

ANALISIS SUBSIDI ANGKUTAN PERDESAAN MELALUI BIAYA OPERASI KENDARAAN (BOK) DI KABUPATEN SLEMAN

Marjanto

Dinas Perhubungan Kabupaten Sleman
Jln KRT. Pringgodingrat, Beran, Tridadi, Sleman
e-mail : marjanto71@yahoo.com

Abstract : Transport services rural areas in Sleman indicate operating performance is less well in service of nine routes. There are seven trajectories do not undergo trajectory corresponding permissions are set and one route is no longer operational. There is only one route which is still running track trajectory corresponding route permit. The purpose of this study was to analyze the performance of services of nine transportation route rural areas serving the route in Sleman District currently includes analysis: route network, load factor, headway, mileage, travel time, number of passengers and the speed of the average, the actual, the waiting location of transport and analyzing the financing scheme or calculate the amount of subsidy that can be applied to integrated rural transport to urban public transport serving in Sleman. Calculation of vehicle operating costs a small bus with a full subsidy for Rp.24,406,244,917/year, the difference in operating costs subsidy of Rp.18,318,644,917/year, bus subsidy grant of Rp. 18,559,117,225/year and fuel subsidies amounted Rp. .21,105,013,047. Recommended subsidy financing scheme because it is quite logical to be implemented is a subsidy mechanism for the difference in operating costs to buy the service system with the option of using a small bus.

Keywords: Rural transport, route performance analysis, integrated transportation, subsidy schemes, vehicle operating cost (VOC)

Abstrak: Layanan angkutan perdesaan di Sleman menunjukkan kinerja operasi kurang baik dalam pelayanan sembilan rute. Ada tujuh lintasan tidak sesuai perizinan yang ditetapkan dan satu rute tidak lagi operational. Hanya satu rute saja yang masih berjalan sesuai izin trayek. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kinerja pelayanan angkutan perdesaan pada sembilan trayek angkutan yang melayani rute di Kabupaten Sleman saat ini yang meliputi analisis: jaringan trayek, *load factor*, *headway*, jarak tempuh, waktu tempuh, jumlah penumpang dan kecepatan rata-rata, lokasi menunggu angkutan dan menganalisis skema pembiayaan atau besarnya subsidi yang dapat diterapkan untuk angkutan perdesaan terpadu untuk transportasi umum perkotaan di Sleman. Perhitungan biaya operasi kendaraan bus kecil dengan subsidi penuh sebesar Rp.24,406,244,917/tahun, subsidi karena perbedaan biaya operasional sebesar Rp.18,318,644,917/tahun, subsidi bus hibah Rp. 18,559,117,225/tahun dan subsidi bahan bakar sebesar Rp.21,105,013,047. Skema pembiayaan subsidi yang cukup logis direkomendasikan untuk diterapkan adalah mekanisme subsidi untuk perbedaan biaya operasional untuk membeli sistem pelayanan dengan pilihan untuk menggunakan bus kecil.

Kata kunci: transportasi Perdesaan, analisis kinerja trayek, transportasi terpadu, skema subsidi, biaya operasi kendaraan (BOK)

PENDAHULUAN

Selama ini penataan angkutan perdesaan belum berada dalam alur utama kebijakan dan keputusan pemerintah dalam rangka menciptakan sistem transportasi yang berimbang, efisien, dan berkualitas. Hal ini dikarenakan tidak berimbangnya antara biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan dan pendapatan yang diterima oleh operator.

Dari sisi manajemen pengelolaan yang menggunakan sistem setoran dan pengoperasiannya dilakukan oleh masing-masing pemilik selaku anggota koperasi maka akibatnya akan menyulitkan pembinaan dan pengendaliannya. Koperasi tidak mampu menertibkan anggotanya yang tidak tertib membayar iuran anggota, melanggar jadwal perjalanan dan lain-lain. Pelanggaran tersebut disebabkan untuk mengejar setoran sehingga menyebabkan kualitas pelayanan kepada

pengguna jasa angkutan perdesaan menurun dan beralih ke penggunaan kendaraan pribadi terutama sepeda motor dan mobil.

Salah satu kebijakan yang dapat diambil adalah memberikan subsidi bagi operator yang bersedia melakukan pelayanan angkutan umum perdesaan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2014 telah melakukan studi tentang integrasi angkutan perdesaan pada kawasan strategis sebagai feeder. Hasil studi tersebut memberikan gambaran tentang rute angkutan perdesaan Kabupaten Sleman yang disarankan untuk dikembangkan sebagai bagian dari angkutan umum yang terintegrasi di wilayah perkotaan Yogyakarta. Namun demikian dari trayek yang disarankan masih perlu diperjelas lagi tentang mekanisme subsidi yang perlu dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Sleman. Untuk itu diperlukan suatu kajian untuk mencari formulasi tentang subsidi terhadap angkutan perdesaan di Kabupaten Sleman melalui analisis biaya operasi kendaraan (BOK).

TINJAUAN PUSTAKA

Angkutan Perdesaan

Menurut Warpani, (2002) angkutan adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan).

Menurut Munawar, (2005) angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Ciri-ciri Angkutan Perdesaan

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum pasal 21 ayat (2) disebutkan bahwa pelayanan angkutan perdesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal,
- b. jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi,
- c. pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama,

- d. terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang kurangnya terminal tipe C,
- e. dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

Faktor Muat (*Load Factor*)

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tanggal 16 Agustus 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur disebutkan bahwa faktor muat atau load factor merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang iasa dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70 %.

Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Menurut Tamin (2008:158) Biaya Operasi Kendaraan (BOK) merupakan biaya yang penting. Perbaikan atau peningkatan mutu prasarana dan sarana transportasi kebanyakan bertujuan mengurangi biaya ini. Biaya Operasi Kendaraan (BOK) meliputi penggunaan bahan bakar, pelumas, biaya penggantian (misalnya ban), biaya perawatan kendaraan, dan upah atau gaji supir.

LANDASAN TEORI

Biaya Operasi Kendaraan

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur, biaya pokok per kendaraan-km dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung.

a. Komponen Biaya Langsung

- 1) Penyusutan Kendaraan

$$\text{Penyusutan per tahun} = \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung dengan menggunakan metode garis lurus. Untuk kendaraan baru, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBN dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dinilai

berdasarkan harga perolehan. Nilai residu bus adalah 20% dari harga kendaraan

2) Bunga Modal

Bunga modal dihitung dengan rumus

$$\frac{n+1}{2} \times \text{modal} \times \frac{\text{tingkat bunga/tahun}}{\text{masa penyusutan}}$$

Keterangan:

n = masa pengembalian pinjaman

3) Gaji dan tunjangan awak kendaraan

Awak kendaraan terdiri dari sopir dan kondektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uangndinas jalan / tunjangan kerja operasi.

4) Bahan Bakar Minyak (BBM)

Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraan

5) Ban

Ban yang digunakan sebanyak 10 unit untuk bus, dengan perincian 2 ban baru dan 8 vulkanisir dengan daya tempuh 24.000 km. Ban angkutan mobil penumpang umum sebanyak 4 buah ban baru dengan daya tempuh 25.000 km

6) Servis kecil

Servis kecil dilakukan dengan patokan km tempuh antar- servis, yang disertai penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem

7) Servis besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km tempuh, yaitu penggantian oli mesin, oli gardan, oli tranmisi, platina, busi, filter oli, kondensor.

8) Penambahan oli mesin

Penambahan oli mesin dilakukan setelah km-tempuh pada jarak km tertentu.

9) Suku cadang dan body

Biaya untuk keperluan suku cadang mesin, bagian rangka bawah (*chassis*) dan bagian bodi diperhitungkan per tahun sebesar 5 % dari harga bus.

10) Cuci bus

Bus kota sebaiknya dicuci setiap hari.

11) Retribusi terminal

Biaya retribusi terminal per bus diperhitungkan per hari atau per bulan.

12) STNK/Pajak kendaraan

Perpanjangan STNK dilakukan setiap lima tahun sekali, tetapi pembayaran pajak

kendaraan dilakukan setiap tahun dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

13) Kir

Kir kendaraan dilakukan minimal sekali setiap enam bulan dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

14) Asuransi

a) Asuransi kendaraan

Asuransi kendaraan pada umumnya hanya dilakukan oleh perusahaan yang membeli kendaraan secara kredit bank. Namun, asuransi kendaraan perlu diperhitungkan sebagai pengamanan dalam menghadapi resiko. Biaya premi per bus per tahun.

b) Asuransi Awak Kendaraan

Pada umumnya awak kendaraan wajib diasuransikan oleh perusahaan angkutan.

b. Komponen Biaya Tidak Langsung

1) Biaya pegawai selain awak kendaraan

Tenaga selain awak kendaraan terdiri atas pimpinan, staf administrasi, tenaga teknis dan tenaga operasi. Jumlah tenaga pimpinan, staf administrasi, tenaga teknik dan tenaga operasi tergantung dari besarnya armada yang dikelola. Biaya pegawai ini terdiri atas gaji/upah, uang lembur dan jaminan sosial

2) Biaya Pengelolaan

(a) Penyusutan bangunan kantor

(b) Penyusutan bangunan dan peralatan bengkel

Masa penyusutan butir (1) & (2) diperhitungkan selama 5 s/d 20 tahun tergantung dari keadaan fisik bangunan tanpa harga tanah.

(c) Masa penyusutan inventaris/alat kantor (diperhitungkan 5 tahun)

(d) Masa penyusutan sarana bengkel (diperhitungkan selama 3 s/d 5 tahun)

(e) Administrasi kantor

(f) Pemeliharaan kantor (misalnya, pengecatan kantor)

(g) Pemeliharaan pool dan bengkel

(h) Listrik dan air

(i) Telepon dan telegram serta porto

(j) Biaya perjalanan dinas

Biaya perjalanan dinas meliputi perjalanan dinas pimpinan, staf administrasi, teknisi dan tenaga operasi (*noncrew*).

(k) Pajak Perusahaan

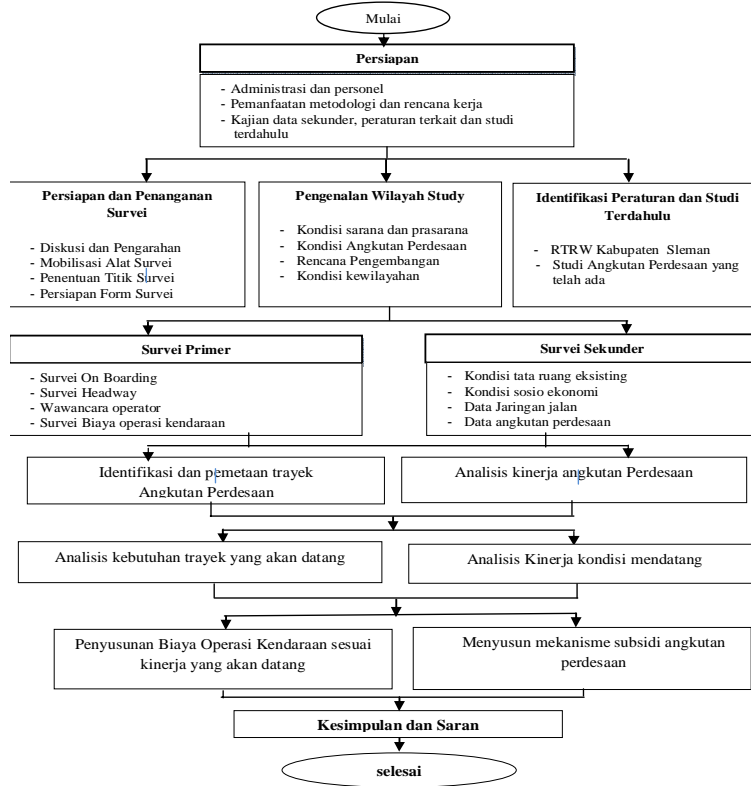
(l) Izin trayek

Izin trayek ditentukan berdasarkan peraturan daerah dan rute

- (m) Izin usaha
- (n) Biaya pemasaran (biaya promosi)
- (o) Biaya lain-lain.

METODOLOGI PENELITIAN

Bagan alir proses penelitian yang dilakukan adalah seperti tampak pada gambar berikut ini.



HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

On Boarding Angkutan Perdesaan

Survei pada penelitian ini dilakukan terhadap penumpang yang ada di angkutan perdesaan untuk keseluruhan trayek yang ada. Hasil survei dapat dilihat pada tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1. Hasil Survei On Boarding Angkutan Perdesaan

Trayek	Waktu Survei	Trayek	Kapasitas Kend.	Jumlah Kendaraan Sesuai Ijin	Waktu Tempuh	Jumlah Pnp	Rata-rata Kendaraan Beroperasi	Rit rata-rata per hari
23	pagi	Terminal Pakem - Kranggan	8	19	1:44	19	7	4
23	siang	Terminal Pakem - Kranggan	8	19	1:30	10	7	4
D6	pagi	Terminal Jombor-UGM-Maguwo	14	23	2:11	20	12	4
D6	siang	Terminal Jombor-UGM-Maguwo	14	23	2:20	22	12	4
16	pagi	Godean-Terminal Jombor-Godean	8	8	1:29	8	3	3
16	siang	Godean-Terminal Jombor-Godean	8	8	1:18	4	3	3
A3	pagi	Terminal Jombor-UGM-Kadisoka-Sidorejo	14	17	4:32	13	4	2
26	Pagi	Terminal Jombor-Perum Minomartani-Pasar Sleman	8	26	1:28	8	3	3
26	siang	Terminal Jombor-Perum Minomartani-Pasar Sleman	8	26	2:10	5	3	3

30	pagi	Terminal Pakem-Turi-Pasar Tempel	8	14	1:52	9	5	3
30	siang	Terminal Pakem-Turi-Pasar Tempel	8	14	1:55	8	5	3
19	Pagi	Terminal Prambanan-Piyungan-Terminal Prambanan	8	19	1:28	8	11	2
19	Siang	Terminal Prambanan-Piyungan-Terminal Prambanan	8	19	1:10	6	11	2
D2	pagi	Pasar Tempel-Morangan-Pasar Sleman	8	14	3:07	10	1	3

Usulan Pengembangan Angkutan Perdesaan

Berdasarkan pada prinsip-prinsip dasar perencanaan trayek angkutan perdesaan di Kabupaten Sleman, maka pada bagian ini akan diusulkan beberapa trayek angkutan perdesaan yang akan melayani perjalanan masyarakat di Kabupaten Sleman sekaligus melengkapi trayek atau rencana trayek yang sudah ada seperti Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP) atau bus perkotaan Trans Jogja.

Dalam pengembangan trayek angkutan perdesaan ini, karakteristik pelayanan trayek angkutan perdesaan yang diusulkan, yaitu : Angkutan perdesaan sebagai Feeder dimana angkutan perdesaan Kabupaten Sleman akan terintegrasi dengan angkutan AKDP atau Trans Jogja atau rencana ke depan pengembangan Kereta api Komuter yang melewati Kabupaten Sleman.

Secara umum trayek-trayek yang diusulkan diusahakan mempunyai titik transfer dengan trayek angkutan umum lain seperti AKDP, Trans Jogja maupun antar angkutan perdesaan yang telah ditentukan. Titik transfer bisa berada di terminal atau di luar terminal. Pada titik transfer apabila dipandang perlu dan memungkinkan lokasinya, maka dapat dibangun halte sederhana untuk transfer penumpang.

Beberapa lokasi trayek yang diusulkan dijadikan sebagai titik henti angkutan perdesaan. Titik-titik henti pada masing-masing trayek diusulkan pada beberapa titik strategis di lokasi pasar, sekolah dan lokasi-lokasi lain yang dinilai strategis. Trayek-trayek yang diusulkan beserta panjang trayek, lokasi titik hentinya disajikan dalam tabel berikut ini:

Tabel 2. Usulan Trayek Angkutan Perdesaan sebagai *feeder*

No	Trayek	Panjang Trayek PP (km)	Titik Transfer	Keterangan
1	Pasar Tempel - Terminal Pakem	26,6	Pasar Tempel, Terminal Pakem	Angkutan Perdesaan sebagai Feeder
2	Pasar Piyungan - Pasar Prambanan - Besi - Terminal Pakem	60,6	Pasar Piyungan, Pasar Prambanan, Terminal Pakem	Angkutan Perdesaan sebagai Feeder
3	Terminal Prambanan-Ngemplak-Perum Purwomartani-Tajem-Terminal Condongcatur	50,8	Terminal Prambanan, Terminal Condongcatur	Angkutan Perdesaan sebagai Feeder
4	Terminal Condongcatur-Perum Minomartani-Kamdanen-Beran-Pasar Sleman-Jumeneng-Pasar Cebongan-Mlati-Terminal Jombor-PP	48,0	Terminal Jombor, Terminal Condongcatur	Angkutan Perdesaan sebagai Feeder
5	Terminal Pakem-Pulowatu-Kayunan-Monjali-Terminal Jombor PP	30,0	Terminal Pakem, Terminal Jombor	Angkutan Perdesaan sebagai Feeder
6	Pasar Gamping - Bantulan - Munggur - Pasar Cebongan - Pasar Sleman PP	25,4	Pasar Gamping, Bantulan, Pasar Sleman	Angkutan Perdesaan sebagai Feeder

Sumber : Studi angkutan perdesaan sebagai *feeder* 2014.

Analisis Biaya Operasi Kendaraan

Analisis perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) nantinya akan digunakan untuk mencari skema terbaik pembiayaan angkutan umum perdesaan di wilayah Kabupaten Sleman. Jenis kendaraan yang digunakan untuk analisis biaya operasi kendaraan (BOK) adalah bus kecil dengan kapasitas 16 tempat duduk dan bus sedang dengan kapasitas 22 tempat duduk. Kedua kendaraan tersebut dimensinya memungkinkan untuk bergerak dengan baik untuk melewati jalan-jalan di wilayah perdesaan di Kabupaten Sleman.

Mekanisme Subsidi Penuh

Mekanisme pemberian subsidi penuh ini memberikan tanggung jawab penuh terhadap pemerintah dalam pembiayaan angkutan perdesaan. Pembiayaan ini mensyaratkan kecukupan anggaran pemerintah daerah Kabupaten Sleman dalam pelaksanaannya.

Kelebihan dari skema ini adalah tarif angkutan umum perdesaan bahkan bisa digratiskan guna merangsang masyarakat untuk beralih ke angkutan umum. Kekurangannya adalah kebutuhan dana yang cukup besar dan tidak mendidik masyarakat untuk mandiri.

Berdasarkan Perhitungan biaya operasi kendaraan dengan subsidi penuh yang diperoleh dari hasil hitungan adalah Rp. 6.182,94 per bus kilometer apabila menggunakan bus kecil dan membutuhkan BOK sebesar Rp.6.776,88 per bus kilometer apabila menggunakan bus sedang. Karena disubsidi penuh oleh pemerintah, maka *load factor* tidak berpengaruh lagi pada hitungan anggaran yang dikeluarkan oleh pemerintah dalam rangka memberikan subsidi kepada angkutan umum perdesaan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3 Analisis BOK dengan Subsidi Penuh

Komponen	Bus Kecil	Bus Sedang	Satuan
I. <u>Kilometer Tempuh:</u>			
1.Per Rit	41,44	41,44	km
2.Per Hari	255,67	255,67	km
3.Per Bulan	6,998.85	6,998.85	km
4.Per Tahun	83,986.17	83,986.17	km
Jumlah Rit per hari	6,17	6,17	rit
Jumlah Bus	52	52	kendaraan
Kapasitas angkut	16	22	penumpang
II <u>BOK per km:</u>			
Subsidi penuh	6,182.94	6,776.88	Rp/km
III <u>Kebutuhan anggaran per tahun</u>			
Subsidi penuh	24,406,244,917	26,750,728,929	
IV <u>Subsidi Pemerintah Per Tahun:</u>			
Subsidi penuh	24,406,244,917	26,750,728,929	Rp

Sumber : Hasil analisis, 2015.

Mekanisme Subsidi Selisih Operasional

Pada mekanisme subsidi selisih operasional ini, pemerintah memberikan subsidi sejumlah kekurangan biaya operasional dibandingkan dengan pendapatan yang masuk. Jadi, pengguna angkutan perdesaan tetap dikenakan tarif, yang dirancang tetap terjangkau oleh masyarakat. Pengenaan tarif seperti yang berlaku saat ini, selain membantu meringankan beban anggaran

pemerintah apabila dibandingkan dengan subsidi penuh, juga akan mendidik masyarakat untuk tidak terbiasa dengan segala macam fasilitas yang sifatnya gratis. Dengan menggunakan asumsi bahwa *load factor* angkutan perdesaan sebesar 30% dan asumsi jumlah penumpang reguler sebesar 80% dan jumlah penumpang pelajar sebesar 20%, maka didapatkan perhitungan seperti pada tabel di bawah ini.

Tabel 4. Analisis BOK dengan Subsidi Selisih Biaya Operasi

Komponen	Bus Kecil	Bus Sedang	Satuan
I. <u>Kilometer Tempuh:</u>			
1.Per Rit	41.44	41.44	km
2.Per Hari	255.67	255.67	km
3.Per Bulan	6,998.85	6,998.85	km
4.Per Tahun	83,986.17	83,986.17	km
Jumlah Rit per hari	6.17	6.17	rit
Jumlah Bus	52	52	kendaraan
Kapasitas angkut	16	22	penumpang
II. <u>Tarif dan Asumsi:</u>			
Tarif Reguler	4,000	4,000	Rp
Tarif Pelajar	2,000	2,000	Rp
Jumlah Penumpang per Hari (LF 30%)	5,636	7,750	
Asumsi Jumlah Pnp Reguler	80%	80%	
Asumsi Jumlah Pnp Pelajar	20%	20%	
III. <u>BOK per km:</u>			
Total	6,182.94	6,776.88	Rp/km
IV. <u>Biaya Ditanggung Per Tahun:</u>			
Total	24,406,244,917	26,750,728,929	
V. <u>Asumsi Pendapatan:</u>			
Per Tahun	6,087,600,000	8,369,400,000	Rp
VI. <u>Subsidi Pemerintah Per Tahun:</u>			
Subsidi Selisih Operasional	18,318,644,917	18,381,328,929	Rp

Sumber : Hasil analisis 2015

Mekanisme Hibah Bus

Mekanisme hibah bus ini dilakukan dengan cara pemerintah memberikan bantuan berupa bus kepada operator. Operator kemudian mengoperasikan sendiri. Tetapi perlu diingat bahwa disini tarif tetap dipertahankan pada level Rp.4.000,00 untuk penumpang regular dan Rp.2.000,00 untuk pelajar. Sisa beban subsidi menjadi beban operator. Hasil perhitungan biaya operasi kendaraan dengan subsidi hibah bus adalah sebesar Rp.4,811.49 per bus kilometer untuk bus kecil dan Rp.5,134.44 per bus kilometer untuk bus sedang.

Skema pembiayaan dengan mekanisme hibah bus membutuhkan anggaran pemerintah sebesar Rp. 18,559,117,225,- untuk penggunaan bus kecil dan Rp. 19,804,815,861,- untuk penggunaan bus sedang. Lonjakan kebutuhan dana ini dikarenakan biaya tambahan pembelian bus, yang membutuhkan biaya yang cukup besar. Mekanisme hibah bus ini memang lebih

mahal tetapi bukan berarti tidak baik, karena tidak semua operator di daerah sanggup melaksanakan secara langsung sistem *buy the service* terkait dengan ketersediaan modal awal dan alasan-alasan lainnya. Hibah bus sangat baik sebagai pancingan awal untuk merangsang operator agar mau melaksanakan pelayanan angkutan umum perdesaan sesuai dengan standar operasional dan prosedur yang layak. Apabila bus sudah disediakan pemerintah, biasanya operator mau untuk mengoperasikannya karena mereka tinggal mengelola bus yang sudah ada tersebut.

Mekanisme Subsidi BBM

Pemerintah memberikan BBM untuk operasional bus. Artinya mekanisme ini BBM ditanggung oleh pemerintah. Operator tetap mendapat beban untuk menjaga harga tiket sesuai dengan ketentuan asumsi semula dengan catatan kondisi ceteris paribus.

Skema pembiayaan dengan mekanisme subsidi BBM ini sebenarnya cara yang aman untuk

menghindari gejolak tarif akibat fluktuasi harga BBM, karena komponen terpenting dalam operasional angkutan umum ini dikeluarkan dari penghitungan BOK. Akan tetapi, mekanisme ini memang sangat dihindari, karena pelaksanaannya sangat rumit. Tingkat potensi penyalahgunaan yang sangat tinggi dan kewenangan distribusi BBM bukan pada pihak pemerintah daerah, adalah beberapa alasan

mengapa skema ini tidak populer. Selain itu, besaran anggaran subsidi dari pemerintah menjadi sangat tergantung pada fluktuasi harga BBM. Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) subsidi BBM secara rinci dapat dilihat pada lampiran 2 halaman 152 dan analisis subsidi BBM dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5. Analisis Subsidi BBM

Komponen	Bus Kecil	Bus Sedang	Satuan
I. <u>Kilometer Tempuh:</u>			
1.Per Rit	41.44	41.44	km
2.Per Hari	255.67	255.67	km
3.Per Bulan	6,998.85	6,998.85	km
4.Per Tahun	83,986.17	83,986.17	km
Jumlah Rit per hari	6.17	6.17	rit
Jumlah rit total	37	37	
Jumlah Bus	52	52	kendaraan
Kapasitas angkut	16	22	penumpang
II. <u>Tarif dan Asumsi:</u>			
Tarif Reguler	4,000	4,000	Rp
Tarif Pelajar	2,000	2,000	Rp
Jumlah Penumpang per Hari (LF 30%)	5,636	7,750	
Asumsi Jumlah Pnp Reguler	80%	80%	
Asumsi Jumlah Pnp Pelajar	20%	20%	
III. <u>BOK per km:</u>			
Subsidi BBM	5,471.52	5,976.53	Rp/km
IV. <u>Biaya Ditanggung Per Tahun:</u>			
Subsidi BBM	21,105,013,047	23,052,965,171	
V. <u>Asumsi Pendapatan:</u>			
Per Tahun	6,087,600,000	8,369,400,000	Rp
VI. <u>Subsidi Pemerintah Per Tahun:</u>			
Subsidi BBM	21,105,013,047	23,052,965,171	Rp

Resume Perhitungan Pembiayaan Subsidi

Dari hasil perhitungan skema pembiayaan subsidi dapat dirangkum pada tabel berikut ini.

Tabel 6 Resume perhitungan BOK subsidi

No.	Skema Subsidi	Bus Kecil (Rp/tahun)	Bus Sedang (Rp/tahun)	Bus Kecil (Persentase Subsidi)	Bus Sedang (Persentase Subsidi)
1	BOK subsidi penuh	24.406.244.917	26.750.728.929	100 %	100 %
2	BOK selisih biaya operasi	18.318.644.917	18.381.328.929	75,06 %	68,71 %
3	BOK hibah bus	18.559.117.225	19.804.815.861	76,04 %	74,03 %
4	BOK subsidi BBM	21.105.013.047	23.052.965.171	86,47 %	86,18 %

Dari hasil perhitungan diatas, mekanisme subsidi BOK selisih biaya operasi mempunyai kecenderungan untuk diterapkan pada angkutan

perdesaan dengan sistem *buy the service* karena pemerintah menanggung biaya yang lebih rendah dari skema pembiayaan yang lain.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil perhitungan diperoleh kinerja pelayanan angkutan perdesaan saat ini kurang diminati, hal ini ditunjukkan dengan *load factor* yang kurang dari 70%, sehingga perlu adanya peningkatan pelayanan dengan merubah mekanisme pengelolaannya.
2. Pembiayaan angkutan perdesaan secara mandiri yang telah dilakukan pada saat sekarang ini di Kabupaten Sleman ternyata sangat memberatkan dari sisi operasional bagi operator. Keadaan ini terbukti pada pelayanan angkutan perdesaan yang menjalankan trayeknya tidak sesuai dengan izin trayek yang dimiliki sehingga mengganggu pelayanan kepada masyarakat pengguna angkutan perdesaan. Sembilan trayek yang di terbitkan izinnya oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Sleman, satu trayek yaitu trayek 21 tidak beroperasi lagi, tujuh trayek yaitu trayek A3, D6, 30, 19, 16, 23, D2, menjalankan trayeknya tidak utuh atau tidak sesuai izin trayek dan satu trayek yaitu trayek 26 masih menjalankan trayek sesuai izinnya.
3. Angkutan Perdesaan di Kabupaten Sleman sangat membutuhkan bantuan dari Pemerintah berupa subsidi agar dapat melaksanakan pelayanan angkutan yang berkualitas sehingga dapat terwujud pelayanan yang aman, selamat, tertib, lancar, dapat diandalkan, murah dan tepat waktu.
4. Skema pembiayaan subsidi yang direkomendasikan karena cukup logis untuk dilaksanakan adalah subsidi biaya penuh, subsidi selisih biaya operasional, subsidi hibah bus dan subsidi BBM dengan dua pilihan yaitu menggunakan bus kecil atau bus sedang. Hasil analisis menunjukkan skema subsidi yang paling baik untuk dilaksanakan adalah subsidi selisih biaya operasional yang pengoperasiannya sama dengan bus trans jogja, dengan menggunakan bus kecil.

Saran

1. Untuk mewujudkan angkutan perdesaan yang aman, nyaman, tertib, lancar, tepat

waktu dan dapat diandalkan , serta tarifnya terjangkau daya beli masyarakat maka dibutuhkan campur tangan yang kuat dari pemerintah Kabupaten Sleman.

2. Memperhatikan kondisi angkutan perdesaan pada saat ini, disarankan pilihannya menggunakan bus kecil dengan skema pembiayaan mekanisme subsidi selisih biaya operasi dengan sistem buy the service adalah pilihan yang terbaik untuk dilaksanakan pemerintah Kabupaten Sleman.
3. Memaksimalkan potensi-potensi bangkitan dan tarikan perjalanan untuk pengembangan angkutan perdesaan di Kabupaten Sleman untuk menarik minat penyaluran dana Corporate Social Responsibility (CSR) di bidang transportasi di Kabupaten Sleman.
4. Untuk menekan kebocoran tarif yang dibayarkan penumpang, lebih efektif dan aman menggunakan mesin tiket yang dipasang di dalam bus. Pada saat naik di dalam bus, penumpang langsung membayar tarif yang dimasukkan ke dalam mesin tiket. Sehingga pendapatan diharapkan dapat meningkat.

DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta, 2014, Buku Laporan Akhir Studi Integrasi Angkutan Perdesaan Pada Kawasan Strategis Sebagai Feeder, PT. Andalan Mitra Nusantara, Yogyakarta.
- Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, 2008, Pekerjaan Penyusunan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Berbasis Jalan Di Wilayah Perkotaan, Jakarta.
- Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Di Jalan, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2013, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek, Jakarta.

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2003, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum ,Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2002, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206.DRJD/2002 Tanggal 16 Agustus 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2002, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 89 Tahun 2002 Tentang Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi, Jakarta
- Munawar, A., 2005, Dasar-Dasar Teknik Transportasi, Penerbit Beta Offset, Yogyakarta.
- Pranoto, B., 2005, Menghitung Kebutuhan Subsidi Pemerintah Terhadap Biaya Pengelolaan Angkutan Umum Bus Damri Di Kota Semarang, Tesis Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro Semarang.
- Peraturan Daerah Kabupaten Sleman Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Daerah Kabupaten Sleman Nomor 6 Tahun 2012 Tentang Retribusi Terminal.
- Peraturan Daerah Kabupaten Sleman Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek.
- Warpani, S., 2002, Pengelolaan Lalulintas dan Angkutan Jalan, Penerbit ITB, Bandung
- Warpani, S., 1990, Merencanakan Sistem Perangkutan, Penerbit ITB, Bandung.