

**EVALUASI KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN DI
KABUPATEN OGAN KOMERING ULU SELATAN**
***PERFORMANCE EVALUATION OF RURAL TRANSPORT SERVICES
IN SOUTH OGAN KOMERING ULU DISTRICT***

M. Fitri Raviqi Mufti¹; Panji Pasa Pratama, S.ST(TD)., M.T²; Siti Khadijah Koto, S.ST., M.M³

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Indonesia

Kementerian Perhubungan

E-mail: raviqimufti12@gmail.com

Abstract

To improve the performance of public transport, evaluations are carried out, one of which is evaluating service performance. The low level of comfort of public transportation services has an impact on decreasing public interest so that the load factor becomes low and the imbalance in the number of fleets in operation causes an imbalance in operator income with daily vehicle operating costs, causing losses for operators. The method used to find appropriate fleet needs as an effort to improve rural transportation performance uses Load Factor Break Even Point with recommendations for solving problems using a rolling system. From the improvement efforts that have been made, it was found that the optimal number of fleets operating for all routes and the increase in service performance has an impact on revenue generation and vehicle operational costs per day, but operators still experience profits because income exceeds the vehicle operational costs incurred.

Keywords: Service Performance, Public Transportation, Vehicle Operating Costs, Operator Income.

Abstrak

Untuk meningkatkan kinerja angkutan umum maka dilakukan evaluasi, salah satunya evaluasi kinerja pelayanan. Tingkat kenyamanan jasa angkutan umum yang rendah berdampak kepada menurunnya minat masyarakat sehingga factor muat menjadi rendah dan tidakseimbangny jumlah armada yang beroperasi menyebabkan tidakseimbangny pendapatan operator dengan biaya operasional kendaraan per harinya sehingga menyebabkan kerugian bagi operator. Metode yang digunakan untuk mencari kebutuhan armada yang sesuai sebagai upaya peningkatan kinerja angkutan pedesaan menggunakan Load Factor Break Even Point dengan rekomendasi pemecahan masalah menggunakan sistem rolling/bergiliran. Dari upaya peningkatan yang sudah dilakukan didapat jumlah armada optimal beroperasi untuk semua trayek trayek dan meningkatny kinerja pelayanan berdampak kepada perolehan pendapatan dan biaya operasional kendaraan per harinya, tetapi operator tetap mengalami keuntungan karena pendapatan melebihi biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan.

Kata Kunci: Kinerja Pelayanan, Angkutan Umum, Biaya Operasional Kendaraan, Pendapatan Operator.

PENDAHULUAN

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya menggunakan sebuah kendaraan yang dijalankan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan manusia untuk memudahkan untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Dengan transportasi, manusia bisa mempersingkat waktu tempuh perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya. Semakin berkembangnya zaman, maka sektor transportasi semakin berkembang menjadikan manusia sangat membutuhkan sektor transportasi untuk memenuhi kebutuhan setiap harinya.

Salah satu sarana transportasi yang dianggap biayanya relatif terjangkau adalah angkutan umum. Angkutan umum adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum untuk memenuhi kebutuhannya dalam melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain atau mendistribusikan barang. Angkutan umum terbagi menjadi angkutan dalam trayek dan angkutan tidak dalam trayek.

Berdasarkan Tataran Transportasi Lokal yang dikeluarkan Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan tahun 2018, Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan memiliki 6 trayek angkutan pedesaan dimana hanya 4 trayek yang masih aktif beroperasi hingga saat ini. Adapun 2 trayek yang sudah tidak beroperasi disebabkan karena rendahnya demand di rute-rute trayek tersebut. Sedangkan kondisi angkutan pedesaan yang masih beroperasi saat ini sepi penumpang dikarenakan kinerja pelayanan yang menurun.

Berdasarkan hasil analisis ditemukan beberapa masalah pelayanan angkutan umum yang dilihat dari segi pemerintah, operator dan juga penumpang. Rendahnya tingkat kinerja pelayanan angkutan pedesaan ini dapat dilihat dari parameter kinerja pelayanan angkutan seperti terdapat trayek yang sudah tidak beroperasi, pendapatan operator yang kecil, dan juga tingkat kenyamanan jasa angkutan umum yang rendah sehingga menjadikan kinerja angkutan umum di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan menjadi tidak optimal. Frekuensi kendaraan angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan yang rendah dengan rata-rata hanya 3 kendaraan/jam, kondisi angkutan yang sudah tua dengan umur rata-rata kendaraan yang sudah di atas 13 tahun dimana semakin tua umur kendaraan maka tingkat kenyamanan akan semakin rendah menyebabkan menurunnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan pedesaan dan adanya ketidakseimbangan jumlah armada yang beroperasi menyebabkan rendahnya faktor muat angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dengan faktor muat tertinggi hanya 18% yang menunjukkan rata-rata hanya 2 penumpang yang terangkut sehingga berdampak kepada rendahnya pendapatan operator per hari dengan pendapatan rata-rata hanya sebesar Rp. 88.928,00 sedangkan rata-rata biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan per harinya sebesar Rp286.619,00 sehingga operator mengalami kerugian dikarenakan pendapatannya tidak melebihi dari biaya operasional kendaraan per harinya. Berdasarkan permasalahan-permasalahan yang ada pada angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan sehingga diperlukan evaluasi terhadap kinerja pelayanan angkutan pedesaan.

METODE

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada angkutan pedesaan yang melayani di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. Adapun waktu penelitian adalah pada kegiatan Praktek Kerja Lapangan (PKL) taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia–STTD Program Studi D-III Manajemen Transportasi Jalan.

Metode Pengumpulan Data

1. Data Primer

Pengumpulan data primer pada penelitian ini didapatkan dari pengamatan langsung di lapangan melalui survei di lapangan yang bertujuan untuk mendapatkan data langsung dari kondisi lapangan yang dibutuhkan dalam proses analisis.

2. Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder pada penelitian ini diperoleh dari instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dan Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. Adapun data yang dikumpulkan seperti: Peta Jaringan Trayek, Data Angkutan Umum, Data Inventarisasi Angkutan Umum, Survei Statis, Survei Dinamis, Survei Wawancara Pengemudi, Survei Wawancara Penumpang.

Metode Analisis Data

1. Analisis Kondisi Eksisting Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan.
2. Analisis Perhitungan BOK Angkutan Perdesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan.
3. Analisis Jumlah Kebutuhan Armada

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kinerja Pelayanan Eksisting Angkutan Pedesaan Kabupaten Ogan Komering Ulu selatan Segi Penumpang

1. Waktu Tempuh

Tabel 1.1 : Waktu Tempuh

No	Kode Trayek	Waktu Tempuh Rata-rata (jam)	SK Dirjen Perhubdat Nomor 687 Tahun 2002 (jam)	Keterangan
1	A1	01:11	1-1,5	Memenuhi
2	A2	02:04	1-1,5	Tidak Memenuhi
3	A3	02:19	1-1,5	Tidak Memenuhi
4	A4	02:01	1-1,5	Tidak Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari 4 trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, hanya trayek A1 yang memenuhi waktu tempuh menurut standar Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002.

2. Waktu Sirkulasi

Tabel 1.2 : Waktu Sirkulasi

No	Kode Trayek	Waktu Sirkulasi (jam)
1	A1	04:44
2	A2	06:43
3	A3	07:37
4	A4	05:40

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari data pada tabel di atas, dapat diketahui waktu sirkulasi tertinggi terdapat pada trayek A3 dengan waktu sirkulasi 7 jam 37 menit dan waktu sirkulasi terendah terdapat pada trayek A1 dengan waktu sirkulasi 4 jam 44 menit.

3. Waktu Antara (*Headway*)

Tabel 1. 3: Waktu Antara

No	Kode Trayek	Headway Rata-rata (jam)	PM No 98 Tahun 2013 (menit)	Keterangan
1	A1	01:27	15	Tidak Memenuhi
2	A2	00:25	15	Tidak Memenuhi
3	A3	00:19	15	Tidak Memenuhi
4	A4	00:43	15	Tidak Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari data pada tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa semua trayek angkutan pedesaan di kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan tidak ada yang memenuhi standar dari Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

4. Frekuensi

Tabel 1.4: Frekuensi

No	Kode Trayek	Frekuensi Rata-rata (kend/Jam)	PM Nomor 98 Tahun 2013 (kend/jam)	Keterangan
1	A1	2	12	Tidak Memenuhi
2	A2	4	12	Tidak Memenuhi
3	A3	4	12	Tidak Memenuhi
4	A4	3	12	Tidak Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari data pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa dari 4 trayek tersebut tidak ada yang memenuhi standar frekuensi menurut Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

5. Faktor Muat (*Load Factor*)

Tabel 1.5: Faktor Muat (*Load Factor*)

No	Kode Trayek	<i>Load Factor</i> rata-rata (%)	SK Dirjen Perhubdat Nomor 687 Tahun 2002 (%)	Keterangan
1	A1	18%	70%	Tidak Memenuhi
2	A2	10%	70%	Tidak Memenuhi
3	A3	12%	70%	Tidak Memenuhi
4	A4	9%	70%	Tidak Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari analisis faktor muat di atas, tidak ada trayek yang memenuhi standar minimum faktor muat menurut Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002.

6. Kecepatan Perjalanan

Tabel 1.6: Kecepatan Perjalanan

No	Kode Trayek	Kecepatan Rata-rata (km/Jam)	SK Dirjen Perhubdat Nomor 687 Tahun 2002 (km/Jam)	Keterangan
1	A1	25	20	Memenuhi
2	A2	26	20	Memenuhi
3	A3	26	20	Memenuhi
4	A4	28	20	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa sesuai SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 dimana kecepatan minimal 20 km/jam, seluruh trayek memenuhi asumsi standar kecepatan minimal perjalanan.

7. Tingkat Perpindahan

Tabel 1.7: Tingkat Perpindahan

No	Kode Trayek	Tingkat Perpindahan
1	A1	36%
2	A2	32%
3	A3	15%

No	Kode Trayek	Tingkat Perpindahan
4	A4	14%

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari hasil analisis pada tabel di atas, diketahui tingkat perpindahan angkutan pedesaan di Kabuapten Ogan Komering Ulu Selatan dapat dikatakan baik karena sudah memenuhi standar Bank Dunia yaitu tingkat perpindahan penumpang dibawah 50%.

Segi Pemerintah

1. Tingkat Operasi Kendaraan

Tabel 1.8: Tingkat Operasi Kendaraan

No	Kode Trayek	Jumlah Armada		Tingkat Operasi	PM Nomor 98 Tahun 2013	Keterangan
		Armada Beroperasi	Armada Tersedia			
1	A1	3	4	75%	90%	Tidak Memenuhi
2	A2	9	10	90%	90%	Tidak Memenuhi
3	A3	7	11	64%	90%	Tidak Memenuhi
4	A4	9	7	129%	90%	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari data pada tabel di atas, disimpulkan bahwa tingkat operasi kendaraan angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dari empat trayek, hanya trayek A2 dan trayek A4 yang memenuhi standar sesuai Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

2. Umur Kendaraan

Tabel 1.9: Umur Kendaraan

No	Kode Trayek	Umur kendaraan rata-rata	PM Nomor 98 Tahun 2013	Keterangan
1	A1	20	15	Tidak Memenuhi
2	A2	17	15	Tidak Memenuhi
3	A3	15	15	Memenuhi
4	A4	13	15	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari data umur kendaraan pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa hanya trayek A3 dan A4 saja yang memenuhi standar Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

3. Jarak Tempuh dan RIT

Tabel 1.10: Jarak Tempuh dan RIT

No	Kode Trayek	Panjang Trayek (km)	Rit/Hari	Kendaraan Beroperasi	Jarak Tempuh (km/hari)
1	A1	35,71	1	3	214,26
2	A2	54,80	1	9	986,4
3	A3	64,97	1	7	909,58
4	A4	67,92	1	9	1222,56

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari data analisis di atas, jarak tempuh angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan terbesar pada trayek A4 dengan jarak 1222,56 km dan jarak tempuh angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan terkecil pada trayek A1 dengan jarak 214,26 km.

Segi Operator

1. Biaya Operasional Kendaraan

Tabel 1.11: BOK per Hari

No	Kode Trayek	BOK (Rp kend/km)	Km Tempuh Rit/Hari (km)	Rit	BOK Kendaraan/Hari (Rp)
1	A1	Rp3.134	71,42	1	Rp223.831
2	A2	Rp2.655	109,60	1	Rp291.023
3	A3	Rp2.412	129,94	1	Rp313.401
4	A4	Rp2.343	135,84	1	Rp318.222

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Berdasarkan analisis BOK angkutan pedesaan pada tabel di atas, diketahui nilai biaya operasional kendaraan per hari tertinggi pada trayek A4 dengan Rp. 318.222,00 per kendaraan/hari, sedangkan nilai biaya operasional kendaraan terendah pada trayek A1 dengan Rp. 223.831,00 per kendaraan/hari.

2. Pendapatan per Hari

Tabel 1.12: Pendapatan per Hari

No	Kode Trayek	Armada beroperasi	Pendapatan per hari per trayek (Rp)	Pendapatan per hari per armada (Rp)
1	A1	3	Rp280.000	Rp93.333
2	A2	9	Rp750.000	Rp83.333
3	A3	7	Rp600.000	Rp85.714
4	A4	9	Rp840.000	Rp93.333

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Pendapatan operator tertinggi per harinya terdapat pada trayek A1 dan A4 sebesar Rp 93.333,00 dan pendapatan operator terendah per harinya terdapat pada trayek A2 sebesar Rp 83.333,00.

3. Analisis Untung dan Rugi

Tabel 1. 13: Untung dan Rugi

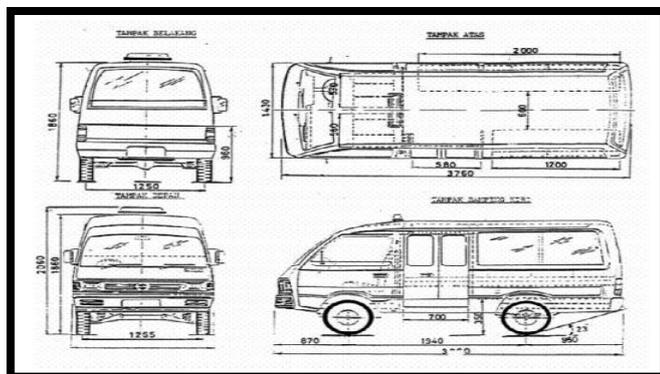
No	Kode Trayek	Pendapatan per hari (Rp)	BOK per hari (Rp)	Untung dan Rugi per hari (Rp)
1	A1	Rp93.333	Rp223.831	-Rp130.498
2	A2	Rp83.333	Rp291.023	-Rp207.690
3	A3	Rp85.714	Rp313.401	-Rp227.687
4	A4	Rp93.333	Rp318.222	-Rp224.889

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan 2023

Dari hasil analisis pada tabel di atas, seluruh angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan mengalami kerugian per harinya. Ini disebabkan jumlah pendapatan kendaraan/hari yang di dapat operator tidak melebihi biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan per harinya.

Upaya Peningkatan Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

1. Jenis Armada Rasionalisasi



Sumber: SK Dirjen Hubdat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Gambar 1. 1: Sketsa angkutan pedesaan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

2. Analisis Jumlah Kebutuhan Armada dengan metode *LF Break Even Point*

Tabel 1.14: Load Factor Break Even

No	Kode Trayek	Pendapatan Per hari (Rp)	BOK per hari (Rp)	BOK + 10% (Rp)	LF (%)	LF BEP (%)
1	A1	Rp93.333	Rp261.056	Rp287.162	18%	55%
2	A2	Rp83.333	Rp271.512	Rp298.664	14%	50%
3	A3	Rp85.714	Rp279.532	Rp307.485	14%	51%
4	A4	Rp93.333	Rp290.860	Rp319.946	13%	44%

Sumber: Hasil Analisis 2023

Setelah didapatkan hasil load factor BEP, selanjutnya menghitung jumlah armada usulan yang optimal berdasarkan load factor BEP yang sudah didapat. Untuk menghitung jumlah armada optimal dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$KT = \frac{Lf \text{ eksisting}}{Lf(BEP + 10\%)} \times KO$$

No	Kode Trayek	LF (%)	LF BE (%)	KO (Unit)	KT (Unit)	Kurang
1	A1	18%	55%	3	1	2
2	A2	14%	50%	9	3	6
3	A3	14%	51%	7	2	5
4	A4	13%	44%	9	3	6

Sumber: Hasil Analisis 2023

Dari hasil analisis pada tabel di atas, didapatkan hasil data untuk semua trayek mengalami pengurangan jumlah armada yang beroperasi per harinya.

3. RIT setelah Rasionalisasi

Tabel 1.16: RIT setelah Rasionalisasi

No	Kode Trayek	KO (Unit)	KT (Unit)	RIT Eksisting	RIT Rencana
1	A1	3	1	1	3
2	A2	9	3	1	4
3	A3	7	2	1	4
4	A4	9	3	1	3

Sumber: Hasil Analisis 2023

Dari analisis data pada tabel di atas, diketahui bahwa angkutan pedesaan pada semua trayek mengalami penambahan jumlah rit dengan rit terbanyak pada trayek A2 dan A3 sebanyak 4 rit. Sehingga hal ini dapat memberikan keuntungan untuk operator.

4. Biaya Operasional Kendaraan setelah Rasionalisasi

Tabel 1. 17: BOK per Hari setelah Rasionalisasi

No	Kode Trayek	BOK (Rp Kend/km)	Km Tempuh Rit/Hari (km)	Rit/hari	BOK Kendaraan/Hari (RP)
1	A1	Rp2.374	71,42	3	Rp521.663
2	A2	Rp1.775	109,60	4	Rp697.118
3	A3	Rp1.817	129,94	4	Rp846.796
4	A4	Rp1.660	135,84	3	Rp772.972

Sumber: Hasil Analisis 2023

Dari hasil analisis BOK angkutan pedesaan setelah rasionalisasi pada tabel di atas, diketahui nilai biaya operasional kendaraan per hari tertinggi pada trayek A4 dengan Rp 772.972,00 per kendaraan/hari, sedangkan nilai biaya operasional kendaraan terendah pada trayek A1 dengan Rp 521.663,00 per kendaraan/hari.

5. Pendapatan setelah Rasionalisasi

Tabel 1.18: Pendapatan setelah Rasionalisasi

No	Kode Trayek	Armada beroperasi	Pendapatan perhari per trayek (Rp)	Pendapatan perhari per armada (Rp)
1	A1	1	Rp883.526	Rp883.526
2	A2	3	Rp3.763.176	Rp1.498.571
3	A3	2	Rp3.266.667	Rp1.674.090
4	A4	3	Rp4.319.288	Rp1.645.172

Sumber: Hasil Analisis 2023

Dari analisis atas, diketahui semua trayek angkutan pedesaan mengalami penambahan jumlah penumpang terangkut/rit, sehingga dapat meningkatkan pendapatan untuk operator.

6. Analisis Untung dan Rugi setelah Rasionalisasi

Tabel 1.19: Untung dan Rugi setelah Rasionalisasi

No	Kode Trayek	Pendapatan per hari	BOK per hari	Untung dan Rugi per hari (Rp)
1	A1	Rp883.526	Rp521.663	+Rp361.864
2	A2	Rp1.433.591	Rp697.118	+Rp736.472
3	A3	Rp1.674.090	Rp846.796	+Rp827.294
4	A4	Rp1.645.443	Rp772.972	+Rp872.471

Sumber: Hasil Analisis 2023

Dari analisis untung dan rugi setelah rasionalisasi pada tabel di atas, dapat dilihat jumlah pendapatan operator per hari setelah dilakukan rasionalisasi mengalami peningkatan dari kondisi eksisting,

Rekomendasi Pemecahan Masalah Angkutan Pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan

1. Sistem Operasi *Rolling*

Rekomendasi pemecahan masalah angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu selatan dengan menggunakan sistem operasi kendaraan secara *rolling* atau bergantian terhadap trayek yang sudah diberikan usulan armada.

Tabel 1.20: Jumlah Armada yang Dibutuhkan

No	Kode Trayek	Jumlah Armada Eksisting	Jumlah Armada Yang Dibutuhkan (LF BEP)
1	A1	3	1
2	A2	9	3
3	A3	7	2
4	A4	9	3

Sumber: Hasil Analisis 2023

Sistem *Rolling* dilakukan dengan melakukan pembatasan jumlah kendaraan yang beroperasi dalam 1 hari. Contohnya pada trayek A1 dengan jumlah armada yang dibutuhkan berdasarkan *load factor BEP* adalah 1 unit armada, sedangkan jumlah armada yang beroperasi di lapangan berjumlah 3 armada. Maka jumlah armada maksimal yang beroperasi dalam 1 hari sebanyak 1 armada, kemudian 2 armada berikutnya dioperasikan keesokan harinya dengan 1 armada secara berurutan, sehingga semua pihak tidak ada yang dirugikan.

KESIMPULAN

Dari hasil analisis data angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan mengalami peningkatan setelah dilakukan upaya peningkatan kinerja pelayanan dari yang sebelumnya tergolong buruk. Faktor muat meningkat dengan rata-rata faktor muat 50% dan yang tertinggi 55%, perolehan rit yang meningkat dengan yang tertinggi 4 rit per hari.
2. Upaya mengevaluasi ketidakseimbangan jumlah armada yang beroperasi dengan permintaan jasa (*demand*) angkutan pedesaan dengan cara rasionalisasi jumlah armada menggunakan metode *break even point* (BEP) yaitu dengan mengefesiensikan jumlah armada angkutan pedesaan yang beroperasi dilihat dari jumlah pendapatan dan permintaan jasa agar tercapai titik optimal.
3. Dengan meningkatnya kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan menjadi upaya untuk mengatasi ketidakseimbangan pendapatan dan biaya operasional kendaraan per

harinya. Meningkatnya kinerja pelayanan berdampak kepada perolehan pendapatan dan biaya operasional kendaraan per harinya sehingga operator tetap mengalami keuntungan karena pendapatan melebihi biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan.

Setelah melakukan peningkatan kinerja pelayanan dengan menggunakan jumlah armada angkutan pedesaan yang optimal beroperasi di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan, rekomendasi rencana pengoperasian armada dilakukan menggunakan sistem operasi secara bergiliran/*rolling* agar semua armada dapat beroperasi sesuai kebutuhan tanpa harus pengurangan armada, namun pengoperasian armada dibatasi sesuai jumlah armada maksimal yang beroperasi per harinya.

DAFTAR PUSTAKA

Republik Indonesia. 2009. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.

Republik Indonesia. 2014. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor PP 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Kementerian Perhubungan. Jakarta.

Republik Indonesia. 2013. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.

Republik Indonesia. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.

Republik Indonesia. 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.

Republik Indonesia. 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. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.

Badan Pusat Statistik. 2023. Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan Dalam Angka 2023. Muaradua: Badan Pusat Statistik Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. Ogan Komering Ulu Selatan.

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD. 2022. Pedoman Praktek Kerja Lapangan D-III Manajemen Transportasi Jalan. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.

Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. 2023. Pola Umum Manajemen Transportasi Jalan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dan Identifikasi Permasalahannya. Bekasi. Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.

Adilla Faizah, Sabrina Handayani, MT, Yuanda Patria Tama, MT, 2022. "Evaluasi Kinerja Kepengusahaan Angkutan Perkotaan di Kota Salatiga". Bekasi. Sekolah Tinggi Transportasi Darat-STTD.

Adris. A. Putra. 2013. "Analisis Keseimbangan Jumlah Armada Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Penumpang". Kendari. Universitas Haluoleo.

Juang Akbardin. 2005. "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Penumpang Wilayah Pesisir Pantai Morodemak". Semarang. Universitas Diponegoro.