

Preferensi Pemerintah dan Badan Usaha Dalam Pengembangan Lyn Sebagai Angkutan Umum Feeder di Surabaya Melalui Skema Kpbu

Adhistry Syamshabrina dan Putu Gde Ariastita

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

e-mail: ariastita@gmail.com

Abstrak—Rencana pengembangan angkutan lyn di Surabaya sebagai angkutan *feeder* melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) telah direncanakan sejak tahun 2008. Rencana tersebut dilandasi oleh keterkaitan kebutuhan antara pemerintah dan badan organda lyn dalam mengembangkan sistem pelayanan angkutan lyn. Untuk mempercepat pelaksanaan kerjasama tersebut, diperlukan identifikasi preferensi pihak pemerintah dan badan usaha selaku pelaku kerjasama. Penelitian ini menggunakan alat analisis AHP (*Analytical Hierarchy Proses*) untuk memberikan bobot besaran pengaruh tiap faktor berdasarkan preferensi *stakeholder* dan alat analisis Kuadran untuk menyusun faktor prioritas pendorong keberhasilan KPBU berdasarkan preferensi *stakeholder*. Hasil dari penelitian ini adalah, Bentuk dan Pola KPBU merupakan faktor yang prioritaskan oleh pihak pemerintah dan badan usaha dalam melaksanakan kerjasama.

Kata Kunci—Transportasi, Kerjasama Pemerintah Badan Usaha, KPBU, Pembiayaan.

I. PENDAHULUAN

TRANSPORTASI berkelanjutan adalah pengelolaan sistem transportasi yang terjangkau, dapat beroperasi secara efisien, memberikan pilihan moda-moda transportasi dan mendukung perkembangan ekonomi [1]. Sistem transportasi berkelanjutan merupakan tatanan baru yang diterapkan dalam sistem transportasi di masa kini [2]. Dalam pembangunannya, diperlukan revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik [2]. Angkutan Kota termasuk salah satunya.

Sesuai dengan salah satu misi yang tercantum dalam RTRW Kota Surabaya tahun 2014-2034, pembangunan transportasi umum yang saling terintegrasi telah direncanakan di Kota Surabaya [3]. Rencana pengembangan angkutan lyn merupakan salah satu program yang berupaya dilaksanakan dengan menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha. Skema KPBU sendiri adalah salah satu bentuk pembiayaan pembangunan infrastruktur umum oleh pemerintah yang melibatkan intervensi pihak swasta dengan memperhatikan pembagian resiko didalamnya.

Pengembangan lyn dilatar belakangi oleh kebutuhan moda transportasi umum yang layak serta terintegrasi dengan rencana pembangunan angkutan massal cepat di Surabaya. Fenomena menunjukkan turunnya tingkat penggunaan lyn berakibat pada penurunan pendapatan bagi badan usaha organda lyn.

Melihat urgensi diatas, kerjasama pemerintah dan badan usaha dalam mengembangkan lyn sebagai angkutan *feeder* di

Surabaya sangat diperlukan. Namun karena rencana ini belum juga terlaksana, maka dibutuhkan suatu penelitian untuk melihat bagaimana preferensi dari dua pelaku kerjasama, sehingga rencana pengembangan lyn sebagai angkutan *feeder* di Surabaya dapat segera terlaksana.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mendefinisikan preferensi pemerintah dan badan usaha dalam menentukan faktor prioritas yang mempengaruhi keberhasilan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha, dalam mengembangkan lyn sebagai angkutan *feeder* di Surabaya.

II. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Pendekatan penelitian menggunakan pendekatan positivistik, dimana pendekatan bersumber dari suatu kebenaran yang berdasarkan dari fakta-fakta [4]. Metode penelitian menggunakan proses penalaran secara induktif, yaitu proses pengambilan data secara umum lalu diolah menjadi hipotesis dan mem-verivikasi hipotesa tersebut sehingga menghasilkan acuan yang dapat berlaku secara umum. Berdasarkan tujuan, penelitian ini menggunakan kerangka penelitian berjenis kuantitatif.

B. Populasi, Sampel dan Metode Pengumpulan Data

Populasi dari penelitian ini adalah pemangku kepentingan dalam bidang kerjasama infrastruktur di Kota Surabaya dan pengelola sistem transportasi pelayanan angkutan lyn di Kota Surabaya. Sedangkan sampel yang digunakan adalah 1) Bidang Prasarana Perhubungan-Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Jawa Timur; 2) Bagian Perencanaan Angkutan Massal, Bidang Angkutan-Dinas Perhubungan Kota Surabaya; 3) Ketua Paguyuban Lyn S Surabaya; dan 4) Ketua Paguyuban Lyn G Surabaya.

Metode pengumpulan data menggunakan survey sekunder dan primer, dimana survey primer dilakukan dengan teknik wawancara dan survey sekunder dilakukan dengan mengumpulkan data dari literatur dan kebijakan, serta dari instansi terkait.

C. Metode Analisa

Untuk mencapai tujuan penelitian yakni mendefinisikan preferensi pemerintah dan badan usaha dalam menentukan faktor prioritas yang mempengaruhi keberhasilan KPBU, penelitian ini dilakukan melalui dua tahap analisis sasaran. Tahapan pertama yakni mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi KPBU berdasarkan preferensi pemerintah dan preferensi badan usaha. Tahap selanjutnya melakukan penyusunan hasil preferensi *stakeholder* tersebut

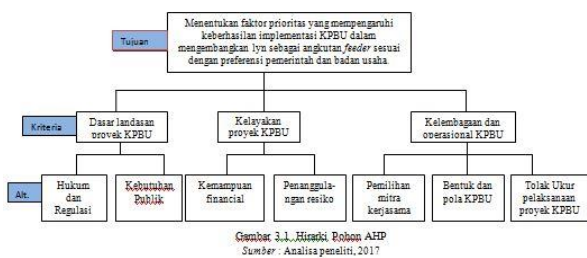
menjadi faktor prioritas yang mendorong keberhasilan KPBU.

Identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi KPBU diolah menggunakan teknik analisa *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Dalam analisis AHP proses analisa yang pertama adalah menentukan hirarki permasalahan dengan menyusun pohon AHP yang berasal dari indikator dan variabel sebagai berikut:

Tabel 1.

Indikator dan Variabel yang Mempengaruhi Implementasi KPBU dalam Pengembangan lyn di Surabaya

Indikator	Variabel
Landasan	Dasar Hukum dan Regulasi
Proyek	Kebutuhan Publik
Kelayakan	Kemampuan Finansial
Proyek	Penanggulangan Resiko
Kelembagaan dan Operasional	Bentuk dan Pola KPBU
Proyek	Pemilihan Mitra Kerjasama
	Implementasi yang jelas dan terukur



Gambar 3.1. Hirarki Pohon AHP
Sumber : Analisa peneliti, 2017

Gambar 1. Pohon AHP

Didalam pohon AHP tersebut terdapat kriteria dan alternatif untuk mencapai tujuan permasalahan. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh, dilakukan nilai pembobotan pada tiap variabel atau alternatif oleh *stakeholder* pemerintah dan *stakeholder* badan usaha, dengan mengisi kuisioner perbandingan berpasangan. Selanjutnya, hasil pembobotan tiap responden digabungkan menurut lembaganya sehingga menjadi preferensi pihak pemerintah, dan preferensi pihak badan usaha.

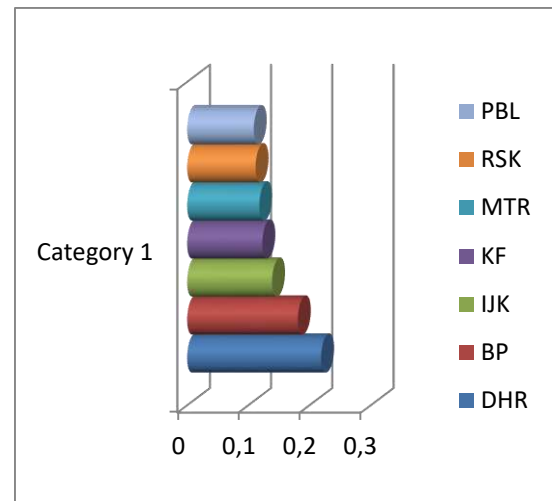
Tahap penyusunan faktor prioritas diolah dengan menggunakan teknik analisis Kuadran. Penyusunan dilakukan dengan memetakan hasil pembobotan dari preferensi pemerintah dan preferensi badan usaha kedalam bentuk kuadran atau yang sering disebut dengan Diagram Kartesius. Diagram Kartesius terbagi menjadi empat kuadran berdasarkan tingkat prioritasnya, yakni Kuadran I atau Kuadran prioritas, Kuadran II atau Kuadran prioritas sedang sumbu y, Kuadran III atau Kuadran prioritas sedang sumbu x dan Kuadran IV atau Kuadran tidak prioritas atau prioritas rendah.



Gambar 2. Empat Bagian Diagram Kartesius

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

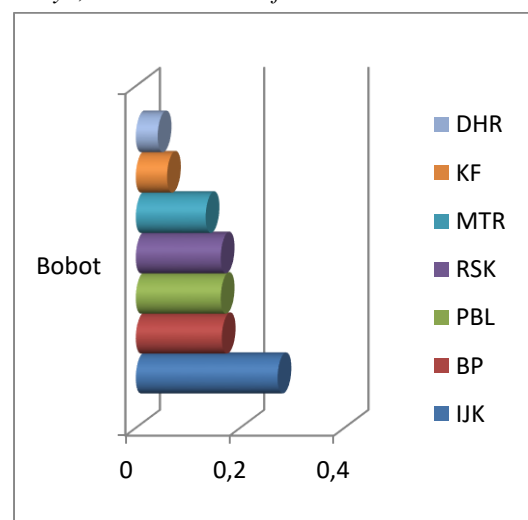
A. Penentuan Faktor yang Mempengaruhi Implementasi KPBU dalam Pengembangan lyn Sebagai Angkutan Feeder di Surabaya, Berdasarkan Preferensi Pemerintah



Gambar 3. Hasil Pembobotan Variabel Pemerintah

Hasil pembobotan variabel yang telah dilakukan oleh *stakeholder* pemerintah menunjukkan bahwa pemerintah lebih memperhatikan faktor mengenai landasan proyek dan kelayakan proyek. Dari Gambar.3 terlihat bahwa tiga faktor yang memiliki bobot paling tinggi adalah 1) DHR (Dasar Hukum dan Regulasi), 2) BP (Bentuk dan Pola KPBU) dan 3) IJK (Implementasi yang jelas dan terukur). Selanjutnya disusul dengan faktor 4)KF (Kemampuan Finansial), 5)MTR (Pemilihan mitra kerjasama). Adapun 2 faktor yang mendapat prioritas terendah oleh pemerintah adalah faktor 6) RSK (Penanggulangan Resiko) dan 7) PBL (Kebutuhan Publik).

B. Penentuan Faktor yang Mempengaruhi Implementasi KPBU dalam Pengembangan lyn Sebagai Angkutan Feeder di Surabaya, Berdasarkan Preferensi Badan Usaha



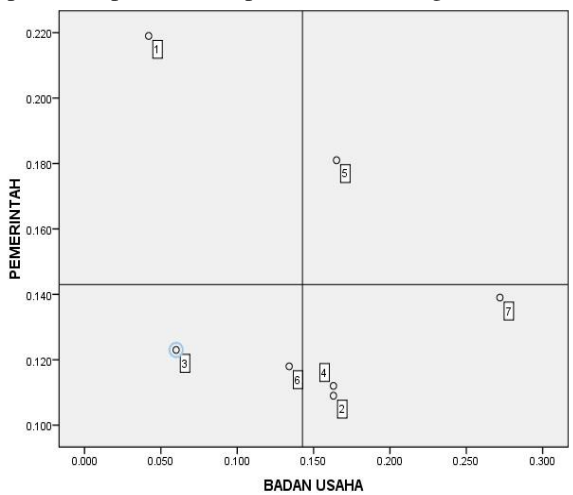
Gambar 4. Hasil Pembobotan Variabel Badan Usaha

Dari hasil pembobotan faktor yang telah dilakukan oleh *stakeholder* badan usaha, menunjukkan bahwa dalam melakukan kerjasama, badan usaha lebih memprioritaskan faktor mengenai kelembagaan dan operasional proyek. Dari Gambar 4 terlihat bahwa faktor utama yang diperhatikan oleh badan usaha adalah 1) IJK (Implementasi yang jelas dan terukur). Disusul dengan faktor 2) BP (Bentuk dan Pola KPBU), 3) PBL (Kebutuhan Publik), 4) RSK

(Penanggulangan Resiko), dan 5) MTR (Pemilihan Mitra Kerjasama). Adapun dua faktor yang mendapatkan prioritas terendah dari badan usaha adalah 6)KF (Kemamouan Finansial) dan 7) DHR (Dasar Hukum dan Regulasi)

C. Penyusunan Faktor Prioritas Pendorong Keberhasilan KPBU dalam Mengembangkan Lyn Sebagai Angkutan Feeder di Surabaya

Hasil pembobotan faktor oleh pemerintah dan badan usaha akan dipetakan menjadi satu dalam bentuk penggambaran Diagram Kartesius dari hasil pemetaan tersebut akan terlihat faktor apasaja yang diprioritaskan oleh kedua belah pihak, faktor apa saja yang diprioritaskan oleh salah satu pihak, dan faktor apa saja yang tidak diprioritaskan oleh keduanya. Adapun hasil pemetaan dapat dilihat dalam gambar berikut :



Gambar 5. Diagram Kartesius Distribusi Faktor Prioritas

Dari hasil pemetaan tersebut, terdapat 3 kelompok faktor berdasarkan tingkat prioritasnya, yakni :

1) Kelompok Faktor Diprioritaskan / Tinggi

Kelompok faktor prioritas tinggi merupakan faktor yang dinilai penting berdasarkan hasil preferensi pemerintah dan badan usaha. Kelompok faktor prioritas tinggi diisi oleh faktor nomor 5, yakni Bentuk dan Pola Kerjasama. Sehingga, faktor Bentuk dan Pola Kerjasama merupakan faktor yang paling berpengaruh dalam mendorong implementasi KPBU dalam mengembangkan angkutan lyn sebagai angkutan feeder di Surabaya berdasarkan preferensi pemerintah dan badan usaha.

2) Kelompok Faktor Prioritas Sedang

Kelompok faktor prioritas sedang adalah faktor-faktor yang diprioritaskan oleh salah satu pihak saja. Didalamnya terdapat empat faktor. Faktor yang diprioritaskan oleh pemerintah adalah faktor no. 1 yakni, Dasar Hukum dan Regulasi, sedangkan badan usaha memprioritaskan faktor no. 7 yakni Implementasi yang jelas dan terukur, faktor no. 2 yakni Kemampuan Publik, dan faktor no. 4 yakni Penanggulangan Resiko. Sehingga dalam pelaksanaan rencana kerjasama, tiap pelaku harus memperhatikan kebutuhan yang diprioritaskan oleh pelaku yang lain, sehingga rencana kerjasama dapat mewisadahi semua kebutuhan.

3) Kelompok Faktor Tidak di Prioritaskan/Rendah

Kelompok faktor tidak diprioritaskan adalah faktor-faktor yang mendapatkan nilai kepentingan terakhir dari pemerintah dan badan usaha. didalamnya, terdapat dua faktor yakni faktor no.3, Kemampuan Finansial dan faktor no.4, Pemilihan Mitra Kerjasama

IV. KESIMPULAN

Faktor yang diprioritaskan oleh pemerintah dan badan usaha dalam mengembangkan lyn sebagai angkutan feeder di Surabaya melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha adalah faktor Bentuk dan Pola KPBU. Sedangkan faktor yang hanya diprioritaskan oleh salah satu pihak adalah faktor Implementasi yang jelas dan terukur, faktor Dasar Hukum dan Regulasi, faktor Kebutuhan Publik dan faktor Penanggulangan Resiko. Adapun faktor yang tidak diprioritaskan oleh kedua belah pihak adalah faktor Kemampuan Finansial dan faktor Pemilihan Mitra Kerjasama.

DAFTAR PUSTAKA

[1] A. Sjafruddin, "Pembangunan Infrastruktur Transportasi untuk Menunjang Pembangunan Berkelanjutan Berbasis Ilmu Pengetahuan."
 [2] S. Amina, *Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan*. 2007.
 [3] "Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya 2014-2034." .
 [4] Rohman, *Cours de Philosophic Positive*. 2012.