

Analisis Subsidi Angkutan Umum Perdesaan Bagi Pelajar di Kabupaten Pasuruan

Reni Puspitasari

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta, Indonesia

r.puspita1309@yahoo.com

Diterima: 5 November 2018, Direvisi: 19 November 2018, Disetujui: 26 November 2018

ABSTRACT

Analysis of Rural Transport Subsidies for Students in Pasuruan Regency: Rural public transportation is not yet a main alternative should be taken by travelers. Data from the Department of Transportation Pasuruan Regency showed that the number of rural transports operating tend to decrease due to the imbalance of vehicle operating cost incurred and the revenue received by the operator. Therefore, the Department of Transportation Pasuruan Regency intends to optimize the operational of rural public transportation by transferring the function rural public transportation to public transportation for students using the subsidy system. The purpose of this research activity is to formulate policy of public transportation for students which use subsidy from government. The method of analysis used is descriptive and quantitative analysis method. Descriptive analysis is used to analyze data by describing data that has been collected as is. Quantitative analysis is conducted with the calculation of Vehicle Operating Cost (VOC) which is used to find the best scheme for rural public transport financing in the Pasuruan Regency area. Survey results show that students prefer taxi bike as transportation to schools, as much as 57%, because waiting times for rural public transports are longer than taxi bike, especially after school hours in the afternoon. Nevertheless, rural public transportation is also still in demand by the students, as much as 40%. This indicates that the existence and availability of rural public transportation is still needed by the students, especially schools whose location is crossed by rural public transport. The calculation result of the subsidized financing scheme, the VOC subsidy mechanism for operational difference is appropriate to be applied to rural public transportation in Pasuruan Regency, since the government bears a lower cost than other financing schemes.

Keywords: subsidy mechanism; rural public transportation; students in Pasuruan Regency.

ABSTRAK

Angkutan umum perdesaan belum merupakan alternatif utama yang patut diperhitungkan bagi pelaku perjalanan. Data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan menunjukkan bahwa jumlah angkutan perdesaan yang beroperasi cenderung berkurang karena tidak berimbangnya biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan dan pendapatan yang diterima operator. Oleh karena itu Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan bermaksud untuk mengoptimalkan operasional angkutan umum perdesaan dengan mengalihfungsikan angkutan umum perdesaan menjadi angkutan umum bagi pelajar menggunakan sistem subsidi. Tujuan dari kegiatan penelitian ini adalah untuk merumuskan kebijakan penyelenggaraan angkutan umum bagi pelajar yang menggunakan subsidi dari pemerintah. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif, digunakan untuk menganalisis data dengan mendeskripsikan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya dan analisis kuantitatif dilakukan dengan perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) yang digunakan untuk mencari skema terbaik pembiayaan angkutan umum perdesaan di wilayah Kabupaten Pasuruan. Hasil survei menunjukkan bahwa para pelajar lebih banyak memilih ojek sebagai angkutan yang digunakan ke sekolah, yaitu sebanyak 57%, karena waktu menunggu angkutan umum lebih lama dibandingkan dengan ojek, terlebih lagi pada jam pulang sekolah di sore hari. Namun demikian, angkutan umum perdesaan juga masih diminati oleh kalangan pelajar, yaitu sebanyak 40%. Hal ini menandakan bahwa keberadaan dan ketersediaan angkutan umum masih dibutuhkan oleh kalangan pelajar, terutama sekolah-sekolah yang lokasinya dilintasi oleh angkutan umum perdesaan. Dari hasil perhitungan skema pembiayaan subsidi, mekanisme subsidi BOK selisih operasional sesuai untuk diterapkan pada angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan, karena pemerintah menanggung biaya yang lebih rendah dari skema pembiayaan yang lain.

Kata Kunci: mekanisme subsidi; angkutan umum perdesaan; pelajar di Kabupaten Pasuruan.

I. Pendahuluan

Kabupaten Pasuruan mengalami pertumbuhan yang sangat pesat di bidang ekonomi dan industri. Pertumbuhan yang tinggi di bidang ekonomi dan industri tersebut tentu disertai dengan tingginya intensitas kegiatan pergerakan orang maupun barang, sebagai pelaku utama yang menuntut adanya moda

yang mendukung mobilitas masyarakat. Moda yang sedang berkembang saat ini adalah penggunaan moda transportasi umum dan pribadi dimana masing-masing jenis moda tersebut memiliki perannya.

Salah satu aspek implementasi transportasi jalan diantaranya adalah mengatur jaringan trayek dan

jumlah kebutuhan kendaraan umum, sehingga pelayanan angkutan dengan kendaraan umum dapat dikendalikan, termasuk angkutan umum perdesaan. Dengan demikian terjadi keseimbangan antara kebutuhan jasa angkutan dengan penyediaan jasa angkutan, antara kapasitas jaringan transportasi jalan dengan kendaraan umum yang beroperasi, serta untuk menjamin kualitas pelayanan angkutan penumpang.

Selama ini penataan angkutan perdesaan belum berada dalam alur utama kebijakan dan keputusan pemerintah dalam rangka menciptakan sistem transportasi yang berimbang, efisien dan berkualitas. Angkutan perdesaan belum merupakan alternatif utama yang patut diperhitungkan bagi pelaku perjalanan, termasuk angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan. Perubahan mobilisasi masyarakat, mudahnya kepemilikan kendaraan bermotor dan juga berkembangnya industri otomotif di Indonesia sangat berpengaruh terhadap rendahnya minat masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum perdesaan. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan, jumlah armada angkutan perdesaan total sebanyak 389 unit armada pada tahun 2017 (triwulan I), yang melayani sebanyak 33 trayek tetapi hanya 23 trayek yang masih aktif. Kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa jumlah kendaraan yang beroperasi cenderung berkurang.

Hal tersebut disebabkan oleh tidak berimbangnya antara biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan dan pendapatan yang diterima oleh operator. Pengemudi harus menanggung biaya operasional kendaraan ditambah harga bahan bakar minyak (BBM) yang naik turun, mengakibatkan operasional pelayanan angkutan perdesaan tidak optimal. Pendapatan pengemudi juga tidak menentu, terkadang dapat membawa pulang uang dari sisa biaya operasional kendaraan, terkadang juga hanya dapat untuk menutup biaya operasional kendaraan karena beban setoran yang harus ditanggung pengemudi.

Selain itu, sistem manajemen penyelenggaraan angkutan perdesaan di Kabupaten Pasuruan pada umumnya masih lemah, sehingga mengakibatkan kualitas pelayanan angkutan umum penumpang kepada masyarakat kurang baik. Sisi manajemen pengelolaan yang menggunakan sistem setoran, serta pengoperasiannya dilakukan oleh masing-masing pemilik angkutan, sehingga akibatnya menyulitkan pembinaan dan pengendaliannya. Perilaku negatif pengemudi angkutan perdesaan, seperti tidak menyalakan lampu kuning (sein) ketika akan berhenti dan tidak menepikan kendaraan, menurunkan dan menaikkan penumpang di tempat yang dilarang, serta menyetem terlalu lama, secara umum memberi kontribusi yang signifikan terhadap

pergerakan kendaraan, yang juga menimbulkan dampak negatif terhadap pengguna jalan lainnya, dan bermuara pada menurunnya kinerja pelayanan lalu lintas.

Berdasarkan data Satlantas Polres Pasuruan, angka kecelakaan di Kabupaten Pasuruan didominasi pelajar. Selama tahun 2016 tercatat kurang dari 200 pelajar yang terlibat kecelakaan, baik itu menjadi pelaku atau korban kecelakaan (Bhirawa, 2017). Angka kecelakaan yang cukup tinggi tersebut disebabkan oleh banyaknya pelajar yang membawa sepeda motor saat sekolah. Upaya untuk mengurangi kecelakaan di kalangan pelajar telah dilakukan secara berkala, seperti sosialisasi dan himbauan terkait larangan penggunaan sepeda motor untuk kalangan pelajar.

Pemerintah Kabupaten Pasuruan sudah berupaya memberikan bantuan pengadaan mobil untuk angkutan sekolah. Namun bantuan kendaraan operasional ini belum bisa memenuhi kebutuhan angkutan bagi pelajar. Selain itu, juga harus ada solusi yang efektif untuk mencegah pelajar membawa sepeda motor. Imbas dari makin bertambahnya jumlah sepeda motor yang digunakan masyarakat, terutama pelajar, dalam melakukan berbagai aktifitasnya adalah makin menurunnya minat masyarakat dalam penggunaan angkutan perdesaan, sehingga mengakibatkan sepi penumpang dan menurunnya penghasilan para sopir angkutan perdesaan. Memperhatikan kenyataan tersebut, maka menjadi kewajiban Pemerintah Kabupaten Pasuruan untuk dapat menjawab permasalahan tersebut. Salah satu kebijakan yang dapat diambil adalah memberikan subsidi bagi operator yang bersedia melakukan pelayanan angkutan umum perdesaan.

Secara rinci perumusan masalah penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana persepsi pelajar terhadap ketersediaan angkutan umum perdesaan saat ini dan rencana penyediaan angkutan umum bersubsidi bagi pelajar?
2. Bagaimana analisis perhitungan subsidi angkutan perdesaan Kabupaten Pasuruan?
3. Bagaimana dan seperti apa mekanisme pemberian subsidi yang tepat untuk angkutan umum diterapkan di Kabupaten Pasuruan?

Penelitian ini bermaksud untuk menganalisis skema pembiayaan atau menghitung besaran subsidi yang dapat diterapkan untuk angkutan umum bagi pelajar di Kabupaten Pasuruan. Tujuan penelitian adalah untuk merumuskan kebijakan penyelenggaraan angkutan umum bagi pelajar yang menggunakan subsidi dari Pemerintah.

Hasil penelitian dapat diterapkan oleh Pemerintah Kabupaten Pasuruan terutama dalam kebijakan penyelenggaraan angkutan umum bagi pelajar yang menggunakan subsidi dari Pemerintah. Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan juga bermaksud untuk mengoptimalkan operasional angkutan umum perdesaan, yaitu mengalihfungsikan kendaraannya menjadi angkutan umum bagi pelajar dengan menggunakan sistem subsidi. Namun demikian, dari trayek yang disarankan perlu diperjelas tentang mekanisme subsidi yang perlu dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Pasuruan.

Penelitian sebelumnya tentang subsidi angkutan perdesaan telah membahas masalah subsidi angkutan perdesaan melalui Biaya Operasional Kendaraan (BOK), namun belum membahas masalah subsidi angkutan umum perdesaan bagi pelajar melalui survei persepsi pelajar terhadap kebutuhan angkutan umum perdesaan (Marjanto, 2016). Sedangkan penelitian terkait angkutan umum bagi pelajar sudah dibahas sebelumnya, namun dalam lingkup kebijakan program bus sekolah, belum membahas tentang skema pembiayaan subsidi pada angkutan umum perdesaan menjadi angkutan pelajar (Kusuma, Oktavianus W. A., 2015; Wiratama, Muhammad G., 2014).

Lebih jauh, beberapa penelitian lainnya juga sudah membahas mengenai angkutan perdesaan, namun lingkupnya tentang kinerja dan evaluasi pelayanan angkutan perdesaan di kabupaten tertentu (Judiantono, T., 2015; Sugiyanto, S. & Sudarto, U., 2012; Sembiring, R., 2014; G.P. Manurung, Binsar., 2007). Oleh karena itu diperlukan suatu studi untuk mencari formulasi tentang subsidi terhadap angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan melalui analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

II. Tinjauan Pustaka

A. Angkutan Umum Perdesaan

Angkutan didefinisikan sebagai pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan, sementara kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran (Munawar, 2005). Menurut Vuchic (2007), angkutan umum didefinisikan sebagai layanan yang disediakan oleh Pemerintah atau swasta yang tersedia untuk semua orang yang membayar ongkos yang ditentukan. Di daerah perkotaan, sistem transportasi umum yang khas adalah bus, trem, metro, kereta api dan moda lain yang beroperasi pada jalur/rute yang ditentukan pada jadwal yang ditetapkan dan diumumkan.

Angkutan perdesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari

terminal dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain yang membedakan angkutan perdesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan (Warpani, 2002). Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003, Angkutan perdesaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. Sistranas menyebutkan bahwa angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan mempergunakan angkutan umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (Permenhub No.49/2005).

B. Subsidi Pemerintah

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 185 ayat 1 disebutkan bahwa angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan pada pasal 1 angka 16 disebutkan bahwa subsidi adalah bantuan biaya pengoperasian untuk angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu yang secara finansial belum menguntungkan termasuk trayek angkutan perintis. Sementara itu, pada pasal 107 ayat 1 disebutkan bahwa angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat disubsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.

Kebijakan subsidi langsung bertolak dari landasan pemikiran bahwa jasa angkutan umum akan memacu kegiatan ekonomi sosial budaya masyarakat yang pada gilirannya akan meningkatkan kegiatan perekonomian wilayah. Dalam hal ini, sektor angkutan umum tidak dijadikan sumber pendapatan asli daerah (PAD) secara langsung, melainkan digunakan sebagai pemicu, pendorong, atau pemacu kegiatan ekonomi lainnya yang menghasilkan pendapatan asli daerah (PAD). Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2007 disebutkan bahwa subsidi adalah dana yang diberikan oleh Pemerintah kepada pengguna jasa angkutan melalui pelayanan jasa angkutan jalan.

C. 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 (*load factor*) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70 %. Rumus untuk menghitung faktor muat adalah sebagai berikut:

$$LF = \frac{JP}{K} \times 100 \% \dots\dots\dots (1)$$

Dimana LF adalah *Load Factor* (Faktor Muat), JP adalah Jumlah Penumpang per kendaraan dan K adalah Kapasitas penumpang per kendaraan.

D. Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

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, biaya pokok per kendaraan-km dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung.

Biaya langsung adalah biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tidak langsung adalah biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas:

1. biaya tetap adalah biaya yang tidak berubah (tetap) walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu.
2. biaya tidak tetap adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

Berdasarkan pengelompokkan biaya itu struktur perhitungan biaya pokok jasa angkutan adalah sebagai berikut:

1. Biaya Langsung

a. Penyusutan Kendaraan Produktif

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

$$\text{Penyusutan per tahun} = \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \dots\dots\dots (2)$$

Berdasarkan data biaya penyusutan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan (2017) diketahui nilai residu angkutan umum adalah 20% dari harga kendaraan.

b. Bunga Modal Kendaraan Produktif

Bunga modal dihitung dengan rumus:

$$\frac{n+1}{2} \times \frac{\text{modal} \times \text{tingkat bunga/tahun}}{\text{masa penyusutan}} \dots\dots\dots (3)$$

Dengan n adalah masa pengembalian pinjaman.

c. Awak Kendaraan

Awak kendaraan terdiri dari sopir dan kondektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa: gaji tetap/upah, tunjangan kerja operasi (uang dinas jalan), dan tunjangan sosial.

d. Bahan Bakar Minyak (BBM)

Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraan.

e. Ban

f. Servis Kecil

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

g. Servis Besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km tempuh.

h. Pemeriksaan (*overhaul*)

i. Penambahan Oli

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

j. Suku cadang dan body

k. Cuci Kendaraan

l. Retribusi Terminal

Biaya retribusi terminal diperhitungkan per hari atau per bulan.

m. STNK/Pajak Kendaraan

Perpanjangan STNK dilakukan setiap 5 (lima) tahun sekali, tetapi pembayaran pajak kendaraan dilakukan setiap tahun dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

n. Kir

Kir kendaraan dilakukan minimal sekali setiap 6 (enam) bulan dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

o. Asuransi

Asuransi kendaraan pada umumnya hanya dilakukan oleh perusahaan yang membeli kendaraan secara kredit bank. Namun, asuransi kendaraan perlu diperhitungkan sebagai pengamanan dalam menghadapi resiko. Asuransi awak kendaraan pada umumnya wajib diasuransikan oleh perusahaan angkutan.

2. Biaya Tidak Langsung

Biaya pegawai selain awak kendaraan, yaitu tenaga selain awak kendaraan terdiri atas pimpinan, staf administrasi, tenaga teknis dan tenaga operasi. Jumlah pimpinan dan stafnya tergantung dari besarnya armada yang dikelola. Biaya pegawai ini terdiri atas:

- a. gaji/upah,
- b. uang lembur,
- c. tunjangan sosial, seperti tunjangan perawatan kesehatan, pakaian dinas, asuransi kecelakaan dan tunjangan lain-lain.

Selain biaya pegawai, terdapat juga biaya pengelolaan yg terdiri dari:

- a. Penyusutan bangunan kantor;
- b. Penyusutan pool dan bengkel;
- c. Penyusutan inventaris / alat kantor;
- d. Penyusutan sarana bengkel;
- e. Biaya administrasi kantor;
- f. Biaya pemeliharaan kantor;
- g. Biaya pemeliharaan pool dan bengkel;
- h. Biaya listrik dan air;
- i. Biaya telepon dan telegram;
- j. Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan;
- k. Pajak perusahaan;
- l. Izin trayek;
- m. Izin usaha;
- n. Biaya pemasaran; dan
- o. Biaya lain-lain.

III. Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif dipilih sebab hasil dari penelitian maupun proses analisis banyak disajikan dalam angka-angka. Sementara itu, jenis penelitian ini adalah deskriptif, dengan menggambarkan kondisi obyek penelitian berdasarkan angka-angka yang ada.

Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari hasil kuesioner persepsi pelajar dan wawancara langsung kepada para supir angkutan umum perdesaan. Sementara itu, data sekunder diperoleh peneliti dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan berupa data jumlah trayek dan armada yang masih beroperasi, serta data peraturan atau kebijakan daerah terkait penetapan tarif angkutan umum perdesaan.

Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis deskriptif dan kuantitatif. Analisis deskriptif digunakan untuk menganalisis data dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya. Dalam penelitian ini, responden diminta untuk mengisi pertanyaan yang berbentuk mengungkapkan sesuatu.

Hal ini dilakukan dengan perhitungan persentasi, kemudian dianalisis hanya yang memiliki frekuensi terbesar.

Analisis kuantitatif dilakukan dengan perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK), nantinya akan digunakan untuk mencari skema terbaik pembiayaan angkutan umum perdesaan di wilayah Kabupaten Pasuruan. Jenis kendaraan yang digunakan untuk analisis biaya operasi kendaraan (BOK) adalah bus kecil dengan kapasitas 9-16 tempat duduk. Kendaraan tersebut dimensinya memungkinkan untuk bergerak dengan baik melewati jalan-jalan di wilayah perdesaan di Kabupaten Pasuruan.

Menurut Marjanto (2016), mekanisme pemberian subsidi dapat dilakukan dengan beberapa cara berikut:

1. Mekanisme subsidi penuh.
2. Mekanisme subsidi selisih operasional.
3. Mekanisme subsidi BBM.

Lokasi survei dalam pengumpulan data untuk penelitian ini dilakukan di Kabupaten Pasuruan dimana Kecamatan Pandaan menjadi obyek penelitian karena merupakan salah satu kecamatan yang memiliki kepadatan penduduk tertinggi. Penelitian dilaksanakan dalam waktu 3 (tiga) bulan.

Berdasarkan jumlah sekolah yang disurvei, jumlah populasi dari siswa SMA sebanyak 1.764 orang dan SMP sebanyak 671 orang. Namun jumlah sampling siswa diambil berdasarkan ketersediaan siswa dimana saat dilakukan survei bertepatan dengan waktu ujian semester sekolah, sehingga jumlah sampling menyesuaikan dengan ketersediaan siswa yang dapat disurvei.

Pada penelitian ini jumlah sampel yang diperoleh sebanyak 121 responden pelajar SMP dan 206 responden pelajar SMA, dengan rincian sebagai berikut:

1. Jumlah responden dari SMAS Taman Madya Prigen sebanyak 36 orang;
2. Jumlah responden dari SMP Taman Siswa Prigen sebanyak 49 orang;
3. Jumlah responden dari SMAS Sejahtera Prigen sebanyak 53 orang;
4. Jumlah responden dari SMAS Muhammadiyah 3 Pandaan sebanyak 19 orang;
5. Jumlah responden dari SMP Muhammadiyah 3 Pandaan sebanyak 72 orang; dan
6. Jumlah responden dari SMAN 1 Pandaan sebanyak 98 orang.

IV. Hasil dan Pembahasan

A. Analisis Persepsi Pelajar

Terdapat 3 trayek angkutan umum perdesaan yang telah disurvei, dimana rute dari 3 trayek tersebut

melintasi zona sekolah, yaitu Pandaan-Bangil, Pandaan-Dayurejo, Pandaan-Lumbangrejo. Ketiga trayek tersebut di atas sebagai sampel dari keseluruhan angkutan umum perdesaan yang melintasi zona sekolah di Kabupaten Pasuruan. Sekolah-sekolah yang dilalui oleh ketiga trayek tersebut di atas juga dilakukan survei, dengan membagikan kuesioner kepada para siswa selaku responden. Dari hasil kuesioner tersebut dapat diketahui persepsi para siswa terhadap rencana pengoperasian angkutan subsidi khusus pelajar. Nantinya diharapkan angkutan umum perdesaan tersebut dapat dialihfungsikan sebagai angkutan umum bagi pelajar. Identifikasi dan persepsi pelajar ditentukan untuk memberikan gambaran tentang signifikan antara data responden dengan analisis yang dilakukan untuk menjawab tujuan penelitian yang dikaji.

1. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan **Gambar 1** diketahui bahwa jumlah pelajar perempuan lebih besar dibandingkan dengan pelajar laki-laki yaitu perempuan sebesar 57% dan laki-laki sebesar 43%.

2. Karakteristik Berdasarkan Tempat Tinggal

Berdasarkan **Gambar 2** diketahui bahwa sebagian besar pelajar bertempat tinggal di Kecamatan Prigen dan Pandaan, yaitu Prigen sebesar 39% dan Pandaan sebesar 35%. Hal ini disebabkan lokasi sekolah yang disurvei berada di Kecamatan Prigen dan Pandaan, sehingga siswa yang bersekolah pun biasanya bertempat tinggal tidak jauh dari lokasi sekolah tersebut.

3. Karakteristik Responden Berdasarkan Penggunaan Angkutan Umum

Berdasarkan **Gambar 3.a** berikut diketahui bahwa pelajar yang menggunakan angkutan umum saat berangkat sekolah sebesar 69% dan yang tidak menggunakan angkutan umum sebesar 31%. Sementara itu, penggunaan angkutan umum saat pulang sekolah sebesar 63% dan yang tidak menggunakan angkutan umum sebesar 37% (**Gambar 3.b**). Perbedaan persentase saat berangkat dan pulang sekolah dikarenakan ada pelajar yang dijemput saat pulang sekolah, sehingga persentase penggunaan angkutan umum saat berangkat dan pulang sekolah menjadi berbeda.

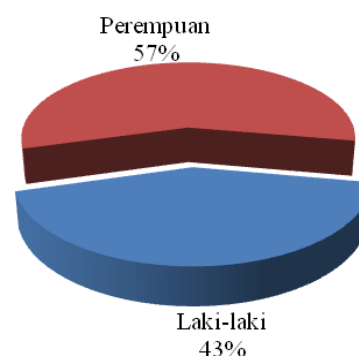
4. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Angkutan Umum yang Digunakan

Berdasarkan gambar berikut diketahui bahwa pelajar lebih banyak menggunakan ojek yaitu sebesar 57%, angkutan perdesaan 40% dan bus 3% (**Gambar 4**). Pelajar lebih banyak memilih menggunakan ojek

karena waktu menunggu angkutan umum lebih lama dibandingkan dengan ojek. Terlebih lagi pada jam pulang sekolah di sore hari, keberadaan angkutan umum sulit untuk ditemukan. Sebenarnya ojek tidak bisa dikategorikan sebagai angkutan umum, karena tidak memenuhi standar pelayanan minimal angkutan umum. Oleh karena belum ada peraturan perundangan yang mengatur tentang ojek, sehingga hampir di seluruh wilayah ojek difungsikan sebagai angkutan umum.

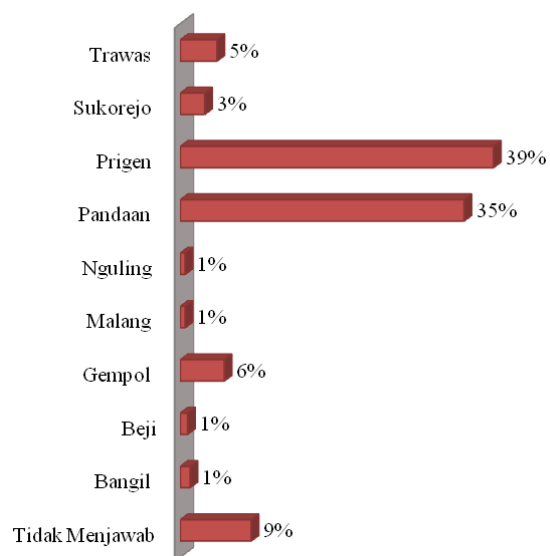
5. Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Perjalanan

Berdasarkan gambar berikut diketahui bahwa pelajar memiliki waktu tempuh perjalanan dari rumah ke sekolah adalah sekitar 15-30 menit, dengan persentase 15 menit sebesar 38% dan 30 menit sebesar 17% (**Gambar 5**). Jika dikaitkan dengan jenis angkutan yang digunakan, dimana ojek paling banyak digunakan, maka diasumsikan bahwa waktu tempuh perjalanan dengan menggunakan ojek adalah sekitar 15-30 menit.



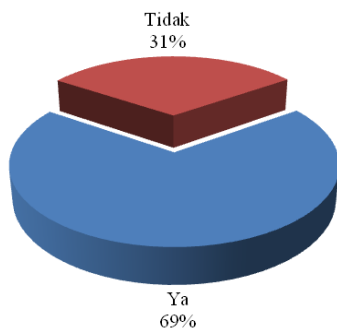
Sumber: Data Diolah, 2017

Gambar 1.
Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.



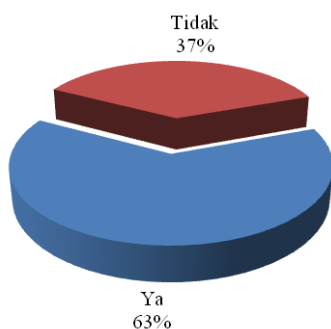
Sumber: Data Diolah, 2017

Gambar 2.
Karakteristik Responden Berdasarkan Tempat Tinggal.



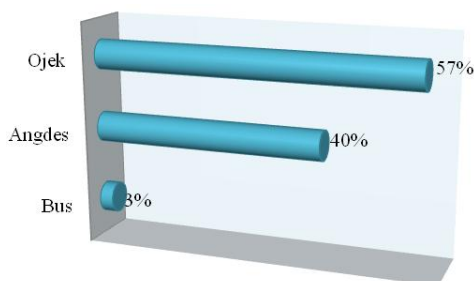
Sumber: Data Diolah, 2017

Gambar 3a.
Karakteristik Responden Berdasarkan Penggunaan Angkutan Umum Saat Berangkat Sekolah.



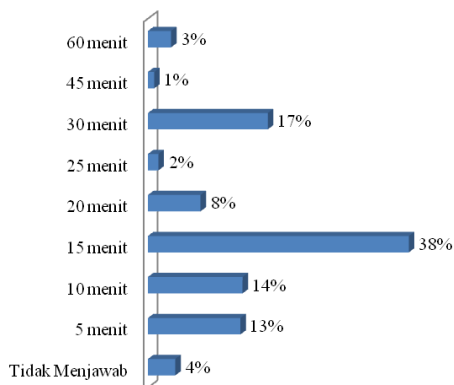
Sumber: Data Diolah, 2017

Gambar 3b.
Karakteristik Responden Berdasarkan Penggunaan Angkutan Umum Saat Pulang Sekolah.



Sumber: Data Diolah, 2017

Gambar 4.
Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Angkutan yang Digunakan.



Sumber: Data diolah, 2017

Gambar 5.
Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Perjalanan.

6. Karakteristik Responden Berdasarkan Layanan Angkutan Umum

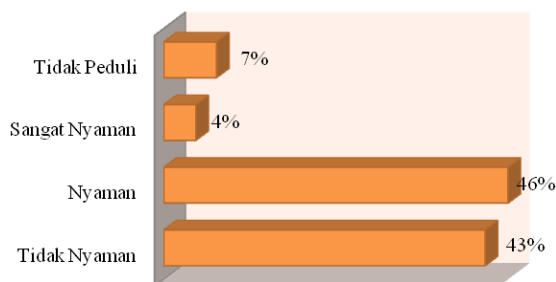
Berdasarkan gambar berikut diketahui bahwa pelajar menilai layanan angkutan umum sudah nyaman yaitu sebesar 46%. Hampir senada penilaian terhadap layanan angkutan umum tidak nyaman yaitu sebesar 43% dan yang menilai layanan angkutan umum sangat nyaman sebesar 4% (Gambar 6). Kekurangan penilaian layanan angkutan umum disini adalah penilaian tidak difokuskan pada salah satu jenis angkutan umum. Penilaian diberikan secara keseluruhan untuk semua jenis angkutan yang telah disebutkan pada gambar 4. Lebih jauh, penilaian nyaman, tidak nyaman ataupun sangat nyaman berlaku untuk semua jenis angkutan umum (ojek, angkutan perdesaan dan bus).

7. Karakteristik Responden Berdasarkan Ketersediaan Angkutan Umum Subsidi

Berdasarkan Gambar 7 diketahui bahwa pelajar merespon baik (setuju) jika disediakan angkutan umum bersubsidi yaitu sebesar 94%, terutama disediakan angkutan pelajar. Namun, disamping itu ternyata ada juga yang tidak setuju jika disediakan angkutan umum bersubsidi, yaitu sebesar 6%.

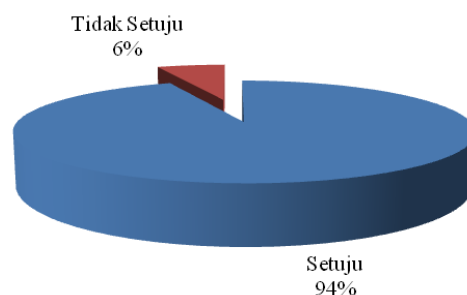
8. Saran Responden terhadap Angkutan Umum Perdesaan di Kabupaten Pasuruan

Berdasarkan Gambar 8, saran yang paling banyak disampaikan oleh pelajar adalah meningkatkan



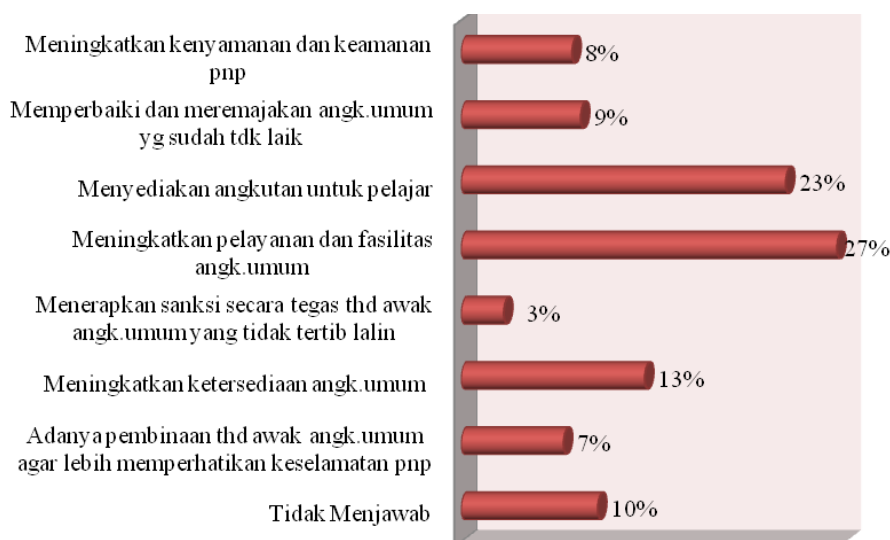
Sumber: Data diolah, 2017

Gambar 6.
Karakteristik Responden Berdasarkan Layanan Angkutan Umum.



Sumber: Data diolah, 2017

Gambar 7.
Karakteristik Responden Berdasarkan Ketersediaan Angkutan Umum Subsidi.



Sumber: Data diolah, 2017

Gambar 8.

Saran Responden terhadap Angkutan Umum Perdesaan di Kabupaten Pasuruan.

pelayanan dan fasilitas angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan, sebesar 27%. Disampaikan juga saran agar pemerintah dapat menyediakan angkutan umum bagi pelajar, yaitu sebesar 23% dan dapat meningkatkan ketersediaan angkutan umum. Para pelajar menganggap bahwa ketersediaan angkutan umum yang ada saat ini dirasa masih kurang, terutama angkutan dengan rute yang melintasi lokasi sekolah. Mereka harus menunggu angkutan cukup lama pada jam kepulangan sekolah terutama di sore hari. Oleh sebab itu, ketersediaan angkutan pelajar dirasa perlu untuk memudahkan perjalanan anak-anak sekolah.

B. Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Pada mekanisme pemberian subsidi angkutan umum perlu adanya keterkaitan dengan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah melalui nilai APBD terhadap bentuk subsidi angkutan umum yang akan diterapkannantinya. Untuk mencari skema terbaik pembiayaan angkutan umum di wilayah Kabupaten Pasuruan digunakan analisis perhitungan BOK.

Analisis perhitungan BOK digunakan untuk mencari skema terbaik pembiayaan angkutan umum perdesaan di wilayah Kabupaten Pasuruan. Jenis kendaraan yang digunakan untuk analisis BOK adalah jenis minibus (jenis colt L300 dengan kapasitas 12 tempat duduk), dimana jenis kendaraan ini dioperasikan sebagai angkutan umum perdesaan di wilayah Kabupaten Pasuruan. Jenis kendaraan ini dimensinya memungkinkan untuk bergerak dengan baik melewati jalan-jalan di wilayah perdesaan Kabupaten Pasuruan. Berikut karakteristik angkutan perdesaan di Kabupaten Pasuruan yang menjadi dasar dalam menganalisis perhitungan BOK.

Tipe kendaraan adalah mobil penumpang umum (colt mitsubishi/L300), jenis pelayanan adalah

angkutan perdesaan, kapasitas/daya angkut penumpang adalah 12 orang.

Perhitungan BOK pada kajian ini dilakukan dengan membagi biaya ke dalam 2 kelompok besar yaitu biaya produksi dan biaya organisasi. Sementara itu, hasil keluaran dari perhitungan BOK tersaji dalam satuan rupiah per kilometer (Rp/km).

1. Biaya Produksi Tetap

Biaya produksi tetap adalah biaya yang berhubungan langsung dengan proses produksi. Beberapa komponen pengeluaran yang masuk kedalam biaya tetap dalam proses produksi adalah pengeluaran untuk STNK, biaya uji (KIR), gaji sopir dan biaya penyusutan dari kendaraan itu sendiri. Biaya penyusutan bus per tahun merupakan penurunan nilai barang/kendaraan akibat penggunaan dan umurnya, semakin lama usia kendaraan semakin rendah nilai/biaya penyusutan.

$$\text{Biaya Penyusutan} = \frac{\text{Harga bis} - \text{nilai residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \dots\dots\dots (4)$$

Dimana asumsi yang digunakan adalah nilai residu 20% dari harga kendaraan dan masa penyusutan adalah 17 tahun. Rata-rata masa penyusutan angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan sudah jauh melewati masa penyusutan normal yaitu 5 tahun.

Contoh perhitungan biaya penyusutan pada angkutan perdesaan trayek Pandaan-Bangil.

$$\begin{aligned} \text{Biaya Penyusutan} &= \frac{\text{Harga bis} - \text{nilai residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \\ &= \frac{65.000.000 - (20\% \times 65.000.000)}{17} \\ &= \text{Rp3.058.824/tahun} \end{aligned}$$

Besarnya biaya penyusutan untuk 3 trayek angkutan perdesaan yang disurvei tersaji pada **Tabel 1**.

Seperti yang terlihat pada tabel 1 bahwa masa penyusutan angkutan perdesaan yang beroperasi saat ini rata-rata jauh melewati masa penyusutan normal yaitu 5 tahun. Dari ketiga trayek yang disurvei tersebut, untuk angkutan trayek Pandaan-Bangil masa penyusutan 17 tahun, Pandaan-Dayurejo dan Pandaan-Lumbangrejo masa penyusutan 20 tahun, sehingga biaya penyusutan perbulan diperoleh kisaran biaya sebesar Rp100.000-255.000. Biaya untuk pengurusan pajak kendaraan bermotor (STNK), ijin trayek dan uji berkala (KIR) setiap tahun adalah sebesar Rp300.000 seperti tersaji pada **Tabel 2**.

Angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan sebagian besar adalah milik perseorangan, tetapi beberapa angkutan sudah dikelola oleh koperasi, seperti trayek angkutan Pandaan-Dayurejo. Sekitar 60% angkutan adalah milik perseorangan dan 40% adalah milik juragan angkutan, dimana untuk mengoperasikan angkutan tersebut sopir harus menyewanya. Oleh karena angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan ini belum dikelola secara penuh oleh suatu lembaga yang berbadan hukum (koperasi) dan tidak diketahui jumlah total sopir angkutan umum secara pasti, serta sistem pembayaran gaji sopir yang masih menggunakan sistem setoran, maka sulit untuk menentukan besaran pengeluaran gaji sopir secara keseluruhan setiap bulannya. Dengan demikian, komponen gaji sopir dibiakan dalam analisis perhitungan BOK angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan.

2. Biaya Produksi Tidak Tetap

Besar kecilnya biaya tidak tetap tergantung dari volume produksi. Dalam arti semakin sering bus beroperasi maka biaya tidak tetap akan semakin besar. Dalam kajian ini yang termasuk kategori biaya tidak tetap yaitu biaya perawatan bus. Beberapa komponen pengeluaran yang mempengaruhi biaya perawatan bus adalah pengeluaran untuk BBM, penggantian ban, pelumas, cuci bus dan pemakaian suku cadang. Untuk besaran pengeluaran masing-masing sub komponen pada tiap bus dapat dilihat pada **Tabel 3** berikut.

3. Biaya Organisasi

Biaya organisasi biasanya terdiri dari komponen-komponen biaya seperti biaya perkantoran, biaya untuk gaji dan tunjangan pegawai selain sopir, biaya untuk perawatan gedung perkantoran bangunan bengkel, biaya umum dan biaya lain-lain (**Tabel 4**). Namun, besaran biaya untuk masing-masing komponen tersebut belum dapat ditentukan karena angkutan umum perdesaan ini belum dikelola secara utuh oleh suatu organisasi atau lembaga yang berbadan hukum. Walaupun sudah mulai dirintis pembentukan koperasi jasa angkutan “Barokah” untuk trayek angkutan Pandaan-Dayurejo yang sudah beroperasi $\pm 1,5$ tahun, tetapi biaya-biaya yang dikeluarkan oleh koperasi tersebut belum dapat digunakan untuk menganalisis perhitungan BOK angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan secara keseluruhan. Beberapa mekanisme pemberian subsidi yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Pasuruan, antara lain: mekanisme subsidi penuh; mekanisme subsidi selisih operasional; dan mekanisme subsidi BBM.

Tabel 1.
Biaya Penyusutan

Trayek	Masa Penyusutan	Harga Kendaraan	Nilai Residu (20% x Harga Kend)	Biaya Penyusutan per Tahun	Biaya Penyusutan per Bulan
Pandaan-Bangil	17	65.000.000	13.000.000	3.058.824	254.902
Pandaan-Dayurejo	20	40.000.000	8.000.000	1.600.000	133.333
Pandaan-Lumbangrejo	20	30.000.000	6.000.000	1.200.000	100.000

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan, 2017

Tabel 2.
Biaya STNK, Ijin Trayek dan Uji Berkala (KIR)

No.	Jenis Biaya	Pengeluaran (rupiah/tahun)
1.	STNK (Pajak Kendaraan)	160.000
2.	Ijin Trayek	60.000
3.	Uji Berkala (KIR)	80.000
Total		300.000

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan, 2017

Tabel 3.
Biaya Perawatan (per kendaraan)

Jenis Biaya	Jumlah			Satuan
	Pandaan-Bangil	Pandaan-Dayurejo	Pandaan-Lumbangrejo	
Biaya BBM	9.417.000	8.710.725	9.417.000	hari/tahun
Biaya Pelumas	3.670.440	2.819.844	3.048.480	Rp/tahun
Biaya Suku Cadang	2.921.066	2.633.544	2.798.426	Rp/tahun
Biaya Overhaul		800.000	800.000	Rp/tahun

Sumber: Dinas Perhubungan Kab.Pasuruan, 2017

Tabel 4.
Biaya Operasi Kendaraan (per kendaraan)

Jenis Biaya	Jumlah			Satuan
	Pandaan-Bangil	Pandaan-Dayurejo	Pandaan-Lumbangrejo	
1. Biaya Produksi: (A+B)	19.367.330	16.864.113	17.563.906	Rp/tahun
A. Biaya Tetap: (1)+2)+3))	3.358.824	1.900.000	1.500.000	Rp/tahun
a. Biaya Penyusutan	3.058.824	1.600.000	1.200.000	Rp/tahun
b. Biaya Pengurusan STNK, Ijin Trayek dan Uji Berkala (KIR)	300.000	300.000	300.000	Rp/tahun
c. Gaji Sopir	-	-	-	Rp/tahun
B. Biaya Tidak Tetap: (1)+2)+3)+4))	16.008.506	14.964.113	16.063.906	Rp/tahun
1) Biaya Pelumas	3.670.440	2.819.844	3.048.480	Rp/tahun
2) Biaya Suku Cadang	2.921.066	2.633.544	2.798.426	Rp/tahun
3) Biaya Overhaul	-	800.000	800.000	Rp/tahun
4) Biaya BBM	9.417.000	8.710.725	9.417.000	Rp/tahun
2. Biaya Organisasi:	-	-	-	Rp/tahun
3. BOK Total per Tahun: (1+2)	19.367.330	16.864.113	17.563.906	Rp/tahun
4. BOK Total + Margin Keuntungan 10%:	21.304.063	18.550.525	19.320.297	Rp/tahun
5. BOK per Kilometer (tanpa Margin Keuntungan 10%): <i>$\frac{\text{BOK Total per tahun}}{\text{km tempuh per tahun}}$</i>	1.105^{*)}	1.041^{*)}	1.003^{*)}	Rp/km
6. BOK per Kilometer (dengan Margin Keuntungan 10%): <i>$\frac{\text{BOK Total} + \text{Margin 10\%}}{\text{km tempuh per tahun}}$</i>	1.216^{*)}	1.145^{*)}	1.103^{*)}	Rp/km

^{*)} Hasil Pembulatan

Sumber: Dinas Perhubungan Kab.Pasuruan, 2017

Mekanisme pemberian subsidi tersebut juga harus dianalisis dan dipertimbangkan secara cermat, agar tidak menjadi beban subsidi yang memberatkan anggaran pemerintah daerah untuk menjamin keberlangsungan operasional angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan, utamanya angkutan umum yang akan dialihfungsikan sebagai angkutan pelajar.

C. Mekanisme Subsidi

1. Mekanisme Subsidi Penuh

Mekanisme pemberian subsidi penuh ini memberikan tanggung jawab penuh terhadap pemerintah dalam pembiayaan angkutan umum perdesaan. Pembiayaan ini mensyaratkan kecukupan anggaran Pemerintah Daerah Kabupaten Pasuruan dalam pelaksanaannya. Kelebihan dari skema ini adalah tarif angkutan umum perdesaan bahkan dapat digratiskan guna mendorong masyarakat, khususnya pelajar untuk beralih ke angkutan umum.

Kekurangannya adalah kebutuhan dana yang cukup besar dan tidak mendidik masyarakat untuk mandiri (Tabel 5).

Berdasarkan data perhitungan BOK pada tabel 5, analisis BOK dengan subsidi penuh untuk ketiga trayek angkutan umum perdesaan yang telah disurvei adalah Rp1.105 per bus kilometer (Pandaan-Bangil); Rp1.041 per bus kilometer (Pandaan-Dayurejo); dan Rp1.003 per bus kilometer (Pandaan-Lumbangrejo). Karena disubsidi penuh oleh pemerintah, maka faktor muat (load factor) tidak berpengaruh lagi pada hitungan anggaran yang dikeluarkan oleh pemerintah dalam rangka memberikan subsidi kepada angkutan umum perdesaan.

Dengan demikian, pemerintah harus menyediakan anggaran untuk setiap kendaraan per tahunnya sebesar Rp19.367.330 untuk trayek Pandaan-Bangil; Rp16.864.113 untuk trayek Pandaan-Dayurejo dan Rp17.563.906 untuk trayek Pandaan-Lumbangrejo,

yaitu BOK per kilometer (tanpa margin keuntungan 10%) dikalikan dengan kilometer tempuh per tahun.

2. Mekanisme Subsidi Selisih Operasional

Pada mekanisme subsidi selisih operasional ini, pemerintah memberikan subsidi sejumlah

kekurangan biaya operasional dibandingkan dengan pendapatan masuk (**Tabel 6**). 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

Tabel 5.
Analisis BOK dengan Subsidi Penuh (per kendaraan)

Komponen	Angkutan Perdesaan			Satuan
	Pandaan-Bangil	Pandaan-Dayurejo	Pandaan-Lumbangrejo	
I. Kilometer Tempuh:				
1. Per Rit	24	22,2	24	km
2. Per Hari	48	44,4	48	km
3. Per Bulan	1.440	1.332	1.440	km
4. Per Tahun	17.520	16.206	17.520	km
Jumlah Rit Per Hari	2	2	2	rit
Jumlah Bus	42	20	46	kendaraan
Kapasitas Angkut	12	12	12	penumpang
II. BOK per Kilometer tanpa Margin Keuntungan 10%:				
Subsidi Penuh	1.105	1.041	1.003	Rp/km
III. Kebutuhan Anggaran per Tahun				
Subsidi Penuh	19.367.330	16.864.113	17.563.906	Rp/tahun
IV. Subsidi Pemerintah per Tahun				
Subsidi Penuh	19.367.330	16.864.113	17.563.906	Rp/tahun

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel 6.
Analisis BOK dengan Subsidi Selisih Biaya Operasional (per kendaraan)

Komponen	Angkutan Perdesaan			Satuan
	Pandaan-Bangil	Pandaan-Dayurejo	Pandaan-Lumbangrejo	
I. Kilometer Tempuh:				
1. Per Rit	24	22,2	24	km
2. Per Hari	48	44,4	48	km
3. Per Bulan	1.440	1.332	1.440	km
4. Per Tahun	17.520	16.206	17.520	km
Jumlah Rit Per Hari	2	2	2	rit
Jumlah Bus	42	20	46	kendaraan
Kapasitas Angkut	12	12	12	penumpang
II. Tarif dan Asumsi:				
Tarif Reguler	6.000	7.000	7.000	Rp
Tarif Pelajar	4.000	4.000	4.000	Rp
Jmlh Pnp per Hari (LF 30%)	7	7	7	pnp/rit/hari
Asumsi Jumlah Pnp Reguler	60%	60%	60%	
Asumsi Jumlah Pnp Pelajar	40%	40%	40%	
III. BOK per Kilometer dengan Margin Keuntungan 10%:				
Total	1.216	1.145	1.103	Rp/km
IV. Biaya Ditanggung Per Tahun: (BOK/km x km/thn)				
Total	21.304.063	18.550.525	19.320.297	Rp/tahun
V. Asumsi Pendapatan Per Tahun: (Jmlh Pnp x Tarif)				
Total	13.140.000	14.600.000	14.600.000	Rp/tahun
VI. Subsidi Pemerintah Per Tahun: (IV-V)				
Subsidi Selisih Operasional	8.164.063	3.950.525	4.720.297	Rp/tahun

Sumber: Hasil Analisis, 2017

apabila dibandingkan dengan subsidi penuh, juga akan mendidik masyarakat untuk tidak terbiasa dengan segala macam fasilitas yang sifatnya gratis.

Mekanisme subsidi selisih operasional dipengaruhi oleh faktor muat (*load factor*) dan pendapatan angkutan umum perdesaan. Dengan menggunakan asumsi bahwa faktor muat (*load factor*) angkutan perdesaan sebesar 30% dan asumsi jumlah penumpang reguler sebesar 60% dan jumlah penumpang pelajar sebesar 40%. maka didapatkan perhitungan seperti pada tabel 6.

Asumsi *load factor* ditetapkan berdasarkan pengamatan jumlah penumpang naik dan turun pada ruas-ruas tertentu, dengan pertimbangan melihat lokasi yang ramai penumpang, serta jumlah penumpang naik dibandingkan dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia.

Dengan demikian, pemerintah harus menyediakan anggaran untuk setiap kendaraan per tahunnya sebesar Rp8.164.063 untuk trayek Pandaan-Bangil; Rp3.950.525 untuk trayek Pandaan-Dayurejo dan Rp4.720.297 untuk trayek Pandaan-Lumbangrejo, yaitu selisih BOK per kilometer (dengan margin keuntungan 10%) dikurangi dengan asumsi pendapatan operator per tahun.

3. Mekanisme Subsidi BBM

BBM digunakan untuk operasional bus, maka mekanisme ini BBM ditanggung oleh Pemerintah. Artinya, operator tetap mendapat beban untuk menjaga harga tiket sesuai dengan ketentuan asumsi semula dengan catatan komponen lainnya tetap sama.

Skema pembiayaan dengan mekanisme subsidi BBM ini merupakan cara yang aman untuk menghindari gejolak tarif akibat fluktuasi harga BBM, karena komponen ini dikeluarkan dari perhitungan BOK. Namun, pelaksanaan mekanisme ini sangat rumit dan sangat dihindari, karena kewenangan distribusi BBM bukan pada pihak pemerintah daerah, serta tingkat penyalahgunaannya yang sangat tinggi.

Selain itu, besaran anggaran subsidi dari pemerintah menjadi sangat tergantung pada fluktuasi harga BBM. Perhitungan BOK subsidi BBM secara rinci dapat dilihat pada tabel 3 dan analisis subsidi BBM dapat dilihat pada **Tabel 7**.

Dengan demikian, pemerintah harus menyediakan anggaran untuk setiap kendaraan per tahunnya sebesar Rp9.417.000 untuk trayek Pandaan-Bangil; Rp8.710.725 untuk trayek Pandaan-Dayurejo dan

Tabel 7.
Analisis Subsidi BBM (per kendaraan)

Komponen	Angkutan Perdesaan			Satuan
	Pandaan-Bangil	Pandaan-Dayurejo	Pandaan-Lmbngrejo	
I. Kilometer Tempuh:				
1. Per Rit	24	22,2	24	km
2. Per Hari	48	44,4	48	km
3. Per Bulan	1.440	1.332	1.440	km
4. Per Tahun	17.520	16.206	17.520	km
Jumlah Rit Per Hari	2	2	2	rit
Jumlah Rit/Tahun	730	730	730	rit
Jumlah Bus	42	20	46	kendaraan
Kapasitas Angkut	12	12	12	penumpang
II. Tarif dan Asumsi:				
Tarif Reguler	6.000	7.000	7.000	Rp
Tarif Pelajar	4.000	4.000	4.000	Rp
Jmlh Pnp per Hari (LF 30%)	7	7	7	pnp/rit/hari
Asumsi Jumlah Pnp Reguler	60%	60%	60%	
Asumsi Jumlah Pnp Pelajar	40%	40%	40%	
III. BOK Km/Rit:				
Subsidi BBM	12.900	11.932,5	12.900	Rp/Rit
IV. Biaya Ditanggung Per Tahun:				
Total	9.417.000	8.710.725	9.417.000	Rp/tahun
V. Asumsi Pendapatan Per Tahun: (Jmlh Pnp x Tarif)				
Total	13.140.000	14.600.000	14.600.000	Rp/tahun
VI. Subsidi Pemerintah Per Tahun:				
Subsidi BBM	9.417.000	8.710.725	9.417.000	Rp/tahun

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel 8.
Resume Perhitungan BOK Subsidi (per kendaraan)

Komponen	Angkutan Perdesaan (Rp/Tahun)			Persentase Subsidi		
	Pandaan-Bangil	Pandaan-Dayurejo	Pandaan-Lumbangrejo	Pandaan-Bangil	Pandaan-Dayurejo	Pandaan-Lumbangrejo
BOK Subsidi Penuh	19.367.330	16.864.113	17.563.906	100%	100%	100%
BOK Subsidi Selisih Operasional	8.164.063	3.950.525	4.720.297	42,15%	23,43%	26,87%
BOK Subsidi BBM	9.417.000	8.710.725	9.417.000	48,62%	51,65%	53,62%

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Rp9.417.000 untuk trayek Pandaan-Lumbangrejo, yaitu BOK kilometer per rit dikalikan dengan jumlah rit per tahun. Dari hasil perhitungan ketiga skema pembiayaan subsidi di atas, dapat dirangkum pada **Tabel 8**.

Dari perhitungan di atas, mekanisme subsidi BOK selisih operasional mempunyai kecenderungan untuk diterapkan pada angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan, karena pemerintah menanggung biaya yang lebih rendah dari skema pembiayaan yang lain.

V. Kesimpulan

Hasil survei menunjukkan bahwa para pelajar lebih banyak memilih ojek sebagai angkutan yang digunakan ke sekolah, yaitu sebanyak 57% karena waktu menunggu angkutan umum lebih lama dibandingkan dengan ojek. Terlebih lagi pada jam pulang sekolah di sore hari, keberadaan angkutan umum sulit untuk ditemukan. Walaupun demikian, angkutan umum perdesaan juga masih diminati oleh kalangan pelajar, yaitu sebanyak 40%. Hal ini menandakan bahwa keberadaan dan ketersediaan angkutan umum masih dibutuhkan oleh kalangan pelajar, terutama sekolah-sekolah yang lokasinya dilintasi oleh angkutan umum perdesaan. Respon dari para pelajar pun sangat tinggi terhadap rencana penyediaan angkutan umum bersubsidi bagi pelajar, yaitu sebanyak 94%. Hal ini menandakan bahwa para pelajar memiliki minat untuk menggunakan angkutan umum perdesaan jika memberikan kemudahan dalam proses perjalanan berangkat dan pulang sekolah. Skema pembiayaan angkutan umum di wilayah Kabupaten Pasuruan menggunakan analisis perhitungan BOK, diperoleh BOK per kilometer dengan margin keuntungan 10% sebesar Rp1.216/km untuk trayek Pandaan-Bangil; Rp1.145/km untuk trayek Pandaan-Dayurejo; dan Rp1.103/km untuk trayek Pandaan-Lumbangrejo. Sementara itu, BOK per kilometer jika tanpa margin keuntungan 10% diperoleh hasil Rp1.105/km untuk trayek Pandaan-Bangil; Rp1.041/km untuk trayek Pandaan-Dayurejo; dan Rp1.003/km untuk trayek

Pandaan-Lumbangrejo. Mekanisme subsidi BOK selisih operasional yang sesuai untuk dapat diterapkan pada angkutan umum perdesaan di Kabupaten Pasuruan, karena pemerintah menanggung biaya yang lebih rendah dari skema pembiayaan yang lain.

VI. Saran

Berdasarkan kesimpulan, beberapa rekomendasi yang dapat disampaikan pada penelitian ini adalah seluruh angkutan umum perdesaan yang sediakan penumpang agar dioptimalkan operasinya dengan difungsikan juga sebagai angkutan pelajar, dengan menerapkan mekanisme pemberian subsidi angkutan umum sesuai kemampuan keuangan Pemerintah Daerah Kabupaten Pasuruan. Mekanisme pemberian subsidi angkutan perdesaan dapat mengikuti mekanisme subsidi yang telah diterapkan di wilayah lain, contohnya seperti di Kabupaten Tabanan dan Kota Kediri. Pemberian subsidi dapat berupa dana yang diberikan kepada pengusaha angkutan perdesaan (operator) sejumlah penumpang (pelajar) yang dilayani. Atau, dapat berupa *voucher* pembelian BBM yang jumlahnya disesuaikan dengan trayek yang dilayani (km tempuh). Trayek angkutan perdesaan yang disubsidi dapat menyesuaikan dengan rute yang sudah ada. Angkutan pelajar ini agar tidak dibatasi untuk kalangan pelajar tertentu, sehingga dapat dimanfaatkan oleh seluruh pelajar. Untuk membedakan dengan angkutan umum yang lain, angkutan perdesaan yang difungsikan sebagai angkutan pelajar agar ditandai dengan stiker 'Angkutan Pelajar' di bagian depan, sehingga mudah dikenali sebagai angkutan bersubsidi. Jadi, seluruh angkutan yang telah ditandai stiker hanya boleh menerima penumpang pelajar saat jam-jam pergi dan pulang sekolah. Sebaiknya rencana pemberian subsidi angkutan umum perdesaan ini dapat diperluas cakupannya kepada penumpang umum. Dana Alokasi Desa yang sudah menjadi program Pemerintah dapat digunakan atau dialokasikan untuk peningkatan layanan infrastruktur perdesaan, salah satu diantaranya adalah layanan angkutan umum.

Perlu adanya penelitian lanjutan mengenai studi mekanisme penganggaran dan pengelolaan layanan infrastruktur pedesaan yang menggunakan Dana Alokasi Desa. Mekanisme penganggaran dan pengelolaannya dapat dikoordinasikan melalui BUMDes.

Ucapan Terima Kasih

Tulisan ini merupakan bagian dari studi kecil Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian. Terimakasih disampaikan kepada Nunuj Nurdjanah, S.Si., M.T dan Noviyanti, S.IP atas arahan dan bimbingan selama penyusunan laporan studi ini. Ucapan terima kasih juga kami haturkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan beserta jajaran dinas setempat yang telah membantu dalam kegiatan pengumpulan data, baik data primer maupun sekunder.

Daftar Pustaka

- Bhirawa, D. 2017. *Angka Kecelakaan Pelajar di Pasuruan Tinggi*. <http://harianbhirawa.co.id>. Diakses Mei 2017.
- G.P. Manurung, Binsar. 2007. *Evaluasi Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Pakpak Bharat*. Fakultas Teknik. Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Judiantono, T. 2015. *Evaluasi Pelayanan Angkutan Pedesaan (Studi Kasus: TrakyeK Pasar Simpang-Terminal Wanayasa Kabupaten Purwakarta)*. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, 15(1), 1-9.
- Kusuma, Oktavianus W. A. 2015. *Evaluasi Program Bus Sekolah di Kota Surabaya*. Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Airlangga. Vol. 3, No. 2, Mei-Agustus 2015, hlm 357-363, ISSN 2303 - 341X.
- Marjanto. 2016. *Analisis Subsidi Angkutan Perdesaan Melalui Biaya Operasi Kendaraan (BOK) di Kabupaten Sleman*. Jurnal Teknik Sipil, Vol. 13, No. 4, April 2016, hlm 291-300.
- Munawar, A. 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Sembiring, R. 2014. *Tinjauan Kinerja Angkutan Pedesaan Dari dan Ke Kabanjahe*. Jurnal Teknik Sipil USU, 3 (2).
- Sugiyanto, S., Sudarto, U. 2012. *Evaluasi Layanan Angkutan Pedesaan di Kecamatan Lawang Kabupaten Malang (Studi kasus rute Sidoluhur-Patal-Lawang)*. BANGUNAN (Jurnal Berkala Jurusan Teknik Sipil UM), 14 (1).
- Vuchic V. 2007. *Urban Transit Systems and Technology*. New York: John Wiley & Sons.
- Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalulintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
- Wiratama, Muhammad G. 2014. *Bus Mahasiswa sebagai Alternatif Kurangnya Transportasi Umum yang Menunjang Mobilitas Mahasiswa di Jalan Kaliurang*. Jurusan Teknik Industri, Fakultas Teknologi Industri, Universitas Islam Indonesia.
- 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. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2005. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2007. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2007 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum di Jalan*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2014. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*. Jakarta.