

**PENINGKATAN KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PERDESAAN
DI KABUPATEN BANTAENG
*IMPROVING THE PERFORMANCE OF RURAL TRANSPORT
SERVICES IN BANTAENG DISTRICT***

Hasan¹, Dr. I Made Suraharta S. SIT. , MT², Agus Pramono, MM.³
Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Indonesia
Kementerian Perhubungan
E-mail : hasan.allanza@gmail.com

ABSTRACT

Bantaeng Regency is an area that provides access to other areas in South Sulawesi Province. So by developing an effective and efficient transportation system we can increase mobility and accessibility of the community. Rural Transportation in Bantaeng Regency has several problems including low vehicle frequency, low load factor and not being able to reach the set standards, namely 70%, average headway Long vehicles, long waiting times and private vehicle ownership mean that rural transportation in Bantaeng Regency is not the community's main choice. The analysis used in this research is to carry out an analysis of the performance of rural transportation services in Bantaeng Regency. The performance of services in Bantaeng Regency is that the performance Rural transportation services are still not very optimal. This can be seen from indicators, namely frequency, headway, waiting time and load factors that do not meet minimum service standards. After calculating vehicle operating costs, it was found that some rural transport operators in Bantaeng Regency experienced losses and some made profits. This can be seen from several routes where the revenue is less than the vehicle operating costs. By rationalizing vehicle operating costs and changing operator income, this can occur due to a reduction in the number of fleets so that the number of routes/vehicles and load factors can increase. In this way, all rural transportation routes in Bantaeng Regency benefit.

Keywords: rural transportation, improvement, performance, service, load factor

ABSTRAK

Kabupaten Bantaeng merupakan wilayah yang menjadi akses untuk menuju wilayah lainnya di Provinsi Sulawesi Selatan. Sehingga dengan menyusun sistem transportasi yang efektif dan efisien dapat meningkatkan mobilitas serta aksesibilitas masyarakat. Angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng memiliki beberapa permasalahan diantaranya adalah frekuensi kendaraan yang rendah, faktor muat yang rendah dan tidak bisa mencapai standar yang ditetapkan yaitu 70%, headway rata-rata kendaraan yang lama, waktu tunggu yang lama dan kepemilikan kendaraan pribadi menyebabkan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng bukan menjadi pilihan utama masyarakat. Analisis yang dipakai dalam penelitian ini adalah dengan melakukan Analisa terhadap kinerja pelayanan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng. kinerja pelayanan di Kabupaten Bantaeng bahwa kinerja pelayanan angkutan Perdesaan masih belum begitu optimal. Hal ini dapat dilihat dari indikator yaitu frekuensi, headway, waktu tunggu dan load faktor yang belum memenuhi standar pelayanan minimum. Setelah dilakukan perhitungan biaya operasi kendaraan didapatkan bahwa operator angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng ada yang mengalami kerugian dan ada beberapa yang untung. Hal itu bisa dilihat dari beberapa trayek yang jumlah pendapatannya lebih kecil dari biaya operasi kendaraan. Dengan dilakukan rasionalisasi biaya operasi kendaraan dan pendapatan operator berubah, hal itu dapat terjadi disebabkan adanya pengurangan jumlah armada sehingga jumlah rit/kendaraan dan load faktor bisa meningkat. Dengan demikian seluruh trayek angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng mendapatkan keuntungan.

Kata Kunci : angkutan pedesaan, peningkatan, kinerja, pelayanan, load faktor

PENDAHULUAN

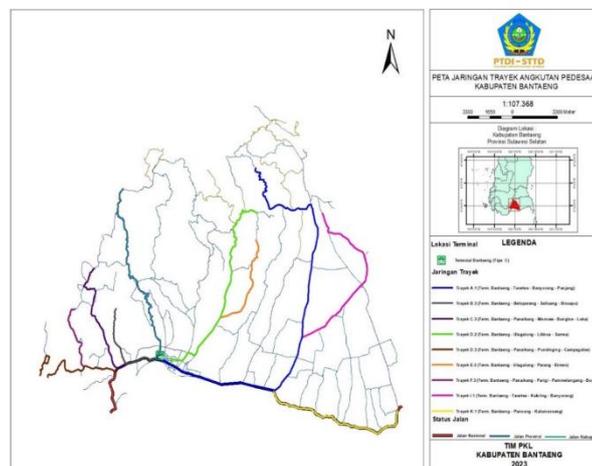
Salah satu yang dapat menjadi pendukung transportasi adalah sarana dan prasarana yang baik merupakan hal mendasar yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat pada umumnya. Sehubungan dengan beberapa hal tersebut, Angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng memiliki beberapa permasalahan diantaranya adalah frekuensi kendaraan yang rendah, faktor muat yang rendah dan tidak bisa mencapai standar yang ditetapkan yaitu 70%, headway rata-rata kendaraan yang lama, waktu tunggu yang lama dan kepemilikan kendaraan

pribadi menyebabkan angkutan Perdesaandi Kabupaten Bantaeng bukan menjadi pilihan utama masyarakat untuk melakukannya. Karena buruknya sistem pelayanan tersebut operator selaku penyedia jasa angkutan umum memperoleh pendapatan yang sangat rendah. Dalam hal ini perlu diadakan peningkatan kinerja pelayanan angkutan Perdesaan yang ada di Kabupaten Bantaeng berdasarkan atas survei lapangan Tim PKL Kabupaten Bantaeng.

METODE PENELITIAN

A. LOKASI & WAKTU PENELITIAN

Lokasi dan Jadwal penelitian berada pada saat kegiatan Praktek Kerja Lapangan (PKL) berlangsung. Kegiatan PKL penulis berada di Kabupaten Bantaeng yang berlangsung pada tanggal 6 Maret- 25 Mei 2023.



Gambar 1. Peta Jaringan Trayek Angkutan Pedesaan Kab. Bantaeng

B. METODE PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data dimaksud untuk menghindari permasalahan dalam pengaturan dan penataan parkir yang akan dilakukan. Dalam pengumpulan data terdapat dua jenis data yang dikumpulkan yaitu data sekunder dan data primer sebagai berikut :

1. PENGUMPULAN DATA PRIMER

Data primer didapatkan melalui pengamatan secara langsung di lapangan melalui pelaksanaan survei. Adapun survei-survei yang dilakukan antara lain:

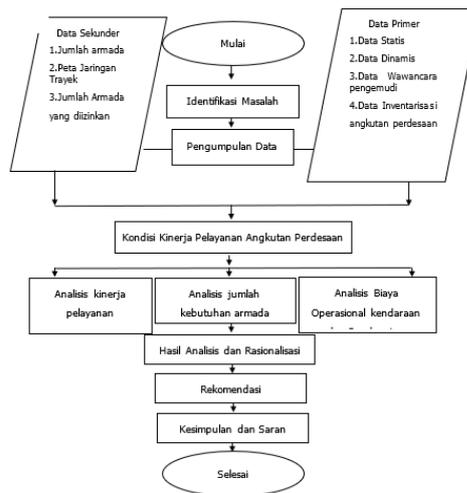
- 1) Survei Dinamis
- 2) Survei Statis
- 3) Survei Wawancara Penumpang & Pengemudi

2. PENGUMPULAN DATA SEKUNDER

Data Sekunder didapatkan dari pihak instansi terkait dengan data yang diperlukan antara lain:

- 1) Data jumlah armada angkutan sesuai dengan trayeknya yang melayani di Kabupaten Bantaeng.
- 2) Peta Jaringan Trayek

C. METODE ANALISIS DATA



HASIL & PEMBAHASAN

Analisis Data & Pemecahan Masalah

1.1 ANALISIS KONDISI EKSISTING KINERJA PELAYANAN KABUPATEN BANTAENG

Untuk menilai kinerja pelayanan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng, dapat dianalisis dari hasil survei statis dan survei. Hasil analisis data tersebut sebagai berikut :

1.1.1 Frekuensi Kendaraan

Frekuensi ialah jumlah keberangkatan atau kedatangan kendaraan angkutan umum yang melewati satu titik tertentu dalam satu trayek selama periode waktu tertentu . Diatur dalam (Peraturan Menteri Perhubungan No. 98, 2013), jumlah kendaraan perjam yaitu 12 kendaraan/jam

Dari hasil survei statis didapatkan data frekuensi kendaraan yang dapat ditunjukkan pada table dibawah ini :

Tabel 1 Frekuensi Angkutan Perdesaan

NO.	TRAYEK	FREKUENSI		Frekuensi Rata-rata
		WAKTU SIBUK	WAKTU TIDAK SIBUK	
1	Term. BTG - Beloparang - Salluang - Bissappu . (B.3)	2	2	2
2	Term. BTG - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka . (C.3)	2	1	2
3	Term. BTG - Ulugalung - Parang - Ermes . (E.3)	3	2	3
4	Term. BTG - Ulu Galung - Libboa - Sarrea . (D.2)	3	2	3
5	Term. BTG - Panaikang - Pundinging - Campagaloe . (D.3)	2	0	1
6	Term. BTG - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe . (F.3)	2	1	2
7	Term. BTG - Panoang - Kalumassang . (K.1)	4	3	4
8	Term. BTG - Tanetea - Kaloling - Banyorang . (I.1)	3	2	3
9	Term. BTG - Tanetea - Banyorang - Panjang . (A.1)	10	8	9

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bantaeng Tahun 2023

Berdasarkan tabel diatas, dapat dilihat frekuensi kendaraan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng dalam satu jam dan itu tidak memenuhi dengan standar PM No. 98 Tahun 2013 ialah 12.

1.1.2 Load Factor Kendaraan

Standar faktor muat menurut (Peraturan Menteri Perhubungan No. 98, 2013) yaitu adalah sebesar 70% dari kapasitas angkutan umum. Adapun load faktor dari angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng disajikan dalam tabel dibawah ini :

Tabel 2 Load Factor Angkutan Perdesaan

NO.	TRAYEK	Load Factor Rata-Rata
1	Term. BTG - Beloparang - Salluang - Bissappu . (B.3)	30%
2	Term. BTG - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka . (C.3)	29%
3	Term. BTG - Ulugalung - Parang - Ermes . (E.3)	17%
4	Term. BTG - Ulu Galung - Libboa - Sarrea . (D.2)	20%
5	Term. BTG - Panaikang - Pundinging - Campagaloe . (D.3)	42%
6	Term. BTG - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe . (F.3)	31%
7	Term. BTG - Panoang - Kalumassang . (K.1)	32%
8	Term. BTG - Tanetea - Kaloling - Banyorang . (I.1)	22%
9	Term. BTG - Tanetea - Banyorang - Panjang . (A.1)	27%

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bantaeng Tahun 2023

Berdasarkan tabel diatas Kabupaten bantaeng belum memenuhi standar pelayanan minimal. Indikator faktor muat kendaraan angkutan umum dikatakan baik adalah sebesar 70 % berdasarkan (Peraturan Menteri Perhubungan No. 98, 2013)

1.1.3 Headway dan Waktu Tunggu Kendaraan

Berikut merupakan headway dan waktu tunggu angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng :

Tabel 3 Headway

No.	Trayek	Headway		Headway Rata - Rata
		Waktu Sibuk	Waktu Tidak Sibuk	
1	Term. BTG - Beloparang - Salluang - Bissappu . (B.3)	0:02:40	1:07:40	0:35:10
2	Term. BTG - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka . (C.3)	0:32:30	1:23:30	0:58:00
3	Term. BTG - Ulugalung - Parang - Ermes . (E.3)	0:23:53	1:58:10	1:11:02

4	Term. BTG - Ulu Galung - Libboa - Sarrea . (D.2)	0:13:47	1:04:00	0:38:53
5	Term. BTG - Panaikang - Pundinging - Campagaloe . (D.3)	0:07:00	0:00:00	0:03:00
6	Term. BTG - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe . (F.3)	0:44:45	3:31:00	2:07:53
7	Term. BTG - Panoang - Kalumassang . (K.1)	0:20:30	0:18:53	0:19:42
8	Term. BTG - Tanetea - Kaloling - Banyorang . (I.1)	0:23:13	0:26:10	0:24:42
9	Term. BTG - Tanetea - Banyorang - Panjang . (A.1)	0:07:26	0:10:54	0:09:10

Sumber : Hasil analisis TIM PKL Kabupaten Bantaeng

Berdasarkan tabel di atas *headway* angkutan di Kabupaten Bantaeng masih belum ada yang memenuhi standar (Peraturan Menteri Perhubungan No. 98, 2013) waktu antar kendaraan paling lama yaitu 15 menit.

Tabel 4 Waktu Tunggu Angkutan Perdesaan

No.	Trayek	Headway		Headway Rata-rata
		Waktu sibuk	Waktu tidak sibuk	
1	Term.BTG - Beloparang - Salluang - Bissapu. (B3)	0:02:40	1:07:40	0:35:10
2	Term. BTG - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka . (C.3)	0:32:30	1:23:30	0:58:00
3	Term. BTG - Ulugalung - Parang - Ermes . (E.3)	0:23:53	1:58:10	1:11:02
4	Term. BTG - Ulu Galung - Libboa - Sarrea . (D.2)	0:13:47	1:04:00	0:38:53
5	Term. BTG - Panaikang - Pundinging - Campagaloe . (D.3)	0:07:00	0:00:00	0:03:30
6	Term. BTG - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe . (F.3)	0:44:45	3:31:00	2:07:53
7	Term. BTG - Panoang - Kalumassang . (K.1)	0:20:30	0:18:53	0:19:42
8	Term. BTG - Tanetea - Kaloling - Banyorang . (I.1)	0:23:13	0.018171296	0:24:42
9	Term. BTG - Tanetea - Banyorang - Panjang . (A.1)	0:07:26	0:10:54	0:09:10

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bantaeng Tahun 2023

1.1.4 Kecepatan Perjalanan Kendaraan

Kecepatan perjalanan angkutan yang diinginkan penumpang yaitu penumpang menginginkan kendaraan angkutan yang digunakan berjalan dengan lancar dan cepat. Akan tetapi pada kondisi eksisting di lapangan kecepatan kendaraan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng hanya beberapa yang memenuhi. Hal ini dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 5 Kecepatan Perjalanan Angkutan Perdesaan

NO.	TRAYEK	KECEPATAN (KM/JAM)			RATA-RATA
		PAGI	OFF PEAK	SORE	
1	Term. BTG - Beloparang - Salluang - Bissappu . (B.3)	23	23	-	23
2	Term. BTG - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka . (C.3)	45	46	-	46
3	Term. BTG - Ulugalung - Parang - Ermes . (E.3)	30	32	-	31
4	Term. BTG - Ulu Galung - Libboa - Sarrea . (D.2)	44	43	-	44

5	Term. BTG - Panaikang - Pundinging - Campagaloe . (D.3)	32	33	-	33
6	Term. BTG - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe . (F.3)	32	33	-	33
7	Term. BTG - Panoang - Kalumassang . (K.1)	37	45	45	42
8	Term. BTG - Tanetea - Kaloling - Banyorang . (I.1)	39	39	39	39
9	Term. BTG - Tanetea - Banyorang - Panjang . (A.1)	40	43	41	42

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bantaeng Tahun 2023

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa hanya 1 trayek saja yang kecepatannya masih tidak sesuai, bisa dibilang dibawah standar menyebabkan lamanya waktu tunggu itu terjadi dikarenakan jalan kearah trayek tersebut banyak yang berlubang.

1.1.5 Waktu perjalanan

Waktu perjalanan merupakan waktu tempuh suatu kendaraan dari titik awal ke titik akhir dalam satu rit. Dengan satuan perjalanan (Menit).

Tabel 6 Waktu perjalanan

NO	TRAYEK	WAKTU PERJALANAN (MENIT)	WAKTU PERJALANAN (JAM)
1	Term. BTG - Beloparang - Salluang - Bissappu . (B.3)	21	0.3
2	Term. BTG - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka . (C.3)	23	0.4
3	Term. BTG - Ulugalung - Parang - Ermes . (E.3)	33	0.5
4	Term. BTG - Ulu Galung - Libboa - Sarrea . (D.2)	20	0.3
5	Term. BTG - Panaikang - Pundinging - Campagaloe . (D.3)	26	0.4
6	Term. BTG - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe . (F.3)	25	0.4
7	Term. BTG - Panoang - Kalumassang . (K.1)	29	0.5
8	Term. BTG - Tanetea - Kaloling - Banyorang . (I.1)	41	0.7
9	Term. BTG - Tanetea - Banyorang - Panjang . (A.1)	41	0.7

Sumber : Hasil analisis TIM PKL Kabupaten Bantaeng

1.1.6 Umur Kendaraan

Umur kendaraan merupakan usia kendaraan angkutan umum dari awal pembuatan sampai masa penggunaannya saat ini. Data umur kendaraan didapatkan dari survei wawancara pengemudi angkutan umum.

Tabel 7 Umur Kendaraan

Trayek	Umur Rata-Rata kendaraan (Tahun)	Standar PM NO 98 Tahun 2013 (Tahun)
Terminal Bantaeng - Beloparang - Salluang - Bissappu (B.3)	25	15
Terminal Bantaeng - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka (C.3)	27	15

Trayek	Umur Rata-Rata kendaraan (Tahun)	Standar PM NO 98 Tahun 2013 (Tahun)
Terminal Bantaeng - Ulugalung - Parang - Ermes (E.3)	25	15
Terminal Bantaeng - Ulu Galung - Libboa - Sarrea (D.2)	21	15
Terminal Bantaeng - Panaikang - Pundinging - Campagaloe (D.3)	26	15
Terminal Bantaeng - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe (F.3)	24	15
Terminal Bantaeng - Panoang - Kalumassang (K.1)	24	15
Terminal Bantaeng - Tanetea - Kaloling - Banyorang (I.1)	28	15
Terminal Bantaeng - Tanetea - Banyorang - Panjang (A.1)	27	15

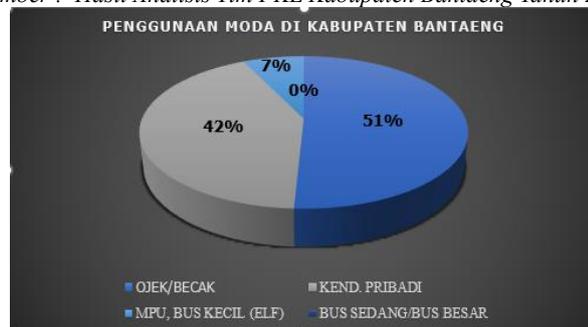
Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bantaeng Tahun 2023

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa umur rata-rata kendaraan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng yaitu 25 tahun.

1.1.7 Persentase Pemilihan Moda

Berikut merupakan presentase pemilihan moda di Kabupaten Bantaeng berdasarkan tingkat pendapatan dan kepemilikan kendaraan. Pemilihan Moda angkutan umum di Kabupaten Bantaeng hanya 7 %. Hal ini masih sangat rendah dibandingkan dengan presentase penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini dapat dilihat dari gambar dibawah :

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bantaeng Tahun 2023



Gambar 2 Presentase Pemilihan Moda Kabupaten Bantaeng

1.1.8 Pendapatan Operator

Pendapatan operator dapat dihitung dari hasil survei dinamis dimana jumlah penumpang yang naik dan turun di tiap segmen dikalikan dengan tarif eksisting sesuai jarak yang berlaku di lapangan. Dari tarif tersebut kita dapat mengetahui pendapatan armada perhari pertrayek angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng. Berikut merupakan matriks tarif sesuai jarak dan pendapatan/trayek/hari Kabupaten bantaeng :

Berikut merupakan tabel pendapatan armada perhari pertrayek angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng :

Tabel 8 Pendapatan Operator Angkutan Perdesaan

NO	TRAYEK	PENDAPATAN/KENDARAAN/HARI
1	Trayek Terminal-Bissapu	Rp81.000,00
2	Trayek Terminal-Loka	Rp75.000,00
3	Trayek Terminal-Ermes	Rp75.000,00

NO	TRAYEK	PENDAPATAN/KENDARAAN/HARI
4	Trayek Terminal-Sarrea	Rp86.000,00
5	Trayek Terminal-Campaloe	Rp79.000,00
6	Trayek Terminal-Bungloe	Rp80.000,00
7	Trayek Terminal-Kalumassang	Rp150.000,00
8	Trayek Terminal-Banyorang	Rp134.000,00
9	Trayek Terminal-Panjang	Rp158.000,00

Sumber : Hasil Analisis TIM PKL Kabupaten Bantaeng

1.1.9 Tingkat Operasi

Tingkat operasi kendaraan angkutan Perdesaan adalah perbandingan antara jumlah kendaraan yang beroperasi dengan jumlah kendaraan yang diizinkan. Berikut merupakan tingkat operasi armada angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng :

Tabel 9 Tingkat Operasi Armada Angkutan Perdesaan

Trayek	Jumlah Armada		Tingkat Operasi
	Ijin	Operasi	
	<i>a</i>	<i>b</i>	$c=a/b \times 100\%$
A1	48	28	58%
B3	2	2	100%
C3	3	2	67%
D2	5	3	60%
D3	7	3	43%
E3	4	3	75%
F3	2	2	100%
I1	17	7	41%
K1	13	8	62%

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bantaeng Tahun 2023

Berdasarkan Tabel V.8 dapat dilihat bahwa tingkat operasi armada angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng ada yang belum memenuhi standar pelayanan minimal dan ada juga yang memenuhi standar pelayanan minimal angkutan Perdesaan. Tingkat operasi armada tertinggi berada pada trayek B3 dan F3 yaitu sebesar 100% dan tingkat operasi armada terendah.

1.2 ANALISIS PERHITUNGAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN

Dalam pengoperasian kendaraan harus diperhatikan biaya operasional yang dikeluarkan setiap harinya. Banyak operator yang tidak memperhitungkan biaya operasional kendaraan mereka sehingga mereka mengalami kerugian. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sendiri terbagi menjadi dua yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Besarnya biaya operasional yang dikeluarkan tiap harinya harus dapat ditutupi dengan pendapatan yang diperoleh tiap harinya. Daftar harga merupakan daftar harga yang digunakan untuk perhitungan biayas operasi kendaraa pada angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng. Berikut merupakan contoh hasil perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) di kabupaten Bantaeng :

Tabel 10 Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng

Trayek	Jumlah Hari Operasi	Jumlah Bulan	BOK per Hari	BOK per Tahun
Term. BTG - Beloparang - Salluang - Bissappu . (B.3)	30	12	Rp66.426,60	Rp23.913.576,00
Term. BTG - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka . (C.3)	30	12	Rp82.341,75	Rp29.643.030,00
Term. BTG - Ulugalung - Parang - Ermes . (E.3)	30	12	Rp80.874,34	Rp29.114.762,40
Term. BTG - Ulu Galung - Libboa - Sarrea . (D.2)	30	12	Rp81.704,11	Rp29.413.479,60
Term. BTG - Panaikang - Pundinging - Campagaloe . (D.3)	30	12	Rp78.067,90	Rp28.104.444,00
Term. BTG - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe . (F.3)	30	12	Rp81.480,99	Rp29.333.156,40
Term. BTG - Panoang - Kalumassang . (K.1)	30	12	Rp141.030,34	Rp50.770.922,40
Term. BTG - Tanetea - Kaloling - Banyorang . (I.1)	30	12	Rp161.906,73	Rp58.286.422,80
Term. BTG - Tanetea - Banyorang - Panjang . (A.1)	30	12	Rp167.860,54	Rp60.429.794,40

Sumber : Hasil Analisis

1.3 ANALISIS PENETUAN JUMLAH ARMADA

Berdasarkan hasil analisis dari kinerja pelayanan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng terdapat beberapa parameter kinerja pelayanan yang memiliki kinerja pelayanan yang buruk. Hal ini disebabkan karena jumlah armada yang beroperasi tidak sesuai atau tidak seimbang dengan jumlah permintaan penumpang, sehingga menyebabkan angkutan Perdesaan di Kabupaten bantaeng memiliki load faktor yang rendah, dan operator angkutan mengalami kerugian.

Maka dari itu perlu dilakukan peningkatan kinerja pelayanan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng yaitu dengan menentukan jumlah armada yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Penentuan jumlah armada yang beroperasi bertujuan untuk menambah atau mengurangi jumlah armada kendaraan angkutan Perdesaan yang beroperasi. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan load faktor kendaraan angkutan Perdesaan agar operator kendaraan tidak mengalami kerugian. Dalam penentuan faktor muat break even, Batas keuntungan dibatasi menjadi 10%. (Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2002)

Untuk menentukan jumlah armada optimal, kita terlebih dahulu harus mengetahui Break Even Point (BEP) yang berdasarkan pada prinsip keseimbangan antara Biaya Operasional Kendaraan dan pendapatan. Untuk mendapatkan hasil load faktor break even yaitu dengan cara membagi BOK dengan pendapatan yang diterima armada per harinya dikalikan dengan load faktor pada kondisi eksisting. Untuk pendapatan dan BOK yang diketahui dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 11 Break Even Point

Trayek	Pendapatan/Hari	BOK per Hari	BOK*10%	BOK+10%
Term. BTG - Beloparang - Salluang - Bissappu. (B.3)	Rp 81.000,00	Rp 66.427	Rp 6.643	Rp 73.069
Term. BTG - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka . (C.3)	Rp 75.000,00	Rp 82.342	Rp 8.234	Rp 90.576
Term. BTG - Ulugalung - Parang - Ermes. (E.3)	Rp 75.000,00	Rp 80.874	Rp 8.087	Rp 88.962
Term. BTG - Ulu Galung - Libboa - Sarrea. (D.2)	Rp 86.000,00	Rp 81.704,00	Rp 8.170,00	Rp 89.875,00
Term. BTG - Panaikang - Pundinging - Campagaloe. (D.3)	Rp 79.000,00	Rp 78.068,00	Rp 7.807,00	Rp 85.875,00
Term. BTG - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe . (F.3)	Rp 80.000,00	Rp 81.481,00	Rp 8.148,00	Rp 89.629,00
Term. BTG - Panoang - Kalumassang . (K.1)	Rp 150.000,00	Rp 141.030,00	Rp 14.103,00	Rp 155.133,00
Term. BTG - Tanetea - Kaloling - Banyorang . (I.1)	Rp 134.000,00	Rp 161.907,00	Rp 16.191,00	Rp 178.097,00
Term. BTG - Tanetea - Banyorang - Panjang . (A.1)	Rp 158.000,00	Rp 167.861,00	Rp 16.786,00	Rp 184.647,00

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 12 Jumlah Perhitungan Armada Optimal

Trayek	LF	LFBE	KO	KT	Pengurangan/Penambahan Armada
Term. BTG - Beloparang - Salluang - Bissappu . (B.3)	30%	27%	2	2	0
Term. BTG - Panaikang - Morowa - Bungloe - Loka . (C.3)	29%	35%	2	2	0
Term. BTG - Ulugalung - Parang - Ermes . (E.3)	17%	20%	3	3	0
Term. BTG - Ulu Galung - Libboa - Sarrea . (D.2)	20%	21%	3	3	0
Term. BTG - Panaikang - Pundinging - Campagaloe . (D.3)	42%	45%	3	3	0
Term. BTG - Panaikang - Parigi - Pammelangang - Bungloe . (F.3)	31%	35%	2	2	0
Term. BTG - Panoang - Kalumassang . (K.1)	32%	34%	7	7	0

Trayek	LF	LFBE	KO	KT	Pengurangan/Penam bahan Armada
Term. BTG - Tanetea - Kaloling - Banyorang . (I.1)	22%	29%	8	6	-2
Term. BTG - Tanetea - Banyorang - Panjang . (A.1)	27%	31%	28	24	-4

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bantaeng Tahun 2023

Berdasarkan hasil perhitungan jumlah armada diatas dapat dilihat diatas bahwa masih ada beberapa angkutan Perdesaan mengalami pengurangan jumlah armada dengan tujuan agar operator kendaraan angkutan Perdesaan mendapat keuntungan minimal 10%. Trayek yang mengalami pengurangan yaitu trayek A1 sebesar (-4) dan I1 sebesar (-2). Hal ini berpengaruh terhadap frekuensi, headway, load faktor dan waktu tunggu kendaraan.

KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil analisis yang telah dilakukan. Maka kesimpulan yang telah didapat dari penelitian ini, sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil analisis pada kondisi eksisting kinerja pelayanan di Kabupaten Bantaeng didapatkan bahwa kinerja pelayanan angkutan Perdesaan masih belum begitu optimal. Hal ini dapat dilihat dari beberapa indikator yaitu frekuensi, headway, waktu tunggu dan load faktor yang belum memenuhi standar pelayanan minimum
2. Setelah dilakukan perhitungan biaya operasi kendaraan didapatkan bahwa operator angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng ada yang mengalami kerugian dan ada beberapa yang untung. Hal itu bisa dilihat dari beberapa trayek yang jumlah pendapatannya lebih kecil dari biaya operasi kendaraan. Dengan dilakukan rasionalisasi biaya operasi kendaraan dan pendapatan operator berubah, hal itu dapat terjadi disebabkan adanya pengurangan jumlah armada sehingga jumlah rit/kendaraan dan load faktor bisa meningkat. Denga demikian seluruh trayek angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng mendaptkan keuntungan.
3. Setelah melakukan analisis penentuan jumlah armada dengan load faktor break even, terjadinya pengurangan armada. Dari hasil analisis tersebut beberapa trayek mengalam pengurangan armada terbanyak pada trayek A1 sebesar 4 armada. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan load faktor kendaraan angkutan Perdesaan agar operator kendaraan tidak mengalami kerugian

SARAN

Setelah dilakukan analisis jumlah armada dan diketahui jumlah kendaraan yang beroperasi maka kinerja pelayanan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng mulai dari frekuensi, *headway*, waktu tunggu, pendapatan dan untung rugi operator mengalami perubahan. Dari hasil analisis tersebut maka saran yang dapat diberikan, sebagai berikut :

1. Untuk pemerintah Kabupaten Bantaeng untuk dapat menerapkan hasil perhitungan jumlah armada untuk meningkatkan kinerja pelayanan angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantaeng.
2. Untuk pemerintah Kabupaten Bantaeng untuk melakukan pengecekan terhadap kendaraan-kendaraan angkutan yang ada disana agar bisa meningkatkan kinerja fasilitas angkutan Perdesaan di daerah.
3. Untuk menangani kerugian yang terjadi pada pendapatan armada, pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng dapat menerapkan analisis penentuan jumlah armada dan jumlah load faktor Break Even Point.
4. Diperlukan pengawasan dalam pelaksanaan angkutan Perdesaan dan perawatan kendaraan secara berkala sehingga dapat menjamin faktor keselamatan, keamanan dan kenyamanan

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009. Undang-Undang Republik Indonesia No 22. (2009). *Lalu Lintas Angkutan Jalan*.
- _____, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. (2014). *PP Nomor 74 Tahun 2014*.
- _____, 2013. Peraturan Menteri Perhubungan No. 98. (2013). *Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek*.
- _____, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15. (2019). *Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*.
- Asshidiqi, Bagus Amrullah dan Negeri, La Gusti. 2009. "Tugas Akhir : Pengembangan Infrastruktur Angkutan Umum di Daerah Ngaliyan dan Mijen Kota Semarang Berbasis Sistem Informasi Geografi". Semarang : Tidak diterbitkan.
- Athin Isnaini. 2017. Analisis Kinerja Angkutan Umum Di Kabupaten Purworejo Studi Kasus Angkutan Umum Perdesaan Jalur A (Kutoarjo-Purworejo) dan Jalur B (Dadirejo-Krendetan-Purworejo), Jurnal Skripsi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Purworejo
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bantaeng. (2021). *Kabupaten Bantaeng dalam Angka*.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1990). *Panduan Klasifikasi Fungsi Jalan Di Wilayah Perkotaan*. Badan Penerbit Pekerjaan Umum,.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2002). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*.
- Kelompok PKL Kabupaten Bantaeng, 2023, Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program Studi Diploma III Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pola Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Studi Kabupaten Bantaeng dan Identifikasi Permasalahannya.