansi pada Perusahaan Taksi Express adalah sebesar 55,80% dan tingkat okupansi pada Perusahaan Taksi Matra adalah sebesar 42,69%, dengan tingkat okupansi rata-rata sebesar 48,41%.

Dengan tingkat okupansi rata-rata sebesar 48,41%,berarti pelayanan taksi masih kurang baik, di mana kelayakan okupansi perjalanan adalah sebesar 60%. Dengan peningkatan pelayanan taksi dapat menambah tingkat okupansi perjalanan taksi sehingga akan menambah keuntungan dari perusahaan taksi.

Biaya Operasi Kendaraan

Besar biaya operasional dari masing-masing taksi per km adalah seperti yang terdapat pada tabel 4.2 :

Tabel 4.2 Biaya Operasional Taksi Per Km

No	Nama Taksi	Biaya Tetap/km	Biaya Tidak Tetap/km	Biaya Overhead/km	Total BOK/km
1	Taksi Blue Bird	Rp. 407,982	Rp. 929,71	Rp. 133,71	Rp. 1.471,46
2	Taksi Express	Rp. 368,14	Rp. 887,57	Rp. 125,57	Rp. 1.381,28
3	Taksi Matra	Rp. 273,80	Rp. 888,26	Rp. 116,21	Rp. 1.278,27
Rata-rata		Rp. 349.974	Rp. 901.8466667	Rp.125.1633333	Rp.1377.003333

Sumber : Pengolahan Data

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Hasil analisis terhadap tingkat okupansi dan biaya operasional kendaraan taksi di dapat kesimpulan sebagai berikut :

1. Tingkat okupansi harian rata-rata per taksi dengan persentase sebagai berikut :
   a. Tingkat okupansi harian rata-rata taksi Blue Bird sebesar 46,73 %
   b. Tingkat okupansi harian rata-rata taksi Express sebesar 55,80 %
   c. Tingkat okupansi harian rata-rata taksi Matra sebesar 42,69 %

Rata-rata tingkat okupansi harian taksi di Kota Medan adalah sebesar 48.41 % masih berada di bawah standar kelayakan okupansi perjalanan yaitu sebesar 60 % sehingga pelayanan taksi di Medan masih harus ditingkatkan.

2. Biaya operasional kendaraan taksi per unit dengan besar sebagai berikut :
   a. Biaya operasional kendaraan Taksi Blue Bird dengan nilai sebesar Rp. 1,471.46 /km.

b. Biaya operasional kendaraan Taksi Express dengan nilai sebesar Rp. 1,381.28 /km.
c. Biaya operasional taksi kendaraan Taksi Matra dengan nilai sebesar Rp. 1,278.27 /km.

Saran

1. Perawatan kendaraan yang baik dan berkala akan memberikan keuntungan kepada operator angkutan taksi.
2. Pengambilan data harus lebih banyak dan spesifik, sehingga data yang diperoleh tersebut dapat mewakili terhadap Tingkat Okupansi dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).
3. Perlu dilakukan penelitian lanjutan yang lebih akurat sehingga pengkajian yang didapat lebih akurat.

Daftar Pustaka

Anonim, (2009). Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Jakarta.

Anonim, (2007). Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007 tentang Transportasi, Jakarta.

Anonim, (2003). Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun 2003 tentang Angkutan Tidak Dalam Trayek. Jakarta.

Anonim, (2010). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1905/KP.801/DRJD/2010 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Kegiatan Penghargaan Wahana Tata Nugraha Jakarta

Anonim, (2012). Badan Pusat Statistik Kota Medan, Medan Dalam Angka 2012. Medan

Anonim, (2013). Peraturan Walikota No. 9 Tahun 2013 tentang Tarif Batas Atas dan Tarif Bawah Angkutan Taksi. Medan

Anonim, (2002). Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur. Jakarta.

Artana, Fiskus Eersta Y., dkk, (2010). Analisis Operasional Angkutan Taksi Di Kota Semarang. Simposium III FSTPT, ISBN no. 979-96241-0-X.

Aryawan; I. G. M. O., (2010), Analisis Keseimbangan Kebutuhandan Penyediaan Angkutan Taksi Di Kota Denpasar**.** Simposium XIII FSTPT Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang.

Purmono S. A., dan Husman, (2000). *Pengantar Statistika.* PT. Bumi Aksara. Jakarta.

Black, A., (1995). *Urban Transport Planning.*McGraw-Hill Inc. Singapore.

Isya, M., dkk, (2011). Analisis Penentuan Tarif Angkutan Umum Minibus Lintas Lhokseumawe-Banda Aceh. Teras Jurnal, Vol. I, No.2 Juni 2011.

Junaidi, S., (2006). Efisiensi Industri Jasa Taksi Di Kota Semarang. *Tesis* Universitas Diponegoro. Semarang.

Kurniati, T., dkk, (2010) Analisa Tingkat Kebutuhan Angkutan Taksi Kota Bandung Dengan Teknik Stated Preference. Simposium III FSTPT, ISBN no. 979-96241-0-X. Bandung.

Kusumastuti, dkk, (2011). Peranan Keseimbangan Supply Dan Demand Transportasi Di Surabaya. Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah 2011. Surabaya.

Lubis, K., dan Medis (2010). Model Pemilihan Angkutan Taksi Di Kota Medan (Teknik Stated Preference). Simposium XII FSTPT Universitas Katolik Soegijapranata. Semarang.

Miro, F., (2005). *Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga. Jakarta.

Morlok, E., K., (1991), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi***.** Erlangga, Jakarta.

Siswanto, J., dkk, (2010). Analisis Pelayanan Taksi Di Kota Semarang Berdasarkan Pendekatan Keseimbangan Permintaan Dan Pendapatan Operator. Simposium XII FSTPT Universitas Katolik Soegijapranata Semarang.

Tamin, O.Z., (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Tranportasi*. Bandung : ITB Bandung.

Widodo, S., (2005). Analisis Keseimbangan Supply-Demand Angkutan Taksi Di Kota Semarang. *Tesis* Universitas Diponegoro. Semarang