

**STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN DAN TARIF
MODA ANGKUTAN SUNGAI SPEEDBOAT
Studi Kasus: Jalur Angkutan Sungai
Kecamatan Kurun ke Kota Palangkaraya, Kalimantan Tengah**

Nusa Sebayang
Ruslan Effendie
Teknik Sipil FTSP ITN Malang

ABSTRAKSI

Transportasi timbul dari adanya usaha manusia untuk melawan jarak. Speedboat merupakan salah satu moda angkutan yang paling dominan yang digunakan oleh masyarakat Kecamatan Kurun. Studi ini dilaksanakan di sepanjang jalur angkutan sungai Kecamatan Kurun ke Kota Palangkaraya, Kalimantan Tengah. Evaluasi ini dilakukan untuk mengidentifikasi tingkat dampak yang ditimbulkan dengan pendekatan sudut pandang penumpang (tingkat pelayanan).

Metode survei yang digunakan ialah survei dinamis, survei statis, wawancara dengan operator, dan wawancara dengan penumpang. Survei dinamis dilakukan dengan cara surveyor langsung menumpang kendaraan yang akan diteliti mulai pukul 06.00 - 11.00 dan survei statis berupa pengamatan di dermaga pemberangkatan penumpang. Metode perhitungan menggunakan standarisasi dari Departemen Perhubungan. Hasil evaluasi kinerja pelayanan menunjukkan: tingkat operasi kendaraan sebesar 100%, faktor muat (load factor) sebesar 102,68%, frekwensi pelayanan sebanyak 4 kendaraan per hari, waktu tunggu selama 30 menit, headway selama 60 menit, waktu tempuh selama 5 jam dengan kecepatan perjalanan selama 32,40 km/jam. Hasil evaluasi tarif menunjukkan: biaya operasional kendaraan sebesar Rp. 10.669,07, pendapatan per hari sebesar Rp. 2.880.000, keuntungan per hari sebesar Rp. 1.151.610,66, dan tarif sebesar Rp. 102.943,23. Berdasarkan hasil evaluasi kinerja pelayanan yang diberikan menunjukkan bahwa pelayanan belum dapat disebut baik, sehingga perlu dipertimbangkan untuk penambahan jumlah armada.

Kata Kunci: *Tarikan Pergerakan, Karakteristik, Model Regresi.*

PENDAHULUAN

Peningkatan status wilayah Pembantu Bupati Gunung Mas menjadi Kabupaten Gunung Mas sebagai kabupaten pemekaran secara substansional membawa efek positif maupun negatif. Imbas dari kondisi ini secara langsung adalah pada Kota Kecamatan Kurun sebagai Ibukota Wilayah Kabupaten Gunung Mas yaitu dengan adanya peningkatan mobilitas masuk dan keluar penduduk dengan berbagai aktivitas yang

heterogen. Potensi ini mulai membawa pengaruh kepada peningkatan ekonomi masyarakat Kabupaten Gunung Mas, khususnya masyarakat Kota Kecamatan Kurun. Akan tetapi, dibalik potensi ini terdapat juga permasalahan pada kurang terakomodasinya kebutuhan masyarakat dalam sektor angkutan umum.

Keberadaan angkutan umum di wilayah Kecamatan Kurun sampai saat ini terbagi atas tiga macam, yaitu angkutan sungai, darat, dan udara. Dominansi angkutan umum adalah pada angkutan sungai dengan berbagai tipe moda, dimana yang aktif beroperasi adalah angkutan sungai *speedboat*. Berdasarkan observasi di lapangan, sektor angkutan sungai *speedboat* belum dapat beroperasi secara optimal karena permasalahan yang muncul, yaitu tingkat pelayanan yang belum optimal dan ketetapan tarif yang tidak sesuai, sehingga lebih banyak merugikan pihak penumpang.

Tingkat pelayanan yang belum optimal tersebut, meliputi: tingkat operasi kendaraan, faktor muat, frekwensi pelayanan, waktu tunggu dan *headway*, waktu tempuh, serta kecepatan perjalanan. Sedangkan untuk ketetapan tarif, permasalahan yang muncul ialah besaran tarif yang diberlakukan tidak sesuai dengan kemampuan daya beli masyarakat pengguna jasa angkutan. Adapun waktu operasional angkutan sungai *speedboat* per hari dimulai dari pukul 06.00 sampai dengan pukul 09.00.

Berdasarkan hal tersebut di atas, dalam rangka peningkatan pelayanan kepada masyarakat, maka perlu dilakukan studi evaluasi kinerja pelayanan dan tarif moda angkutan sungai *speedboat* Kecamatan Kurun ke Kota Palangkaraya, Kalimantan Tengah. Tujuan yang diharapkan adalah untuk mengetahui kekurangan dan diusahakan perbaikan-perbaikan dengan saran-saran dan usulan yang ada demi terciptanya transportasi yang aman, nyaman, dan cepat. Disamping itu, juga menguntungkan – baik dari segi operator maupun tidak merugikan dari segi penumpang.

TINJAUAN PUSTAKA

Tingkat Pelayanan

Untuk memberikan penilaian pada kualitas tingkat pelayanan adalah sangat sulit. Hal ini mengingat bahwa setiap pengguna jasa angkutan akan memberikan penilaian yang berbeda-beda terhadap kualitas tingkat pelayanan, misalnya terhadap keandalan, kenyamanan, dan keselamatan. Untuk itu, guna memberikan penilaian terhadap kualitas tingkat pelayanan digunakan kriteria yang telah direkomendasikan oleh Bank Dunia.

Keselamatan Perjalanan dan Keandalan

Keselamatan perjalanan yaitu makin diperkecilnya gangguan bagi angkutan penumpang dan barang dimulai sejak awal perjalanan sampai dengan tibanya di tempat tujuan. Keandalan (*reliability*) banyak didasari atas

dukungan sistem pemeliharaan dan tingkat teknologi dan kemampuan personil dalam menanganinya.

Ketepatan Waktu (*Punctuality of Schedule*)

Ketepatan waktu adalah persyaratan masyarakat pengguna yang memungkinkan mereka mampu merencanakan kegiatan yang berkaitan dengan kegiatan yang berada pada lokasi tujuan. Pengaturan yang terencana sangat dibutuhkan. Hal ini dimulai dengan sadar waktu (*time consciousness*) sebagai salah satu ciri masyarakat maju.

Kemudahan Pelayanan

Dengan kemudahan pelayanan diharapkan suatu kepastian pelayanan yang memungkinkan seseorang untuk dapat dilayani, baik bagi penumpang maupun barang. Bagi penumpang, kepastian dalam mendapatkan pelayanan di tingkat manapun yang dipihnya sangat didambakan. Demikian pula dengan hal kemudahan dalam mendapatkan ruang kendaraan angkut untuk mengirimkan suatu barang sebagai pencerminan memperoleh kemudahan pelayanan.

Kenyamanan (*Comfort*)

Dengan berubahnya tingkat kualitas hidup masyarakat Indonesia, maka dituntut pula suatu pelayanan yang lebih baik daripada keadaan sekarang. Beberapa elemen yang mendukung kenyamanan antara lain sebagai berikut :

- Kapasitas penumpang di setiap angkutan.
- Kenyamanan perjalanan (*riding comfort*).
- Penampilan (*appearance*).
- Kebersihan (terhadap kotoran, debu, sampah, dan sebagainya).

Tingkat Operasional Kendaraan

Tingkat operasional kendaraan merupakan rasio antara jumlah kendaraan yang beroperasi dengan jumlah kendaraan yang diijinkan pada masing-masing trayek.

Faktor Muat atau *Load Factor*

Faktor muat atau *load factor* didefinisikan sebagai perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk pada suatu satuan waktu tertentu.

$$Lf = (Pgz / Td) \times 100\%$$

Dimana:

Lf = *Load Factor* (%)

Pgz = Jumlah penumpang yang diangkut pada suatu zona

Td = Kapasitas tempat duduk

Faktor muat yang diisyaratkan oleh Bank Dunia adalah 90%, dimana jika melebihi nilai tersebut, maka pelayanannya buruk dan bila kurang dari 90% maka pelayanannya baik.

Frekuensi Pelayanan

Frekuensi pelayanan adalah jumlah perjalanan kendaraan dalam satuan waktu tertentu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau rendah. Frekuensi berbanding terbalik dengan waktu antara (*headway*). Semakin besar frekuensi pelayanan, maka *headway* semakin kecil, sehingga waktu tunggu yang diperlukan oleh pengguna jasa angkutan *speedboat* semakin pendek.

Waktu Tunggu dan Headway

Waktu tunggu adalah lamanya waktu diperlukan oleh calon penumpang untuk menunggu kendaraan yang akan mengangkutnya. Waktu tunggu merupakan fungsi dari *headway* pelayanan angkutan umum dan *headway* pelayanan angkutan umum memiliki hubungan terbalik dengan frekuensi pelayanan dalam satuan waktu tertentu.

Secara matematis waktu tunggu dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$WT = 0.5 \times Hw$$

Dimana:

WT = Waktu Tunggu (menit)

Hw = *Headway* (menit)

Headway adalah waktu antara satu angkutan dengan angkutan lain yang berurutan dibelakangnya pada rute yang sama. *Headway* makin kecil menunjukkan frekuensi makin tinggi, sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah. *Headway* dapat diperoleh dengan formula:

$$Hw = \frac{60}{fr}$$

Dimana:

Hw = *Headway* (menit)

fr = Frekwensi

Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan

Waktu tempuh menunjukkan lamanya waktu yang dipergunakan untuk menempuh satu kali perjalanan (satu rit) termasuk waktu yang digunakan untuk singgah, sedangkan untuk kecepatan perjalanan diperoleh dengan membagi panjang rute dan waktu tempuh.

Tarif Angkutan

Tarif adalah jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah. Harga jasa angkutan yang ditentukan mengikuti sistem tarif, berlaku secara umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat perusahaan angkutan dan pemilik barang atau penumpang kecuali apa yang sudah diatur dalam buku tarif. Jika harga angkutan ditetapkan melalui mekanisme, maka harga tersebut hanya berlaku bagi pihak yang terkait dalam perjanjian, yang dapat ditentukan menurut waktu pemakaian (*time charter*) atau tempat tujuan pengiriman (*voyage charter*). Waktu pemakaian lebih luas dapat mencakup beberapa kali tujuan pengiriman.

Tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah bertujuan terutama melindungi kepentingan masyarakat (konsumen) dan selanjutnya produsen (operator) untuk kelangsungan usaha. Bagi pelayanan kelas eksekutif biasanya penentuan tarif diserahkan kepada produsen dengan pertimbangan pangsa pasarnya adalah golongan ekonomi menengah ke atas dan faktor kebijakan subsidi silang.

Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Salah satu kebijakan penentuan tarif adalah penentuan tarif berdasarkan biaya operasional. Penetapan tarif ini dilakukan dengan menghitung biaya operasi satuan yang dinyatakan per ton-kilometer untuk angkutan barang dan per penumpang-kilometer untuk angkutan penumpang. Untuk memudahkan perhitungan biaya operasi satuan ini, dibuat pengelompokan biaya yang sesuai dengan sifatnya, yaitu biaya tetap (*fixed cost*), biaya variabel (*variable cost*), biaya umum (*common cost*), dan biaya khusus (*special cost*). Termasuk dalam kelompok biaya tetap, antara lain adalah biaya penyusutan kendaraan, bangunan dermaga, dan biaya tetap lainnya. Biaya variabel terdiri dari biaya bahan bakar, tenaga kerja, asuransi, peralatan, dan biaya lain-lain yang erat hubungannya dengan kegiatan operasi. Sedang biaya umum terdiri dari biaya yang tidak dapat dialokasikan ke tiap jasa angkutan yang terjadi karena adanya penggunaan fasilitas yang sama. Biaya khusus terjadi karena diberikan pelayanan khusus atas barang-barang dalam pengiriman.

Biaya operasi kendaraan adalah biaya yang dikeluarkan untuk kendaraan selama melakukan perjalanan untuk menghasilkan jasa.

Komponen-komponen biaya operasi kendaraan terdiri dari biaya langsung dan biaya tidak langsung.

Pendapatan Per Hari

Pendapatan dihitung berdasarkan fungsi dari jumlah penumpang yang diangkut, jumlah perjalanan yang dicapai, dan besarnya tarif. Pendapatan per rit dapat dihitung dengan cara:

$$PDr = Pgr \times Tr$$

Sedangkan pendapatan per hari dapat dihitung dengan cara:

$$PDh = Pgr \times Tr \times R$$

Dimana:

PDr = Pendapatan per rit

PDh = Pendapatan per hari

Tr = Tarif

R = Perolehan rit per hari

Pgr = Jumlah penumpang rata-rata per hari

METODOLOGI STUDI

Lokasi Studi

Studi ini mengambil lokasi di sepanjang jalur transportasi angkutan sungai *speedboat* dari Dermaga Kecamatan Kurun ke Kota Palangkaraya, Kabupaten Gunung Mas Kalimantan Tengah. Studi ini dilakukan pada satu rute, yaitu rute angkutan sungai *speedboat* Dermaga Kecamatan Kurun ke Kota Palangkaraya dengan panjang trayek 162 km.

Populasi dan Sampel

Populasi pada studi ini ialah semua angkutan *speedboat* yang memiliki jalur/trayek dari Kuala Kurun – Palangkaraya. Sampel yang diambil dalam studi ini adalah survei transportasi dengan prosentase sebesar 10% - 20% dari populasi (jumlah armada) yang tersedia. Data primer adalah data yang diperoleh dengan cara pengamatan langsung pada wilayah studi. Peneliti (*surveyor*) melakukan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala dan fenomena yang ada pada obyek studi.

Definisi dan Konsep Penelitian

Definisi dari konsep penelitian adalah pengertian dari tema penelitian yang menjadi fokus studi. Artinya, sebagai batasan awal dalam proses survei, kompilasi, hingga analisis dan arahan penelitian. Untuk lebih

jelasan, dapat dilihat pada Tabel 1 di bawah ini. Berdasarkan definisi tema tersebut di atas, konsep penelitian adalah memfokuskan *output* pada tingkat pelayanan dan tarif moda. Adapun konsep penelitian disusun dalam beberapa langkah, antara lain:

1. Survei awal, meliputi identifikasi permasalahan yang cukup mendasar, dalam arti *urgent* untuk dilakukan perbaikan, sehingga usaha peningkatan kinerja pelayanan yang baik kepada masyarakat dapat tercapai secara bertahap. Survei awal ini akan digunakan sebagai dasar untuk merancang survei yang lebih detail.
2. Kompilasi data, meliputi data-data hasil survei lapangan (primer) dan survei sekunder serta wawancara dan kuisisioner untuk dijadikan kebutuhan dalam menganalisa sasaran yang ingin dicapai.
3. Analisa, meliputi proses perhitungan, asumsi dan alternatif. Arahan, proses terakhir yang memprioritaskan keputusan pada alternatif yang dipilih sehingga sasaran yang ingin dicapai dapat terjawab.

Tabel 1.
Definisi dan Konsep Penelitian

| No. | Istilah | Definisi |
|-----|------------------------|--|
| 1 | Evaluasi | Memberikan penilaian, menilai. |
| 2 | Pelayanan | Perihal atau cara melayani. |
| 3 | Tarif | Daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. |
| 4 | Moda | Sarana transportasi yang menggunakan teknologi mekanis sederhana maupun mesin. |
| 5 | Angkutan = Perangkutan | Kegiatan memindahkan sesuatu (orang/barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan). |
| 6 | Sungai | Suatu aliran air yang besar (biasanya buatan alam) yang mengalir melalui ruang antara yang sangat besar seperti gua yang bersambungan. |
| 7 | <i>Speedboat</i> | Kendaraan yang digunakan khusus untuk perairan dengan keunggulan sebagai kendaraan cepat di air (sungai). |

Identifikasi Data

Data primer yang dikumpulkan, antara lain:

- Waktu keberangkatan dan waktu tiba angkutan sungai *Speedboat*.
- Kecepatan perjalanan tiap moda.
- Jarak dan waktu tempuh angkutan sungai *Speedboat*.
- Jumlah penumpang satu angkutan dalam satu kali perjalanan.
- Jumlah armada yang beroperasi tiap hari.
- Jumlah penumpang naik dan turun selama perjalanan.
- Kapasitas kendaraan.

Data sekunder ialah data yang diperoleh dengan cara pengambilan dan kompilasi data dari instansi-instansi terkait, yaitu:

- Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA).
- Dinas Perhubungan (DISHUB) Kasi LLASDP.
- Badan Pusat Statistik (BPS).
- Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (GAPASDAP).

Survei kinerja angkutan sungai Speedboard dilakukan dengan survei dinamis dan survei statis. Survei dinamis dilakukan dengan cara berpartisipasi atau dengan cara mengikuti langsung kegiatan perangkutan *speedboat* dari tempat asal ke tempat tujuan selama satu kali perjalanan, akan tetapi dengan survei dinamis membutuhkan biaya yang cukup mahal bergantung dari jumlah surveyor yang dibutuhkan. Survei statis merupakan survei yang dilakukan di luar kendaraan, dimana surveyor berdiri di suatu tempat (*stasioner*) untuk mencatat data-data yang diperlukan. Survei ini dilakukan dalam angkutan dengan melakukan wawancara langsung kepada penumpang, sehingga diperoleh karakteristik perjalanan penumpang dengan angkutan sungai *speedboat* pada suatu trayek. Target data yang ingin diperoleh adalah mengetahui pendapat penumpang angkutan sungai *speedboat* tentang permasalahan tingkat pelayanan maupun tarif moda angkutan sungai yang berlaku.

Survei Wawancara dengan Operator/Pemilik Moda

Survei wawancara dengan operator dilakukan dengan menebarkan kuisioner operator untuk setiap kendaraan/angkutan, sehingga diperoleh data-data biaya operasi kendaraan yang meliputi:

- Rit dalam sehari.
- BBM yang dihabiskan dalam sehari.
- Gaji motoris (sopir) dan pembantu sopir per hari, dan lain-lain.

HASIL EVALUASI KINERJA DAN TARIF

Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Sungai *Speedboat*

Tingkat Operasi Kendaraan *Speedboat*

Tingkat operasi kendaraan *speedboat* pada hari Senin sampai dengan hari Minggu sangat tinggi, yaitu sebesar 100%. Hal ini menunjukkan bahwa kebutuhan masyarakat akan angkutan sungai *speedboat* sangat tinggi.

Faktor Muat atau *Load Factor*

Faktor muat merupakan kepadatan penumpang dalam kendaraan, dimana hal ini menunjukkan bahwa rata-rata jumlah penumpang yang berada di dalam kendaraan dibandingkan dengan kapasitas kendaraan selama perjalanan. Dari data diperoleh bahwa faktor muat angkutan

speedboat Kuala Kurun – Palangkaraya sangat tinggi, maka dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan tersebut sangat buruk.

Tabel 2.
Faktor Muat Angkutan Sungai Hari Senin s/d Hari Minggu

| Hari Operasi | Jurusan Trayek | Faktor Muat (%) |
|--------------------|----------------------------|-----------------|
| Senin | Kuala Kurun – Palangkaraya | 101,04 |
| Selasa | Kuala Kurun – Palangkaraya | 105,21 |
| Rabu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 103,04 |
| Kamis | Kuala Kurun – Palangkaraya | 104,00 |
| Jum'at | Kuala Kurun – Palangkaraya | 93,71 |
| Sabtu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 107,17 |
| Minggu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 101,04 |
| Rata – rata | | 102,68 |

Frekuensi Pelayanan

Dari hasil survei statis pada hari Senin sampai dengan hari Minggu, dapat diketahui bahwa frekuensi pelayanan memiliki jumlah yang sama banyaknya, yaitu sebanyak 4 (empat) kendaraan per hari, dimana frekuensi pelayanan per jam ialah sebanyak 1 (satu) kendaraan per jam. Lebih jelasnya data frekuensi kendaraan dapat dilihat pada Tabel 3 di bawah ini.

Tabel 3.
Frekuensi Angkutan Sungai Hari Senin s/d Hari Minggu

| Hari Operasi | Jurusan Trayek | Frekuensi |
|--------------|----------------------------|-----------|
| Senin | Kuala Kurun – Palangkaraya | 4 |
| Selasa | Kuala Kurun – Palangkaraya | 4 |
| Rabu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 4 |
| Kamis | Kuala Kurun – Palangkaraya | 4 |
| Jum'at | Kuala Kurun – Palangkaraya | 4 |
| Sabtu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 4 |
| Minggu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 4 |

Headway dan Waktu Tunggu

Dari hasil perhitungan tersebut di atas dapat diketahui bahwa rute angkutan *speedboat* Kuala Kurun – Palangkaraya pada hari Senin mempunyai *headway* dan waktu tunggu yang tinggi. Perhitungan *headway* dan waktu tunggu untuk hari Selasa sampai dengan hari Minggu mempunyai jumlah yang sama besar dengan yang terjadi pada hari Senin. Dari data dalam Tabel 4 terlihat bahwa *headway* dan waktu tunggu angkutan sangat

tinggi, sehingga upaya pengurangan waktu tunggu adalah dengan menambah jumlah armada angkutan.

Tabel 4.
Headway dan Waktu Tunggu Angkutan Sungai Hari Senin s/d Hari Minggu

| Hari Operasi | Jurusan Trayek | Headway (Menit) | Waktu Tunggu (Menit) |
|--------------|----------------------------|-----------------|----------------------|
| Senin | Kuala Kurun – Palangkaraya | 60 | 30 |
| Selasa | Kuala Kurun – Palangkaraya | 60 | 30 |
| Rabu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 60 | 30 |
| Kamis | Kuala Kurun – Palangkaraya | 60 | 30 |
| Jum'at | Kuala Kurun – Palangkaraya | 60 | 30 |
| Sabtu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 60 | 30 |
| Minggu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 60 | 30 |

Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan

Perhitungan waktu tempuh dan kecepatan perjalanan angkutan *speedboat* pada hari Senin sampai dengan hari Minggu memiliki nilai yang sama besar. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 5 di bawah ini.

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa waktu tempuh dan kecepatan perjalanan angkutan sungai *speedboat* cukup lama. Hal ini disebabkan lamanya waktu yang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, waktu pengisian BBM di tengah perjalanan, kondisi jalur perangkutan dengan akses yang tidak lancar, dan kondisi kondisi alam yang tidak dapat diperkirakan sebelumnya.

Tabel 5.
Waktu Tempuh dan Kecepatan Perjalanan Angkutan Sungai
Hari Senin s/d Hari Minggu

| Hari Operasi | Jurusan Trayek | Jarak Tempuh (Km) | Waktu Tempuh (Jam) | Kecepatan (Km/Jam) |
|--------------|----------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Senin | Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 5 | 32,40 |
| Selasa | Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 5 | 32,40 |
| Rabu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 5 | 32,40 |
| Kamis | Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 5 | 32,40 |
| Jum'at | Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 5 | 32,40 |
| Sabtu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 5 | 32,40 |
| Minggu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 5 | 32,40 |

Evaluasi Tarif Angkutan Sungai *Speedboat*

Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Perhitungan biaya operasional kendaraan dimaksudkan guna mengetahui besarnya biaya yang harus dikeluarkan oleh operator atau pemilik moda untuk mengoperasikan kendaraan dalam satuan rupiah per km. Disamping hal tersebut, dengan mengetahui biaya operasional kendaraan dapat dilakukan identifikasi terhadap pengoperasian kendaraan yaitu apakah operator mengalami kerugian atau mendapat keuntungan.

Pendapatan Per Hari

Dari hasil survei dinamis, dapat diketahui pendapatan masing-masing trayek sesuai dengan jumlah penumpang rata-rata yang diangkut dalam kendaraan. Perhitungan pendapatan per hari untuk hari Senin sampai dengan hari Minggu selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 6 di bawah ini.

Tabel 6.
Pendapatan Per Hari Angkutan Sungai Hari Senin s/d Hari Minggu

| Hari Operasi | Jurusan Trayek | Rit/hr | Penump. rata-rata/ rit | Tarif (Rp) | Pendapatan/ hari (Rp) |
|--------------|----------------------------|--------|------------------------|------------|-----------------------|
| Senin | Kuala Kurun – Palangkaraya | 1 | 24 | 120.000,- | 2.880.000,- |
| Selasa | Kuala Kurun – Palangkaraya | 1 | 25 | 120.000,- | 3.000.000,- |
| Rabu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 1 | 25 | 120.000,- | 3.000.000,- |
| Kamis | Kuala Kurun – Palangkaraya | 1 | 25 | 120.000,- | 3.000.000,- |
| Jum'at | Kuala Kurun – Palangkaraya | 1 | 23 | 120.000,- | 2.760.000,- |
| Sabtu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 1 | 26 | 120.000,- | 3.120.000,- |
| Minggu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 1 | 24 | 120.000,- | 2.880.000,- |

Keuntungan dan Kerugian Per Hari

Dengan melakukan analisa keuntungan dan kerugian, maka dapat diketahui besar keuntungan yang diperoleh operator atau pemilik moda setiap hari. Cara menganalisa keuntungan dan kerugian per hari ialah besar pendapatan per hari dikurangi dengan biaya operasional kendaraan per hari. Perhitungan keuntungan dan kerugian per hari untuk hari Senin sampai dengan hari Minggu selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 7 di bawah ini.

Dari perhitungan tersebut, diketahui bahwa semua angkutan angkutan sungai *speedboat* mendapatkan keuntungan.

Tabel 7.
Keuntungan dan Kerugian Angkutan Sungai Hari Senin s/d Hari Minggu

| Hari Operasi | Jurusan Trayek | Pendapatan/ Hr (Rp) | BOK/Kend/Hr (Rp) | Keuntungan/ Hr (Rp) |
|--------------|----------------------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| Senin | Kuala Kurun – Palangkaraya | 2.880.000 | 1.728.389,34 | 1.151.610,66 |
| Selasa | Kuala Kurun – Palangkaraya | 3.000.000 | 1.728.389,34 | 1.271.610,66 |
| Rabu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 3.000.000 | 1.728.389,34 | 1.271.610,66 |
| Kamis | Kuala Kurun – Palangkaraya | 3.000.000 | 1.728.389,34 | 1.271.610,66 |
| Jum'at | Kuala Kurun – Palangkaraya | 2.760.000 | 1.728.389,34 | 1.031.610,56 |
| Sabtu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 3.120.000 | 1.728.389,34 | 1.391.610,66 |
| Minggu | Kuala Kurun – Palangkaraya | 2.880.000 | 1.728.389,34 | 1.151.610,66 |

Perhitungan Tarif

Hasil perhitungan besaran tarif angkutan rencana lebih kecil dari tarif yang berlaku saat ini di lapangan. Sebagai gambaran tarif di lapangan sebesar Rp. 120.000/penumpang, sedangkan tarif rencana sebesar Rp. 102.943. Hal tersebut menunjukkan bahwa tarif angkutan yang ada saat ini sedikit lebih mahal, sehingga memberatkan penumpang.

Pada Tabel 8 berikut ini akan disajikan beberapa simulasi penetapan tarif berdasarkan tingkat gaji awak kendaraan yang diambil pada batas bawah sebesar Rp. 2.500.000/org/bulan sampai dengan batas atas, yaitu Rp. 3.000.000/org/bulan.

Tabel 8.
Simulasi Tarif Angkutan Sungai *Speedboat*
Berdasarkan Variasi Tingkat Gaji Awak Kendaraan

| Trayek | Jarak Tempuh (Km) | Gaji (Rp) | Biaya Pokok (Rp) | Tarif Pokok (Rp) | Besar Tarif (Rp) |
|----------------------------|-------------------|-----------|------------------|------------------|------------------|
| Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 2.500.000 | 10.669,07 | 635,06 | 102.943,23 |
| Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 2.600.000 | 10.710,22 | 637,51 | 103.340,37 |
| Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 2.700.000 | 10.751,37 | 639,94 | 103.734,27 |
| Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 2.800.000 | 10.792,53 | 642,41 | 104.134,66 |
| Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 2.900.000 | 10.803,68 | 643,08 | 104.242,65 |
| Kuala Kurun – Palangkaraya | 162 | 3.000.000 | 10.874,83 | 647,31 | 104.929,16 |

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa kinerja dan tarif angkutan sungai *speedboat* trayek Kuala Kurun – Palangkaraya dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Aspek Pelayanan:

- Tingkat operasi kendaraan speedboat adalah sebesar 100%.
- Besar faktor muat atau *load factor* adalah sebesar 102,68%, artinya pelayanan yang diberikan masih kurang baik, sehingga perlu dilakukan penambahan jumlah armada angkutan *speedboat*.
- Besar frekuensi pelayanan adalah 4 kendaraan per hari, dimana frekuensi kendaraan dinilai kurang dan sebaiknya perlu diadakan penambahan jumlah armada. Berdasarkan perhitungan jumlah armada yang perlu ditambah ialah sebanyak 2 kendaraan. Jadi, idealnya jumlah kendaraan yang beroperasi dalam satu hari adalah sebanyak enam kendaraan *speedboat*.
- Lamanya *headway* adalah 60 menit dan lamanya waktu tunggu adalah 30 menit, dapat dikurangi dengan penambahan jumlah armada menjadi sebanyak 6 buah angkutan, sehingga lamanya *headway* dan waktu tunggu angkutan akan berkurang menjadi 20 menit.
- Hasil perhitungan dan hasil observasi di lapangan menunjukkan bahwa waktu tempuh selama 300 menit (5 jam) dan kecepatan perjalanan selama 32,40 km/jam.

2. Tarif Angkutan *Speedboat*:

- Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan sungai *speedboat* rute Kuala Kurun – Palangkaraya adalah sebesar Rp. 10.669,07/kendaraan/km.
- Hasil analisa tarif diperoleh besarnya tarif angkutan rencana sebesar Rp. 102.943,23 - Rp. 103.000. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa tarif yang direncanakan lebih rendah dari tarif yang selama ini diberlakukan di lapangan yaitu Rp. 120.000, sehingga dari segi tarif cukup memberatkan penumpang.
- Berdasarkan *load factor* yang ada, maka besar pendapatan per hari per *speedboat* adalah Rp. 2.880.000, sedangkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) per kendaraan per hari adalah sebesar Rp. 1.151.610,66; sehingga besar keuntungan adalah Rp. 1.151.610.

Saran

1. Perlu adanya penambahan jumlah armada dan waktu operasional angkutan.
2. Perlu adanya intervensi dari Pemerintah Daerah (PEMDA) melalui Dinas Perhubungan (DISHUB) Bagian Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) dalam manajemen perangkutan sungai di wilayah studi tersebut.

3. Bagi Pemerintah Daerah sebaiknya melakukan peninjauan ulang tarif yang berlaku, sehingga masyarakat tidak dirugikan oleh pihak pemilik moda (operator).

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2002. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2002 Tentang Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi. Menteri Perhubungan. Jakarta.
- _____. 1992. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang LaluLintas dan Angkutan Jalan. Menteri Sekretaris Negara. Jakarta.
- _____. 1995. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 8 Tahun 1995 Tentang Kebijakan Tarif Angkutan Penumpang dan Barang. Menteri Perhubungan. Jakarta.
- Nasution, H.M.N. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Salim, A. 2000. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Wahab, S. 2001. *Elemen dan Pengelolaan Transportasi*. RRBD Teknik Planologi. Malang: ITN Malang.
- Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB Bandung.
- _____. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB Bandung.

