PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN UMUM PERINTIS PERUM DAMRI DI WILAYAH KABUPATEN KEPULAUAN TANIMBAR

IMPROVING PUBLIC TRANSPORT PERFORMANCE PERINIS PERUM DAMRI IN THE TANIMBAR ISLANDS DISTRIC

Yosep Timbu[1], Torang Hutabarat [2], Caesario Boing[3]

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Bekasi

Email: xavierignasius@gmail.com

ABSTRACT

Transportation is one of the important elements of an urban area. Transportation facilities have the potential to control the direction and magnitude of city development so that transportation planning has a special position in urban planning activities. Pioneer transportation according to Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number 26 of 2017 concerning Transportation of People with Motorized Vehicles Not on Routes is a type of public transportation service that connects remote areas or areas that are difficult to reach by regular public transport. The Damri pioneer public transport in the Tanimbar Islands Regency is served by 5 (five) routes, namely the Saumlaki – Batu Putih route (51 Km), Saumlaki – Latdalam (38 Km), Saumlaki – Larat (145 Km), Saumlaki – Arma – Watmuri (112 Km) and Saumlaki – Marantutul (54 Km) with each route served by 1 (one) vehicle except for the Saumlaki – Larat route with 2 (two) vehicles. So that the problems that occur in the Tanimbar Islands Regency are the lack of the number of operations, the relatively low load factor, departure schedules that do not match people's trips and the lack of utilization of subsidies provided by the Government.

To be able to solve this problem, a study was carried out in the form of an analysis of the Damri Pioneer public transportation service, the level of public satisfaction with the Damri Pioneer public transportation service, analysis of Ability To Pay (ATP) and Willingness To Pay (WTP), analysis of Vehicle Operational Costs (BOK), subsidy. Pioneer Damri public transport and road conditions passed by Pioneer Damri public transport. The method used is by using the Slovin formula where field data is collected in the form of a sample that represents the population in the field. The number of samples that conducted the interview survey was 282 respondents with a leniency in the sampling calculation of 5%.

The results of the analysis show that the operation in the current field shows that each route operates in 1 (one) day only 1 (one) trip, but after conducting a study, there is an increase in the operation on the scheduling within 1 (one) day to 2 (two) trips, the level of satisfaction from the community after conducting survey interviews, some people are still not satisfied with the services provided by Damri Pioneer public transportation, Once the ATP and WTP calculations have been carried out, the maximum fare for the Saumlaki – Batu Putih route is IDR 35,000, Saumlaki – Latdalam IDR 25,000, Saumlaki – Larat IDR 65,000, Saumlaki – Arma – Watmuri IDR 45,000 and Saumlaki – Marantutul IDR 35,000, The amount of subsidy needed for the operation of the Damri Pioneer public transport after calculating by looking at the BOK and ATP, WTP to get the difference, the subsidy amount is Rp. 542,875,840.92, while for the condition of the road that will be passed by the Damri pioneer public transport, the condition of the road is still quite good, it's just that there are still deficiencies in road equipment facilities.

***Keywords**: Damri Perintis Public Transport, Operational Performance, Community Satisfaction Level, Ability To Pay and Willingness To Pay, BOK, Subsidies.*

ABSTRAK

Transportasi merupakan salah satu elemen penting dari suatu daerah perkotaan. Fasilitas transportasi memiliki potensi untuk mengendalikan arah dan besarnya perkembangan kota sehingga perencananaan transportasi memiliki posisi khusus dalam suatu kegiatan perencanaan kota. Angkutan perintis menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek adalah jenis layanan transportasi umum yang menghubungkan daerah terpencil atau wilayah yang sulit dijangkau oleh angkutan umum reguler. Angkutan umum Damri perintis di Kabupaten Kepulauan Tanimbar dilayani oleh 5 (lima) trayek yaitu trayek saumlaki – Batu Putih (51 Km), Saumlaki – Latdalam (38 Km), Saumlaki – Larat (145

Km), Saumlaki – Arma – Watmuri (112 Km) dan Saumlaki – Marantutul (54 Km) dengan masing- masing trayek dilayani oleh 1 (satu) kendaraan terkecuali trayek Saumlaki – Larat 2 (dua) kendaraan. Angkutan umum Damri perintis di Kabupaten Kepulauan Tanimbar secara keseluruhan untuk setiap trayek hanya melayani 1 (satu) hari 1 (satu) rit. Sehingga permasalahan yang terjadi di wilayah Kabupaten Kepulauan Tanimbar adalah kurangnya jumlah pengoperasian, Load factor yang terbilang rendah, jadwal keberangkatan yang tidak sesuai dengan perjalanan orang serta kurang dimanfaatnya subsidi yang diberikan oleh Pemerintah.

Untuk dapat menyelesaikan permasalahan tersebut maka dilakukan kajian berupa analisis pelayanan angkutan umum Damri perintis, tingkat kepuasan masyarakat akan pelayanan angkutan umum Damri perintis, analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP), analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK), subsisdi angkutan umum Damri perintis dan kondisi jalan yang dilewati oleh angkutan umum Damri perintis. Metode yang digunakan yaitu dengan menggunakan rumus Slovin dimana dilakukan pengambilan data dilapangan berupa sampel yang mewakili populasi yang ada dilapangan. Jumlah sampel yang lakukan survey wawancara yaitu sebanyak 282 responden dengan tingkat kelonggaran pada pengambilan sampel perhitungan sebesar 5%.

Hasil analisis bahwa pengoperasian dilapangan saat ini bahwa pada setiap trayek melakukan pengoperasian dalam 1 (satu) hari hanya 1 (satu) rit tetapi setelah melakukan kajian maka terjadi peningkatan pengoperasian pada penjadwalan dalam 1 (satu) hari menjadi 2 (dua) rit, tingkat kepuasan dari pada masyarakat setelah dilakukan survey wawancara maka masih sebagian masyarakat belum merasa puas dengan pelayanan yang diberikan oleh angkutan umum Damri perintis, perhitungan ATP dan WTP setelah dilakukan maka didapatkan tarif maksimal untuk trayek Saumlaki – Batu Putih Rp 35.000 , Saumlaki – Latdalam Rp 25.000 , Saumlaki – Larat Rp 65.000 , Saumlaki – Arma – Watmuri Rp 45.000 dan Saumlaki – Marantutul Rp 35.000 , besaran subsidi yang dibutuhkan untuk pengoperasian angkutan umum Damri perintis setelah dilakukan perhitungan dengan melihat BOK dan ATP, WTP untuk mendapatkan selisih maka didapatlah besaran subsidi yaitu sebesar Rp 542.875.840,92 , sedangkan untuk kondisi jalan yang akan dilewati oleh angkutan umum Damri perintis, kondisi jalan masih cukup baik hanya saja masih terdapat kekurangan pada fasilitas perlengkapan jalan.

Kata Kunci: Angkutan Umum Damri Perintis, Kinerja Operasional, Tingkat Kepuasan Masyarakat, Ability To Pay dan Willingness To Pay, BOK, Subsidi.

PENDAHULUAN

Angkutan perintis menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek adalah jenis layanan transportasi umum yang menghubungkan daerah terpencil atau wilayah yang sulit dijangkau oleh angkutan umum reguler. Angkutan perintis biasanya menggunakan kendaraan yang lebih kecil, seperti mobil atau minibus, dan melakukan perjalanan dengan jadwal yang lebih tidak teratur dibandingkan dengan angkutan umum reguler.

Kabupaten Kepulauan Tanimbar dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 46 Tahun 1999, dan merupakan pemekaran dari Kabupaten Maluku Tenggara dengan ibukota di Saumlaki. Saat ini pengoperasian pelayanan angkutan umum DAMRI perintis di Kabupaten Kepulauan Tanimbar dan telah melayani 5 (lima) trayek angkutan perintis dengan jumlah armada bus 6 (Enam) unit, yang meliputi trayek Saumlaki- Batu Putih (51 KM), Saumlaki- Latdalam (38 KM), Saumlaki- Larat (145 KM), Saumlaki- Arma- Watmuri (112 KM) dan Saumlaki- Marantutul- Wermatang (54 KM).

Berdasarkan kondisi yang terjadi di Kota Saumlaki Kabupaten Kepulauan Tanimbar maka perlu dilakukan penambahan jumlah pengoperasian angkutan umum Damri perintis damri ini dikarenakan adanya permintaan dari masyarakat akan pelayanan dari pada angkutan umum perintis damri tersebut serta perlu dilakukan perhitungan kembali subsidi agar dapat menunjang dalam pengoperasian angkutan umum perintis damri. Oleh karena itu perlu adanya “Upaya Peningkatan Kinerja Angkutan Umum Perintis Perum Damri Di Wilayah Kabupaten Kepulauan Tanimbar”. Sehingga angkutan umum perintis diselenggarakan secara efektif dan

efisien, untuk dapat memberikan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat di Kabupaten Kepulauan Tanimbar.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian kali ini ada dua jenis data yang digunakan sebagai bahan untuk melakukan analisis dalam penelitian yaitu data primer dan data sekunder. Dimana data primer berisi data tentang kinerja pelayanan dan tingkat kepuasan terhadap pengoperasian angkutan umum perintis, kemampuan dan kemauan Masyarakat untuk membayar Tarif Angkutan Umum perintis (ATP dan WTP), serta kondisi jalan yang dilintasi oleh Angkutan Damri. Sedangkan untuk data sekunder terdiri dari data jaringan trayek damri perintis, besaran subsidi, ritase angkutan, tarif dan load factor.

Metode analisis yang dilakukan pada penelitian kali ini dapat dilihat dibawah ini:

1. Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Damri Perintis
   Analisis ini dilakukan untuk menentukan jadwal dan jumlah perjalanan angkutan
2. Tingkat Kepuasana Masyarakat terhadap Angkutan Perintis
   Analisis ini dilakukan untuk mengetahui tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum perintis yang dioperasikan oleh damri.
3. Analisis ATP dan WTP
   Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) dibagi berdasarkan kategori status pekerjaan. Selain itu, dikarenakan rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dalam hal ini adalah angkutan umum Damri perintis, maka analisis ATP menggunakan pendekatan besarnya alokasi biaya transportasi terhadap pendapatan dan frekuensi perjalanan dalam 1 bulan. Sedangkan, analisis WTP berdasarkan kemauan membayar masyarakat terhadap kondisi pelayanan angkutan umum saat ini.
4. Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)
   Dalam analisis ini dilakukan beberapa perhitungan diantaranya
   a. Direct Cost (biaya langsung)
   b. Perhitungan Biaya Penyusutan

$$\frac{Penyusutan\ Tahunan}{Tahun} = \frac{Harga\ Kendaraan - Nilai\ Residu}{Masa\ Penyusutan}$$

Harga kendaraan baru dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, BBM dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama dinilai berdasarkan harga perolehan. Bagi hasil, dihitung dengan rumus:

$$Bagi\ Hasil\ Modal = \frac{n+1}{2} \times M \times \frac{Tingkat\ Bagi\ Hasil\ per\ Tahun}{Masa\ Penyusutan}$$

   c. Indirect Cost (biaya tidak langsung)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Populasi Dan Sampel

Perhitungan sampel menggunakan metode Slovin sesuai pada rumus dibawah ini:

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

$$n = \frac{20,59}{1+20,59 \text{ x } 0,0025}$$

N = 382

Tingkat kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan (e) pada pengambilan sampel perhitungan diatas yaitu 5%. Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan metode slovin ditemukan ukuran sampel slovin sebanyak 382 responden.

Hasil Survei Wawancara

Setelah dilakukan survei wawancara dengan jumlah sampel yang telah dihitung maka didapatkan data sebagai mana dibawah ini:

1. Permintaan Potensi Berdasarkan Minat Berpindah Angkutan

Tabel 1 Minat Berpindah Ke Angkutan Damri Perintis

No	Trayek	Jumlah	Berpindah		Tidak Berpindah	
			Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
1	Saumlaki - Batu Putih	12	3	25%	9	75%
2	Saumlaki - Latdalam	336	26	8%	310	92%
3	Saumlaki - Larat	13	8	47%	9	53%
4	Saumlaki - Arma - Watmuri	6	5	83%	1	17%
5	Saumlaki - Marantutul	12	5	42%	7	58%

Sumber: Hasil Analisis

2. Permintaan Gabungan Angkutan Umum Damri Perintis

Tabel 2 Permintaan Penggabungan Armada

No.	Trayek	Actual Demand	Potential Demand	Permintaan Gabungan
1	Saumlaki- Batu Putih	9	3	12
2	Saumlaki- Latdalam	10	26	36
3	Saumlaki- Larat	13	8	21
4	Saumlaki- Arma- Watmuri	4	5	9
5	Saumlaki- Marantutul	6	5	11

Sumber: Hasil Analisis

Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Damri Perintis

1. Waktu Perjalanan

$$Waktu\ Tempuh = \frac{\text{Panjang Rute}}{\text{Kecepatan Rencana}}\ x\ 60$$

Berdasarkan perhitungan yang dilakukan dengan rumus tersebut maka didapatkan waktu perjalanan tiap trayeknya adalah sebagai berikut:

Tabel 3 Hasil Perhitungan Waktu Tempuh

No	Trayek	Panjang Rute	Kecepatan Rencana	Waktu Tempuh
1.	Saumlaki-Batu Putih	51 km	40	1 jam 17 menit
2.	Saumlaki-Latdalam	38 km	40	59 menit
3.	Saumlaki-Larat	145 km	40	3 jam 38 menit
4.	Saumlaki-Arma-Watmuri	112 km	40	2 jam 48 menit
5.	Saumlaki-Marantutul	54 km	40	1 jam 21 menit

2. Waktu Henti atau Waktu Tunggu (LOT)
Waktu henti atau waktu tunggu dihitung dengan cara travel time x waktu henti. Hasil dari perhitungan dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4 Hasil Perhitungan LOT

No	Trayek	Travel Time	Waktu Henti	Waktu Henti
1.	Saumlaki-Batu Putih	76,5 Menit	10%	7,6 menit
2.	Saumlaki-Latdalam	58,9 Menit	10%	5,9 menit
3.	Saumlaki-Larat	217,5 Menit	10%	21,75 menit
4.	Saumlaki-Arma-Watmuri	168 Menit	10%	16,8 menit
5.	Saumlaki-Marantutul	81 Menit	10%	8,1 menit

3. Deviasi Waktu Perjalanan (σ)
Devisiasi waktu perjalanan ditetapkan sebesar 5% dari travel time. Dengan rumus Perhitungan Travel Time x 5%

Tabel 5 Hasil PerhitunganDevisiasi Waktu Perjalanan

No	Trayek	Travel Time	Devisiasi Waktu	Devisiasi Waktu
1.	Saumlaki-Batu Putih	76,5 Menit	5 %	3, 83 menit
2.	Saumlaki-Latdalam	58,9 Menit	5 %	58, 9 menit
3.	Saumlaki-Larat	217,5 Menit	5 %	10,9 menit
4.	Saumlaki-Arma-Watmuri	168 Menit	5 %	8,4 menit
5.	Saumlaki-Marantutul	81 Menit	5 %	4.05 menit

4. Round Trip Time (RTT) Angkutan Umum Damri Perintis
   Roud Trip Time angkutan umum Damri Perintis (RTT)/ Waktu sirkulasi angkutan umum Damri perintis adalah waktu perjalanan angkutan umum Damri perintis dari asal menuju tujuan kemudian kembali lagi ke asal. Berikut ini merupakan rumus perhitungan waktu sirkulasi dari angkutan umum Damri perintis:

$$CT_{ABA} = (T_{AB}+T_{BA}) + (\sigma_{AB} + \sigma_{BA}) + (T_{TA} + T_{TB})$$

   Dimana asumsi perhitungan dari waktu sirkulasi ini ialah deviasi waktu perjalanan sebesar 5% dari waktu perjalanan sedangkan asumsi waktu henti ditetapkan sebesar 10% dari waktu perjlananan. Berikut ini merupakan hasil perhitungan waktu sirkulasi dari angkutan jalan perintis:

Tabel 6 Hasil Perhitungan Waktu Sirkulasi

No	Trayek	Waktu Sirkulasi
1.	Saumlaki- Batu Putih	175,9 Menit
2.	Saumlaki- Latdalam	135,4 Menit
3.	Saumlaki- Larat	500,2 Menit
4.	Saumlaki- Arma-Watmuri	386,6 Menit
5.	Saumlaki- Marantutul	186,3 Menit

Penjadwalan Angkutan Umum Perintis

Dibawah ini adalah jadwal angkutan perintis setiap trayeknya yang disesuaikan berdasarkan keinginan dari masyaratak di setiap trayeknya.

Tabel 7 Jadwal Rencana Angkutan Perintis Tiap Trayek

No. Kendaraan	Trayek	Asal		Tujuan	
		Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat
1	Batu Putih - Saumlaki		07.00	07.59	10.30
		11.29	14.00	14.59	17.00
		17.59			
2	Saumlaku - Latdalam		07.00	07.59	10.30
		11.29	14.00	14.59	17.00
		17.59			
3	Larat - Saumalaki		07.00	10.38	14.00
		17.30			
4	Saumlaki - Larat	14.36	07.00	10.30	14.00
		17.38			
5	Watmuri - Arma - Saumlaki		06.00	08.48	09.00
		11.48	12.15	15.03	15.10
		17.58			
6	Marantutul - Saumlaki		07.00	08.21	10.00
		11.21	13.00	14.21	16.00
		17.21			

Analisis Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Pada Angkutan Umum Damri Perintis

1. Ability To Pay (ATP)
   Ability To Pay (ATP) didefinisikan sebagai kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Dibawah ini adalah rekapitulasi kemampuan membayar tiap trayeknya:

Tabel 8 Rekapitulasi Hasil Dari ATP

No	Trayek	Kategori	ATP
1	Batu Putih - Saumlaki	Umum	Rp 30.137
2	Saumlaki - Latdalam	Umum	Rp 12.177
3	Saumlaki - Larat	Umum	Rp 65.625
4	Saumlaki - Arma - Watmuri	Umum	Rp 39.916
5	Saumlaki - Marantutul	Umum	Rp 30.950

2. Willingness to Pay (WTP)
   Kesediaan dari pengguna untuk mengeluarkan uang terhadap jasa yang diperoleh. Pendekatan yang digunakan dalam menetapkan WTP adalah persepsi dari pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum Damri perintis yang digunakan. Untuk melakukan perhitungan willingness to pay (WTP) masyarakat dilakukan melalui survey wawancara keadaan penumpang angkutan umum Damri perintis tentang kesesuaian tarif yang akan diberlakukan. hasil perhitungan dari survey dapat dilihat dibawah ini:

Tabel 9 Rekapitulasi Hasil Dari WTP

No	Trayek	Kategori	WTP
1	Batu Putih - Saumlaki	Umum	Rp 22.500
2	Saumlaki - Latdalam	Umum	Rp 11.994
3	Saumlaki - Larat	Umum	Rp 57.941
4	Saumlaki - Arma - Watmuri	Umum	Rp 29.166
5	Saumlaki - Marantutul	Umum	Rp 27.500

3. Perhitungan Tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK)
   Penentuan Tarif angkutan umum yang harus dibayarkan didasarkan pada hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan asumsi faktor muat adalah 70%. Dengan rumus perhitungan sebagai berikut:

   Tarif = (Biaya per pnp km + 10%) x Jarak

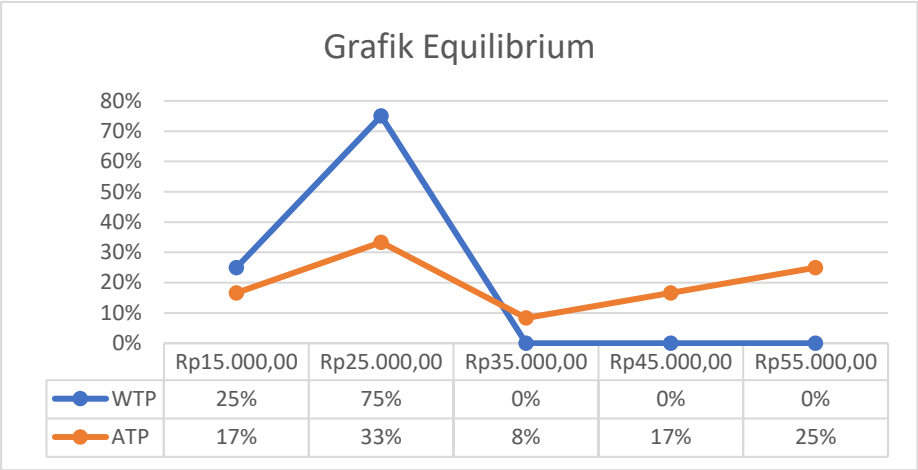
Tabel 10 Perhitungan Tarif Dasar BOK

No.	Trayek	Biaya per pnp-km	Jarak (Km)	Tarif
1	Saumlaki- Batu Putih	Rp 881.30	51	Rp 44,946.18
2	Saumlaki - Latdalam	Rp 1,073.07	38	Rp 40,776.80
3	Saumlaki - Larat	Rp 646.28	145	Rp 93,710.24
4	Saumlaki - Arma - Watmuri	Rp 574.67	112	Rp 64,362.68
5	Saumlaki - Marantutul	Rp 849.56	54	Rp 45,876.46

Berdasarkan perhitungan ATP dan WTP yang didapatkan dari masyarakat di Kabupaten Kepulauan Tanimbar dan hasil perhitungan tarif dari perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dari ke 5 trayek angkutan umum Damri perintis dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

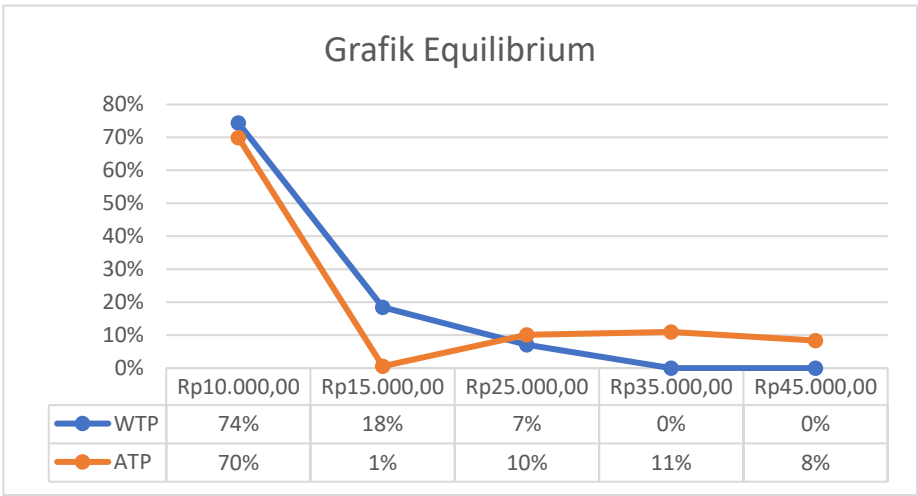
Tabel 11 Tarif Dari ATP, WTP dan BOK

No.	Trayek	ATP	WTP	BOK
1	Saumlaki- Batu Putih	Rp 30,137.14	Rp 22,500.00	Rp 44,946.18
2	Saumlaki - Latdalam	Rp 12,176.89	Rp 11,994.05	Rp 40,776.80
3	Saumlaki - Larat	Rp 62,525.52	Rp 57,941.18	Rp 93,710.24
4	Saumlaki - Arma - Watmuri	Rp 39,916.37	Rp 29,266.67	Rp 64,362.68
5	Saumlaki - Marantutul	Rp30,950.44	Rp 27,500.00	Rp 45,876.45



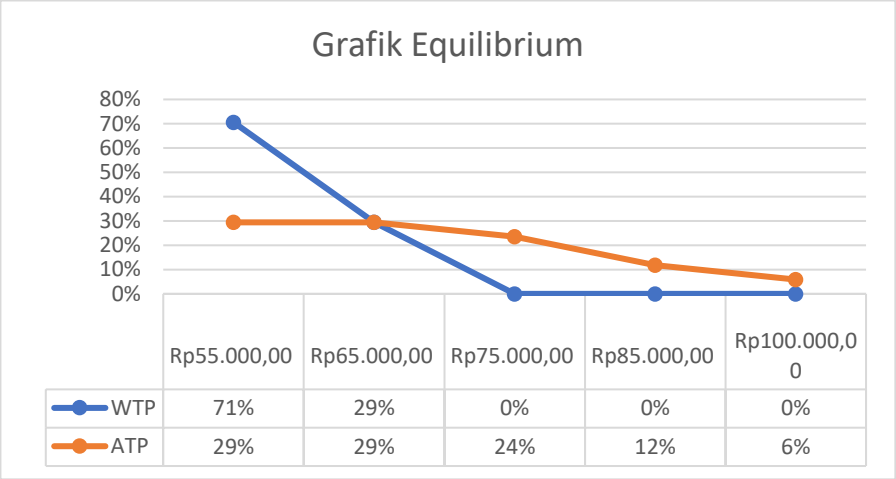
Gambar 1 Grafik Equilibrium ATP Dan WTP Pada Trayek Saumlaki – Batu Putih

Dapat dilihat bahwa ATP dan WTP berhimpitan pada harga sekitar Rp 35,000 sehingga dapat disimpulkan bahwa tarif maksimal yang mampu dibayarkan adalah Rp 35,000.



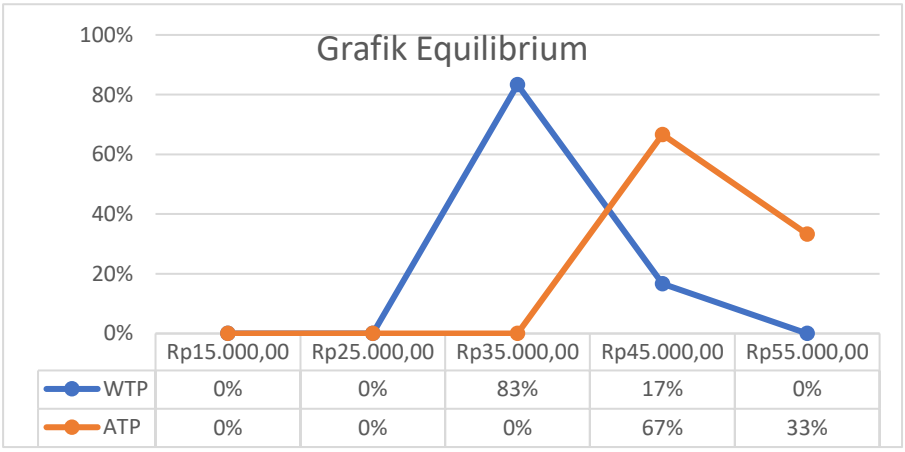
Gambar 2 Grafik Equilibrium ATP Dan WTP Pada Trayek Saumlaki - Latdalam

Dapat dilihat bahwa ATP dan WTP berhimpitan pada harga sekitar Rp 25,000 sehingga dapat disimpulkan bahwa tarif maksimal yang mampu dibayarkan adalah Rp 25,000.



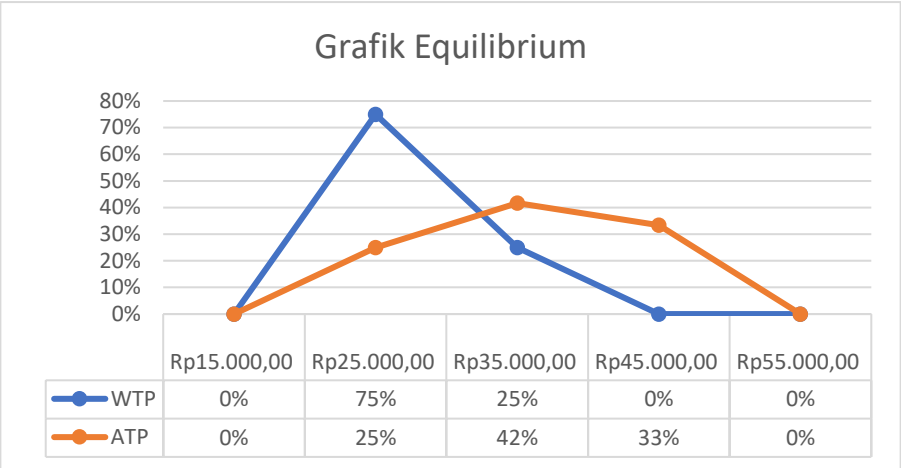
Gambar 3 Grafik Equilibrium ATP Dan WTP Pada Trayek Saumlaki - Larat

Dapat dilihat bahwa ATP dan WTP berhimpitan pada harga sekitar Rp 65.000 sehingga dapat disimpulkan bahwa tarif yang mampu dibayarkan adalah Rp 65.000



Gambar 4 Grafik Equilibrium ATP Dan WTP Pada Trayek Saumlaki – Arma - Watmuri

Dapat dilihat bahwa ATP dan WTP berhimpitan pada harga sekitar Rp 35,000 sehingga dapat disimpulkan bahwa tarif maksimal yang mampu dibayarkan adalah Rp 35.000.



Gambar 5 Grafik Equilibrium ATP dan WTP Pada Trayek Saumlaki - Marantutul

dapat dilihat bahwa ATP dan WTP berhimpitan pada harga sekitar Rp 35,000 sehingga dapat disimpulkan bahwa tarif maksimal yang mampu dibayarkan adalah Rp 35.000.

Analisis Subsidi Angkutan Umum Damri Perintis

Berikut ini merupakan perhitungan subsidi angkutan umum Damri perintis di Kabupaten Kepulauan Tanimbar.

Tabel 12 Subsidi Penuh Oleh Pemerintah

NO.	Trayek	KM Tempuh	Usulan Kendaraan	Kapasitas	LF 70%	Tarif BOK	ATP,WTP	Selisih Tarif BOK, ATP & WTP	Subsidi/hari	Subsidi/ bulan	Subsidi/ Tahun
1	Saumlaki - Batu Putih	51	1	19	13.3	Rp44,946.18	Rp35,000.00	Rp 9,946.18	Rp 132,284.19	Rp 3,968,525.82	Rp 47,622,309.84
2	Saumlaki - Latdalam	38	1	19	13.3	Rp40,776.80	Rp25,000.00	Rp 15,776.80	Rp 209,831.44	Rp 6,294,943.20	Rp 75,539,318.40
3	Saumlaki - Larat	145	2	19	13.3	Rp93,710.24	Rp65,000.00	Rp 28,710.24	Rp 763,692.38	Rp 22,910,771.52	Rp 274,929,258.24
4	Saumlaki - Arma - Watmuri	112	1	19	13.3	Rp64,362.68	Rp45,000.00	Rp 19,362.68	Rp 257,523.64	Rp 7,725,709.32	Rp 92,708,511.84
5	Saumlaki - Marantutul	54	1	19	13.3	Rp45,876.45	Rp35,000.00	Rp 10,876.45	Rp 144,656.79	Rp 4,339,703.55	Rp 52,076,442.60
TOTAL											**Rp 542,875,840.92**

Tabel diatas menjelaskan bahwa besaran subsidi yang di usulkan kepada Pemerintah untuk pengoperasian angkutan umum Damri perintis pada trayek Saumlaki – Batu Putih, Saumlaki – Latdalam, Saumlaki – Larat, Saumlaki – Arma – Watmuri dan Saumlaki – Marantutul yaitu sebesar Rp. 542.875.840,92,-

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data serta pemecahan masalah sehingga dapat diambil kesimpulan yang diperoleh adalah sebagai berikut:

1. Hasil analisis dari kinerja pelayanan angkutan umum Damri perintis di Kabupaten Kepulauan Tanimbar setelah melakukan Analisis maka terjadinya upaya peningkatan pengoperasian Dari pada angkutan umum Damri perintis itu sendiri, dimana terjadi penambahan jumlah rit sesuai dengan keinginan dari pada masyarakat. Penambahan

jumlah rit ini yang awalnya hanya beroperasi 1 (satu) kali dalam 1 (satu) sehari pada setiap trayek, tetapi setelah dilakukan anilasis berupa keinginan dari pada masyarakat maka pengoperasian angkutan umum Damri perintis menjadi 2 (dua) kali pengoperasian atau terjadi penambahan rit sebanyak 2 (dua) kali dalam 1 (satu) hari pada setiap trayek angkutan umum Damri perintis.

2. Hasil analisis perhitungan tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada masing-masing trayek angkutan Umum Damri perintis yaitu, trayek Saumlaki – Batu Putih Rp. 44.946,18, Saumlaki – Latdalam Rp. 40.776,80, Saumlaki – Larat Rp. 93.710,24, Saumlaki – Arma – Watmuri Rp. 64.362,68 dan Saumlaki – Marantutul Rp. 45.876,45. Serta kemampuan dan kesediaan masyarakat untuk membayar angkutan umum Damri perintis pada masing – masing trayek yaitu, trayek saumlaki – batu Putih Rp. 35.000, Saumlaki – Latdalam Rp.25.000, Saumlaki – Larat Rp. 65.000, Saumlaki -Arma – Watmuri Rp. 45.000 dan Saumlaki – Marantutul Rp. 35.000.
3. Besaran subsidi yang dibutuhkan selama 1 (satu) tahun berdasarkan hasil analisis dari ke 5 (lima) trayek angkutan umum Damri perintis di Kabupaten Kepulauan Tanimbar yaitu sebesar Rp. 542.875.840,92.
4. Untuk hasil pengamatan dilapangan terkait dengan kondisi jalan yang akan dilewati atau dilintasi oleh angkutan umum Damri perintis sesuai dengan kondisi jalan yang ada masih terlihat masih cukup baik untuk dilintasi. Hanya saja masih terdapat kekurangan dari pada fasilitas perlengkatan jalan pada beberapa ruas jalan yang akan dilewati, sehingga perlu untuk dilengkapi fasilitas perlengkapan jalan tersebut agar nantinya dapat memberikan rasa aman, nyaman, selamat dan tepat waktu bagi masyarakat terkhususnya bagi pengguna jalan yang akan melewati ruas jalan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

_____, 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

_____, 2014, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tentang Angkutan Jalan.

_____, 2022, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 2 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.

_____, 2021, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 Tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan.

_____, 2019, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 73 Tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis.

_____, 2015, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan.

_____, 2002, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 89 Tentang Mekanisme Penetapan Tarif Dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi.

_____, 2022, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor Kp-Drjd 630 Tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Berupa Bantuan Biaya Operasional Angkutan Jalan Perintis.

_____, 2002, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 687/AJ.206/DRJD/ Tentang Pedoman Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.

Abyansyah Mohamad. 2019. "Rencana Penerapan Subsidi Angkutan Kota Pada Trayek Tamansari- Blotongan Kota Salatiga". Kertas Kerja Wajib.

Agustaniah Rosa, Tukimun, Adi Ari Sasmoko. 2022. "Pengembangan Pelayanan Angkutan Perintis Daerah Tabang Guna Peningkatan Konektivitas Masyarakat Daerah Pedalaman Untuk Mendukungibu Kota Negara Di Kalimantan Timur". Prosiding Forum Ilmiah Nusantara : 205-216

Arif R., Rachmat M., dan Kartono W. 2023. "Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Tarif Bus Rapid Transit Trans Jateng". Rang Teknik Jurnal Vol. 6 (1) : 86-99

Arum Sekar, Samin. 2014. "Analisis Tarif Biaya Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, ATP Dan WTP". Vol. 12 (2) : 183-189

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. 2020. "Laporan Akhir Kajian Teknis Pemberian Subsidi Angkutan Umum di Wilayah Kabupaten Bekasi".

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. "Subsidi Angkutan Umum Perkotaan Layanan Trans Jabodetabek".

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Tanimbar.2022 "Kabupaten Kepulauan Tanimbar Dalam Angka".

Haniardika Hakim Iqbal Muhammad, Sutikno Rizal Fauzul, Firdausiyah Nailah. 2021. "Evaluasi Tarif Suroboyo Bus Rute Purabaya-Rajawali Berdasarkan Ability To Pay (ATP Dan Willingness To Pay (WTP)". Vol. 12 (2) : 21-32

Hariani Mira Lestira, Santoso Idwan, Wibowo Sony Sulaksono. 2022. "Analisis Kebijakan Struktur Tarif Dan Pengaruh Terhadap Besaran Subsidi (Studi Kasus: TransJakarta)". Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas Vol. 4 (3) : 219-234

Himawan Febri Awalia, Sylviana Rika. 2022. "Analisis Angkutan Umum Bus Damri PerintisTrayek Ponorogo –Tulungagung". Akselerasi: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Vol. 4 (1) : 1-9

Latumahina Glenn Jimmy, Idrus Misliah, Chairunnisa Andi. 2022. "Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Perintis di Wilayah Kecamatan Liukang Tangaya Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan". Jurnal Penelitian Enjiniring(JPE) Vol. 24 (1) : 51-57

Munandar Arief. 2009. "Mekanisme Subsidi Angkutan Umum Dan Pada Trayek Utama Sebagai Akibat Kenaikan Harga BBM Di Kota Semarang ".

Naldiansyah Maulanda, Schouten Femmy Sofie, Boing R. Caesario. 2022. "Peningkatan Pelayanan Operasional Angkutan Jalan Perintis Pada Trayek Tideng Pale-Tanjung Selor".

Nariendra Wahyu Pradhana, Juanita, Saputri Probo wiwit. 2021. “Analisis Tarif Angkutan Umum Rute Manado-Likupang Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Provinsi Sulawesi Utara”. Vol. 22(2) : 107-114

Nurdjanah Nunuj. 2018. “Pengembangan Angkutan Jalan Perintis Di Kabupaten Pelalawan Provinsi Riau”. Jurnal Penelitian Transportasi Darat. Vol. 2(1) : 17-32

Osly Jiwa Prima, Meutia Wita, Kurniawan Erwin. 2022. “Kinerja Pelayanan Bis Kita Trans Pakuan Bogor Berdasarkan Persepsi Kepuasan Masyarakat)”. Jurnal Artesis. Vol. 2 (2) : 192-199

Permana Ari Widya. 2023. “Analisa Biaya Operasional Kendaraan Pada Angkutan Umum Bus Akibat Pandemi Covid-19 (Trayek Palangka Raya– Pangkalan Bun)”. Rekayasa Sipil Vol. 17 (1) : 1-6

Putra M. Wahyu Arya, Lutviani Metya, Farida Kania. 2022. “Analisis Peranan Kebijakan Subsidi Angkutan Barang Perintis Terhadap Kelangkaan Barang Dan Konektivitas Pada Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar Dan Perbatasan (3 TP)”. :192-206

Romadhona Prima Juanita. 2011. “Tingkat Pelayanan Angkutan Perintis Di Daerah Terisolir (Studi Kasus: Nusa Tenggara Timur)”. Vol. 23 (2) : 122-135

Safitri Revy. 2016. “Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (Atp) Dan Willingness To Pay (Wtp) Di Kota Pangkalpinang”. Jurnal Fropil Vol. 4 (2) : 156-164

Tamin Ofyar Z., Rahman Harmein, Kusumawati Aine, Munandar Ari Sarif, Setiaadji, Bagus Hario.1999. “Evalisi Tarif Angkutan Umum Dan Analisis Ability To Pay (ATP) Dan Willingnes To Pay (WTP) Di DKI Jakarta ”. Vol. 1 (2) : 121-139

Zohra Elia, Suyono Rudi S. dan Kadarini S. Nurlaily. 2011. “Analisis Abillity To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Untuk Penetuan Tarif Pada Perencana Angkutan Umum BRT Di Kota Pontianak”. Vol. 5 (3): 1-8