

PERENCANAAN PENERAPAN SKEMA *BUY THE SERVICE*

PADA ANGKUTAN PERKOTAAN DI KOTA KENDARI

SALSABILLA DLIYAUH HAQ

Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu Km 3.5, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat
17520
salsabilladh@gmail.com

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV.Plg

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu Km 3.5, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat
17520

DRS. WIJANTO, M.SI

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu Km 3.5, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat
17520

ABSTRACT

The number of trips in Kendari City is very high for private vehicle users which causes traffic congestion and air pollution. This is because the population growth in urban areas is increasing every year. Based on these things, the government should provide adequate public transportation services. In the current condition, urban transportation services in Kendari City still need to be improved in terms of service. With the implementation of the *Buy The Service* scheme which refers to transportation services, it is hoped that urban transportation that will use the *Buy The Service* scheme will attract public interest to take urban transportation. In this study using a descriptive method with a quantitative approach. The data used is secondary data obtained from relevant agencies and primary data is data obtained from survey results. Based on the results of the analysis that has been carried out, the actual demand is 69,323 while the potential demand is 8% or equivalent to 28,867 people/day trips. In the implementation of the *Buy The Service* scheme in urban transportation with Route R.02 and Route R.09 using public passenger cars with a capacity of 12 people. The rate determined based on the analysis that has been done is Rp. 3,000,- for every long / near trip. The cost required to purchase a transportation service is Rp18.068.821.898,- per year.

Keywords: *Buy The Service*, Urban Transport, Tariffs, Costs.

ABSTRAK

Jumlah perjalanan di Kota Kendari sangat tinggi untuk pengguna kendaraan pribadi yang menimbulkan kepadatan lalu lintas dan polusi udara. Hal ini disebabkan karena pertumbuhan penduduk di kawasan perkotaan yang setiap tahunnya mengalami peningkatan. Berdasarkan hal – hal tersebut seharusnya pemerintah menyediakan pelayanan angkutan umum yang memadai. Pada kondisi saat ini pelayanan angkutan perkotaan di Kota Kendari masih perlu ditingkatkan lagi dari segi pelayanannya. Dengan penerapan skema *Buy The Service* yang mengacu pada pelayanan angkutan diharapkan angkutan perkotaan yang akan menggunakan skema *Buy The Service* akan menarik minat masyarakat untuk menaiki angkutan perkotaan. Pada penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Data yang digunakan merupakan data sekunder yang di dapatkan dari instansi terkait dan data primer merupakan data yang di dapatkan dari hasil survei. Berdasarkan hasil dari analisis yang sudah dilakukan jumlah permintaan aktual sebesar 69.323 sedangkan permintaan potensial sebesar 8% atau setara dengan 28.867 perjalanan orang/hari. Pada penerapan skema *Buy The Service* pada angkutan perkotaan dengan Trayek R.02 dan Trayek R.09 menggunakan mobil penumpang umum dengan kapasitas 12 orang. Tarif yang ditetapkan berdasarkan analisis yang sudah dilakukan adalah Rp. 3.000,- untuk setiap perjalanan jauh / dekat. Biaya yang dibutuhkan untuk membeli layanan angkutan sebesar Rp18.068.821.898,- per tahun.

Kata kunci : *Buy The Service*, Angkutan Perkotaan, Tarif, Biaya.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Transportasi merupakan alat bagi manusia untuk melakukan perpindahan dari tempat asal menuju tempat tujuan. Pembangunan transportasi bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas angkutan jalan yang aman, nyaman, tertib, dan teratur. Perkembangan transportasi terus berkembang seiring berjalannya waktu. Perkembangan – perkembangan transportasi ini yang menjadikan pertumbuhan di berbagai bidang. Mulai dari ekonomi dan pembangunan.

Dalam memberikan pelayanan angkutan umum masih terdapat banyak permasalahan. Pelayanan yang diberikan oleh angkutan umum di kota Kendari pada saat ini masih dikatakan belum optimal. Hal ini dapat dilihat dari rendahnya minat masyarakat untuk menaiki angkutan umum. Selain itu juga pelayanan angkutan umum masih belum sesuai dengan standar pelayanan minimal seperti tidak adanya jadwal perjalanan yang tetap dan teratur sehingga pelayanan yang diberikan masih buruk. Angkutan umum di kota Kendari masih banyak yang melanggar aturan dengan menaik dan menurunkan penumpang di sembarangan tempat hal ini juga dikarenakan fasilitas halte yang ada di kota Kendari tidak layak untuk dipakai. Angkutan umum di kota Kendari masih terdapat tumpeng tindih trayek mencapai 82% pada trayek R.01 dan trayek R.02 tingginya tumpeng tindih trayek jika melebihi dari 50% akan mempengaruhi pada kinerja operasional dari angkutan tersebut. Adapun penurunan pendapatan pada pengemudi yang diakibatkan pandemic covid – 19.

Untuk memenuhi tujuan dari penyelenggaraan angkutan umum tersebut, pemerintah kota Kendari berkewajiban untuk memberikan dan menyediakan layanan angkutan umum yang baik dari segi pelayanan dan pengoperasiannya. Salah satu perwujudan dari pemerintah untuk memenuhi tujuan tersebut pemerintah harus menetapkan suatu kebijakan atau program *Buy The Service*.

TINJAUAN PUSTAKA

ANGKUTAN PENUMPANG

Angkutan umum adalah sarana kendaraan atau moda angkutan yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan dipungut bayaran (Warpani, 2002). Adanya angkutan umum adalah sebagai sarana transportasi yang dibutuhkan masyarakat sebagai pelayanan dari pemerintah. Penyelenggaraan angkutan umum yang aman, nyaman, selamat, dan terjangkau sebagai upaya untuk memenuhi kebutuhan angkutan.

PERENCANAAN TRANSPORTASI

Transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi bertujuan sebagai penyedia akses yang efisien untuk melakukan berbagai aktivitas untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. Maka dari itu perencanaan transportasi adalah untuk mengakomodasikan kebutuhan hidup manusia akan kemudahan untuk bergerak (Morlok, 1985). Saat ini terdapat model empat tahapan (*Four step model*) dalam konsep perencanaan transportasi. Model ini merupakan gabungan dari beberapa sub model yang masing masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan (Tamin, 1997).

BUY THE SERVICE

Menurut Peraturan Menteri No. 9 tahun 2020 tentang pemberian subsidi angkutan penumpang umum perkotaan *Buy The Service* atau pembelian layanan adalah skema pemberian subsidi berupa pembelian layanan dari perusahaan angkutan umum untuk penyelenggara angkutan penumpang umum di Kawasan perkotaan kepada masyarakat. *Buy The Service* adalah sistem pembelian pelayanan oleh pemerintah kepada pihak operator (swasta) untuk melayani masyarakat. Kaidah *Buy The Service* berpedoman pada segitiga transportasi (pemerintah, swasta, dan masyarakat).

PERHITUNGAN JUMLAHA ARMADA

Perhitungan jumlah kendaraan pada satu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu siklus, waktu henti antar kendaraan di terminal, dan waktu antara.

BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah biaya total yang dikeluarkan atau dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan oleh penyedia jasa atau pengusaha angkutan umum pada kondisi lalu lintas dan jalan untuk jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh yang dihitung dalam satuan rupiah/ kilometer. Komponen biaya utama sesuai SK. Dirjen Hubdat No. 687 yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung.

SUBSIDI

Subsidi adalah pemberian dana oleh pemerintah kepada pengguna jasa angkutan dengan memberikan pelayanan jasa pada angkutan jalan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2007. Pemberian subsidi ini dilakukan oleh pemerintah dengan maksud untuk membeli layanan angkutan yang nantinya akan berdampak pada pelayanan yang diberikan oleh angkutan sehingga nantinya akan menarik minat masyarakat untuk berpindah dari kendaraan pribadi beralih ke angkutan umum dengan mempertimbangkan pelayanan baru yang diberikan oleh pemerintah setelah di berikannya subsidi.

DAYA BELI PENUMPANG

Daya beli penumpang atau *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* adalah kemampuan dan besediaan pengguna angkutan umum untuk mengeluarkan atau membayar jasa atau layanan yang sudah diterimanya.

METODE PENELITIAN

Untuk melakukan penelitian ini membutuhkan 2 (dua) jenis data, yaitu data sekunder dan data primer. Kedua data inilah yang akan menjadi dasar untuk memperoleh jawaban dari hasil penelitian ini. Kedua data ini adalah :

- a. Data Sekunder
Data sekunder adalah data yang diperoleh dari beberapa instansi pemerintah yang terkait. Data tersebut antara lain: jumlah naik turun penumpang angkutan kota, inventarisasi angkutan kota, kinerja angkutan kota, wawancara rumah tangga (Home Interview), RSI (Road side Interview) dan inventarisasi jalan
- b. Data Primer
Data primer adalah data yang didapatkan dengan langsung yang di dapatkan dari hasil survei di lapangan, dengan tujuan mengetahui kondisi eksisting dari permasalahan yang akan dijadikan bahan untuk penelitian. Untuk mendapatkan data primer ini menggunakan Teknik survey wawancara. Data primer yang dibutuhkan adalah

kebersediaan berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum, data keinginan ketersediaan membayar tarif atau *Willingness To Pay* dan data kemampuan membayar tarif atau *Ability To Pay*.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

ANALISIS KINERJA EKSISTING

1. Analisis Kinerja Jaringan

Kinerja jaringan angkutan umum menitikberatkan pada system pelayanan yang efisien dalam hal cakupan makro, indikator kinerja dan standar yang mampu mencapai penilaian efektivitas suatu sistem pelayanan. Analisis kinerja jaringan eksisting terbagi atas cakupan pelayanan, kepadatan trayek, tingkat tumpang tindih, dan penyimpangan trayek

Pada hasil analisis kinerja jaringan eksisting yang sudah di survey cakupan pelayanan untuk kedua trayek yang dikaji adalah 20,21 Km² dengan besaran nisbah angkutan umum yaitu 8%.

2. Analisis Kinerja Pelayanan

Kinerja pelayanan merupakan standar dari pelayanan yang diberikan angkutan umum pada saat beroperasi, yang termasuk dalam kinerja pelayanan adalah frekuensi, faktor muat (*Load Factor*), jarak antar kendaraan (*Headway*), dan waktu perjalanan.

Pada analisis kinerja pelayanan eksisting pada angkutan umum di kota Kendari masih terdapat pelayanan yang tidak memenuhi standar yaitu faktor muat dengan faktor muat sebesar 29% untuk trayek R.02 dan faktor muat sebesar 22% untuk trayek R.09 sedangkan untuk memenuhi standar faktor muat angkutan umum yaitu 70%.

ANALISIS PERMINTAAN

a. Permintaan Aktual (*Demand Actual*)

Berdasarkan hasil dari pola perjalanan angkutan umum di Kota Kendari bahwasanya total perjalanan masyarakat yang menggunakan angkutan umum sebanyak 69.323 perjalanan / hari

b. Permintaan Potensial (*Demand Potential*)

Berdasarkan hasil survey minat berpindah kemauan masyarakat untuk berpindah menggunakan angkutan umum sebanyak 8% terbagi atas 72% pengguna sepeda motor dan 28% pengguna mobil. Dari hasil permintaan potensial didapatkan 98.190 perjalanan / hari.

ANALISIS KINERJA OPERASIONAL BARU

Tabel 1 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek R.02

TRAYEK R.02				
No	Indikator	Kinerja Angkutan Umum Eksisting	Kinerja Angkutan Umum Baru	Satuan
1	Jenis Kendaraan	MPU		
2	Kapasitas Kendaraan	12	12	Penumpang
3	Panjang Rute Trayek	16,68	16,68	Km
4	Kecepatan Operasi	25,3	26	Km/Jam
5	Waktu Perjalanan (<i>Travel Time</i>)	39	38	Menit
7	Waktu Bolak-Balik (<i>Round Trip Time</i>)	82	85	Menit
8	Jumlah Permintaan Angkutan Umum/Hari	4657	4657	Perjalanan/Hari
9	Penumpang Umum Per Jam	388	388	Penumpang
10	Faktor Muat (Load Factor)	29%	70%	%
11	Frekuensi	60	47	Kend/Jam
12	Headway	1,0	1,3	Menit
13	Kebutuhan Jumlah Armada	254	66	Unit

Tabel 2 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek R.09

TRAYEK R.09				
No	Indikator	Kinerja Angkutan Umum Eksisting	Kinerja Angkutan Umum Baru	Satuan
1	Jenis Kendaraan	MPU		
2	Kapasitas Kendaraan	12	12	Penumpang
3	Panjang Rute Trayek	8,63	8,63	Km
4	Kecepatan Operasi	25,3	25	Km/Jam
5	Waktu Perjalanan (<i>Travel Time</i>)	18	20,7	Menit
7	Waktu Bolak-Balik (<i>Round Trip Time</i>)	39	45,57	Menit
8	Jumlah Permintaan Angkutan Umum/Hari	1653	1653	Perjalanan/Hari
9	Penumpang Umum Per Jam	138	138	Penumpang
10	Faktor Muat (Load Factor)	22%	70%	%
11	Frekuensi	38	17	Kend/Jam
12	Headway	1,3	3,7	Menit
13	Kebutuhan Jumlah Armada	98	13	Unit

ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF

Pada biaya operasional kendaraan terdapat 2 (dua) komponen biaya, yaitu biaya langsung dan tidak langsung. Berikut ini merupakan rekapitulasi dari biaya operasional kendaraan pada trayek R.02 dan Trayek R.09:

Tabel 3 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Trayek R.02 dan Trayek R.09

NO	KOMPONEN BIAYA	TRAYEK R.02	TRAYEK R.09
A. BIAYA LANGSUNG			
1	Penyusutan	Rp243,41	Rp253,15
2	Bunga Modal	Rp127,79	Rp132,90
3	Gaji dan Tunjangan Awak	Rp394,10	Rp409,86
4	BBM	Rp765,00	Rp765,00
5	Ban	Rp86,40	Rp86,40
6	Service Kecil	Rp188,50	Rp188,50
7	Service Besar	Rp117,00	Rp138,67
8	Overhoul Mesin	Rp39,38	Rp39,38
9	Overhoul Body	Rp23,50	Rp30,56
10	Cuci Kend	Rp10,58	Rp11,00
11	STNK / Pajak Kendaraan	Rp2,41	Rp2,51
12	KIR	Rp1,45	Rp1,51
Total		Rp1.999,53	Rp2.059,43
B. BIAYA TIDAK LANGSUNG			
1	Biaya Pegawai Selain Awak Kend	Rp0,00	Rp0,00
2	Biaya Pengelolaan	Rp12,07	Rp12,56
BOK Per Kend-Km		Rp4.011,13	Rp4.131,42

Penentuan tarif dengan menggunakan analisis Biaya Operasional Kendaraan harus menghitung biaya per pnp-km. tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan untuk Trayek R.02 sebesar Rp. 4.394 dan Trayek R.09 sebesar Rp. 2.342. dibawah ini merupakan hasil dari perhitungan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan.:

Tabel 4 Rekapitulasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan

NO TRAYEK	PANJANG RUTE	BIAYA PER PNP-KM	TARIF
R.02	16,68	Rp 263,42	Rp 4.394
R.09	8,63	Rp 271,33	Rp 2.342

Besaran tarif dengan menggunakan perhitungan kemampuan masyarakat untuk membayar (*Ability To Pay*) dan kemauan masyarakat untuk membayar (*Willingnes To Pay*) :

Tabel 5 Rekapitulasi Tarif ATP dan WTP

TARIF ATP	TARIF WTP
Rp 3.546	Rp 3.000

atau setara dengan 28.867 penumpang per hari sehingga demand potential sebesar 98.190. Penggunaan jenis armada pada penerapan skema *Buy The Service* ini adalah mobil penumpang umum dengan kapasitas 12 penumpang. Kinerja operasional baru untuk angkutan perkotaan dengan penerapan skema *Buy The Service* membutuhkan 66 kendaraan untuk trayek R.02 dan 13 kendaraan untuk trayek R.09. Masing masing trayek memiliki faktor muat rencana 70% dengan headway pada trayek R.02 adalah 1,3 menit dan trayek R.09 3,7 menit. Dari perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK), diperoleh BOK per kend-km untuk trayek R.02 sebesar Rp. 2.012 per kend-km dan trayek R.09 sebesar Rp. 2.072 per kend-km. dan Berdasarkan perhitungan BOK besaran tarif untuk trayek R.02 sebesar Rp. 4.394 dan trayek R.09 sebesar Rp. 2.342 Sedangkan berdasarkan perhitungan dari ATP dan WTP dapat diketahui kemampuan masyarakat dalam membayar tarif adalah sebesar Rp. 3.546 untuk ATP dan sebesar Rp.3.000 untuk WTP. Pemberian Subsidi untuk penerapan skema *Buy The Service* pada Angkutan Perkotaan trayek R.02 dan trayek R.09. Apabila biaya *Buy The Service* ditanggung pemerintah 100% maka biaya yang dibutuhkan untuk membeli layanan angkutan sebesar Rp18.068.821.898 per tahun, dan apabila diberlakukan tarif pada pengguna angkutan umum sehingga pemerintah hanya membayarkan selisih antara pendapatan dan biaya pengoperasian kendaraan maka biaya yang dibutuhkan yaitu Rp4.439.221.898. per tahun atau 25% dari biaya yang dikeluarkan pemerintah 100%

DAFTAR PUSTAKA

- _____,2012. *Peraturan Daerah Kota Kendari No. 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Kendari Tahun 2010 - 2030*. Kota Kendari: Walikota Kendari.
- _____, 2022. *Peraturan Menteri Perhubungan No.2 Tahun 2022 Perubahan atas Peraturan Menteri No. 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan*. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____,2020. *Peraturan Menteri Perhubungan No.9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan*. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____,2013. *Peraturan Menteri Perhubungan No.98 Tahun 2013 Tentang SPM Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____,2019. *Peraturan Mentri No 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____,2014. *Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan*. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____,2002. *Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____,2010. *Surat Keputusan Walikota Kendari No. 1629 Tahun 2010 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum / Angkutan Kota Pada Lintas Jalan Kota Kendari*. Kota Kendari: Walikota Kendari.

- _____, 2009. *Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- Badan Pusat Statistik . (2021). *Kota Kendari Dalam Angka 2021*. Kota Kendari: BPS Kota Kendari.
- Giannopoulos. G.A, 1989, *Bus Planning and Operation In Urban Area: A Practical Guide*, England.
- Jalil, E., Anggraini, R., & Sugiarto. (2018). Analisis Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay* Dan *Willingness To Pay* Untuk Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor III. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan (JARSP)*, 1 - 10.
- Merdiana, R., Hasanuddin, A., & Kriswardhana, W. (2016). Perencanaan Tipe Halte Bus Rapid Transit (BRT) di Kabupaten Jember.
- Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum (Public Transportation System Planning)*. (1997). Bandung: LPKM - ITB.
- Morlok, E. K. (1998). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi (terjemahan John K Naimin)*. Jakarta: Erlangga.
- Prayudyanto, M. N. (2021). Perbandingan Kinerja *Buy The Service* Angkutan Umum Massal Kota Metropolitan dengan Metode Biaya Operasional Kendaraan Indeks Sustainability. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 55 - 71.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Edisi Kedua*. Bandung: Penerbit ITB.
- TIM PKL Kota Kendari. (2021). *Laporan Umum Kondisi Kinerja Transportasi Darat Kota Kendari*. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD.
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.