

STUDY OF PERFORMANCE ANALYSIS AND PUBLIC TRANSPORTATION BOK MARTAPURA THESE TABUK RIVER TERMINAL ANTASARI BANJARMASIN

Silfiana Ila Masruroh¹

¹*Universitas Ahmad Yani Banjarmasin*

ABSTRACT

This study is one of the fundamental researches to find out the problems of public transport passengers District region Banjarmasin, South Kalimantan. The purpose of this study was to obtain the performance quality of public transport and to know how many vehicle operating costs. This is done because the public transport is no longer in demand by the public, therefore this study appear to know the reason what causes it to happen.

It can be measured in relative terms of service satisfaction criteria ideal public transport among others, are as follows: must be reliable, that is to say all the time available, and takes a short time. There is a comfort in use, meaning the service polite, sheltered from bad weather, easily when dropped or riding a vehicle, available seat at any time, no jostling, has an attractive interior and good seating. A sense of security in driving, which is a sense of security is to avoid accidents and free from crime. And no less important is the travel time and the wait time is not long. Calculation of Operating Costs in the vehicle must be less than the calculation of income, thus profitable for the operator to implement as published in the Public Transport of passengers Guidelines issued by Departemen Public Works.

Data in the capture of two types, namely primary data that data is retrieved via public transit, interviews, observation, questioners and secondary data obtained from institutions related to the study, the analysis is done in terms of benefits and costs are measured based constant prices in the beginning, then the results of the analysis of revenues and operating costs of vehicles as a basis to determine the value of the balance of the freight business operations.

Keywords: Load Factor, BOK, Tranport Service.

1. PENDAHULUAN

Permasalahan transportasi berupa kemacetan adalah salah satu permasalahan yang sering dihadapi pada ruas-ruas jalan di kota Banjarmasin, salah satu penyebabnya adalah pertumbuhan pembangunan sarana jalan dan kendaraan tidak sebanding. Angka pertumbuhan di daerah sepanjang Jalan Martapura lama terbilang sangat cepat karena pembangunan perumahan sebagai bangkitan pergerakan sedang berkembang sampai saat ini, akan tetapi tidak didukung dengan pembangunan sarana transpotasi yang memadai dan terdapat kendala-kendala dalam pengembangannya (Banjarmasin Post, 2013). Dengan asumsi bahwa kemacetan yang terjadi dikarenakan bahwa kurang dimanfaatkannya angkutan umum yang beroperasi pada sepanjang jalan Martapura

Lama di kota Banjarmasin. Dengan demikian penelitian ini di fokuskan pada menganalisis kinerja dan Biaya Operasional Kendaraan angkutan umum.

Dari latar belakang tersebut di atas maka dapat ditentukan beberapa rumusan masalah sebagai berikut: Bagaimanakah kinerja angkutan umum yang beroperasi di jalan Martapura Lama pada saat ini ?. Bagaimanakah biaya operasional kerja (BOK) angkutan umum rute Terminal Antasari-terminal Pasar Sungai Tabuk Martapura?

Dengan melihat beberapa rumusan masalah di atas, maka didapatkan beberapa tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut Menganalisis kinerja angkutan umum yang beroperasi di jalan Martapura Lama pada saat ini. Mendapatkan rincian biaya operasional (BOK) angkutan umum rute terminal Antasari-Terminal pasar Sungai Tabuk Martapura.

Correspondence : Silfiana Ila Masruroh

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat dan sumbangan pemikiran kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat, yaitu Pemerintah Daerah Kabupaten Banjar, khususnya Dinas Perhubungan untuk dijadikan gambaran kondisi angkutan umum saat ini. Memberikan solusi dan gambaran kinerja angkutan umum yang beroperasi saat ini di Jalan Martapura Lama Banjarmasin.

Agar penelitian ini dapat dilakukan secara terarah maka diambil asumsi-asumsi sebagai berikut: Penelitian ini hanya mengambil satu jenis angkutan umum yaitu, angkutan umum yang beroperasi dari Terminal Pasar Antasari sampai ke Terminal Pasar Sungai Tabuk. Jumlah penumpang yang membutuhkan pelayanan dianggap tidak mengalami perubahan, dalam hal ini angkutan kota yang melayani penumpang kota sudah lancar. Umur ekonomis kendaraan diambil sama dengan umur ijin trayek, yaitu 5 tahun. Biaya operasional diambil sesuai dengan harga pasar yang berlaku pada terminal. Waktu antrian diambil sesuai dengan waktu petugas operasional siang yaitu pukul 07.00 sampai dengan pukul 17.00. Perjalanan atau rute yang diambil hanya dari Pasar Sungai Tabuk sampai dengan Pasar Antasari saja karena dianggap masyarakat tersebut yang memanfaatkan angkutan umum yang dimaksud.

2. METODOLOGI PENELITIAN

Meliputi tentang teknik pengumpulan dan pengolahan data, tahapan sebelum melakukan survei dilapangan Periode pengamatan, berdasarkan berbagai pengamatan dilapangan untuk mendapatkan data aspek operasional angkutan umum yang telah dilakukan maupun berdasarkan dari berbagai acuan maka dalam melakukan survei ini dilakukan dengan mengikuti kendaraan dari rute asal ke rute tujuan akhir dengan petugas pencatat berada didalamnya. Penelitian ini dilaksanakan selama satu hari dalam satu trayek angkutan kota dan dilaksanakan pada hari senin sampai dengan kamis tanpa ditinjau dari segi *peak* dan *off*.

Data yang diperoleh untuk data sekunder dilakukan survey ke Departemen Perhubungan Kota Banjarmasin dan pihak yang berkaitan dengan penelitian ini yang antara lain data tersebut adalah sebagai berikut: Antasari-Pasar Jarak trayek antara Pasar Antasari-Pasar Sungai Lulut sekitar 9 kilometer, dan jarak antara Pasar Sungai Tabuk sekitar 14 kilometer, Jumlah armada yang layak beroperasi sebanyak 33 unit, data operasional kendaraan, kendaraan yang dipakai adalah Suzuki carry 110, rute yang dilalui adalah Pasar Antasari - Jl. A Yani - Jl. Gatot Subroto - Jl. Veteran -Pasar Sungai Lulut-Pasar Sungai Tabuk.

Dilakukan perhitungan kualitas kinerja operasi trayek angkutan kota saat ini dengan mencari beberapa indikator sebagai berikut: Operating ratio, Biaya operasional kendaraan (BOK) terdiri dari biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya langsung terdiri dari gaji sopir, bahan bakar, ban, service, retribusi terminal. Biaya tidak langsung terdiri dari ijin trayek penyusutan dan *keer*.

Kualitas pelayanan trayek angkutan kota saat ini antara lain data yang diambil adalah : Waktu menunggu (*headway*) standar Departemen Perhubungan rata-rata sebesar 5 menit sampai 10 menit dan untuk nilai puncak adalah sebesar 2 sampai 5 menit. Kecepatan perjalanan dalam hal ini adalah panjang lintasan trayek dibagi dengan waktu tempuh, panjang trayek dan waktu tempuh didapat dari hasil survey maka didapatkan kecepatan perjalanan rata-rata, standar Bank Dunia adalah sebesar 25 km/jam untuk daerah dengan tingkat pendapatan rendah. Faktor muatan (*load factor*) adalah perbandingan antara tingkat pengisian dengan kapasitas tempat duduk suatu moda angkutan umum,

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Kinerja Pelayanan Angkutan

Berdasarkan hasil analisis pelayanan angkutan umum tersebut, maka kriteria pelayanan angkutan antara Terminal Antasari sampai dengan terminal Pasar Sungai Tabuk sebagai dapat dilihat pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1. Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Sungai Tabuk-PasarAntasari

No	Indikator Pelayanan	Data Existing		Parameter			Nilai	Analisis
				1	2	3		
1	Load faktor dinamis	0,71		> 1	0,8 – 1	< 0,8	3	Baik
2	Rata-rata <i>headway</i> (menit)	43,67	Menit	> 15	10 - 15	< 10	1	Kurang
3	Rata-rata waktu perjalanan (menit/km)	43	mnt/km	> 12	6 – 12	< 6	1	Kurang
4	Waktu perjalanan (jam)	0,71	Jam	< 13	13 - 15	> 15	1	Kurang
5	Frekwensi (kend/jam)	1,8	Kend/jam	< 4	4 – 6	>6	1	Kurang
6	Jumlah kendaraan yang beroperasi (%)	54,5	%	< 82	82 - 100	>100	1	Kurang
7	Rata-rata waktu tunggu PNP (menit)	21,8	Menit	> 30	20 - 10	<20	3	Baik
Jumlah							11	
Rata-rata							1,57	Kurang

Hasil penilaian diatas menunjukkan bahwa kinerja pelayanan angkutan kota menunjukkan nilai 1,57 dengan kategori kurang. Parameter penilaian kinerja berdasarkan standar Departemen Perhubungan tersebut merupakan suatu pendekatan penilaian atau ukuran indikasi didasarkan dalam persepsi pengguna jasa angkutan umum. Kondisi tersebut

kemudian dijadikan suatu pendekatan dalam suatu tingkat presepsi ideal dalam pihak operator dan pengguna jasa dalam kinerja pelayanan angkutan umum wilayah Sungai Tabuk. Pendapatan angkutan umum dapat dilihat pada Tabel 2. Adapun BOK angkutan umum Sungai Tabuk dapat dilihat pada Tabel 3 dan 4 berikut.

Tabel 2. Pendapatan Angkutan Umum

Pendapatan Per Hari (Rp)	Pendapatan Per Bulan (Rp)	Pendapatan Per Tahun (Rp)
3 rit		
270.000	70.200.000	844.240.000

Tabel 3. Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Umum Sungai Tabuk

Biaya	Biaya	Biaya	Biaya	Biaya	Biaya
<i>seat-km</i>	<i>seat-rit</i>	kend-rit	per hari (Rp)	per bulan (Rp)	per tahun (Rp)
339,11	4.747,54	66.465,56	199.396,68	5.184.313,68	62.211.764,16

Tabel 4. Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Umum Sungai Tabuk untuk kendaraan baru

Biaya	Biaya	Biaya	Biaya	Biaya	
<i>seat-km</i>	<i>seat-rit</i>	kend-rit	per hari (Rp)	per bulan (Rp)	per tahun (Rp)
407,5	5.705	17.115	51.345	1.334.970	16.019.640

3.2 Analisis Operasional Usaha

Suatu kelayakan usaha harus dilihat sejauh mana modal untuk investasi dapat memberikan keuntungan atau tidak. Analisis ini ditinjau dari keuntungan dan biaya yang diukur berdasarkan harga konstan pada tahun

awal. Maka hasil analisis pendapatan dan biaya operasi kendaraan sebagai dasar untuk mengetahui besarnya nilai keseimbangan operasional usaha angkutan tersebut dapat dilihat pada Tabel 5 dan 6 berikut.

Tabel 5. Perbandingan Pendapatan dan BOK Angkutan Umum Sungai Tabuk

Pendapatan Per Tahun	BOK Per Tahun	Selisih	Keterangan
81,000,000	62.211.764,16	18.788.235,84	Laba

Tabel 6. Perbandingan Pendapatan dan BOK Angkutan Umum Sungai Tabuk Untuk Kendaraan Baru

Pendapatan Per Tahun	BOK Per Tahun	Selisih	Keterangan
81,000,000	16.019.640	64.980.360	Laba

4. KESIMPULAN

Berdasarkan data dan analisis serta evaluasi yang telah dilakukan, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut: Kinerja angkutan umum yang beroperasi di Jalan Martapura Lama pada saat ini adalah sebagai berikut: Operasional dan pelayanan pada angkutan umum dengan rute Terminal Antasari sampai Terminal Pasar Sungai Tabuk rata-rata bernilai satu yang artinya kinerja angkutan tersebut kurang baik, hal ini dikarenakan waktu tunggu yang cukup panjang serta pelayanan kurang baik, *Load factor* dinamis yang ada setelah didata dan dianalisis menunjukkan nilai yang cukup baik, sehingga ini merupakan modal dari angkutan umum tersebut untuk dapat memperbaiki kinerjanya.

Dari perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK) angkutan tersebut didapatkan nilai sebagai berikut: Menurut perhitungan biaya-biaya dan pendapatan yang telah dilakukan diperoleh kesimpulan bahwa usaha angkutan tersebut adalah menguntungkan, Tarif angkutan umum sesuai dengan analisis data diperoleh angka Rp 4.928, Jumlah armada yang beroperasi lebih sedikit dari kebutuhan angkutan umum jika dilihat dari data *load factor* dinamis.

Maka setelah dilakukan perhitungan dan analisis ulang diperoleh jumlah armada yang ideal adalah 14 buah.

Berdasarkan kesimpulan diatas, terdapat saran saran yang dapat disampaikan sebagai berikut: Pemberlakuan tarif BOK + 10 % sebaiknya perlu mendapatkan subsidi dari pemerintah mengingat *load factor* yang ada cukup tinggi dan tidak sebanding dengan operasional angkutan umum, Perlu adanya peningkatan pelayanan dari pihak operator angkutan umum agar lebih baik lagi kinerja angkutan umum tersebut, untuk penelitian lebih lanjut disarankan meneliti tentang analisis sosio ekonomi mengingat *load factor* semakin berkembang.

DAFTAR RUJUKAN

- Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Bina Teknik. 1995. *Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Untuk Jalan Perkotaan Di Indonesia*, Departemen Pekerjaan Umum Republik Indonesia, Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1993. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tentang*

- Angkutan Jalan* Departemen Perhubungan, Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1993. *Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan*, Departemen Perhubungan, Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1993. *Menuju Lalu lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib*, Departemen Perhubungan, Jakarta
- Edward, K. Morlok. 1991. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, cetakan keempat, Erlangga, Jakarta-Indonesia
- LPM ITB bekerjasama dengan Kelompok Bidang Keahlian Rekayasa Transportasi Jurusan teknik Sipil ITB. 1997. Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum, ITB, Bandung
- Perdana, Gunawan. 2011. *Analisis Finansial Angkutan Kota Banjarmasin*, Universitas Lambung Mangkurat, Banjarmasin
- Suwarjoko Warpani. 1990. Merencanakan Sistem Pengangkutan, Erlangga, Surabaya
- Santoso, Idwan. 1996. Perencanaan Prasarana Angkutan Umum, Pusat Studi Transportasi dan Komunikasi, Institut Teknologi Bandung
- Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan Permodelan Transportasi*, Institute Teknologi Bandung, Bandung