

# **PENERAPAN SKEMA *BUY THE SERVICE* PADA ANGKUTAN PERKOTAAN DI KOTA BANJARBARU**

## ***IMPLEMENTATION OF BUY THE SERVICE PROGRAM ON URBAN TRANSPORTATION IN BANJARBARU CITY***

**Riswandi<sup>1</sup>, Sudirman Anggada<sup>2</sup>, dan Wijianto<sup>3</sup>**

Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD, Indonesia

Jalan Raya Setu Km 3,5 Cibitung, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat, 17520

[wandy0475@gmail.com](mailto:wandy0475@gmail.com)

### ***Abstract***

*The growth of the population in Banjarbaru City raises the demand for mobility which continues to increase every year. However, this increase is not offset by the growth rate of transportation infrastructure due to the limited nature of land, this is exacerbated by private vehicles which are still the main choice of the people of Banjarbaru City in carrying out daily travel, thereby increasing the potential for traffic congestion, air pollution, stress levels, and the risk of accidents. To overcome this, it is necessary to shift from the use of private vehicles to public transportation. The Buy the Service program is one of the means made by the government in providing reliable transportation services, and can be reached by all groups through subsidies. In its application to urban transportation in Banjarbaru City, this scheme produces a subsidy value of Rp. 8,872,392,033 for full subsidies and Rp. 5,420,389,008 or 61% of the total annual operational costs for subsidizing the difference in operational costs on 3 routes, namely, routes A, B, and C. The results of this subsidy are obtained from the proposed fare of Rp. 4,000 for one trip on all routes, the determination of the proposed fare is based on a comparison of the value of vehicle operating costs for each kilometer traveled of Rp. 2,511.12 on all routes and the average value of Ability to Pay of Rp. 4,965, and the average value of Willingness to Pay of Rp. 3,680.*

**Keywords :** *Urban Transportation, Buy The Service, Ability to Pay, Willingness to Pay, Fare, Subsidy*

### **Abstrak**

Pertumbuhan jumlah penduduk di Kota Banjarbaru menimbulkan permintaan akan mobilitas yang terus meningkat kian tahunnya. Namun, peningkatan ini tidak diimbangi dengan laju pertumbuhan prasarana transportasi karena sifat lahan yang terbatas, hal ini diperparah dengan kendaraan pribadi yang masih menjadi pilihan utama masyarakat Kota Banjarbaru dalam melakukan perjalanan sehari-hari sehingga meningkatkan potensi kemacetan lalu lintas, polusi udara, tingkat stress, dan resiko kecelakaan. Untuk menanggulangi hal tersebut diperlukan adanya perpindahan dari penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum. Skema Buy the Service merupakan salah satu upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam penyediaan pelayanan jasa transportasi yang andal, dan dapat dijangkau oleh semua kalangan melalui subsidi. Dalam penerapannya pada angkutan perkotaan di Kota Banjarbaru skema ini menghasilkan nilai subsidi sebesar Rp. 8.872.392.033 untuk subsidi secara penuh dan Rp. 5.420.389.008 atau 61% dari total biaya operasional tahunan untuk subsidi selisih biaya operasional pada 3 trayek yaitu, trayek A, B, dan C. Hasil subsidi ini didapatkan dari tarif usulan sebesar Rp. 4.000 untuk satu kali perjalanan pada semua trayek, penentuan tarif usulan didasarkan pada perbandingan nilai biaya operasional kendaraan untuk setiap kilometer tempuh sebesar Rp. 2.511,12 pada semua trayek dan nilai rata-rata Ability to Pay sebesar Rp. 4.965, serta nilai rata-rata Willingness to Pay sebesar Rp. 3.680.

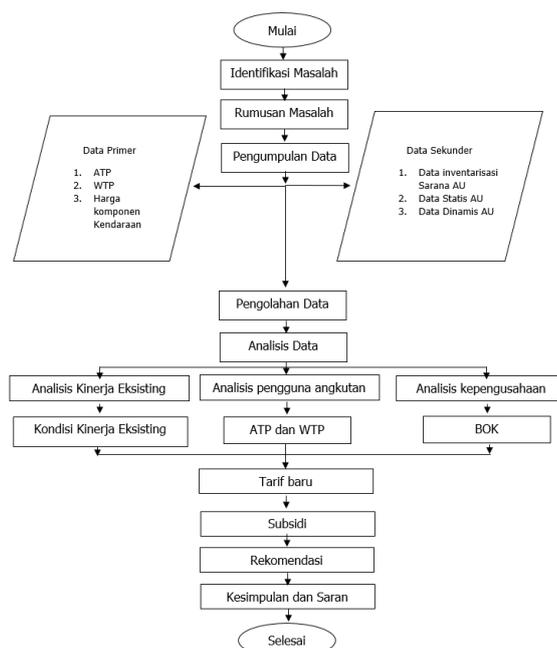
**Kata kunci :** Angkutan Perkotaan, Buy The Service, Ability to Pay, Willingness to Pay, Tarif, Subsidi.

## PENDAHULUAN

Pertumbuhan penduduk dari tahun ke tahun yang meningkat tentunya juga berdampak pada meningkatnya kebutuhan dan permintaan akan mobilitas. Namun tingginya permintaan akan mobilitas ini tidak diimbangi dengan laju pertumbuhan jaringan transportasi dikarenakan sifat ketersediaan lahan yang terbatas. Guna efisiensi dan efektifitas penggunaan jaringan transportasi yang terbatas perlu adanya perpindahan dari penggunaan angkutan pribadi ke angkutan umum. Kota Banjarbaru resmi menjadi ibu kota provinsi Kalimantan Selatan pada ferbruari 2022, menggantikan Kota Banjarmasin. Sebagai ibu kota provinsi, Kota Banjarbaru dituntut untuk berbenah disegala bidang, salah satunya adalah bidang transportasi guna menunjang pola kegiatan dan pola pergerakan yang akan berubah. Sesuai dengan SK Walikota Banjarbaru, terdapat 3 trayek angkutan perkotaan di Kota Banjarbaru, namun dari 3 trayek tersebut hanya 2 yang masih beroperasi saat ini. Secara umum minat masyarakat untuk berpindah dari angkutan pribadi menjadi angkutan umum cukup tinggi, terutama semenjak harga BBM naik. Namun pada realitanya dengan melihat tingkat keterandalan angkutan perkotaan yang ada di Kota Banjarbaru, angkutan pribadi masih menjadi primadona masyarakat dalam melakukan kegiatan mobilisasi. Oleh karena itu, perlu adanya pembaharuan terhadap pelayanan angkutan perkotaan di Kota Banjarbaru guna menarik minat masyarakat untuk berpindah dari angkutan pribadi menjadi angkutan umum. Skema *Buy The Service* adalah konsep pengoperasian angkutan umum dimana pemerintah akan melakukan pembelian jasa layanan kepada pihak operator dengan kriteria tertentu yang telah disepakati. Dalam prakteknya skema *Buy The Service* berfokus pada standar pelayanan yang teratur dan terjadwal yang tentunya akan menghilangkan stigma ngetem dan kejar setoran yang selama ini melekat pada angkutan perkotaan. Dengan meningkatnya keterandalan dan tingkat pelayanan angkutan perkotaan diharapkan mampu menggugah minat masyarakat untuk dapat berpindah ke angkutan umum.

## METODE

### 1. Bagan Alir Penelitian



## 2. Sumber Data

### 2.1.Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung oleh peneliti. Data penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah :

- Data *Ability to Pay*;
- Data *Willingness to Pay*; dan
- Data harga komponen kendaraan.

### 2.2.Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh melalui pihak atau instansi lain. Data sekunder yang digunakan pada penelitian ini adalah :

- Badan Pusat Statistik (Kota Banjarbaru Dalam Angka 2022);
- Dinas Perhubungan Kota Banjarbaru (Jumlah armada yang beroperasi, SK Trayek, dan Tarif angkutan umum yang berlaku);
- Laporan Umum PKL Kota Banjarbaru 2022.

## 3. Teknik Pengumpulan Data

### 3.1.Pengumpulan Data Primer

- Survei *Stated Preference*;
- Data kesesuaian tarif ATP dan WTP;

### 3.2.Pengumpulan Data Sekunder

- Survei Statis dan Dinamis Angkutan Umum;
- Survei Wawancara Rumah Tangga;
- Survei Inventarisasi Sarana dan Prasarana Angkutan Umum.

## 4. Teknik Analisis Data

### 4.1.Analisis Kinerja Eksisting Angkutan Perkotaan

Indikator kinerja yang diperhitungkan pada analisis ini adalah :

- Frekuensi  
Adalah indikator yang menyatakan banyaknya kendaraan angkutan umum pada suatu trayek yang melakukan perjalanan dalam 1 jam (Murti and Agusdini 2019). Frekuensi dapat dirumuskan sebagai berikut :

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

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002

- *Headway*  
Adalah indikator yang menyatakan jarak waktu antara kendaraan angkutan umum dengan angkutan umum lain dibelakangnya secara beraturan dalam rute yang sama (Morlok 1991). Waktu antara kendaraan dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$H = T1 - T2$$

Sumber : Morlok 1991

- *Load Factor*  
Faktor Muat adalah indikator yang menyatakan persentase muat penumpang dari total kapasitas penumpang (Rahmah, Hariyani, and Firdausiyah 2021). Faktor Muat dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$LF = \frac{JP}{C} \times 100\%$$

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002

**Tabel 1.** Kapasitas Kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Perhari/Kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil Penumpang Umum	8	-	8	250 - 300
Bus Kecil	19	-	19	300 - 400
Bus Sedang	20	10	30	500 - 600
Bus Besar Lantai Tunggal	49	30	79	1000 - 1200
Bus Besar Lantai Ganda	85	35	120	1500 - 1800

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002

- *Trip Time*

Waktu tempuh adalah indikator yang menyatakan total waktu tempuh kendaraan angkutan dari awal sampai akhir perjalanan (Anastasia, Ari, and Agustin 2015). Waktu Perjalanan dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{Waktu Perjalanan} = \text{Waktu Datang} - \text{Waktu Berangkat}$$

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002

**Tabel 2.** Parameter Standar Kinerja Angkutan Umum

Jenis Parameter		Satuan	Nilai Standart
Volume Penumpang MPU		Orang	250
Frekuensi	Minimum	Kend/jam	3 s/d 6
	Rata-rata		6 s/d 12
Waktu Tunggu	Minimum	Menit	5 s/d 10
	Rata-rata		10 s/d 20
Waktu Tempuh Perjalanan	Minimum	Menit	60 s/d 75
	Rata-rata		120 s/d 180
Faktor Muat		%	70
Jarak Tempuh dan Jumlah Trip		km	230 s/d 260
Jumlah Kendaraan		%	80 s/d 90

Sumber : Armstrong-Wright & Thiriez, 1987

## 4.2.BOK

Biaya Operasional Kendaraan adalah keseluruhan biaya yang diperlukan untuk mengoperasikan suatu jenis kendaraan dalam satuan rupiah per kilometer. Mengacu kepada SK Dirjen Hubdat No. 687 Tahun 2002 Biaya Operasional Kendaraan terdiri atas dua komponen yaitu:

### 4.2.1. Biaya Langsung

- Penyusutan Kendaraan

Dalam menghitung nilai penyusutan kendaraan metode yang digunakan adalah garis lurus. Perhitungan nilai penyusutan kendaraan dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{Penyusutan Per Tahun} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{km tempuh/tahun} \times \text{Masa Penyusutan}}$$

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002

- Bunga Modal

Bunga Modal dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{Bunga Modal} = \frac{\frac{n+1}{2} \times \text{Modal} \times \text{Tingkat bunga per tahun}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002

- Gaji dan Tunjangan Awak Kendaraan

- Bahan Bakar Minyak
- Servis Kecil
- Servis Besar
- Suku Cadang dan Bodi Kendaraan
- Penambahan Oli Mesin
- Ban
- Cuci Kendaraan
- Pajak Kendaraan
- KIR
- Asuransi
- Retribusi Terminal

#### 4.2.2. Biaya Tidak Langsung

- Biaya Pegawai Selain Awak Kendaraan
- Biaya Pengelolaan

#### 4.3. Analisis Tarif dan Subsidi Skema *Buy The Service*

Dalam penentuan tarif ada beberapa aspek yang diperhitungkan seperti Biaya Operasional Kendaraan, *Ability To Pay*, dan *Willingness To Pay*. Dari ketiga aspek tersebut akan ditentukan suatu tarif yang paling sesuai dengan kebutuhan operator dan masyarakat, dimana tarif diharapkan mampu memberikan keuntungan bagi operator, tetapi tarif juga harus masih dalam *budget range* masyarakat. Dalam banyak kasus terjadi perbedaan yang cukup besar dari tarif yang dianggap menguntungkan untuk operator dengan tarif yang sesuai dengan kemauan dan kemampuan masyarakat. Disini lah skema *Buy The Service* hadir, dimana dalam skema ini pemerintah menjalankan fungsinya yaitu fungsi pelayanan dengan menyediakan layanan angkutan umum dengan kriteria tertentu dan pemberian subsidi.

Untuk penentuan subsidi skema *Buy The Service* pada dasarnya berupa pembelian jasa transportasi per jarak tempuh. Namun, dalam penelitian ini akan ada beberapa skenario subsidi seperti subsidi total, dan subsidi parsial. Subsidi total maksudnya adalah dimana keseluruhan biaya operasional angkutan akan ditanggung secara penuh oleh pemerintah. Sedangkan untuk subsidi parsial adalah subsidi yang diberikan oleh pemerintah pada bagian tertentu dalam operasional maupun pengadaan, misalnya seperti subsidi bahan bakar, subsidi selisih biaya operasional, subsidi pengadaan armada angkutan, dan subsidi suku cadang kendaraan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Eksisting Angkutan Perkotaan

Tabel 3. Kinerja Pelayanan Operasional Eksisting Angkutan Perkotaan

Kinerja	Trayek	
	A	B
Frekuensi	2 kend/jam	3 kend/jam
<i>Load Factor</i>	19%	23%
<i>Headway</i>	44 Menit 32 Detik	26 Menit 3 Detik
Waktu Perjalanan	41 Menit 44 Detik	39 Menit 19 Detik

Sumber : PKL Kota Banjarbaru 2022

Dari tabel di atas diketahui bahwa kinerja pelayanan operasional eksisting angkutan perkotaan di Kota Banjarbaru tidak memenuhi standar Bank Dunia 1987.

## 2. Analisis BOK Angkutan Perkotaan

### 2.1.BOK Eksisting

**Tabel 4.** Karakteristik dan Produksi Angkutan

Karakteristik dan Produksi Angkutan	Trayek	
	A	B
Tipe Kendaraan	MPU	MPU
Jenis Pelayanan	Angkot	Angkot
Kapasitas Angkut	12	12
Km tempuh per rit	42	30
rit per hari	6	8
Hari operasional per bulan	30	30
Hari operasional per tahun	365	365
Km tempuh per bulan	7560	7200
Km tempuh per tahun	91980	87600

*Sumber : Hasil Analisis*

**Tabel 5.** BOK Eksisting

KOMPONEN BIAYA	TRAYEK	
	A	B
<b>A. BIAYA LANGSUNG</b>		
Penyusutan	Rp273,97	Rp287,67
Bunga Modal	Rp61,64	Rp64,73
Gaji dan Tunjangan Awak	Rp391,39	Rp410,96
BBM	Rp833,33	Rp833,33
Ban	Rp94,40	Rp94,40
Service Kecil	Rp318,75	Rp318,75
Service Besar	Rp112,92	Rp112,92
Over Haul Mesin	Rp39,38	Rp39,38
Over Haul Body	Rp66,14	Rp69,44
Cuci Bus	Rp11,90	Rp12,50
STNK / Pajak Kendaraan	Rp3,24	Rp3,40
KIR	Rp1,74	Rp1,83
Total	Rp2.208,80	Rp2.249,30
<b>B. BIAYA TIDAK LANGSUNG</b>		
Biaya Pegawai Selain Awak Bus	Rp0,00	Rp0,00
Biaya Pengelolaan	Rp3,26	Rp3,42
BOK Per Bus-Km	Rp2.212,06	Rp2.252,73

*Sumber : Hasil Analisis*

Berdasarkan tabel di atas diketahui nilai BOK setiap kendaraan-km untuk trayek A adalah Rp. 2.212,06, dan Rp2.252,73 untuk trayek B.

### 2.2.BOK Usulan

Dalam penyusunan BOK Usulan perlu adanya usulan operasi baru guna menyesuaikan dengan konsep layanan pada skema *Buy The Service*, sekaligus guna menghidupkan kembali trayek C yang tidak lagi beroperasi. Beberapa kriteria dalam penyusunan Usulan Operasi adalah sebagai berikut:

1. Penyesuaian RTT dengan menambahkan LOT sebesar 10% dari total *Travel Time*, dan waktu deviasi sebesar 5% dari total *Travel Time*.

2. Jumlah rit dibatasi dengan jam kerja, dimana dalam satu hari sopir angkot bekerja selama 8 jam termasuk 1 jam istirahat sehingga jam kerja efektif hanya sebesar 7 jam.
3. Kebutuhan jumlah armada dihitung dari perbandingan RTT dengan *Headway*. Lalu untuk mencegah hambatan pelayanan yang disebabkan oleh rusak atau tidak bisanya suatu kendaraan untuk beroperasi perlu adanya kendaraan cadangan, dalam hal ini banyaknya kendaraan cadangan adalah 3 buah.
4. *Headway*, frekuensi, dan *Load Factor* besar nilainya disesuaikan dengan standar Bank Dunia 1987.

**Tabel 6.** Usulan Operasi

INDIKATOR	USULAN OPERASI		
	TRAYEK		
	A	B	C
Kapasitas (penumpang)	12	12	12
Panjang Rute (km)	21	15	12
Kecepatan Operasi (km/jam)	30	30	30
<i>Travel Time</i> (menit)	42	30	23
RTT (menit)	97	69	53
<i>Load Factor</i> (%)	70	70	70
Frekuensi (Kend/jam)	6	6	6
<i>Headway</i> (Menit)	10	10	10
Jumlah Armada (Unit)	20	15	13

*Sumber : Hasil Analisis*

Pada perhitungan BOK Usulan masih menggunakan perhitungan yang sama dengan BOK Eksisting, hanya saja tidak lagi berpatokan pada kinerja operasional eksisting, melainkan berpatokan pada Usulan Operasi.

**Tabel 7.** BOK Usulan

KOMPONEN BIAYA	TRAYEK		
	A	B	C
<b>A. Biaya Langsung</b>			
Penyusutan	Rp378,08	Rp378,08	Rp378,08
Bunga Modal	Rp85,07	Rp85,07	Rp85,07
Gaji dan Tunjangan Awak	Rp540,12	Rp540,12	Rp540,12
BBM	Rp833,33	Rp833,33	Rp833,33
Ban	Rp94,40	Rp94,40	Rp94,40
Service Kecil	Rp318,75	Rp318,75	Rp318,75
Service Besar	Rp112,92	Rp112,92	Rp112,92
Over Haul Mesin	Rp39,38	Rp39,38	Rp39,38
Over Haul Body	Rp91,27	Rp91,27	Rp91,27
Cuci Bus	Rp16,43	Rp16,43	Rp16,43
STNK / Pajak Kendaraan	Rp4,47	Rp4,47	Rp4,47
KIR	Rp2,40	Rp2,40	Rp2,40
	Rp2.516,61	Rp2.516,61	Rp2.516,61
<b>B. Biaya Tidak Langsng</b>			
Biaya Pegawai Selain Awak Bus	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00
Biaya Pengelolaan	Rp4,50	Rp4,50	Rp4,50
BOK Per Bus-Km	Rp2.521,11	Rp2.521,11	Rp2.521,11

*Sumber : Hasil Analisis*

Berdasarkan tabel di atas diketahui nilai BOK per Bus-km untuk trayek A, B, dan C bernilai sama yaitu sebesar Rp. 2521,11

### 3. Analisis Tarif dan Subsidi

#### 3.1. Analisis ATP dan WTP

Dalam analisis ATP dan WTP diperlukan survei wawancara ATP dan WTP masyarakat Kota Banjarbaru. Dalam survei ini populasinya adalah seluruh masyarakat Kota Banjarbaru dengan total penduduk sebesar 258.753 jiwa. Pada penentuan sampel menggunakan rumus slovin dengan tingkat kepercayaan data sebesar 95% atau *error* sebesar 5%.

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

$$n = \frac{258753}{1 + 258753(0,05^2)}$$

$$n = 400 \text{ Responden}$$

##### 3.1.1. ATP

**Tabel 8.** Rekap Survei ATP

ATP	
Tarif	Jumlah
3000	152
5000	103
7000	145
Total	400

*Sumber : Hasil Analisis*

38% dari total responen memiliki kemampuan membayar Rp. 3.000 dan merupakan jawaban terbanyak. Nilai rata-rata ATP masyarakat Kota Banjarbaru adalah sebesar Rp. 4.965.

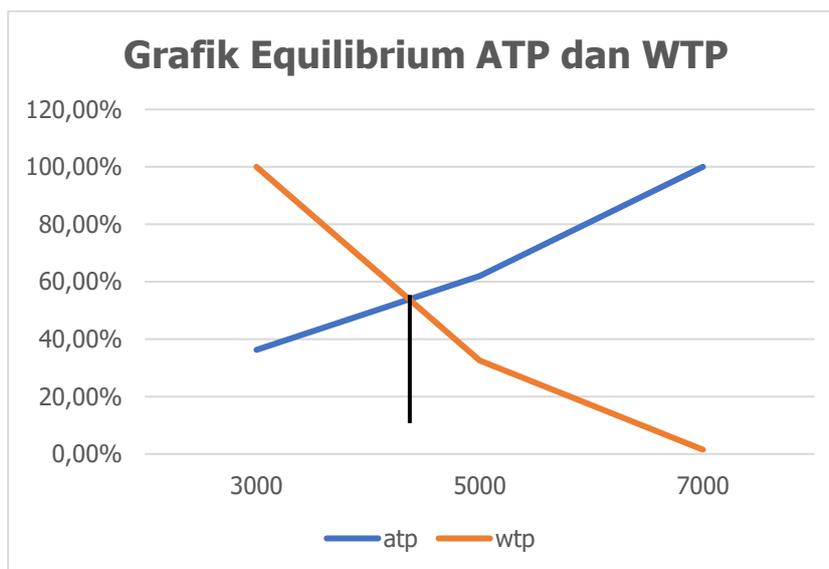
##### 3.1.2. WTP

**Tabel 9.** Rekap Survei WTP

WTP		
Tarif	Fasilitas	Jumlah
3000	Terjadwal	270
5000	Terjawal, dan AC	124
7000	Terjadwal, AC, dan Jok Empuk	6
Total		400

*Sumber : Hasil Analisis*

67% dari total responen memiliki kemauan membayar Rp. 3.000 dan merupakan jawaban terbanyak. Nilai rata-rata WTP masyarakat Kota Banjarbaru adalah sebesar Rp. 3.680.



**Gambar 1.** Titik Equilibrium ATP dan WTP  
*Sumber : Hasil Analisis*

Pada grafik tersebut diketahui titik equilibrium antara ATP dan WTP terdapat pada tarif sebesar Rp. 4.500.

### 3.2. Analisis Tarif

**Tabel 10.** Perbandingan Nilai Tarif dengan

Rata-rata ATP	Rata-rata WTP	TARIF SESUAI BOK		
		TRAYEK		
		A	B	C
Rp. 4.965	Rp. 3.680	Rp. 6.933	Rp. 4.952	Rp. 3.797

*Sumber : Hasil Analisis*

Data pada tabel di atas menunjukkan perbandingan antara nilai ATP, WTP, Tarif trayek A, B, dan C. Berdasarkan tabel tersebut maka diusulkan tarif *flat* sebesar Rp. 4000 untuk trayek A, B, dan C dengan pertimbangan :

1. Nilai tarif diusahakan di bawah nilai ATP;
2. Walaupun nilai tarif melebihi nilai rata-rata WTP, tetapi dengan tingkat pelayanan usulan, nilai tarif tersebut masih wajar;
3. Nilai equilibrium antara ATP dan WTP; dan
4. Nilai tarif dibuat *flat* dengan untuk setiap trayek, dan jaraknya.

**Tabel 11.** Usulan Tarif

USULAN TARIF		
TRAYEK		
A	B	C
Rp. 4000	Rp. 4000	Rp. 4000

*Sumber : Hasil Analisis*

### 3.3. Analisis Subsidi

#### 3.3.1. Subsidi Penuh (*Buy The Service*)

Yang dimaksud dengan Subsidi Penuh pada skema *Buy The Service* adalah pembelian jasa transportasi per km tempuh kendaraan pada pihak ke-3 oleh pemerintah, .

Tabel 12. Subsidi Penuh

TRAYEK	JUMLAH ARMADA	TARIF / KEND - KM	PANJANG TRAYEK PER HARI (KM)	BIAYA OPERASSIONAL KENDARAAN		
				PER HARI (Rp)	PER BULAN (Rp)	PER TAHUN (Rp)
A	20	Rp2.773	182,61	Rp10.128.301	Rp303.849.042	Rp3.696.830.014
B	15	Rp2.773	182,61	Rp7.596.226	Rp227.886.782	Rp2.772.622.510
C	13	Rp2.773	182,61	Rp6.583.396	Rp197.501.877	Rp2.402.939.509
Total	48	Rp8.320	547,83	Rp24.307.923	Rp729.237.701	Rp8.872.392.033

Sumber : Hasil Analisis

Nilai subsidi yang harus dibayar oleh pemerintah adalah sebesar Rp. 3.696.830.014 untuk trayek A, Rp. 2.772.622.510 untuk trayek B, dan Rp. 2.402.939.509 untuk trayek C, dengan total keseluruhan biaya subsidi sebesar Rp. 8.872.392.033 setiap tahunnya untuk semua trayek angkutan kota.

#### 3.3.2. Subsidi Selisih Biaya Operasional

Merupakan subsidi yang dilakukan oleh pemerintah untuk memastikan penyedia layanan angkutan umum dapat tetap beroperasi dan tetap mendapatkan keuntungan material walaupun pada kenyataannya di lapangan mengalami kerugian.

Tabel 13. Subsidi Selisih Biaya Operasional

TRAYEK	JUMLAH ARMADA	RIT/HARI	TARIF / KEND - KM	PANJANG TRAYEK PER HARI (KM)	BOK	PENUMPANG	PENDAPATAN	SUBSIDI
					PER TAHUN	PER TAHUN	PER TAHUN	PER TAHUN
A	20	4	Rp2.773	182,61	Rp3.696.830.014	266609	Rp1.066.434.783	Rp2.630.395.231
B	15	6	Rp2.773	182,61	Rp2.772.622.510	279939	Rp1.119.756.522	Rp1.652.865.989
C	13	8	Rp2.773	182,61	Rp2.402.939.509	316453	Rp1.265.811.720	Rp1.137.127.789
Total				547,83	Rp8.872.392.033	863001	Rp3.452.003.025	Rp5.420.389.008
Persentase Subsidi								61%

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel di atas total subsidi yang harus dibayarkan oleh pemerintah adalah Rp. 5.420.389.008, dengan nilai persentase subsidi dari BOK sebesar 61%.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Kinerja pelayanan eksisting angkutan perkotaan kota Banjarbaru memiliki headway sebesar 44 menit untuk trayek A dan 26 menit untuk trayek B. Frekuensi kendaraan per jam trayek A sebesar 3 kendaraan/jam, dan 2 kendaraan perjam untuk trayek B. Faktor muat rata-rata pada trayek A sebesar 19% dan 23% untuk trayek B. Trayek A dan trayek

B secara berturut-turut memiliki waktu perjalanan sebesar 41 menit dan 39 menit. Kinerja pelayanan eksisting pada angkutan perkotaan di kota Banjarbaru tidak memenuhi kriteria pelayanan yang sesuai dengan Standar Bank Dunia 1987.

2. Berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) eksisting diketahui nilai BOK per kendaraan-km untuk trayek A adalah Rp. 2.212,06, dan untuk trayek B sebesar Rp. 2.252,73. Sedangkan untuk nilai BOK BOK Usulan per Kendaraan-km untuk semua trayek adalah sebesar Rp. 2.521,11.
3. Pada penentuan tarif berdasarkan BOK Usulan, tarif untuk sekali jalan pada trayek A adalah Rp.6.933, untuk trayek B adalah Rp. 4.952, dan untuk trayek C adalah Rp. 3.797. Nilai rata-rata ATP dan WTP masyarakat kota Banjarbaru secara berturut turut adalah Rp. 4.965, dan Rp. 3.680. Kombinasi dari tarif berdasarkan BOK Usulan dan rata-rata ATP WTP menghasilkan usulan tarif flat untuk semua trayek sebesar Rp. 4.000.
4. Nilai subsidi yang harus dibayarkan pemerintah pada skenario subsidi penuh adalah Rp. 8.872.392.033 setiap tahunnya untuk semua trayek. Sedangkan jika skenario subsidi yang dijalankan adalah skenario subsidi selisih biaya operasional maka pemerintah perlu menanggung 54 Rp. 5.420.389.008, atau 61% dari selisih biaya operasional pertahun untuk semua trayek.

## **SARAN**

Berdasarkan hasil dari kesimpulan maka diberikan saran sebagai berikut:

1. Membentuk atau mencari operator yang kompeten untuk mengelola dan menjalankan angkutan perkotaan di Kota Banjarbaru yang berada di bawah pengawasan Dinas Pehubungan Kota Banjarbaru.
2. Membuat SPM tentang penyelenggaraan angkutan perkotaan dengan skema buy the service dan melakukan perjanjian mengenai pemenuhan standar tersebut dalam kontrak dengan operator pengelola angkutan.
3. Pemerintah ikut andil dalam upaya persuasif agar masyarakat mau berpindah dari angkutan pribadi menjadi angkutan umum.
4. Pelaksanaan pengawasan dan juga evaluasi terhadap penerapan skema buy the service guna pemutakhiran layanan sesuai dengan kebutuhan pengguna layanan dan kemajuan teknologi.
5. Perlu adanya pembuatan jadwal dengan kinerja operasional usulan berbasis penerapan skema buy the service.

## **REFERENSI**

- \_\_\_\_\_, 2008, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.
- \_\_\_\_\_, 2014, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tentang Angkutan Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2015, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan.
- \_\_\_\_\_, 2019, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- \_\_\_\_\_, 2020, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 9 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.

- \_\_\_\_\_, 2021, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2003, Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 35 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.
- \_\_\_\_\_, 2002, Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia Nomor 687 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- \_\_\_\_\_, 2016, Peraturan Walikota Banjarbaru Nomor 30 tentang Perubahan Atas Peraturan Walikota Banjarbaru Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Di Wilayah Kota Banjarbaru.
- \_\_\_\_\_, 2020, Keputusan Walikota Banjarbaru Nomor 471 tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan dan Pariwisata.
- Anastasia, Anastasia, Ismu Rini Dwi Ari, and Imma Widyawati Agustin. 2015. "Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Di Kota Palu (Studi Kasus Trayek Mamboro Manonda Line B2)." *The Indonesian Green Technology Journal* 4 (3): 61–67.
- Armstrong-Wright, Alan, and Sebastien Thiriez. 1987. "Bus Services." *Technical Paper* 68.
- Badan Pusat Statistik Kota Banjarbaru. 2022. *Kota Banjarbaru Dalam Angka 2022*. BPS.
- Morlok, Edward K. 1991. "Introduction to Engineering and Transport Planning." *Erlangga: Jakarta*.
- Murti, Lilyanis Nurlita Fitria, and Theresia Maria Candra Agusdini. 2019. "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Penumpang Trayek Lyn d Jurusan Terminal Rajekwesi–Dander Kabupaten Bojonegoro." In *Prosiding Seminar Teknologi Perencanaan, Perancangan, Lingkungan Dan Infrastruktur*, 1:84–90.
- Rahmah, Nindya Dwi Rahayu, Septiana Hariyani, and Nailah Firdausiyah. 2021. "Evaluasi Kinerja Angkutan Trayek 01, 02, Dan 06 Kota Serang." *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)* 10 (4): 149–60.
- Sutomo, Heru, Fajar Saumatmaji, and Restu Novitarini Djarwoningrum. 2007. "IV. 6 Bus Rapid Transit in Jakarta: Evaluating the Factors That Impede or Facilitate." *Third Phase Research Report of the Urban Environmental Management Project*, 295.
- Tamin, Ofyar Z, Harmein Rahman, Aine Kusumawati, Ari Sarif Munandar, and Bagus Hario Setiadji. 1999. "Evaluasi Tarif Angkutan Umum Dan Analisis Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di DKI Jakarta." *Jurnal Transportasi* 1 (2): 121–35.
- Tim PKL Kota Banjarbaru. 2020. *Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat di Kota Banjarbaru*.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. ITB.