

PENERAPAN SKEMA *BUY THE SERVICE* PADA ANGKUTAN PERKOTAAN DI KABUPATEN LOMBOK TIMUR

IMPLEMENTATION OF THE *BUY THE SERVICE* SCHEME IN TRANSPORTATION CITIES IN EAST LOMBOK DISTRICT

Agnes Viktoria Sianturi¹, Panji Pasa Pratama², dan Sugita³

¹Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

²Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

³Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

E-mail: agnesviktoriasianturi@gmail.com

Abstract

East Lombok Regency has 2 urban transport routes in accordance with the East Lombok Regency Regent's Decree Number 13 of 2015, however in 2022 there will be 1 urban transport route still operating, namely the Pancor-Selong-Labuhan Haji route. In accordance with the East Lombok Regent's Regulation of 2022 concerning Amendments to Regent's Regulation Number 12 of 2013 concerning Determination of Public Passenger Transport Tariffs on City Transport and Rural Transport Routes in East Lombok Regency. However, in the existing conditions there are still drivers who provide higher rates than the applicable Regent's Regulation. The interest of the people of East Lombok Regency in using public transportation is very low, namely only 4% due to the poor performance of public transportation services. Another cause of the low interest of the people in using public transportation is the large number of drivers who pick up and drop off passengers in any place, which makes people think of using public transportation. less comfortable, drivers often fight over passengers, which reduces the orderly use of public transport and also the condition of urban transport facilities is inadequate. This research aims to identify the performance of existing transportation, identify the performance of urban transportation using the buy the service scheme and to identify an analysis of subsidy calculations for urban transportation on the Pancor-Selong-Labuhan Haji route. Based on the analysis carried out, it was found that vehicle operating costs were IDR 10,341,151,585 per year and the subsidy costs paid by the government by paying the difference between vehicle operating costs and income were IDR 4,294,051,585.

Keywords: *Urban Transportation, Buy The Service, Vehicle Operational Costs, Subsidies.*

ABSTRAK

Kabupaten Lombok Timur memiliki 2 trayek angkutan perkotaan sesuai SK Peraturan Bupati Kabupaten Lombok Timur Nomor 13 Tahun 2015, namun pada tahun 2022 trayek angkutan perkotaan yang masih beroperasi tersisa 1 trayek yaitu trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji. Sesuai dengan Peraturan Bupati Lombok Timur Tahun 2022 tentang Perubahan Peraturan Bupati Nomor 12 Tahun 2013 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum pada Trayek Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan di Kabupaten Lombok Timur. Namun, pada kondisi eksisting masih terdapat supir yang memberikan tarif lebih tinggi dari SK yang berlaku. Minat masyarakat Kabupaten Lombok Timur dalam menggunakan angkutan umum sangat rendah yaitu hanya sebesar 4% dikarenakan kinerja pelayanan angkutan umum yang kurang baik, penyebab lainnya rendahnya minat masyarakat menggunakan angkutan umum yaitu banyaknya pengemudi yang menaik-turunkan penumpang disembarang tempat sehingga membuat masyarakat beranggapan menggunakan angkutan umum kurang nyaman, sering juga terjadinya pengemudi yang saling memperebutkan penumpang yang mengurangi ketertiban penggunaan angkutan umum dan juga kondisi sarana angkutan perkotaan yang kurang memadai. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kinerja eksisting angkutan, mengidentifikasi kinerja angkutan perkotaan dengan skema buy the service dan untuk mengidentifikasi analisis perhitungan subsidi pada angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji. Berdasarkan analisis yang dilakukan diperoleh biaya operasional kendaraan sebesar Rp10.341.151.585 per tahun dan biaya subsidi yang dibayarkan oleh pemerintah dengan membayar selisih antara biaya operasi kendaraan dengan pendapatan adalah sebesar Rp4.294.051.585.

Kata Kunci : Angkutan Perkotaan, Buy The Service, Biaya Operasional Kendaraan, Subsidi

PENDAHULUAN

Kabupaten Lombok Timur memiliki 2 trayek angkutan perkotaan sesuai SK Peraturan Bupati Kabupaten Lombok Timur Nomor 13 Tahun 2015, namun pada tahun 2022 trayek angkutan perkotaan yang masih beroperasi tersisa 1 trayek yaitu trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji. Pada trayek ini jumlah armada yang masih beroperasi yaitu sebanyak 118 unit dari jumlah armada yang sesuai izin sebanyak 135 unit. Sesuai dengan Peraturan Bupati Lombok Timur Tahun 2022 tentang Perubahan Peraturan Bupati Nomor 12 Tahun 2013 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum pada Trayek Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan di Kabupaten Lombok Timur, tarif angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji yaitu sebesar Rp7.000,00 untuk penumpang umum, Rp5.000,00 untuk mahasiswa dan Rp4.000,00 untuk pelajar. Namun, pada kondisi eksisting masih terdapat supir yang memberikan tarif lebih tinggi dari SK yang berlaku. Kurangnya minat masyarakat Kabupaten Lombok Timur untuk menggunakan angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji dikarenakan kinerja pelayanan angkutan umum yang kurang baik. Kesadaran masyarakat Lombok timur untuk menggunakan angkutan umum masih rendah yaitu hanya sebesar 4% dilihat dari Faktor muat (*load factor*) angkutan perkotaan yang hanya sebesar 11,29%. Selain itu, penyebab lainnya rendahnya minat masyarakat menggunakan angkutan umum yaitu banyaknya pengemudi yang menaik-turunkan penumpang disembarang tempat sehingga membuat masyarakat beranggapan menggunakan angkutan umum kurang nyaman, sering juga terjadinya pengemudi yang saling memperebutkan penumpang yang mengurangi ketertiban penggunaan angkutan umum dan juga kondisi sarana angkutan perkotaan yang kurang memadai. Dari permasalahan angkutan umum yang ada di Kabupaten Lombok Timur perlu adanya pembenahan dari pemerintah untuk mengembangkan angkutan umum di Kabupaten Lombok Timur untuk mewujudkan solusi dari permasalahan tersebut pemerintah dapat menetapkan kebijakan *Buy the Service* atau pembelian layanan pada angkutan perkotaan di Kabupaten Lombok Timur.

METODOLOGI PENELITIAN

Sumber Data

Data Primer

Data yang didapatkan secara langsung atau melalui tahap observasi dalam bentuk lapangan sehingga didapatkan kondisi eksisting untuk merumuskan permasalahan yang nantinya akan diberikan rekomendasi. Data primer pada penelitian ini menggunakan Teknik survei wawancara kepada masyarakat di Kabupaten Lombok Timur. Adapun data primer yang dibutuhkan adalah Data ketersediaan berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum, Data ATP (Ability to pay) dan WTP (Willingness to pay) untuk menentukan tarif.

Data Sekunder

Data yang didapatkan dari instansi Pemerintah pada wilayah studi dalam penelitian ini yaitu Kabupaten Lombok Timur. Adapun data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini adalah diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Timur, Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Lombok Timur, dan Laporan Umum PKL Kabupaten Lombok Timur tahun 2022

Teknik Analisa Data

Analisis kinerja Eksisting angkutan Perkotaan

Pada tahapan ini dilakukan analisis dari kinerja operasional eksisting dari angkutan perkotaan, apabila kinerja operasional eksisting tersebut dalam kondisi buruk maka akan dijadikan masalah yang selanjutnya akan dikaji ulang. Adapun data yang diperlukan adalah headway, frekuensi, factor muat, waktu tunggu kendaraan

Analisis Metode Stated Preferences

Metode state of preference ini digunakan untuk mengumpulkan data dari hasil wawancara mengenai keinginan dan kemampuan penumpang untuk membayar angkutan serta ketersediaan berpindah dari kendaraan pribadi menuju angkutan perkotaan apabila menggunakan sistem *buy the service* dalam

pelayanan angkutannya. Sebelum pelaksanaan survei, dilakukan penentuan sampel untuk menentukan banyaknya responden dari survei yang akan dilakukan. Sampel ialah perwakilan dari seluruh jumlah objek yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono,2011).

Analisis ATP dan WTP

Pada analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) aspek yang dilihat adalah kemampuan serta kemauan membayar dari pengguna jasa angkutan umum, sehingga akan menghasilkan tarif angkutan baru untuk pelayanan angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji dengan penerapan skema buy the service.

Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan adalah biaya yang dikeluarkan atau di butuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu lalu lintas dan jalan untuk satu jenis kendaraan/km/jarak tempuh (dalam Rp/km).

Tarif

Biaya yang dikeluarkan oleh penumpang setelah memasukkan keuntungan yang dalam batas wajar bagi operator sebesar 10% dari biaya operasi yang dikeluarkan. Biaya pokok penumpang ialah biaya pokok kendaraan dibagi load factor dikali kapasitas

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kinerja Eksisting

Ukuran kinerja pelayanan angkutan perkotaan meliputi indikator kinerja dan standar yang memungkinkan untuk melakukan evaluasi yang efektif dari suatu sistem pelayanan, berdasarkan hasil survei yang sudah dilakukan, diperoleh hasil analisis kinerja pelayanan eksisting pada trayek Pancor-Seong-Labuhan Haji yaitu frekuensi kendaraan 7 kendaraan/jam, FaktorMuat Kendaraan 11,29% dimana belum memenuhi SPM sesuai SK Dirjen Perhubdat 687 Tahun 2002 sebesar 70%, Headway kendaraan 9 menit, dan waktu perjalanan selama 25 menit.

Permintaan Angkutan umum (Demand)

Demand Actual

Jumlah permintaan aktual diperoleh dari hasil survei dinamis pada angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji, dimana trayek ini melalui zona 1 dan zona 6. Dari hasil survei dinamis diperoleh OD Matriks Asa Tujuan penggunaan angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji diperoleh jumlah pengguna angkutan umum pada trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji sebanyak 77 orang/hari.

Demand Potential

Permintaan potensial diperoleh dari hasil analisis ketersediaan berpindahan moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum apabila dilakukan perbaikan pada pelayanan angkutan umum dengan menerapkan skema buy the service khususnya pada angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji. Dari survei yang telah dilakukan, didapatkan hasil 51% pengguna kendaraan pribadi pada trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji berminat untuk beralih ke angkutan umum dengan harapan adanya perbaikan kualitas fasilitas dan pelayanan angkutan umum. Berikut merupakan persentase hasil asumsi minat berpindah pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum di wilayah trayek angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1 Minat berpindah pengguna kendaran pribadi ke angkutan umum

	Kepemilikan Kendaraan	Berpindah		Tidak Berpindah	
			Persentase		Persentase
Motor	282	145	37%	137	35%
Mobil	115	57	14%	58	15%
Jumlah	397	202	51%	195	49%

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel dapat diketahui pengguna kendaraan pribadi yang berminat untuk beralih menggunakan angkutan umum sebanyak 51% dan 49% pengguna kendaraan pribadi yang tidak berminat berpindah.

Tabel 2 Matriks pengguna angkutan pribadi

O/D	1	6	Oi
1	0	5.230	5.230
6	7.794	0	7.794
Ti	7.794	5.230	13.024

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel dapat diketahui bahwa perjalanan pengguna kendaraan pribadi pada wilayah kajian sebesar 13.024 perjalanan/hari. Dari hasil jumlah pengguna kendaraan pribadi akan dikalikan dengan persentase minat berpindah ke angkutan umum sebesar 51% kemudian akan digabungkan dengan nilai dari permintaan aktual untuk mengetahui permintaan potensial angkutan umum.

Tabel 3 Matriks Demand Potensial

O/D	1	6	Oi
1	0	2.716	2.716
6	4.003	0	4.003
Ti	4.003	2.716	6.719

Sumber : Hasil Analisis

Permintaan potensial yang didapat yaitu sebesar 6.719 perjalanan/hari, nilai ini digunakan untuk melihat kinerja operasional yang akan dibutuhkan dalam menerapkan pelayanan angkutan perkotaan dengan skema buy the service.

Analisis Kinerja Operasional Baru

Kinerja operasional pengoperasian skema buy the service pada angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji adalah sebagai berikut:

Diketahui:

A = Pasar Pancor

B = Terminal Labuhan Haji

Kapasitas Kendaraan = 10 Penumpang

Waktu Tempuh = 25 Menit

Jumlah Penumpang Perhari = 6.719

Faktor Muat = 70%

Maka:

1. Waktu siklus jam sibuk pagi (05.00-07.00)

Waktu siklus perjalanan dari A ke B kembali lagi ke A adalah sebesar:

$$CTABA = (TAB+TBA) + ({}^{\circ}AB + {}^{\circ}BA) + (TTA+TTB)$$

$$CTABA = ((25+25) + (5\% \times 25 + 5\% \times 25) + (10\% \times 25 + 10\% \times 25))$$

$$CTABA = 58 \text{ Menit}$$

2. Headway

$$H = \frac{60 \times C \times L \times F}{P}$$

$$H = \frac{60 \times 10 \times 70\%}{280}$$

$$H = 1,5 \text{ Menit}$$

3. Frekuensi Kendaraan

$$F = \frac{60}{H}$$

$$F = \frac{60}{1,5}$$

$$F = 40 \text{ Kendaraan/jam}$$

4. Jumlah Kendaraan per waktu siklus:

$$K = \frac{CTaba}{HxfA}$$

$$K = \frac{58}{1,5 \times 1}$$

$$K = 39 \text{ Kendaraan}$$

5. Kebutuhan armada pada periode sibuk = K antara pukul (05.00-07.00)

$$K' = Kx \frac{W}{CTaba}$$

$$K' = 39x \frac{120}{58}$$

$$K' = 81 \text{ Trip Kendaraan}$$

Tabel 4 Rekapitulasi Kinerja Operasional Baru

Rencana Operasi	
Kapasitas (Penumpang)	10
Panjang Rute (Km)	9
Kecepatan Operasi (Km/Jam)	30
Travel Time (Menit)	25
RTT (Menit)	58
Load Faktor (%)	70
Frekuensi (Kend/Jam)	40
Headway (Menit)	1,5
Jumlah Armada (Unit)	39

Sumber : Hasil Analisis

Setelah dilakukan analisis operasional kendaraan baru diperoleh jumlah armada yang dibutuhkan adalah sebanyak 39 unit untuk melayani trayek angkutan perkotaan Pancor-Selong-Labuhan Haji.

Analisis Kinerja Buy the Service

Ukuran kinerja pelayanan angkutan perkotaan meliputi indikator kinerja dan standar yang memungkinkan untuk melakukan evaluasi yang efektif dari suatu sistem pelayanan, berdasarkan hasil analisis, diperoleh hasil analisis kinerja pelayanan jika diterapkannya skema buy the service pada angkutan perkotaan trayek Pancor-Seong-Labuhan Haji yaitu frekuensi kendaraan 7 kendaraan/jam, FaktorMuat Kendaraan 70%, Headway kendaraan 9 menit, dan waktu perjalanan selama 25 menit. Dimana pada kinerja pelayanan tersebut telah memenuhi SPM yang digunakan yaitu SK Dirjen Perhubdat 687 Tahun 2002 dan PM 98 Tahun 2013.

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 lagsung dan biaya tidak langsung. Dalam perhitungan BOK ini menggunakan standar dari SK Dirjen No. 792 Tahun 2021. Adapun beberapa asumsi yang digunakan dalam menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji:

Karakteristik Kendaraan

- a. Trayek : Pancor-Selong-Labuhan Haji
- b. Tipe Kendaraan : Mobil Penumpang Umum
- c. Jenis Pelayanan : Angkutan Perkotaan
- d. Kapasitas Kendaraan : 10 Penumpang

Produksi Kendaraan

- a. Km tempuh per rit : 18,0 Km
- b. Frekuensi per hari : 10 Rit

- c. Km tempuh per hari : 180 Km
- d. Hari Operasi per bulan : 25 Hari
- e. Hari Operasi per tahun : 300 Hari
- f. Km tempuh per tahun : 54.000 Km

Biaya Operasional Kendaraan

Tabel 5 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer

REKAPITULASI BIAYA		TOTAL
Biaya Operasional per-km		
1	BIAYA INVESTASI ARMADA	Rp2.689,40
2	BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN	Rp1.675,82
3	BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING KESELAMATAN KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG	-
4	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	Rp11,11
5	BIAYA PENINGKATAN FASILITAS	-
6	BIAYA ASURANSI PENUMPANG	-
7	BIAYA TIDAK LANGSUNG	
	a. Biaya Pegawai Kantor	-
	b. Biaya Pengelolaan	Rp0,076
8	TOTAL BIAYA PER KM	Rp4.376,41
9	MARGIN LABA (10%)	Rp437,64
10	PPH (2%)	Rp96,28
Total Rp/Km		Rp4.910,33

Sumber : Hasil Analisis

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji yaitu sebesar Rp4.376,41 per kend/km, kemudian dengan menambahkan keuntungan operator sebesar 10% dan PPH sebesar 2% maka biaya BOK menjadi Rp4.910,33 per kend/km.

Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan

Tabel 6 Rekapitulasi Perhitungan Tarif Berdasarkan BOK

Rute	Panjang Rute	Biaya per pnp/km	Tarif
Pancor-Selong-Labuhan Haji	9 KM	Rp687,72	Rp6.189,48

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan Tabek V.17, diketahui tarif berdasarkan BOK untuk angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji sebesar Rp6.189,48.

Analisis Ability to Pay dan Willingnes to Pay

Ability to Pay

Kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterima berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya. Secara umum, pengeluaran masyarakat untuk melakukan perpindahan (Biaya Transportasi) adalah 10% dari pendapatan 1 (satu) bulan. Pendapatan rata-rata dari hasil survei ATP masyarakat pada wilayah kajian yang dilewati trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji sebesar Rp2.403.022, dengan asumsi biaya transportasi adalah 10% dari pendapatan dalam satu bulan. Jumlah hari kerja dalam satu bulan pada wilayah kajian Kabupaten Lombok Timur untuk Pegawai Negeri Sipil adalah 20 hari dan trip rate 2,098. Maka dapat diketahui ATP masyarakat dengan asumsi biaya transportasi 10% adalah:

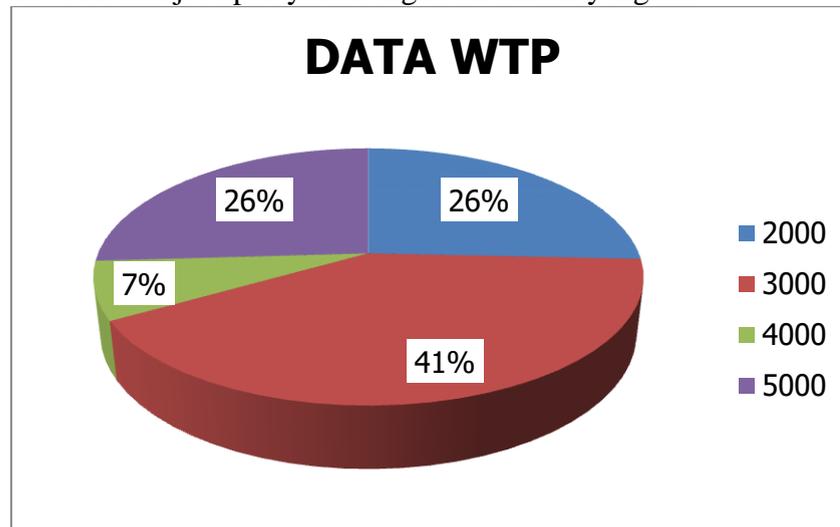
$$ATP = \frac{Rp2.403.022 \times 10\%}{20 \times 2,098}$$

$$=Rp5.726$$

Berdasarkan hasil perhitungan, diketahui bahwa kemampuan membayar angkutan umum pada daerah wilayah kajian angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji adalah Rp5.726 sekali perjalanan.

Willingness to Pay

Williingnes to Pay merupakan kesediaan atau kemauan pengguna mengeluarkan imbalan atas jasa yang diterima. tarif dari jasa pelayanan angkutan umum yang ada.



Gambar 1 Diagram Tarif yang Diinginkan Masyarakat

Tabel 7 Rata-Rata Tarif yang Diinginkan Masyarakat Berdasarkan Hasil Survey

Rata-Rata Tarif WTP				
Rata-Rata	Harga	Frekuensi	Persentase	Persentase Kumulatif
0	1000	0	0%	0%
204000	2000	102	26%	26%
489000	3000	163	41%	67%
116000	4000	29	7%	74%
515000	5000	103	26%	100%
0	6000	0	0%	100%
0	7000	0	0%	100%
0	8000	0	0%	100%
0	9000	0	0%	100%
0	10000	0	0%	100%
3335,013	Jumlah	397	100%	

Sumber: Hasil Analisis

Dari hasil survei yang telah dilakukan, diketahui jumlah tarif yang diinginkan masyarakat adalah sebesar Rp3.000, dimana range harga dikalikan dengan jumlah frekuensi yang didapat dari banyaknya responden yang memilih harga tersebut selanjutnya nilai perkalian tersebut dijumlahkan serta dibagi dengan banyaknya sampel, sehingga didapat tarif rata-rata untuk WTP sebesar Rp3.335.

Skenario Pemberian Subsidi Buy the Service

Pemberian Subsidi Ditanggung Pemerintah 100%

Awal pemberian subsidi 100% biaya pengoperasian berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang telah ditetapkan, sehingga operator hanya mengoperasikan kendaraan berdasarkan rencana operasi, Standar Pelayanan Minimum (SPM) dan Standar Operasional

Prosedur (SOP) yang telah ditetapkan.

Tabel 8 BOK Pengoperasian Buy the Service pada Trayek Angkutan Perkotaan Pancor-Selong-Labuhan Haji

Rute	Jumlah Armada	Biaya (Kend-Km)	Km Tempuh (Km)		Biaya Operasional Kendaraan	
			Per Hari	180	Per Hari	Rp34.470.505
Pancor-Selong-Labuhan Haji	39	Rp4.910,33	Per Bulan	4.500	Per Bulan	Rp861.762.632
			Per Tahun	54.000	Per Tahun	Rp10.341.151.585

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan tabel dapat diketahui biaya yang dibutuhkan untuk membeli layanan angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji adalah sebesar Rp10.341.151.585 per tahunnya.

Pemberian Subsidi Ditanggung Pemerintah 24%

Penerapan buy the service dengan subsidi ditanggung pemerintah 24% artinya adanya pemberlakuan tarif pada penumpang angkutan umum, sehingga pemerintah hanya akan membayarkan selisih antara nilai biaya operasional kendaraan dengan pendapatan

Tabel 9 Perbandingan tarif dan Nilai BOK

Tarif	Nilai BOK
Rp3.000	Rp4.910

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 10 Besaran Subsidi 24%

Rute	Jumlah Armada	Biaya (Kend-Km)	Km Tempuh (Km)		Biaya Operasional Kendaraan		Penumpang		Tarif	Pendapatan		Subsidi
			Per Hari	180	Per Hari	34.470.505	Per Hari	6.719		Per Hari	20.157.000	
Pancor-Selong-Labuhan Haji	39	Rp4.910,33	Per Bulan	4.500	Per Bulan	861.762.632	Per Bulan	167.975	Rp3.000,00	Per Bulan	503.925.000	357.837.632
			Per Tahun	54.000	Per Tahun	10.341.151.585	Per Tahun	2.015.700		Per Tahun	6.047.100.000	4.294.051.585

Sumber: Hasil Analisis

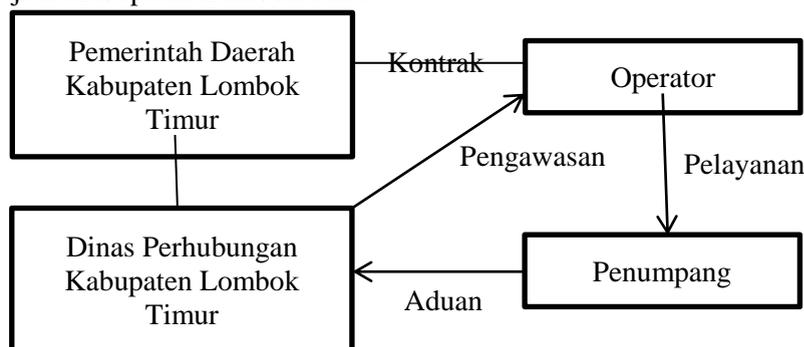


Gambar 2 Grafik Nilai Bok, Pendapatan, dan Subsidi

Dari hasil analisis terlihat perhitungan subsidi yang merupakan selisih dari pendapatan dan Biaya Operasional Kendaraan ditambah keuntungan 10%. Sehingga besaran subsidi yang dikeluarkan pemerintah pertahunnya apabila menerapkan skema *buy the service* adalah sebesar Rp4.294.051.585

Skema Penerapan Buy the Service

Berikut merupakan alur skema *Buy the Service* pada angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji di Kabupaten Lombok Timur:



Gambar V.1 Proses Skema Buy the Service

Standar Operasional

1. Menggunakan angkutan berkapasitas 10 penumpang
- 2.
3. Frekuensi kendaraan terjadwal
4. Pengemudi hanya dituntut memenuhi jadwal perjalanan yang telah ditetapkan

Spesifikasi Kendaraan

1. Kapasitas 10 penumpang (8 belakang 2 depan)
2. Menarik secara visual
3. Nyaman dengan kondisi angkutan yang bersih dan wangi

Spesifikasi Tiket

4. Menggunakan system smart card ticket (e-ticketing)

SIMPULAN

1. Kinerja eksisting angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji belum memenuhi standar angkutan umum yang ditetapkan dengan standar yang digunakan yaitu SK Dirjen Perhubungan Darat 687 Tahun 2002 dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 yaitu dengan headway 9 menit, frekuensi 7 kendaraan/jam, waktu perjalanan 25 menit serta load factor sebesar 11,29%.
2. Kinerja operasional penerapan skema buy the service pada angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji selama jam operasional per hari membutuhkan armada

sebanyak 39 unit dengan headway 1,5 menit, frekuensi 40 kendaraan/jam, waktu perjalanan 25 menit, serta load factor 70%.

3. Berdasarkan BOK besaran tarif untuk angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji adalah sebesar Rp4.910,33, berdasarkan kemampuan masyarakat membayar tarif angkutan perkotaan adalah sebesar Rp5.726, sedangkan kemauan masyarakat dalam membayar tarif angkutan perkotaan adalah sebesar Rp3.335. Apabila pemerintah menanggung 100% untuk biaya Buy The Service maka biaya yang dibutuhkan untuk membeli layanan angkutan yakni sebesar Rp10.341.151.585 per tahun. Apabila diberlakukan tarif pada pengguna angkutan umum dengan asumsi tarif yang digunakan adalah sebesar Rp3.000 berdasarkan hasil nilai kemauan orang membayar biaya angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji, maka pemerintah hanya membayar selisih antara biaya operasi kendaraan dengan pendapatan, maka biaya yang dikeluarkan sebesar Rp4.294.051.585.

SARAN

1. Perlu adanya pengaturan operasi kendaraan agar dapat menguntungkan bagi operator angkutan perkotaan pada trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji jika diterapkannya skema buy the service pada angkutan tersebut
2. Pemerintah mensosialisasikan kepada operator dan masyarakat agar menggunakan pembayaran e-money dengan memberikan subsidi alat scan e-money pada MPU dan menjelaskan keuntungan menggunakan e-money
3. Adanya pembentukan operator yang sesuai untuk mengelola angkutan perkotaan dengan skema buy the service dimana operator tersebut berada dibawah pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Timur
4. Perlu adanya keterlibatan pemerintah dalam mendorong minat masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan angkutan umum khususnya angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji.
5. Melakukan evaluasi kinerja dan pelayanan terhadap pengoperasian angkutan perkotaan trayek Pancor-Selong-Labuhan Haji dengan skema *buy the service* untuk menciptakan transportasi yang aman dan efisien.

Ucapan Terimakasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak yang terkait dalam penulisan jurnal ini dalam bimbingan dan arahnya sehingga penulis mampu menyelesaikan jurnal dengan lancar

DAFTAR PUSTAKA

- _____. (2002). Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, Pub. L. No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002, Departemen Perhubungan R.
- _____. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____. (2012). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan
- _____. (2013). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.
- _____. (2013). Peraturan Bupati Lombok Timur Nomor 12 Tahun 2013 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum pada Trayek Angkutan Kota dan Perdesaan di Kabupaten Lombok Timur
- _____. (2014). Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang

Angkutan Jalan, Jakarta.

- _____. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan
- _____. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
- _____. (2021). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.
- _____. (2022). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2022 Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2023
- _____. (2022). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Lombok Timur, 2022. Kabupaten Lombok Timur Dalam Angka 2022. Lombok Timur: Badan Pusat

Jalil, E., Anggraini, R., & Sugiarto, S. (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*, 1(4), 1–10.

Sutomo, H., Saumatmaji, F., & Djarwoningrum, R. N. (2005). Bus Rapid Transit in Jakarta: Evaluating the Factors that Impede or Facilitate. *Air Pollution Control in the Transportation Sector*, May 2023, 295–349.

Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*. Penerbit ITB