

PENINGKATAN KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN NGANJUK

Abdurrohman Al Fikri Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indoensia STTD Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520 abdurrohmanalfikri@gmail.com	Febri Nur Prasetyo, S.SIT(TD)., M.SC Dosen Program Studi Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indoensia STTD Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520	Ir. Rudolf Charles Hosang, MT Dosen Program Studi Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indoensia STTD Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520
---	--	---

Abstract

In order to improve the performance of Public Transport in Nganjuk Regency, it is necessary to organize the Rural Transport network and operations in Nganjuk Regency in order to create safe, comfortable, orderly and orderly transportation. This study was carried out with the support of several primary data and secondary data. Secondary data includes maps of public transport routes in Nganjuk Regency, existing public transport network performance and operational data, OD Matrix data, traffic volume data, public transport inventory data, population data, road inventory data, public transport demand data, land use data and for Primary Data, namely data on customer satisfaction with public transportation services.

Meanwhile, indicators of network performance include the level of route overlap, level of route deviation, service coverage, route density, public transport ratio, and indicators of operational performance, namely frequency, headway, load factor, travel speed, travel time. The results of improving the performance of the transport surveyed show that indicators of network performance and operational performance have increased and can meet applicable regulatory standards as well as the determination of public transport tariffs which are adjusted to the Vehicle Operating Costs (BOK) of each route. Emphasis on legal strictness in implementation in the value.

Keywords: transport rural, public transport performance, vehicle operating costs

Abstrak

Dalam rangka meningkatkan kinerja Angkutan Umum di Kabupaten Nganjuk, perlu diadakannya penataan jaringan serta operasional Angkutan Pedesaan di Kabupaten Nganjuk demi terciptanya transportasi yang aman, nyaman, tertib dan teratur. Studi ini dilakukan dengan dukungan dari beberapa data primer dan data sekunder. Data sekunder meliputi peta trayek angkutan umum di Kabupaten Nganjuk, Data kinerja jaringan dan operasional eksisting angkutan umum, data OD Matriks, Data volume lalu lintas, data inventarisasi Angkutan Umum, data kependudukan, data inventarisasi jalan, data demand angkutan umum, data tata guna lahan dan untuk Data Primer yaitu data kepuasan pelanggan terhadap pelayanan angkutan umum.

Sedangkan indikator dari kinerja jaringan meliputi tingkat tumpang tindih trayek, tingkat penyimpangan trayek, cakupan pelayanan, kepadatan trayek, nisbah angkutan umum, dan untuk indikator dari kinerja operasional yaitu frekuensi, headway, load factor, kecepatan perjalanan, waktu perjalan. Hasil dari peningkatan kinerja pada angkutan yang di survey, menunjukkan bahwa indikator dari kinerja jaringan dan kinerja operasional mengalami peningkatan dan dapat memenuhi standar peraturan yang berlaku serta penetapan tarif angkutan umum yang disesuaikan dengan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dari masing-masing trayek penekanan ketegasan hukum dalam pelaksanaannya di lapangan.

Kata kunci: angkutan pedesaan, kinerja angkutan umum, biaya operasi kendaraan

PENDAHULUAN

Pemerintah Kabupaten Nganjuk telah menyediakan sarana maupun prasarana angkutan umum di wilayah perdesaan namun itu semua tidak terlepas dari permasalahan angkutan umum yang terjadi, dari hasil analisis laporan umum Kabupaten Nganjuk, dapat ditemukan beberapa permasalahan angkutan umum yang ada di Kabupaten Nganjuk berupa kinerja pelayanan angkutan perdesaan yang dinilai kurang baik dalam segi penumpang, segi pemerintah maupun segi operator. Adapun beberapa permasalahan tersebut seperti tingkat operasi kendaraan yang rendah, pendapatan perusahaan angkutan umum yang kecil, umur kendaraan relatif tua sehingga menimbulkan kesan tidak nyaman bagi pengguna angkutan umum.

Tiap trayek yang akan dikaji juga mempunyai permasalahan yang berbeda, pada trayek I yaitu Nganjuk-Kertosono hanya terdapat 2 kendaraan yang beroperasi dari 5 kendaraan yang diizinkan, sehingga menjadikan waktu tunggu yang lama bagi para pengguna angkutan umum, lalu pada Trayek J yaitu Nganjuk-Wilangan-Sudimoroharjo terdapat beberapa kendaraan yang teridentifikasi melakukan penyimpangan trayek yang tidak sampai pada titik akhir tujuan, dan pada Trayek R yaitu Nganjuk-Sawahan terdapat banyak kendaraan yang beroperasi, namun load factor tidak mencapai 70%. Hal ini tentunya akan berdampak pada kinerja pelayanan angkutan umum yang tidak optimal dan menurunnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan metodologi penelitian dari tahap awal identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan dan analisis data. Jenis penelitian ini termasuk dalam jenis hipotesis komparatif, yaitu penelitian bersifat membandingkan, dengan analisis data bersifat kuantitatif. Tahapan penelitian peningkatan kinerja jaringan ini yaitu dengan mengidentifikasi masalah, pengumpulan data primer maupun sekunder, analisis data eksisting, analisis kebutuhan armada serta laba rugi pendapatan.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Analisis Kondisi Eksisting

Tabel 1. Data Frekuensi

No. Trayek	Nama Trayek	Waktu Sibuk (Kend/jam)	Standar PM 98 Tahun 2013	Keterangan	Waktu Tidak Sibuk (kend/jam)	Standar PM 98 Tahun 2013	Keterangan	Frekuensi rata-rata (kend/jam)
I	Nganjuk - Kertosono	2	12	TIDAK MEMENUHI	0	6	TIDAK MEMENUHI	5
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	5	12	TIDAK MEMENUHI	3	6	TIDAK MEMENUHI	7
R	Nganjuk - Sawahan	18	12	MEMENUHI	12	6	MEMENUHI	14

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Nganjuk

Frekuensi tertinggi terdapat pada trayek R dengan frekuensi pada waktu sibuk sebanyak 18 kendaraan dan frekuensi waktu tidak sibuk sebanyak 12 kendaraan. Dengan demikian dapat kita ketahui bahwasanya hanya trayek R yang dapat memenuhi standar frekuensi minimal yang ada.

Tabel 2. Data Headway

No. Trayek	Nama Trayek	Waktu Sibuk	pm 10 tahun 2012		pm 10 tahun 2012		Rata-Rata
			Standar	Keterangan	Waktu Tidak Sibuk	Standar	
I	Nganjuk - Kertosono	00.22.24	≤ 7 menit	TIDAK MEMENUHI	-	7-15 menit	TIDAK MEMENUHI
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	00.04.21	≤ 7 menit	MEMENUHI	00.08.09	7-15 menit	MEMENUHI
R	Nganjuk - Sawahan	00.07.24	≤ 7 menit	TIDAK MEMENUHI	00.10.29	7-15 menit	MEMENUHI

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Nganjuk

Headway angkutan perdesaan yang memenuhi standar PM no 98 Tahun 2013 terdapat pada angkutan dengan trayek R di waktu sibuk atau peak, sedangkan headway pada waktu tidak sibuk pada trayek J dan Trayek R yang mampu memenuhi standar minimum yang ada.

Tabel 3. Data Waktu Tunggu (Lay Over Time)

No. Trayek	Nama Trayek	Waktu Sibuk (Menit)	Standar PM 98 Tahun 2013 (menit)	Keterangan	Waktu Tidak Sibuk (Menit)	Standar PM 98 Tahun 2013 (menit)	Keterangan
I	Nganjuk - Kertosono	02.44.09	15	TIDAK MEMENUHI	-	30	-
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	00.15.11	15	TIDAK MEMENUHI	00.23.15	30	MEMENUHI
R	Nganjuk - Sawahan	00.03.54	15	MEMENUHI	00.04.52	30	MEMENUHI

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Nganjuk

Dari hasil diatas dapat dilihat bahwa waktu tunggu angkutan perdesaan yang memenuhi standar PM nomor 10 Tahun 2012 pada waktu sibuk adalah trayek J dan pada waktu tidak sibuk adalah trayek J dan Trayek R.

Tabel 4. Data Faktor Muat (Lf)

No. Trayek	Nama Trayek	Faktor Muat		Rata-rata	Standar	Keterangan
		On Peak (%)	Off Peak (%)			
I	Nganjuk - Kertosono	11%	-	11%	70%	TIDAK MEMENUHI
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	24%	14%	19%	70%	TIDAK MEMENUHI
R	Nganjuk - Sawahan	43%	15%	29%	70%	TIDAK MEMENUHI

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Nganjuk

Dari tabel diatas maka dapat dilihat bahwa faktor muat angkutan perdesaan di Kabupaten Nganjuk tergolong kecil, hal itu ditunjukkan dengan faktor muat tertinggi hanya sebesar 29% yang dimiliki trayek R dan faktor muat terendah 11% pada trayek I. Dalam analisis Faktor muat ini dapat dikatakan bahwa seluruh trayek angkutan perdesaan di Kabupaten Nganjuk tidak memenuhi standar minimal faktor muat 70%.

Tabel 5. Data Kecepatan Perjalanan

No. Trayek	Nama Trayek	KECEPATAN WAKTU SIBUK (KM/JAM)	Standar SK Dirjen 687tahun 2002 (KM/JAM)		KECEPATAN WAKTU TIDAK SIBUK (KM/JAM)	Standar SK Dirjen 687tahun 2002 (KM/JAM)	
			Standar	Keterangan		Standar	Keterangan
I	Nganjuk - Kertosono	12	50 km/jam	TIDAK MEMENUHI	15	30 km/jam	TIDAK MEMENUHI
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	32	50 km/jam	TIDAK MEMENUHI	24	30 km/jam	TIDAK MEMENUHI
R	Nganjuk - Sawahan	21	50 km/jam	TIDAK MEMENUHI	23	30 km/jam	TIDAK MEMENUHI

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Nganjuk

Berdasarkan hasil analisis didapatkan data kecepatan angkutan perdesaan yang diketahui bahwa belum ada angkutan perdesaan yang memenuhi standar sesuai dengan SK Dirjen 687 tahun 2002.

Tabel 6. Data Tingkat Perpindahan Penumpang

No. Trayek	Nama Trayek	YA	TIDAK	TOTAL	PERSENTASE PERPINDAHAN (%)
I	Nganjuk - Kertosono	7	22	29	24%
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	36	53	89	40%
R	Nganjuk - Sawahan	42	96	138	30%

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Nganjuk

Dari hasil analisis tingkat perpindahan angkutan perdesaan di wilayah Kabupaten Nganjuk bahwasanya tingkat perpindahan penumpang ini berkisar antara 24% sampai dengan 40% sehingga dapat dikatakan bahwa tingkat perpindahan angkutan perdesaan ini tergolong baik karena telah memenuhi standar Bank Dunia yang ada yaitu dibawah 50%.

Analisis Dari Segi Pemerintah

Tabel 7. Data Tingkat Operasi Armada

No. Trayek	Nama Trayek	Armada Beroperasi	Armada Tersedia	Utilisasi armada
I	Nganjuk - Kertosono	2	5	40%
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	6	20	30%
R	Nganjuk - Sawahan	32	50	64%

Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Nganjuk

Berdasarkan hasil analisis dapat diperoleh untuk tingkat operasi angkutan perdesaan yang ada di Kabupaten Nganjuk rendah serta belum memenuhi standar minimum yang ada.

Tabel 8. Data Umur Kendaraan

No. Trayek	Nama Trayek	Umur kendaraan rata-rata (Tahun)	STANDAR PM 98 th 2013	Keterangan
I	Nganjuk - Kertosono	26	15	TIDAK MEMENUHI
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	24	15	TIDAK MEMENUHI
R	Nganjuk - Sawahan	26	15	TIDAK MEMENUHI

Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Nganjuk

Dari hasil analisis yang diperoleh data rata-rata umur angkutan perdesaan di Kabupaten Nganjuk berkisar dari 24 Tahun hingga 26 Tahun.

Tabel 9. Data Jarak Tempuh dan Perolehan RIT Per Hari

No. Trayek	Nama Trayek	Panjang Trayek (km)	Rit/hari	Kendaraan Beroperasi	Jarak Tempuh (km/hari)
I	Nganjuk - Kertosono	26	2	2	104
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	25	3	6	450
R	Nganjuk - Sawahan	27	3	32	2592

Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Nganjuk

RIT per hari angkutan perdesaan di Kabupaten Nganjuk yang mana RIT per hari kendaraan 2 hingga 3 kali dan juga jarak tempuh terbesar pada trayek R dikarenakan oleh faktor panjangnya trayek pada rute ini dan juga banyaknya kendaraan yang beroperasi.

Analisis dari Segi Operator (BOK)

Biaya operasi kendaraan merupakan biaya yang dikeluarkan oleh operator untuk kendaraan dalam melakukan perjalanan untuk menghasilkan jasa. Perhitungan biaya operasi kendaraan merupakan hasil dari biaya yang dikeluarkan untuk mengoperasikan kendaraan guna menghasilkan jasa. Biaya operasional kendaraan ini meliputi pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh pihak operator angkutan umum setiap hari, bulan, bahkan tahun untuk biaya pemeliharaan dan pengoperasian usaha angkutan. Biaya ini meliputi biaya langsung dan tidak langsung. Perhitungan besar biaya operasi kendaraan mengacu pada Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur. Berikut adalah table

daftar harga komponen biaya operasional kendaraan angkutan perdesaan di Kabupaten Nganjuk:

Tabel 10. Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) kend/km

BOK				
1	BIAYA LANGSUNG	I	J	R
	a. Penyusutan	Rp 576,92	Rp 400,0	Rp 348,0
	b. Bunga Modal	Rp 326,92	Rp 226,7	Rp 197,2
	c. Gaji dan tunjangan awak kendaraan	Rp 384,62	Rp 266,7	Rp 232,0
	d. BBM	Rp 680,00	Rp 680,0	Rp 680,0
	e. Ban	Rp 72,00	Rp 72,0	Rp 72,0
	f. Service kecil	Rp 83,40	Rp 78,4	Rp 78,4
	g. Service besar	Rp 51,20	Rp 51,2	Rp 51,2
	h. Overhaul mesin	Rp 66,67	Rp 66,7	Rp 66,7
	i. Overhaul body	Rp 64,10	Rp 44,4	Rp 38,7
	j. Retribusi terminal	Rp 9,62	Rp 6,7	Rp 5,8
	k. STNK/pajak kendaraan	Rp 9,35	Rp 6,5	Rp 5,6
	l. KIR	Rp 3,47	Rp 2,4	Rp 2,1
	JUMLAH	Rp 2.328,27	Rp 1.901,6	Rp 1.777,8
2	BIAYA TIDAK LANGSUNG			
	a. Biaya Pengelolaan	Rp 4,01	Rp 2,78	Rp 2,42
3	BIAYA POKOK PER KENDARAAN -KM			
	a. Biaya langsung	Rp 2.328,27	Rp 1.901,60	Rp 1.777,78
	b. Biaya Tidak Langsung	Rp 4,01	Rp 2,78	Rp 2,42
	JUMLAH	Rp 2.332,27	Rp 1.904,38	Rp 1.780,19

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa nilai BOK tertinggi terdapat pada Trayek I dengan rute Nganjuk - Kertosono dengan nilai BOK Rp 2.332,27 kend/km. Sedangkan untuk nilai BOK terendah yaitu terdapat pada Trayek R dengan rute Nganjuk – Sawahan dengan nilai Rp 1.780,19 kend/km.

Pemecahan Masalah Kebutuhan Armada Dengan Load Factor Break Even Point (BEP)

Tabel 11. Perhitungan Faktor Muat Break Even Point (LF_{BEP})

No. Trayek	Nama Trayek	Pendapatan Per Hari	BOK Per Kend/Hari (Rp)	BOK + 10%	LF (%)	LFBE (%)
I	Nganjuk - Kertosono	Rp533.333	Rp 341.696	375.865,75	15%	50%
J	Nganjuk - Wilangan Sudimoroharjo	Rp571.429	Rp 380.483	418.531,67	32%	55%
R	Nganjuk - Sawahan	Rp525.000	Rp 399.449	439.393,53	40%	62%

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 12. Jumlah Kebutuhan Armada Faktor Muat Break Even Point

No. Trayek	Nama Trayek	LF (%)	LFBE (%)	KO	KT	Pengurangan Armada
I	Nganjuk - Kertosono	15%	50%	2	1	1
J	Nganjuk - Wilangan Sudimoroharjo	32%	55%	6	3	3
R	Nganjuk - Sawahan	40%	62%	32	20	12

Sumber: Hasil Analisis

Pada trayek I, J dan R terjadi pengurangan armada masing-masing sebesar 1,3, dan 12 armada sehingga jumlah armada yang dibutuhkan menjadi 1,3 dan 20 armada.

Tabel 13. Jumlah Kendaraan Yang Dibutuhkan

No. Trayek	Nama Trayek	Jumlah Kendaraan Yang Beroperasi	Jumlah Kebutuhan Armada	Jumlah Pengurangan Armada
I	Nganjuk - Kertosono	2	1	1
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	6	3	3
R	Nganjuk - Sawahan	32	20	12

Analisis Usulan Rencana Kinerja Pelayanan

Setelah didapatkan data jumlah kendaraan yaitu dengan menggunakan load factor break even point yang dibutuhkan dan optimal selanjutnya akan dilakukan analisis terkait kinerja pelayanan dengan berdasarkan data analisis jumlah armada tersebut. Berikut akan ditampilkan analisis kinerja pelayanan setelah rasionalisasi:

Tabel 14. Data Frekuensi Kendaraan Setelah Rasionalisasi

No. Trayek	Nama Trayek	KO	KT	Frekuensi (Unit)		Rata-rata
				Peak	Offpeak	
I	Nganjuk - Kertosono	2	1	1	1	1
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	6	3	3	2	2
R	Nganjuk - Sawahan	32	20	11	7	9

Tabel 15. Data Headway Setelah Rasionalisasi

No. Trayek	Nama Trayek	Headway (Menit)	
		Peak	Offpeak
I	Nganjuk - Kertosono	60	60
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	20	30
R	Nganjuk - Sawahan	5	9

Tabel 16. Data Waktu Tunggu (LOT)

No. Trayek	Nama Trayek	Waktu Tunggu (Menit)	
		Peak	Offpeak
I	Nganjuk - Kertosono	30	30
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	10	15
R	Nganjuk - Sawahan	3	4

Tabel 17. Perolehan RIT Setelah Rasionalisasi

No. Trayek	KO	RITo	KT	RITr
I	2	2	1	4
J	6	3	3	5
R	32	3	20	5

Tabel 18. Pendapatan Operator Setelah Rasionalisasi

No. Trayek	Nama Trayek	Jumlah pnp per RIT eksisting	Jumlah pnp per RIT Rasionalisasi	Tarif (Rp)	Jumlah RIT		Pendapatan Per Hari	
					Sebelum	Sesudah	Sebelum	Sesudah
I	Nganjuk - Kertosono	8	27	Rp 5.000	2	4	Rp80.000	Rp533.333
J	Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	12	21	Rp 5.000	3	5	Rp180.000	Rp571.429
R	Nganjuk - Sawahan	14	22	Rp 5.000	3	5	Rp210.000	Rp525.000

Tabel 19. Rekapitulasi BOK setelah Rasionalisasi

BOK		I	J	R
1	BIAYA LANGSUNG			
	a. Penyusutan	Rp 288,46	Rp 240,0	Rp 222,2
	b. Bunga Modal	Rp 163,46	Rp 136,0	Rp 125,9
	c. Gaji dan tunjangan awak kendaraan	Rp 192,31	Rp 160,0	Rp 148,1
	d. BBM	Rp 680,00	Rp 680,0	Rp 680,0
	e. Ban	Rp 72,00	Rp 72,0	Rp 72,0
	f. Service kecil	Rp 83,40	Rp 78,4	Rp 78,4
	g. Service besar	Rp 51,20	Rp 51,2	Rp 51,2
	h. Overhaul mesin	Rp 66,67	Rp 66,7	Rp 66,7
	i. Overhaul body	Rp 32,05	Rp 26,7	Rp 24,7
	j. Retribusi terminal	Rp 4,81	Rp 4,0	Rp 3,7
	k. STNK/pajak kendaraan	Rp 4,67	Rp 3,9	Rp 3,6
	l. KIR	Rp 1,74	Rp 1,4	Rp 1,3
	JUMLAH	Rp 1.640,77	Rp 1.520,3	Rp 1.477,9
2	BIAYA TIDAK LANGSUNG			
	a. Biaya Pengelolaan	Rp 2,00	Rp 1,67	Rp 1,54
3	BIAYA POKOK PER KENDARAAN -KM			
	a. Biaya langsung	Rp 1.640,77	Rp 1.520,27	Rp 1.477,90
	b. Biaya Tidak Langsung	Rp 2,00	Rp 1,67	Rp 1,54
	JUMLAH	Rp 1.642,77	Rp 1.521,93	Rp 1.479,44

Tabel 20. Analisis Untung atau Rugi Berdasarkan BOK Rasionalitas

Nama Trayek	Pendapatan Per Hari	BOK Per Kend/Hari (Rp)	BOK + 10%	Untung/Rugi (Rp)	Untung/Rugi (Rp) +10%
Nganjuk - Kertosono	Rp533.333	Rp341.696	Rp 375.866	-Rp 198.304	-Rp 218.134
Nganjuk - Wilangan - Sudimoroharjo	Rp571.429	Rp380.483	Rp 418.532	-Rp 144.517	-Rp 158.968
Nganjuk - Sawahan	Rp525.000	Rp399.449	Rp 439.394	-Rp 150.551	-Rp 165.606

Dapat dilihat bahwasanya setelah dilakukan Kinerja usulan dan Rasionalisasi Pendapatan operator menjadi bertambah dan hal ini mengakibatkan operator memperoleh keuntungan yang cukup signifikan dibandingkan dari data eksistingnya.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan, maka diperoleh kesimpulan dari angkutan perdesaan di Kabupaten Nganjuk sebagai berikut:

1. Setelah dilakukan peningkatan kinerja pelayanan dari segi penumpang, operator, dan pemerintah terkait perhitungan biaya opsional kendaraan, diperoleh hasil sebagai berikut:

a. Dari segi penumpang:

Terjadi perubahan jumlah armada yang beroperasi sebagai berikut:

- 1) Trayek I dari semula 2 armada menjadi 1 armada
- 2) Trayek J dari semula 6 armada menjadi 3 armada
- 3) Trayek R dari semula 32 armada menjadi 20 armada

b. Dari segi operator

Terjadi penurunan biaya operasional kendaraan pada masing masing trayek sebagai berikut:

- 1) Trayek I dari semula Rp2.332,27 kend/km menjadi Rp1.642,77 kend/km
- 2) Trayek J dari semula Rp1.904,30 kend/km menjadi Rp1.521,93 kend/km
- 3) Trayek R dari semula Rp1.833,55 kend/jam menjadi Rp1.479,44 kend/jam.

c. Dari segi pemerintah

Terjadi perubahan jumlah RIT per hari pada tiap tiap trayek sebagai berikut:

- 1) Pada trayek I dari semula 2 rit menjadi 4 rit
- 2) Pada trayek J dari semula 3 rit menjadi 5 rit
- 3) Pada trayek R dari semula 3 rit menjadi 5 rit

2. Setelah dilakukan perhitungan untung dan rugi dengan metode Break Even Point (BEP), diperoleh keuntungan bagi operator masing masing trayek sebagai berikut:

- a. Trayek I mendapat keuntungan sebesar Rp198.304
- b. Trayek J mendapat keuntungan sebesar Rp144.517
- c. Trayek R mendapat keuntungan sebesar Rp150.551

3. Setelah mendapatkan jumlah armada yang optimal di wilayah Kabupaten Nganjuk usulan rencana pengoperasian armada dilakukan dengan cara melakukan sistem operasi secara bergiliran atau berputar (rolling) agar semua angkutan yang beroperasi dapat beroperasi sesuai dengan kebutuhan tanpa harus terjadi pengurangan armada namun terjadi pengurangan hari kerja operator.

Kesimpulan

Untuk meningkatkan Kinerja Pelayanan angkutan perdesaan di Kabupaten Nganjuk maka penulis melakukan analisis mengenai penentuan jumlah armada yang dibutuhkan dan rasionalisasi kinerja pelayanan serta analisis terhadap biaya operasional kendaraan sebagai cara untuk meningkatkan Kinerja Pelayanan. Dari hasil analisis tersebut, maka ada beberapa saran yang bisa diberikan yakni :

1. Dalam upaya meningkatkan Kinerja Pelayanan angkutan perdesaan di Kabupaten Nganjuk sekaligus meningkatkan pendapatan operator, perlu dilakukan penataan ulang terhadap trayek dan biaya operasional kendaraan dengan diadakannya pembaruan peraturan mengenai standar pelayanan minimal angkutan umum sesuai dengan kondisi saat ini dengan diterbitkannya SK yang baru.

2. Dalam upaya meningkatkan pendapatan operator yang setelah dilakukan rasionalisasi jumlah kebutuhan armada dengan armada eksisting mengalami perbedaan. Dengan demikian artinya ada beberapa kendaraan yang tidak beroperasi dalam satu hari dan pihak pemerintah perlu mencari pengganti pendapatan bagi armada yang tidak beroperasi menjadi angkutan sekolah yang disubsidi langsung oleh pemerintah.

Referensi

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2019. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek." PERMEN Perhubungan Republik Indonesia, 13. http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2015/PM_180_Tahun_2015.pdf.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2002. "Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur." Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, no. SK.687/AJ.206/DRJD/2002: 2–69. <http://hubdat.dephub.go.id/keputusan-dirjen/tahun-2002/423-sk-dirjen-no-687aj>.

Akmaliyah, Mela. 2013. "EVALUASI KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN TEGAL (Studi Kasus Angkutan Pedesaan Trayek Slawi – Larangan)." *Journal of Chemical Information and Modeling* 53 (9): 1689–99.

Kawengian, Erlangga, Freddy Jansen, and Samuel Y. R. Rompis. 2017. "Model Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Dalam Provinsi." *Jurnal Sipil Statik* 5 (3): 133–42. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/view/16236>.

Konseling, Jurnal, and Andi Matappa. 2017. "Strategi Coping : Teori Dan Sumberdayanya" 1: 101–7.

Moda, Integrasi. 2018. "Sekitar Stasiun Bogor."

Rahman, Rahmatang. 2012. "Analisa Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Angkutan Umum Antar Kota Dalam Propinsi Rute Palu - Poso." *Rekayasa Dan Manajemen Transportasi* 2 (1): 8–21.

Sugianto, Arindra H., Siti Rochmah, Romula Adiono. 2013. "Evaluation Work and Service of Department of Transportation in Public Transport (Translated)" 1 (1): 9.

Suwardi. 2009. "Analisis Kinerja Dan Tarif Angkutan Umum Bus Jurusan Surakarta-Yogyakarta : Studi Kasus Pada Bus Langsung Jaya , Jaya Putra Dan Sri Mulyo." *Jurnal Ilmiah Semesta Teknik* 12 (1): 1–9.

Widayanti, Ari, Soeparno, and Bhertin Karunia. 2014. "Permasalahan Dan Pengembangan Angkutan Umum Di Kota Surabaya." *Jurnal Transportasi* 14 (1): 53–60.

YUONO, TEGUH, and KUKUH KURNIAWAN DWI SINGKONO. 2019. "Evaluasi Kondisi Jaringan Dan Perkerasan Jalan Di Lingkungan Kelurahan Gilingan Surakarta."