

PERHITUNGAN SUBSIDI BUS TRANS METRO PEKANBARU KORIDOR III

Windu Alif Pangestu¹⁾, Hendra Taufik²⁾, Sri Djuniati³⁾

¹⁾Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Riau

²⁾Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Riau

Kampus Bina Widya Km. 12,5 Simpang Baru Pekanbaru, Kode Pos 28293

E-mail: windu.alif@student.unri.ac.id

ABSTRACT

Bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) is a mass public transportation that operates in Pekanbaru City with transit working system, which aims to improve public transportation services in Pekanbaru City. Pekanbaru City Government officially launched the TMP bus on June 18, 2009, it has been 9 years since the first TMP bus was operated. It is necessary to analysis of Vehicle Operational Cost (BOK) and calculation of the subsidi, to know total subsidi TMP bus in a day. The result of the analysis of BOK in 2017 is Rp.8.628 per seat-km per year. The result of the subsidi TMP bus corridor III is Rp.676.553. So the next step is find and analyze the alternative problem-solving simulation then that alternative can be used for investment of TMP bus corridor III become worthy of investment and profit financially.

Keywords: Trans Metro Pekanbaru, Corridor III, Vehicle Operational Cost, calculation of the subsidi, Alternative Problem Solving Simulation.

A. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Bus Trans Metro Pekanbaru atau biasa disebut bus TMP adalah angkutan umum massal dengan sistem kerja transit yang beroperasi di Kota Pekanbaru, tujuannya untuk meningkatkan pelayanan transportasi masyarakat yang ada di Kota Pekanbaru. Bus TMP pertama kali diluncurkan pada tanggal 18 Juni 2009.

Bus TMP sudah beroperasi selama 9 tahun, beroperasinya bus TMP tidak lepas dari bantuan pemerintah kota Pekanbaru dalam bentuk subsidi. Jika pengelola bus TMP hanya mengharapkan pendapatan dari penjualan tiket dilapangan, maka bus TMP ini tidak layak beroperasi karena pengeluaran yang harus dikeluarkan pengelola bus lebih banyak dari pendapatan yang diperoleh. Maka dari itu subsidi dari pemerintah sangat diperlukan untuk pengoperasian bus TMP ini. Untuk mengetahui berapa subsidi yang harus dikeluarkan pemerintah kota Pekanbaru per harinya untuk satu unit bus TMP

adalah yang menjadi tujuan dari penelitian ini.

Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Menghitung subsidi bus TMP
2. Menemukan simulasi alternative pemecahan masalah

B. TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Angkutan Umum

Pengertian angkutan umum (*public transport*) adalah semua jenis model transportasi yang menyediakan kebutuhan mobilitas pergerakan barang dan orang, demi kepentingan masyarakat atau umum dalam memenuhi kebutuhannya, jenis angkutan berdasarkan peruntukannya terdiri dari angkutan umum dan angkutan penumpang, masing – masing dengan jenis kendaraan dan fasilitas yang berbeda (Bangun, 1998).

Bus Transmetro Pekanbaru

Bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) atau biasa disebut bus TMP adalah sebuah sistem transportasi bus rapid transit cepat yang terdapat di Kota Pekanbaru. Wujud bus TMP seperti yang terlihat pada Gambar 1 berikut :



Gambar 1 Bus Trans Metro Pekanbaru
Sumber : (Dokumentasi, 2018)

Subsidi

Subsidi adalah suatu pemberian (kontribusi) dalam bentuk uang atau finansial yang diberikan oleh pemerintah atau suatu badan umum (*public body*).

Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Berdasarkan metode Departemen Perhubungan tahun 2002, perhitungan BOK diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Analisis Biaya Langsung

a. Biaya Penyusutan Per Seat-Km Per Tahun

Dapat dihitung dengan rumus :

$$BP = \frac{HK - NR}{SKT \times MP}$$

dengan:

BP = Biaya penyusutan (Rp)

HK = Harga kendaraan (Rp)

NR = Nilai residu (%)

SKT= Seat-km per tahun

MP = Masa penyusutan (tahun)

b. Biaya Bunga Modal Per Seat-Km Per Tahun

Dapat dihitung dengan rumus :

$$BBMo = \frac{N + 1}{2} \times \frac{HK \times 70\% \times I}{SKT \times N}$$

dengan:

BBMo = Biaya bunga modal (Rp)

N = Masa pinjaman (tahun)

I = Tingkat suku bunga (%)

2. Analisis Biaya Tidak Langsung

a. Biaya Pegawai Kantor Per Seat-Km Per Tahun

Dapat dihitung dengan rumus :

$$BPK = \frac{\text{biaya pegawai per tahun}}{\text{produksi seat-km per tahun}}$$

dengan:

BPK = Biaya pegawai kantor (Rp)

C. METODOLOGI PENELITIAN

Studi Literatur

Studi literatur adalah cara untuk menyelesaikan persoalan dengan menelusuri sumber – sumber penelitian yang pernah dibuat sebelumnya. Peneliti melakukan peneluran tentang semua hal yang berhubungan dengan analisis biaya operasional kendaraan dan juga analisis kelayakan finansial.

Lokasi Penelitian

Lokasi yang ditinjau untuk penelitian ini adalah koridor III dengan rute trayek Kampus UIN Panam – MTQ Sudirman.

Teknik Pengumpulan Data

Data primer pada penelitian ini diperoleh dari:

a. Formulir wawancara, untuk memperoleh informasi yang tepat dengan melakukan proses wawancara kepada pihak yang terkait dengan penelitian.

b. Dokumentasi, pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengambil foto atau gambar pada lokasi.

Analisis Data

Perhitungan biaya subsidi yang dikeluarkan pemerintah diperoleh dengan menentukan berapa pendapatan bus TMP dalam satu hari, menentukan berapa pengeluaran, kemudian menganalisis Biaya Operasional Kendaraan, sehingga

menghitung subsidi yang merupakan selisih antara biaya pengeluaran dengan pendapatan.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan BOK menggunakan metode Dinas Perhubungan 2002, setelah menganalisis biaya langsung dan biaya tidak langsung maka didapatlah hasil dari BOK seperti Pada Tabel 1 dibawah ini.

Tabel 1 Rekapitulasi BOK

No	Parameter	Nilai(Rp)
1.	Biaya Langsung	
	a. Biaya Penyusutan	1.149,71
	b. Biaya Bunga Modal	738,80
	c. Biaya Awak Kendaraan	1.54,43
	d. Biaya BBM	2.575,00
	e. Biaya Ban	433,22
	f. Biaya Pemeliharaan Kendaraan	1.108,80
	g. Biaya Retribusi	218,75
	h. Biaya STNK	71,86
	i. Biaya Keur	2,45
	j. Biaya Asuransi	359,28
	Jumlah	8.206,28
2.	Biaya Tidak Langsung	422,56
Biaya Operasional Kendaraan (BOK)		8.628,84

Pendapatan Bus TMP

Pendapatan Bus Transmetro Pekanbaru Koridor III berdasarkan hasil survey dilapangan satu hari penuh adalah sebagai berikut :

Tabel 2 Rekapitulasi Pendapatan

No	Harga Tiket (Rp)	Tiket Terjual	Jumlah Setoran (Rp)
1	4.000	134	536.000
2	3.000	10	30.000
Total		144	566.000

Perhitungan Subsidi

Setelah mendapatkan berapa pendapatan satu hari beroperasinya bus TMP, kemudian juga sudah dianalisis BOK bus TMP, maka selanjutnya adalah menghitung berapa subsidi yang dikeluarkan pemerintah dalam mengoperasikan bus TMP per harinya. Untuk menghitung berapa subsidi untuk satu bus per hari caranya adalah sebagai berikut :

Tiket terjual = 144 lembar tiket
 Pendapatan = Rp.566.000
 Tarif BOK = Rp.8.628,84 Per set km
 Pengeluaran = Tarif BOK x Tiket terjual
 = Rp.8.628,84 x 144 lembar
 = Rp.1.242.432.
 Subsidi = pengeluaran – pendapatan
 =Rp.1.242.432– Rp.566.000
 = Rp.676.553 per hari.

Jadi, dengan jumlah pendapatan satu hari bus sebesar Rp.566.000 dan pengeluaran bus sebesar Rp.1.242.432, maka selisih diantara pengeluaran dan pendapatan merupakan subsidi pemerintah.

Sesuai perhitungan subsidi yang harus dikeluarkan pemerintah agar bus ini tetap layak beroperasi adalah sebesar Rp.676.553 per hari.

Simulasi Alternatif Pemecahan Masalah

Simulasi alternatif pemecahan masalah dilakukan untuk mendapatkan suatu cara agar bus TMP ini menjadi layak beroperasi tanpa bantuan subsidi pemerintah. Tujuannya adalah agar bisa mendapatkan keuntungan yang besar,

sehingga bus TMP tidak mengalami kerugian.

a. Menaikkan Harga Tiket

Tujuan dari menaikkan harga tiket adalah agar bisa mendapatkan pendapatan lebih besar lagi, sehingga bisa menutupi pengeluaran bus TMP.

Setelah melakukan analisis kelayakan finansial terhadap simulasi menaikkan harga tiket, maka hasil yang diperoleh semua komponen dari kelayakan investasi memenuhi kelayakan finansial. Harga kenaikan tiket simulasi yang diperoleh menjadi Rp.10.000 dari harga tiket awal Rp.4.000.

b. Mengurangi Jumlah Bus TMP

Setelah melakukan simulasi mengurangi jumlah bus pada koridor III, maka bus yang layak beroperasi di koridor III ini adalah berkurang dari 11 bus menjadi 5 bus. Hal ini dikarenakan setelah dilakukan simulasi, maka hanya 5 bus inilah yang bisa memenuhi semua nilai dari metode ketentuan kelayakan investasi. Pengurangan jumlah bus dari 11 bus menjadi 5 bus tujuannya adalah mengurangi biaya pengeluaran bus.

E. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Tugas akhir ini menghasilkan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Analisis total Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk bus TMP koridor III adalah sebesar Rp8.628,84 per seat-km. subsidi pemerintah Kota Pekanbaru perharinya adalah sebesar Rp.676.553.
2. Simulasi pemecahan masalah yang didapatkan adalah dengan cara menaikkan harga tiket dan mengurangi jumlah bus yang beroperasi.

Saran

1. Bagi Pemerintah Kota Pekanbaru, perlu untuk mengidentifikasi faktor apa yang mempengaruhi masyarakat

agar mau beralih menggunakan transportasi umum. Jika masyarakat kota Pekanbaru lebih memilih memanfaatkan layanan transportasi umum terutama bus TMP, maka pendapatan dari pengoperasian bus TMP akan lebih menguntungkan. Selain itu juga tentu dapat mengurangi kemacetan akibat dari penggunaan kendaraan pribadi.

2. Bagi mahasiswa yang ingin melanjutkan analisis pada koridor yang lain, perlu untuk menemukan simulasi alternatif lainnya yang berbeda dari alternatif yang sudah dibahas pada tugas akhir ini. Tujuannya adalah untuk memberikan banyak pilihan alternatif pada pengelola bus TMP, agar pengoperasian bus TMP ini menjadi layak investasi dan menguntungkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adler. (1983). *Evaluasi Ekonomi Proyek-proyek Pengangkutan*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Arsyad, N. (2016). *Analisa Kelayakan Investasi Angkutan Umum (Angkot) Kota Pariaman*, 12(2), 15–24.
- Bank Indonesia, (2018, April). *LAPORAN INFLASI (Indeks Harga Konsumen)*. Retrieved from Google.com: <https://www.bi.go.id/id/moneter/inflasi/data/Default.aspx>. Diakses pada 5 Januari 2018.
- Departemen Perhubungan. (2002). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.89*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Dinas Pendapatan Daerah Kota Pekanbaru. (2016). *Jumlah Kendaraan Bermotor*. Pekanbaru: Badan Pendapatan Daerah.
- Dinas Perhubungan, (2017, Januari 06). *Pengelolaan Bus Trans Metro*

- Pekanbaru Diambil Alih Dishub.* Retrieved from Google.com: <http://riautribune.com/mobile/detailberita/5539/pengelolaan-bus-trans-metro-pekanbaru-diambil-alih-dishub>. Diakses pada 5 Januari 2018.
- Dinas Perhubungan, (2017, Desember 14). *Ini Rute Bus Trans Metro Pekanbaru Terbaru 2018.* Retrieved from Google.com: <https://www.pekanbaru.co/34307/ini-rute-bus-trans-metro-pekanbaru-terbaru-2018/> Diakses pada 5 Januari 2018.
- Dinas Perhubungan, (2017, September 12). *12 Koridor dan 80 Bus Trans Metro Pekanbaru Full Beroperasi.* Retrieved from Google.com: <http://harianriau.co/mobile/detailberita/15796/12-koridor-dan-80-bus-trans-metro-pekanbaru-full-beroperasi>. Diakses pada 5 Januari 2018.
- Erwan. Agus Purwanto (2010) *Subsidi sebagai Instrumen Kebijakan Publik: Dilema Antara Rasionalitas Ekonomi dan Tekanan Politik.* Yogyakarta: Gava Media
- Emileo, G., Taufik, H., & Djuniati, S. (2017). *Evaluasi Kelayakan Finansial Bus Trans Metro Pekanbaru Koridor Vi Trayek Terminal Bandar Raya Payung Sekaki (Brps) – Pandau, 2, 1–10.* Skripsi. Fakultas Teknik Sipil Universitas Riau : Riau