

PENERAPAN SKEMA BUY THE SERVICE PADA ANGKUTAN PEDESAAN (RUTE WLINGI-SEMEN-KRISIK)

IMPLEMENTATION OF THE BUY THE SERVICE SCHEME ON RURAL TRANSPORT (WLINGI-SEMENT-KRISK ROUTE)

Kadek Sellyna Cahya Primarta, Raden Caesario Boing, MT, Panji Pasa, MT
Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-
STTD, Indonesia
Jalan Raya Setu Km 3,5 Cibitung, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat, 17520
sellyna2604@gmail.com

Abstrak

Kabupaten Blitar memiliki penduduk yang cukup padat sehingga menyebabkan pergerakan penduduk yang cukup tinggi, tetapi memiliki tingkat minat angkutan umum yang rendah hanya 0,69%. Hal tersebut disebabkan oleh kurangnya minat masyarakat serta pelayanan angkutan yang tidak sesuai dengan standar pelayanan minimum baik secara jadwal pelayanan, pengoperasian angkutan serta fasilitas angkutan pedesaan yang jauh dari kata layak. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka perlu adanya Penerapan Skema *Buy The Service* Pada Angkutan Pedesaan di Kabupaten Blitar (Rute Wlingi-Semen-Krisik) sebagai cara untuk memperbaiki pelayanan angkutan umum di Kabupaten Blitar. Berdasarkan data dari hasil analisis, selisih antar nilai Biaya Operasional Kendaraan dan pendapatan, maka biaya subsidi yang dikeluarkan apabila menggunakan nilai pesimis sebesar Rp 363.819.748, untuk nilai moderate sebesar Rp 369.437.154 dan untuk nilai optimis subsidi per tahunnya sebesar Rp 727.639.497.

Kata Kunci : **Angkutan Pedesaan, Buy The Service, Biaya Operasional Kendaraan, subsidi.**

Abstact

Blitar Regency has a fairly dense population so that it causes a fairly high population movement, but has a low level of interest in public transportation, only 0.69%. This is caused by a lack of public interest and transportation services that are not in accordance with minimum service standards, both in terms of service schedules, transportation operations and rural transportation facilities which are far from feasible. Based on these problems, it is necessary to implement a Buy The Service Scheme on Rural Transportation in Blitar Regency (Wlingi-Semen-Krisik Route) as a way to improve public transportation services in Blitar Regency. Based on the data from the analysis, the difference between the value of Vehicle Operational Costs and income, the subsidy costs incurred when using a pessimistic value is IDR 363.819.748, for a moderate value of IDR 369.437.154 and an optimistic value of subsidies per year is IDR 727.639.497.

Keywords: ***Rural Transportation, Buy The Service, Vehicle Operational Costs, subsidies.***

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan suatu bagian penting dalam kehidupan, dengan adanya transportasi dapat memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dan fungsi utamanya adalah menghubungkan manusia dengan tata guna lahan. Adapun sarana transportasi merupakan moda yang digunakan untuk melakukan suatu perpindahan, salah satunya yaitu angkutan umum (Public Transport) baik angkutan perkotaan maupun angkutan pedesaan.

Kabupaten Blitar memiliki penduduk yang cukup padat sehingga menyebabkan pergerakan penduduk yang cukup tinggi akan tetapi memiliki minat penggunaan angkutan umum yang rendah dengan nilai sebesar 0,69%. Hal tersebut disebabkan oleh kurangnya minat masyarakat serta pelayanan angkutan yang tidak sesuai dengan standar pelayanan minimum baik secara jadwal pelayanan, pengoperasian angkutan serta fasilitas angkutan pedesaan yang jauh dari kata layak

Berdasarkan penjelasan serta permasalahan-permasalahan yang ditemukan tersebut, maka peneliti mengambil judul penelitian yaitu “Penerapan Skema Buy The Service Pada Angkutan Pedesaan di Kabupaten Blitar (Rute Wlingi-Semen-Krisik)”. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan skema tersebut dapat meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas serta keterjangkauan tarif ataupun biaya perjalanan masyarakat.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode penelitian deskriptif yang digunakan untuk memberikan gambaran mengenai kemampuan dan keinginan membayar tarif angkutan serta subsidi yang dikeluarkan untuk melakukan penerapan skema Buy The Service pada angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik. Adapun sumber data dalam penelitian adalah data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait dan data sekunder yang berasal dari hasil survey lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kinerja Pelayanan

Berdasarkan hasil perhitungan terhadap survey-survey yang dilakukan, maka diperoleh kinerja pelayanan angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik di Kabupaten Blitar. Berikut ditampilkan hasil analisis kinerja pelayanan angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik pada **Tabel 1**. di bawah ini.

Tabel 1 Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan Rute Wlingi-Semen-Krisik

Parameter	Kinerja Pelayanan
Frekuensi	4 Kend/Jam
Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	10,11%
Headway	15 Menit
Waktu Perjalanan	36.5 menit

Sumber: Hasil Analisis

Analisis Permintaan Aktual

Jumlah permintaan aktual diperoleh dari hasil survei dinamis yang dilakukan pada angkutan pedesaan Wlingi-Semen-Krisik yang berada pada zona 7 dan juga zona 13. Berikut ini merupakan hasil perjalanan orang dengan menggunakan angkutan pedesaan rute Wlingi-Semen-Krisik:

Tabel 2 Matriks Asal Tujuan Pengguna Angkutan Umum Pada Wilayah Wlingi-Semen-Krisik

O/D	7	13	Oi
7	0	8	8
13	6	0	6
Ti	6	8	14

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan Tabel 2, dapat diketahui bahwa jumlah pengguna angkutan pedesaan pada rute Wlingi-Semen-Krisik sebanyak 14 orang/hari.

Analisis Permintaan Potensial

Analisis ketersediaan berpindah menampilkan potensi atau persentase dari pengguna kendaraan pribadi untuk berpindah menggunakan angkutan umum apabila dilakukan perbaikan pada pelayanan serta fasilitas angkutan umum dengan menggunakan skema *Buy The Service* khususnya pada angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik. Berikut merupakan persentase hasil asumsi minat pindah kendaraan pribadi ke angkutan umum di wilayah rute wlingi-semen-krisik:

Tabel 3 Persentase Minat Pindah Kendaraan Pribadi Ke Angkutan Umum

Kepemilikan Kendaraan	Berpindah	Tidak Berpindah
Motor	305	17%
Mobil	86	5%
Jumlah	391	22%

Sumber: Hasil Analisis

Dari Tabel 3, dapat diketahui pengguna kendaraan pribadi yang berminat beralih ke angkutan umum sebanyak 22% dan 78% pengguna kendaraan pribadi yang tidak ingin berpindah. Dari hasil analisis permintaan aktual dan persentase ketersediaan berpindah, maka didapatkan jumlah permintaan penumpang yang dibagi kedalam tiga nilai yaitu :

Tabel 4 Nilai Jumlah Permintaan

Nilai	Jumlah Permintaan (penumpang/hari)
Optimis	1946
Moderate	1459
Pesimis	973

Sumber : Hasil Analisis

Analisis Jenis Kendaraan Yang Digunakan

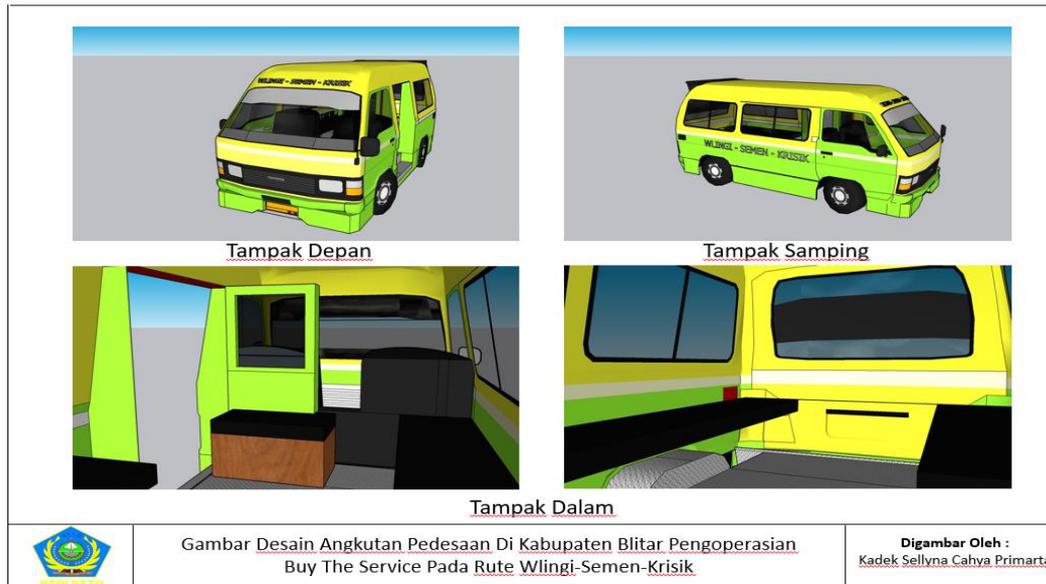
Berdasarkan hasil potensi keberpindahan kendaraan pribadi menuju angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik, maka jenis kendaraan yang digunakan adalah sebagai berikut :

Tabel 4 Penentuan Jenis Angkutan Berdasarkan Jumlah Penumpang

Rute	Jumlah Permintaan (penumpang/hari)	Kebutuhan Armada	Penentuan Armada
WK	1946	MPU	MPU

Sumber: Hasil Analisis

Berikut merupakan tampilan visualisasi dari angkutan pedesaan yang akan digunakan sebagai armada yang baru.



Gambar 1 Visualisasi Jenis Armada Yang Digunakan

Analisi Kinerja Operasional Baru

Kinerja operasional pengoperasian *Buy The Service* pada angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik berdasarkan permintaan penumpang yang dibagi menjadi nilai optimis, moderate, serta pesimis. Rencana kinerja operasional *Buy The Service* pada angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5 Hasil Analisis Kinerja Operasional Baru

Parameter	Rencana Operasi		
	Pesimis	Moderate	Pesimis
Kapasitas (penumpang)	10	10	10
Panjang Rute (km)	18	18	18
Kecepatan Operasi (km/jam)	30	30	30
Travel Time (menit)	36	36	36
RTT (menit)	80	80	80
Load Faktor (%)	70	70	70
Frekuensi (Kend/jam)	6	9	12
Headway (Menit)	10	7	5
Jumlah Armada (Unit)	8	11	16

Sumber: Hasil Analisis

Analisis Kinerja Pelayanan *Buy The Service*

Berdasarkan dari hasil kegiatan survey yang telah dilakukan, diperoleh kinerja pelayanan *Buy The Service* yang dapat dilihat pada **Tabel 5** di Bawah ini.

Tabel 6 Kinerja Pelayanan *Buy The Service*

Parameter	Kinerja Pelayanan
Frekuensi	12 Kend/Jam
Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	70%
Headway	5 Menit
Waktu Perjalanan	36 menit

Sumber: Hasil Analisis

Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) merupakan biaya yang harus dikeluarkan untuk membiayai pemeliharaan kendaraan dan pengoperasian usaha angkutan. Biaya operasional kendaraan ini, dapat dibedakan menjadi biaya langsung yakni biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan dioperasikan di jalan, serta biaya tidak langsung yakni biaya yang secara tidak langsung dikeluarkan walaupun kendaraannya tidak dioperasikan di jalan. Dengan mengacu kepada Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.792 Tahun 2021 tentang pedoman teknis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan subsidi angkutan penumpang umum perkotaan.

Tabel 7 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer

No	Rekapitulasi Biaya	Total
Biaya Operasional per-km		
1	Biaya Investasi Armada	938,79
2	Biaya Operasional dan Pemeliharaan	1.232,62
Biaya Investasi Sistem Monitoring		
3	Keselamatan Keamanan dan Perilaku Penumpang	-
4	Biaya Awak Kendaraan Per Kendaraan	515,42
5	Biaya Peningkatan Fasilitas	-
6	Biaya Asuransi Penumpang	-
Biaya Tidak Langsung		
1	Biaya Gaji Pegawai Non Awak Kendaraan	-
2	Biaya Pengelolaan	0,66
Total Biaya Per Km		2.687,48
Margin Laba (10%)		268,75
PPH (2%)		59,12
Jumlah Biaya Operasional		3.015,35

Sumber: Hasil Analisis

Dari hasil tabel diatas dapat dilihat Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik sebesar Rp 2.687,48 per kend/km. Sebelum menentukan tarif berdasarkan BOK, terlebih dahulu menghitung biaya per pnp-km. Penentuan tarif dapat

ditentukan dengan rumus $(BOK + 10\%) / \text{load factor} \times \text{kapasitas}$. Berikut merupakan hasil perhitungan dari tarif BOK pada angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik

Tabel 8 Rekapitulasi Tarif BOK

Rute	Panjang Rute	Biaya per pnp-km	Tarif
WK	18,1	Rp 422,32	Rp 7.644

Sumber: Hasil Analisis

Dari tabel diatas dapat diketahui tarif berdasarkan BOK untuk angkutan pedesaan Rute Wlingi-Semen-Krisik sebesar Rp 7.644

Analisis Ability To Pay Dan Analisis Willingness To Pay

Ability To Pay adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukan. Umumnya, pengeluaran masyarakat untuk melakukan perpindahan (Biaya Transportasi) adalah 10% dari pendapatan dalam 1 (satu) bulan. Adapun perhitungan dari analisis Ability To Pay dapat dilihat pada rumus di bawah ini.

$$ATP = \frac{1 \times \% \text{ Biaya Transportasi}}{D \times y}$$

$$ATP = \frac{Rp 2.190.488 \times 10\%}{20 \times 2,3}$$

$$= Rp. 4.781$$

Setelah dilakukan perhitungan, dapat diketahui bahwa kemampuan masyarakat pada daerah wilayah wlingi-semen-krisik dalam membayar angkutan umum adalah Rp.4.781 sekali perjalanan.

Masyarakat yang menggunakan angkutan umum ketika dilakukan wawancara penumpang memberikan tanggapan mengenai tarif yang diharapkan dapat diterapkan dalam pengoperasian angkutan umum (WTP). Adapun hasil survei WTP angkutan pedesaan rute Wlingi-Semen-Krisik dapat dilihat pada tabel berikut ini :

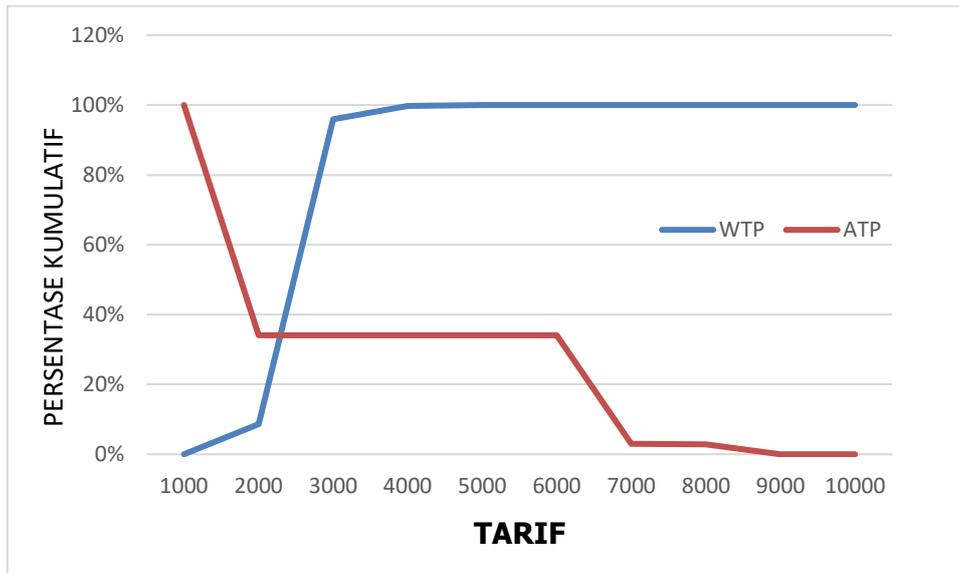
Tabel 9 WTP Tarif Angkutan Pedesaan Rute Wlingi-Semen-Krisik

Tarif (Rp)	Frekuensi	Presentasi	Presentasi Kumulatif
1000	0	0%	0%
2000	34	9%	9%
3000	341	87%	94%
4000	15	4%	98%
5000	1	0%	98%
Jumlah	391		100%

Sumber: Hasil Analisis

Rata-rata WTP terhadap tarif angkutan pedesaan rute Wlingi-Semen-Krisik adalah Rp 2.956, 52. Rata-rata WTP ini lebih kecil dari rata-rata angkutan pedesaan rute Wlingi-Semen-Krisik sebesar Rp 5000.

Berdasarkan hasil analisis bahwa kemampuan membayar masyarakat pada rute Wlingi-Semen-Krisik sebesar Rp 4.781 dan kemauan membayar sebesar Rp 2.956. Adapun penentuan tarif ATP dan WTP dapat ditentukan berdasarkan gambar berikut.



Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil gambar diatas dapat dilihat titik temu antara nilai ATP dan WTP pada tarif Rp 3.000,- sehingga tarif menurut presentase ATP dan WTP sebesar RP 3000.-.

Skenario Pemberian Subsidi Buy The Service Oleh Pemerintah

Dalam awal penerapan skema buy the service pada angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik di Kabupaten Blitar ini pemerintah memeberikan subsidi 100% biaya pengoperasian berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang telah ditetapkan. Berikut merupakan perhitungan biaya yang harus dikeluarkan oleh pemerintah apabila memberikan subsidi 100% :

Tabel 10 Besaran Subsidi

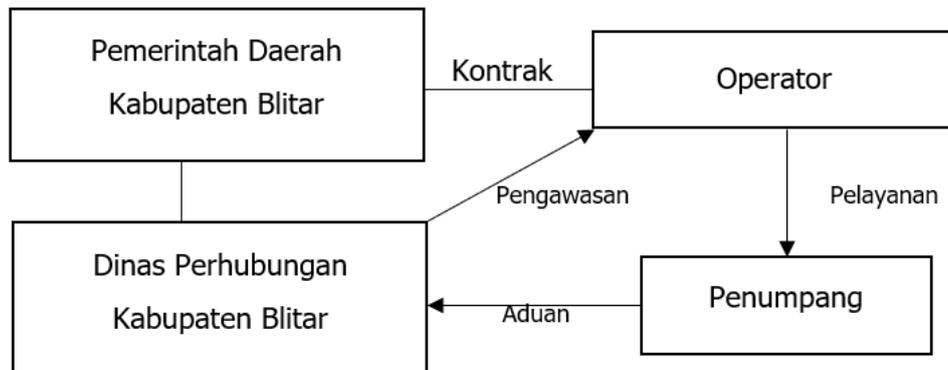
JENIS ARMADA	Pengeluaran						Penumpang			Pendapatan			Subsidi			Persentase
	Jumlah Armada	Tarif Kend-Km	Panjang Trayek Per Hari (KM)	Biaya Operasional Kendaraan			Per Hari	Per Bulan	Per Tahun	Per Hari	Per Bulan	Per Tahun	Per Hari	Per Bulan	Per Tahun	
				Per Hari (Rp)	Per Bulan (Rp)	Per Tahun (Rp)										
MPU	8	3.015	162,9	3.929.610	117.888.312	1.414.659.748	973	29.190	350.280	2.919.000	87.570.000	1.050.840.000	1.010.610	30.318.312	363.819.748	
	11	3.015	162,9	5.403.214	162.096.430	1.945.157.154	1.459	43.770	525.240	4.377.000	131.310.000	1.575.720.000	1.026.214	30.786.430	369.437.154	
	16	3.015	162,9	7.859.221	235.776.625	2.829.319.497	1.946	58.380	700.560	5.838.000	175.140.000	2.101.680.000	2.021.221	60.636.625	727.639.497	
Jumlah				6.189.136.400									Jumlah			1.460.896.400

Sumber: Hasil Analisis

Pada tabel diatas dapat terlihat perhitungan hasil subsidi ialah selisih dari BOK ditambah keuntungan 10% dan pendapatan. Sehingga biaya yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk memberikan subsidi per tahunnya untuk apabila menggunakan nilai pesimis ialah sebesar **Rp 363.819.748**, untuk nilai moderate sebesar **Rp 369.437.154** dan untuk nilai optimis subsidi per tahunnya sebesar **Rp 727.639.497**.

Skema Penerapan Sistem *Buy The Service*

Buy the service merupakan suatu sistem pembelian layanan oleh pemerintah dimana biaya operasional kendaraan angkutan tersebut dibeli oleh pemerintah, serta menjualnya kepada masyarakat dengan tarif yang telah ditentukan.



Gambar 2 Proses Skema Buy The Service

Dari gambar diatas dapat dinyatakan bahwa pemberian subsidi untuk penerapan skema Buy The Service ini dimulai pada pemberian usulan pembayaran. Kemudian pemerintah akan mengadakan proses pelelangan kepada operator yang dalam hal ini merupakan pihak BUMN atau swasta sebagai pihak ketiga yang akan menjalankan dan melaksanakan layanan angkutan sesuai dengan SPM dan kontrak kerja yang telah disetujui diawal oleh Pemerintah. Selanjutnya pemerintah akan melakukan pembayaran subsidi per hari , per bulan atau per tahunnya, dimana dana subsidi yang dikeluarkan secara bertahap yang sebelumnya sudah disepakati pada saat pembuatan kontrak kerja. Setelah itu untuk supir angkutan akan diberikan upah sesuai dengan nilai Upah Minimum Regional (UMR) beserta tunjangannya dengan begitu para supir hanya perlu memperhatikan layanan kepada masyarakat.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Adapun kesimpulan dari hasil penelitian yang berjudul Penerapan Skema *Buy The Service* Pada Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Blitar (Rute Wlingi-Semen-Krisik) adalah sebagai berikut :

1. Kinerja angkutan pedesaan eksisting rute Wlingi-Semen-Krisik belum memenuhi standar angkutan yang telah ditetapkan dengan menggunakan standar bank dunia (world bank) yakni dengan headway 15 menit, frekuensi 4 kend/jam, serta *load factor* 10,11%
2. Kinerja operasional penerapan skema *buy the service* pada angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik untuk nilai pesimis membutuhkan armada sebanyak 8 unit dengan headway 10 menit, untuk nilai moderate membutuhkan armada sebanyak 11 unit dengan headway 7 menit , serta untuk nilai optimis membutuhkan armada sebanyak 16 unit dengan headway 5 menit dan sudah sesuai dengan standar word bank.
3. Berdasarkan BOK besaran tarif untuk angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik sebesar Rp 3.822, sedangkan berdasarkan perhitungan dari ATP dan WTP dapat diketahui kemampuan masyarakat dalam membayar tarif (ATP) adalah sebesar Rp 4.781 , serta sebesar Rp 2.956 untuk WTP, sehingga untuk tarif ATP dan WTP setelah digabungkan menghasilkan

tarif sebesar Rp 3000. Apabila pemerintah menanggung 100% untuk biaya *Buy The Service* maka biaya yang dibutuhkan untuk membeli layanan angkutan pada nilai pesimis yakni sebesar Rp1.414.659.748 per tahun, pada nilai moderate sebesar Rp1.945.157.154 per tahun, dan pada nilai optimis sebesar Rp2.829.319.497 per tahun. Apabila diberlakukan tarif pada pengguna angkutan umum sehingga pemerintah hanya membayar selisih antara biaya operasi kendaraan dengan pendapatan, maka biaya yang dikeluarkan apabila menggunakan nilai pesimis sebesar Rp 363.819.748, untuk nilai moderate sebesar Rp 369.437.154 dan untuk nilai optimis subsidi per tahunnya sebesar Rp 3727.639.497.

Saran

Beberapa saran yang dapat diberikan berdasarkan dengan hasil penelitian yang telah dilakukan yakni sebagai berikut :

1. Adanya pembentukan operator yang sesuai untuk mengelola angkutan pedesaan dengan skema buy the service dimana operator tersebut berada dibawah pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar.
2. Perlu adanya keterlibatan pemerintah dalam mendorong minat masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan angkutan umum khususnya angkutan pedesaan pada rute wlingi-semen-krisik sehingga meningkatkan perekonomian dari masyarakat kelas menengah dan juga para supir angkutan.
3. Melakukan evaluasi kinerja dan pelayanan terhadap pengoperasian angkutan pedesaan rute wlingi-semen-krisik dengan skema buy the service untuk menciptakan transportasi yang aman dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2009. “Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.”.
- _____. 2010. “Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tentang Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2011.”
- _____. 2003. “Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 35 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.”
- _____. 2013. “Peraturan Menteri Nomor 98 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.”
- _____. 2019. “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.”
- _____. 2020. “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tentang Pemberan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan,” 1–24.
- _____. 2021. “Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.792 Tentang Pedoman Teknis pedoman teknis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan subsidi angkutan penumpang umum perkotaan.