

KAJIAN FAKTOR PENYEBAB KETIDAKEFEKTIFAN KINERJA TERMINAL MENA KOTA RUTENG KABUPATEN MANGGARAI

Marry G. A. Gaut¹ (gautgrace@gmail.com)

John H. Frans² (johnhendrikfrans@gmail.com)

Tri M. W. Sir³ (trimwsir@yahoo.com)

ABSTRAK

Terminal Mena, Kota Ruteng, Kabupaten Manggarai dalam pengoperasiannya menghadapi permasalahan sehingga kinerjanya tidak efektif, berbagai permasalahan disebabkan faktor yang terdapat dalam dan luar terminal. Berdasarkan data dan pengamatan di Terminal Mena dilakukan beberapa analisis. Berdasarkan uji binomial sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Terminal Angkutan Jalan terbukti ketersediaan fasilitas pelayanan di Terminal Mena kurang. Analisis peramalan dengan metode regresi linear menyatakan terjadinya penurunan jumlah penumpang dan kendaraan dari tahun ramalan 2022 sampai dengan tahun 2031. Berdasarkan analisis jam puncak volume penumpang dan volume kendaraan tahun 2017 sampai tahun 2021 menurun. Analisis kapasitas berdasarkan kebutuhan luasan terminal berdasarkan Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan Dan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Dan Barang oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat Terminal Mena seharusnya memiliki luas sebesar 35000 m² dengan 10725.52 m² total luas ruang, 3217.65 m² luas taman, dan 21056.83 m² untuk cadangan pengembangan sedangkan luas saat ini hanya 4031 m². Berdasarkan metode analisis *mean* dan metode PLS-SEM faktor utama penyebab ketidakefektifan berdasarkan persepsi penumpang adalah sikap pengguna jasa terminal dan persepsi pengemudi adalah faktor aksesibilitas. Berdasarkan Analisis SWOT pengelolaan Terminal Mena pada kondisi tidak menguntungkan karena menghadapi ancaman dan kelemahan sehingga diberikan strategi untuk mengatasi permasalahan pada pengelolaannya.

Kata Kunci: Terminal Mena, Kapasitas, Ketidakefektifan, Strategi Pengelolaan

ABSTRACT

Terminal Mena, Ruteng City, Manggarai Regency in operation faces problems cause its performance ineffective, problems caused by factors that are inside and outside terminal. Based on data, observations at Terminal Mena, several analyzes carried out. On binomial test according to Regulation Minister of Transportation of Republic of Indonesia Number: PM 40 of 2015 concerning Service Standards for Road Transport Terminals, proven that availability of service facilities at Terminal Mena is lacking. Forecasting with linear regression method will decrease number of passengers and vehicles from the forecast year 2022 to 2031. On analysis of peak hour passenger volume, vehicle volume 2017 to 2021 decreased. Capacity analysis posit Draft Technical Guidelines for Development and Implementation of Passenger and Goods Transportation by Directorate General of Land Transportation, Terminal Mena should have 35000 m² of area with 10725.52 m² of total space, 3217.65 m² of park area, and 21056.83 m² for development reserves while area currently only 4031 m². Based mean analysis method and PLS-SEM method, main factor causing ineffectiveness based on passenger perceptions is attitude of terminal users, driver's perception is accessibility factor. SWOT Analysis prove management of Terminal Mena in unfavorable conditions so a strategy is given to overcome the problems.

Key Words: Terminal Mena, Capacity, Ineffectiveness, Management Strategy

¹ Prodi Teknik Sipil, FST Undana (Penulis Korespondensi);

² Prodi Teknik Sipil, FST Undana;

³ Prodi Teknik Sipil, FST Undana.

PENDAHULUAN

Terminal Mena adalah terminal tipe B yang terletak di Kota Ruteng. Terminal ini merupakan salah satu prasarana transportasi yang disediakan oleh pemerintah dan diharapkan dapat membantu masyarakat Kota Ruteng dan sekitarnya dalam melakukan aktifitas. Namun dalam pengoperasiannya terminal ini menghadapi berbagai permasalahan yang mempengaruhi kinerjanya sehingga tidak optimal dan menyebabkan ketidakefektifan, salah satunya adalah sikap pengguna jasa terminal itu sendiri, dimana penumpang dan pengemudi lebih memilih untuk memesan langsung bus dan travel langsung ke rumah tanpa harus menggunakan terminal, angkutan umum juga menaikkan dan menurunkan penumpang bukan di area terminal. Petugas pengelola Terminal Mena terbilang kurang cakap dan tanggap dalam mengatasi permasalahan yang ada di dalam terminal. Fasilitas-fasilitas yang tersedia di dalam Terminal Mena juga kurang memadai baik itu fasilitas utama dan fasilitas pendukung sebagaimana fasilitas yang harus tersedia dalam terminal tipe B. Berbagai permasalahan inilah yang menjadi pemicu tidak optimalnya kinerja Terminal Mena dan menyebabkan terjadinya ketidakefektifan.

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui dan mengkaji faktor ketidakefektifan kinerja Terminal Mena.

TINJAUAN PUSTAKA

Terminal

Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Terminal penumpang adalah tempat yang diperuntukkan untuk pergantian antarmoda dan intermodal dalam wilayah administrasi Kabupaten/Kota yang menjadi lokasi terminal penumpang dengan fungsi utama melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antar provinsi dan dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, angkutan pedesaan dan/atau angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

Fungsi Terminal

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan fungsi terminal ditinjau dari tiga unsur yaitu penumpang, pemerintah dan operator atau pengusaha jasa angkutan (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 1995)

Klasifikasi Terminal

Terminal dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

1. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Peranan dan Fungsinya
2. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Jenis Angkutan
3. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Fungsi Pelayanan
4. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Runag Terminal

Fasilitas Terminal

Terminal harus mampu memberikan pelayanan yang baik bagi penggunaannya, maka perlu disediakan fasilitas yang diperuntukkan bagi pengguna jasa terminal. Fasilitas yang ada di dalam terminal dapat dibedakan menjadi dua, yaitu fasilitas utama dan fasilitas pendukung

(Munawar, 2005). Besarnya kebutuhan terhadap fasilitas-fasilitas berdasarkan tipe terminal dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Kebutuhan Luas Fasilitas Dalam Terminal Angkutan Umum

NO	Jenis Fasilitas	Tipe A (m ²)	Tipe B (m ²)	Tipe C(m ²)
1	Ruang parkir AKAP	1120	-	-
2	Ruang parkir AKDP	540	540	-
3	Ruang parkir Angkutan Kota	800	800	800
4	Ruang parkir Angkutan Desa	900	900	900
5	Ruang parker Angkutan pribadi	600	500	200
6	Ruang service	500	-	-
8	Pompa bensin	1960	2740	1100
9	Sirkulasi kendaraan	150	100	-
10	Bengkel	50	40	30
11	Ruang istirahat	25	20	-
12	Gudang	1980	1370	550
13	Ruang parker cadangan	2625	2250	480
14	Ruang tunggu	1050	900	192
15	Sirkulasi orang	72	60	40
16	Kamar mandi	1575	1350	288
17	Kios	72	60	40
18	Mushola	78	59	39
19	Ruang administrasi	23	23	16
20	Ruang pengawas	3	3	3
21	Loket	4	4	3
22	Peron	6	6	6
23	Retribusi	12	10	8
24	Ruang informasi	45	30	15
25	Ruang P3K	150	100	-
26	Ruang perkantoran	6653	4890	1554
	Ruang luar/Penghijauan			
	Luas total	23494	17255	6264
	Cadangan pengembangan	23494	17255	6264
	Kebutuhan lahan	46988	34510	12528
	Kebutuhan lahan untuk desain	47000	35000	11000

Peramalan (Forecasting)

Peramalan jumlah penumpang dan kendaraan pada umur rencana dilakukan untuk membuktikan data jumlah penumpang dan data jumlah kendaraan menurun tiap tahunnya. Peramalan (Forecasting) dihitung dengan menggunakan Analisis regresi linear sederhana. Analisis ini meliputi beberapa hal sebagai berikut (Matheos, 2020):

Peramalan Jumlah Penumpang

1. Perhitungan prediksi (*forecasting*) dengan regresi linear sederhana menggunakan persamaan :

$$Y = a + bX \tag{1}$$

2. Menentukan Konstanta a dan b

$$a = \frac{[\sum Yx \sum X^2] - [\sum Xx \sum XY]}{[nx \sum X^2] - (X^2)} \tag{2}$$

$$b = \frac{[nx \sum XY] - [\sum Xx \sum Y]}{[nx \sum X^2] - (X^2)} \tag{3}$$

3. Menghitung Koefisien Determinasi R²

$$r = \frac{[nx \sum XY] - [\sum Xx \sum Y]}{\sqrt{[nx \sum X^2] - (\sum X)^2} \times [nx \sum Y^2] - (\sum Y)^2} \quad (4)$$

Peramalan Jumlah Kendaraan

1. Perhitungan prediksi (*forecasting*) dengan regresi linear sederhana menggunakan persamaan :

$$Y = a + bX \quad (5)$$

2. Menentukan Konstanta a dan b

$$a = \frac{[\sum Yx \sum X^2] - [\sum Xx \sum XY]}{[nx \sum X^2] - (X^2)} \quad (6)$$

$$b = \frac{[nx \sum XY] - [\sum Xx \sum Y]}{[nx \sum X^2] - (X^2)} \quad (7)$$

3. Menghitung Koefisien Determinasi R²

$$r = \frac{[nx \sum XY] - [\sum Xx \sum Y]}{\sqrt{[nx \sum X^2] - (\sum X)^2} \times [nx \sum Y^2] - (\sum Y)^2} \quad (8)$$

Volume Jam Puncak

Untuk mengetahui kapasitas terminal berdasarkan kebutuhan luasan, maka perlu dilakukan perhitungan volume jam puncak, untuk mengetahui jumlah penumpang dan kendaraan yang akan dijadikan acuan dalam perhitungan kapasitas terminal. Analisis ini meliputi beberapa hal sebagai berikut (Matheos, 2020) :

Perhitungan Jam Puncak Penumpang

1. Volume Penumpang Bulanan Puncak

$$\text{Volume Penumpang Bulanan Puncak} = \frac{\text{Volume Penumpang Tahunan}}{12} \quad (9)$$

2. Volume Penumpang Harian Puncak

$$\text{Volume Penumpang Harian Puncak} = \frac{\text{Volume Penumpang Bulanan Puncak}}{30} \quad (10)$$

3. Ratio Jam Puncak

$$\text{Ratio Jam Puncak} = 1.38 \times (\text{Volume Harian Puncak})^{0.5} \quad (11)$$

4. Volume Penumpang Pada Jam Puncak

$$\text{Volume Penumpang Jam Puncak} = \text{Ratio jam Puncak} \times \text{Volume Penumpang Puncak} \quad (12)$$

Perhitungan Jam Puncak Kendaraan

1. Volume Kendaraan Bulanan Puncak

$$\text{Volume Kendaraan Bulanan Puncak} = \frac{\text{Volume Kendaraan Tahunan}}{12} \quad (13)$$

2. Volume Kendaraan Harian Puncak

$$\text{Volume Kendaraan Harian Puncak} = \frac{\text{Volume Kendaraan Bulanan Puncak}}{30} \quad (14)$$

3. Ratio Jam Puncak

$$\text{Ratio Jam Puncak} = 1.38 \times (\text{Volume Harian Puncak})^{0.5} \tag{15}$$

4. Volume Kendaraan Pada Jam Puncak

$$\text{Volume Kendaraan Jam Puncak} = \text{Ratio jam Puncak} \times \text{Volume Kendaraan Puncak} \tag{16}$$

Kapasitas Terminal

Analisis kapasitas berdasarkan kebutuhan luasan terminal adalah analisis yang dilakukan untuk menghitung kebutuhan ruang untuk masing-masing fasilitas terminal untuk mengetahui kapasitas terminal. Standar yang digunakan untuk menghitung adalah berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal No.14 Tahun 1993 tentang Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang dan Barang (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1993) dan dapat dilihat pada Tabel 2.berikut ini.

Tabel 2. Standar Fasilitas Terminal Tipe B

No	Jenis Fasilitas	Dimensi
Fasilitas utama Terminal		
1	Jalur Pemberangkatan Kendaraan Umum	AKAP 42 m ² / kendaraan AKDP 27 m ² / kendaraan ANGKOT/ANGDES 20 m ² / kendaraan
2	Jalur Kedatangan Kendaraan Umum	Sesuai dengan jumlah pegawai
3	Jalur Tunggu Kendaraan Umum	Sesuai dengan cara parkir
4	Tempat Tunggu Penumpang	1 m ² / kendaraan
5	Jalur Lintasan	
6	Bangunan kantor terminal, menara pengawas, pos pemeriksaan KPS, loket penjualan tiket	Sesuai dengan jumlah pegawai
7	Tempat istirahat kendaraan angkutan Umum	AKAP 42 m ² / kendaraan AKDP 27 m ² / kendaraan ANGKOT/ANGDES 20 m ² / kendaraan
8	Menara pengawas	Sesuai dengan jumlah pegawai
9	Loket penjualan karcis	
10	Rambu-rambu dan papan informasi, yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan	
11	Pelataran parkir kendaraan dan taksi	Taksi 20 m ² / kendaraan Kendaraan pribadi 20 m ² / kendaraan Sesuai dengan cara parkir
Fasilitas Penunjang Terminal		
1	Kamar kecil/Toilet	80% dari musholla
2	Mushola	Jumlah jalur 1-5, luas 17,5 m ² Jumlah jalur 2-10, luas 35 m ² Jumlah jalur 11-15, luas 52,5 m ² Jumlah jalur 16-20, luas 70 m ² Jumlah jalur > 20, luas 87,5 m ²
3	Kios/Kantin	60% x areal tunggu penumpang
4	Ruang pengobatan	45 m ²
5	Ruang informasi dan pengaduan	12 m ²
6	Telepon umum	
7	Taman	30% dari luas lahan keseluruhan
Cadangan Pengembangan		
8	Cadangan pengembangan	100% dari luas lahan keseluruhan

Analisis Mean

Metode analisis mean merupakan ukuran pemusatan data. Metode analisis mean juga merupakan ringkasan deskriptif dari kumpulan data melalui satu nilai yang mencerminkan pusat distribusi

data. Meskipun tidak memberikan informasi tentang nilai individu dalam kumpulan data, tapi ini memberikan ringkasan yang komprehensif dari semua kumpulan data.

Rumus untuk menghitung mean adalah :

$$Me = \frac{\sum f_i x_i}{\sum f_i} \quad (17)$$

dengan :

Me = Mean untuk data bergolong

$\sum f_i$ = Jumlah data/sampel

$\sum f_i x_i$ = Produk perkalian antara f_i pada tiap interval data dengan tanda kelas x_i

Analisis Partial Least Square Structural Equation Modelling

Analisis PLS adalah model persamaan *structural*(SEM) yang berbasis komponen atau varian. *Structural Equation Model* (SEM) adalah salah satu bidang kajian statistik yang dapat menguji sebuah rangkaian hubungan yang relatif sulit terukur secara bersamaan. Analisis ini merupakan kombinasi antara analisis faktor dan analisis regresi, yang bertujuan untuk menguji hubungan antar variabel, baik itu antar indikator dengan konstruksinya, ataupun hubungan antar konstruk.

Analisis SWOT

Analisis SWOT adalah sebuah metode analisis strategi yang digunakan untuk mengevaluasi faktor internal dan faktor eksternal yang meliputi kekuatan (*Strengths*), kelemahan(*Weakness*), peluang(*Opportunity*), dan ancaman (*Threats*) untuk mencapai tujuan dalam perencanaan tertentu (Ndoen, 2017). Penerapan analisis SWOT tersebut nantinya dapat dijadikan sebagai panduan dan perbandingan dari berbagai sudut pandang, baik dari segi kekuatan dan kelemahan serta peluang dan ancaman yang mungkin bisa terjadi di masa yang akan datang. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strengths*) dan peluang (*opportunity*), namun secara bersamaan meminimalkan kelemahan (*weaknesses*) dan ancaman (*threats*).

Uji Binomial

Statistik uji Binomial merupakan analisis untuk menguji kebenaran data tentang sesuatu untuk memperoleh hasil yang akurat. Dalam hal ini, yang kita uji adalah rata-rata dugaan dari data yang diamati. Melalui uji Binomial dapat dikatakan bahwa suatu data dapat menggambarkan sebuah kebenaran atau tidak.

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Terminal Mena yang terletak di Kelurahan Compang Tuke, Kecamatan Langke Rembong, Kota Ruteng, Kabupaten Manggarai, Provinsi Nusa Tenggara Timur

Jenis Data

Data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data yang diperoleh dari hasil pengamatan dan pengukuran langsung di lapangan. Data yang diperoleh antara lain hasil survei keadaan fasilitas dan luasan terminal serta hasil kuesioner faktor penyebab ketidakefektifan dan kuesioner SWOT. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi yang terkait dan studi literature. Data sekunder yang diperoleh untuk penelitian ini

antara lain data-data pendukung yang di dapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai yaitu volume tahunan penumpang 2017-2021, volume tahunan kendaraan 2017-2021

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dimulai dengan identifikasi masalah dimana diidentifikasi berbagai masalah yang menyebabkan ketidakefektifan kinerja Terminal Mena Data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data yang diperoleh dari hasil pengamatan dan pengukuran langsung di lapangan. Data yang diperoleh antara lain hasil survei keadaan fasilitas dan luasan terminal serta hasil kuesioner faktor penyebab ketidakefektifan dan kuesioner SWOT. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi yang terkait dan studi literature. Data sekunder yang diperoleh untuk penelitian ini antara lain data-data pendukung yang di dapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai yaitu volume tahunan penumpang dan volume tahunan kendaraan 2017-2021.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dilakukan adalah analisis ketersediaan fasilitas berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal dengan uji binomial, analisis peramalan (*forecasting*) pergerakan penumpang dan kendaraan dengan metode regresi linier sederhana, analisis volume jam puncak penumpang dan kendaraan, analisis kapasitas berdasarkan kebutuhan luasan terminal, analisis faktor penyebab ketidakefektifan dengan metode analisis *mean* dan metode *Partial Least Square Structural Equation Modelling*, dan analisis strategi pengelolaan terminal dengan metode analisis SWOT

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Terminal Mena

Terminal Mena merupakan terminal penumpang yang terletak di Jalan Komodo, Kelurahan Compang Tuke, Kecamatan Langke Rembong, Kabupaten Manggarai. Terminal Mena merupakan terminal yang dibangun pada tahun 2003. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Terminal Mena merupakan Terminal Tipe B sesuai dengan fungsi pelayanannya, yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan desa (Angdes) dan angkutan kota (Angkot). Berdasarkan data trayek tahun 2022 dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai, saat ini Terminal Mena melayani 55 unit angkutan kota untuk trayek dalam kota, 140 unit angkutan desa untuk trayek Anam, Ngor, Cancar, Interlango, Ketang, Kole, Langke Majok, Beokina, Pasa, Wae Mbeleng, Todo, Golo Welu, Dalo, Lolang, Nggola, Ndehes, Ruang, Lelak, Maras, Kenggu, Wae Lolong, Langkas, Kusu, Ajang, Urang, Tongke, Mbohang, Ngkaer, Munggis, Longgo serta 14 unit AKDP dengan trayek Labuan Bajo. Arus lalu lintas di sekitar dan di dalam Terminal Mena tidak ramai, karena tidak banyak kendaraan yang masuk ke dalam lokasi Terminal baik itu AKDP, Angdes dan Angkot. Sama halnya dengan arus lalu lintas, arus penumpang yang keluar masuk terminal juga terbilang sangat sedikit, lokasi terminal sering dalam keadaan sepi dan jarang digunakan.

Kondisi Eksisting Terminal Mena

Kelengkapan fasilitas di Terminal Mena belum memenuhi standar yang berlaku yaitu standar berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 14 Tahun 1993 tentang Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan Dan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Dan Barang (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1993). Hal ini disebabkan karena Terminal Mena belum memiliki beberapa fasilitas standar yang seharusnya ada pada terminal penumpang tipe B.

Analisis Ketersediaan Fasilitas Pelayanan Terminal

Analisis ini dilakukan untuk meninjau dan mengetahui ketersediaan fasilitas pelayanan di Terminal Mena yang merupakan Terminal Tipe B yang didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Terminal. Analisis ini dilakukan dengan peninjauan langsung di Terminal Mena dan menggunakan uji binomial. Hasil pengamatan ditampilkan dalam Tabel 3 berikut ini.

Tabel 3. Rekapitulasi Hasil Pengamatan Ketersediaan Pelayanan Terminal

No	Jenis Analisis Pelayanan	Jumlah Fasilitas Yang Tersedia	Jumlah Fasilitas Yang Tidak Tersedia
1	Analisis Pelayanan Keselamatan	1	9
2	Analisis Pelayanan Keamanan	0	3
3	Analisis Pelayanan Keteraturan	3	2
4	Analisis Pelayanan Kenyamanan	5	7
5	Analisis Pelayanan Keterjangkauan	4	5
6	Analisis Pelayanan Kesetaraan	0	2
Total		13	28

Berdasarkan data tersebut dilakukan uji binomial dengan bantuan program SPSS. Pengujian ini dilakukan untuk menguji hipotesis proporsi ketersediaan fasilitas pelayanan di Terminal Mena. Hasil pengujian binomial ditampilkan pada Tabel 4 berikut ini.

Tabel 4. Hasil Pengujian Binomial dengan SPSS

	Kategori	N	Observed Prop	Test Prop	Exact Sig (2-tailed)
Ketersediaan Fasilitas	Tidak Ada	28	0.68	0.68	0.558
	Ada	13	0.32		

Dari Tabel 2. diketahui bahwa koefisien Exact Sig (2 tailed) yaitu nilai probabilitas atau Sig. = 0.558 > 0.05 sehingga dengan demikian Ho diterima dan Ha ditolak. Hal ini membuktikan bahwa ketersediaan fasilitas pelayanan di Terminal Mena sangatlah kurang, karena persentase tidak tersedianya fasilitas pelayanan lebih besar yaitu 68%. Hal ini tentunya menjadi salah satu permasalahan yang dapat mengakibatkan terminal tidak bekerja secara optimal dan menyebabkan ketidakefektifan sehingga diperlukan analisis lebih lanjut untuk mengatasi permasalahan ini.

Analisis Peramalan (*Forecasting*) Pergerakan Penumpang dan Kendaraan

Analisis peramalan digunakan untuk memprediksi jumlah penumpang dan kendaraan pada umur rencana yakni pada tahun 2031. Analisis ini dilakukan untuk membuktikan data jumlah penumpang dan data jumlah kendaraan menurun tiap tahunnya. Hasil peramalan (*forecasting*) pergerakan penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada Tabel 5 dan Tabel 6 berikut ini:

Tabel 5. Hasil Peramalan Jumlah Pergerakan Penumpang Dari Tahun 2022 sampai Tahun 2031

Tahun ke-n	Tahun	Penumpang
6	2022	108857
7	2023	99345
8	2024	89834
9	2025	80322
10	2026	70811
11	2027	61299
12	2028	51788
13	2029	42276
14	2030	32765
15	2031	23253

Tabel 6. Hasil Peramalan Jumlah Pergerakan Kendaraan Dari Tahun 2022 sampai Tahun 2031

Tahun ke-n	Tahun	Kendaraan
6	2022	16712
7	2023	15060
8	2024	13408
9	2025	11756
10	2026	10104
11	2027	8452
12	2028	6800
13	2029	5147
14	2030	3495
15	2031	1843

Analisis Volume Jam Puncak dan Kendaraan

Perhitungan jam puncak penumpang dan kendaraan dilakukan untuk tahun 2017 sampai tahun 2021. Perhitungan Jam Puncak Penumpang dan perhitungan Jam Puncak Kendaraan untuk tahun 2017,2018,2019,2020 dan 2021 dapat dilihat pada Tabel 7 di bawah ini :

Tabel 7. Hasil Perhitungan Volume Jam Puncak

No	Tahun Data	Volume Penumpang Tahunan	Volume Penumpang Bulanan	Volume Penumpang Harian	Volume Kendaraan Tahunan	Pergerakan Kendaraan Bulanan	Pergerakan Harian Puncak	Ratio Jam Puncak	Volume Penumpang Pada Jam Puncak	Volume Kendaraan Jam Puncak
1	2017	156852	13071	436	25435	2120	71	0.164	72	12
2	2018	149895	12491	416	22324	1860	62	0.175	73	11
3	2019	132980	11082	369	21963	1830	61	0.177	65	11
4	2020	125976	10498	350	20567	1714	57	0.183	64	10
5	2021	121254	10105	337	18053	1504	50	0.195	63	10

Hasil perhitungan volume jam puncak penumpang dan kendaraan tahun 2017 hingga 2021 dapat dilihat pada Tabel 4.9 Jam puncak tertinggi terjadi pada tahun 2017 adalah sebanyak 72 penumpang dengan 12 kendaran dan jam puncak terendah terjadi pada tahun 2021 adalah sebanyak 63 penumpang dengan 10 kendaraan.Dapat dilihat bahwa setiap tahun terjadi

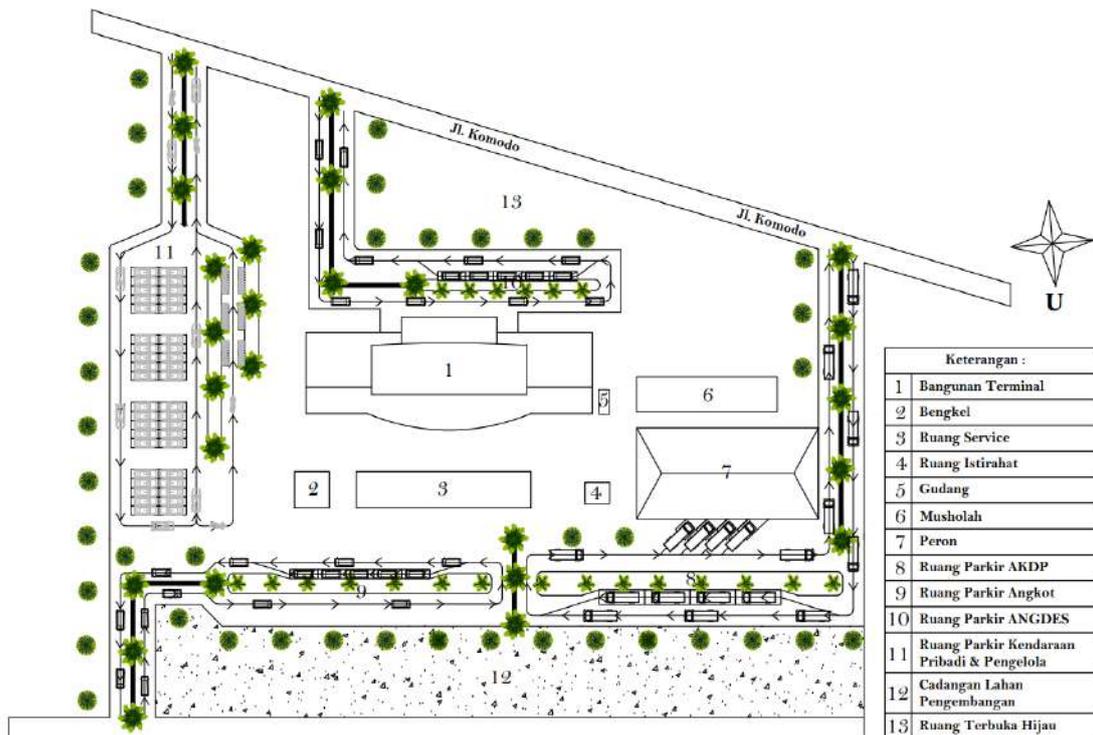
penurunan jumlah penumpang dan kendaraan yang menggunakan Terminal Mena. Tentunya hal merupakan suatu permasalahan dalam operasional terminal, sehingga perlu dilakukan analisis faktor penyebab ketidakefektifan kinerja Terminal Mena untuk mengetahui hal apa saja yang menyebabkan para pengguna jasa terminal menurun setiap tahunnya.

Analisis Kapasitas Terminal Berdasarkan Kebutuhan Luasan

Standar yang digunakan untuk menghitung kebutuhan luasan terminal adalah berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal No. 14 Tahun 1993 tentang Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan Dan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Dan Barang. Hasil analisis ditampilkan pada Tabel 8. berikut ini:

Tabel 8. Hasil Analisis Kapasitas Terminal Mena

No	Fasilitas	Luas Fasilitas Terminal Mena Berdasarkan Hasil Analisis (m ²)
1	Kelompok Ruang Umum	
	Jalur AKDP	772.20
	Jalur Angkot	764.20
	Jalur Angdes	764.20
	Area Parkir Kendaraan Pribadi	1060.00
	Area Parkir Kendaraan Umum lain	6.00
	Area Parkir Kendaraan Pengelola	46.00
	Drop off dan Pick up	120.00
Sirkulasi Minimum 100%	3532.60	
2	Kelompok Pengguna Jasa	
	Hall	63
	Sirkulasi Orang	18.90
	Toilet WC/KM	1.26
	Sirkulasi Toilet	0.38
	Kios dan Retail Store	28.35
	Mushola	1.26
	Sirkulasi Toilet Mushola	0.38
3	Kelompok Ruang Pengelola	
	Ruang Pengawas	23
	Peron	4
	Ruang Administrasi	59
	Loket	3
	Ruang Retribusi	6
	Ruang Informasi	12
	Ruang P3K	45
	Ruang Perkantoran	150
Sirkulasi Minimum 30%	90.6	
4	Kelompok Ruang Penunjang	
	Ruang Service	500
	Bengkel	100
	Ruang Istirahat	40
	Gudang	20
	Ruang Parkir Cadangan	1766.3
	Sirkulasi Minimum 30%	727.89
Jumlah Luas Ruang (a)		10725.52
Standar Taman 30% x Areal Keseluruhan (b)		3217.65
Cadangan Pengembangan (c) = (d)-(a)-(b)		21056.83
Total Kebutuhan Lahan (d)		35000



Gambar 1. Hasil Rancangan Terminal Mena

Analisis Faktor Penyebab Ketidakefektifan Terminal dengan Metode Analisis Mean

Dengan adanya analisis ini dapat diketahui faktor yang mempengaruhi ketidakefektifan kinerja Terminal Mena. Hasil analisis dapat dilihat pada Tabel 9. dan Tabel 10. berikut ini :

Tabel 9. Urutan Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Terminal Mena Berdasarkan Persepsi Penumpang

Faktor	Skor
Faktor Sikap Pengguna Jasa Terminal	3.8
Faktor Fasilitas Terminal	3.6
Faktor Aksesibilitas	3.5
Faktor Manajemen dan Pengelolaan Terminal	3.1
Faktor Kondisi Lingkungan	3.0

Tabel 10. Urutan Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Terminal Mena Berdasarkan Persepsi Pengemudi

Faktor	Skor
Faktor Aksesibilitas	3.8
Faktor Fasilitas Terminal	3.4
Faktor Manajemen dan Pengelolaan Terminal	3.14
Faktor Sikap Pengguna Jasa Terminal	3.09
Faktor Kondisi Lingkungan	3.06

Analisis Faktor Penyebab Ketidakefektifan Terminal dengan Metode PLS-SEM

Dengan adanya analisis ini dapat diketahui faktor yang mempengaruhi ketidakefektifan kinerja Terminal Mena. Hasil analisis dapat dilihat pada Tabel 11 dan Tabel 12 berikut ini :

Tabel 11. Urutan Faktor Penyebab Ketidakefektifan Kinerja Terminal Mena

Berdasarkan Persepsi Penumpang

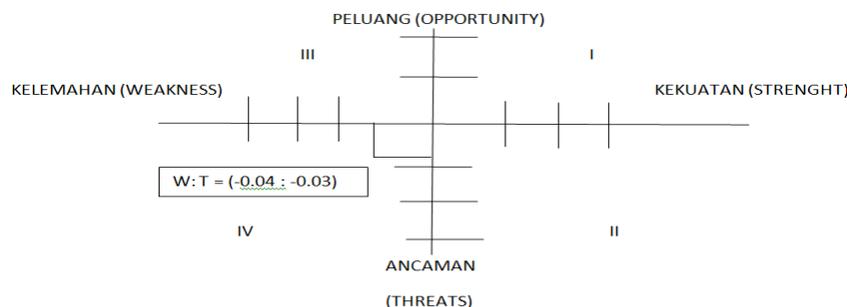
Faktor	T Statistics Sig.
Faktor Sikap Pengguna Jasa Terminal	2.652
Faktor Fasilitas Terminal	2.608
Faktor Aksesibilitas	2.398
Faktor Manajemen dan Pengelolaan Terminal	2.247
Faktor Kondisi Lingkungan	2.111

Tabel 12. Urutan Faktor Penyebab Ketidakefektifan Kinerja Terminal Mena Berdasarkan Persepsi Pengemudi

Faktor	T Statistics Sig.
Faktor Aksesibilitas	4.034
Faktor Fasilitas Terminal	3.085
Faktor Manajemen dan Pengelolaan Terminal	2.729
Faktor Sikap Pengguna Jasa Terminal	2.240
Faktor Kondisi Lingkungan	2.213

Analisis Strategi Pengelolaan Terminal dengan Metode Analisis SWOT

Analisis dilakukan untuk mengetahui strategi pengelolaan apa yang tepat untuk mengatasi ketidakefektifan kinerja Terminal Mena, yang tentunya didasarkan pada faktor-faktor yang berasal dari dalam dan sekitar lingkungan terminal itu sendiri. Faktor-faktor itu meliputi faktor internal yaitu kekuatan dan kelemahan, dan faktor eksternal yaitu peluang dan ancaman yang ada pada pengelolaan Terminal Mena. Berdasarkan hasil analisis SWOT diketahui pada Gambar 1. proyeksi berada di kuadran IV, dimana kuadran IV merupakan posisi yang sangat tidak menguntungkan dimana kelemahan (*weaknes*) dan ancaman (*threats*) sangat mendominasi.



Gambar 2. Diagram Cartesius SWOT

Berdasarkan pada *poisitioning* Kuadran SWOT, Dinas Perhubungan selaku pengelola terminal berada pada kuadran IV, dimana posisi ini sangat tidak menguntungkan, karena pada posisi ini kekuatan dan peluang yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan dalam pengelolaan Terminal Mena belum bisa mengatasi kelemahan dan ancaman yang dihadapinya atau dengan kata lain kelemahan dan ancaman lebih mendominasi sehingga, sesuai dengan posisinya saat ini strategi yang harus lebih ditekankan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai adalah strategi defensif atau strategi bertahan. Strategi ini disebut strategi W-T (*weakness-threats*). Strategi ini mengkombinasikan komponen kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threaths*) yang dimiliki, sehingga dihasilkan strategi untuk meminimalkan kelemahan yang dimiliki untuk menghadapi berbagai ancaman yang di alami dalam pengelolaan Terminal Mena.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis ketersediaan yang telah dilakukan dengan menggunakan uji binomial diketahui bahwa persentase tidak tersedianya fasilitas pelayanan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Terminal adalah sebesar 68%

2. Hasil analisis kapasitas Terminal Mena sesuai dengan Standar Terminal Tipe B berdasarkan Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang dan Barang oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 1993 Terminal Mena seharusnya memiliki luas 35000 m², dimana total kebutuhan luas untuk keseluruhan kelompok ruang adalah sebesar 10725.52 m², kebutuhan luas standar taman sebesar 3217.65 m² dan cadangan pengembangan dengan luas 21056.83 m² sedangkan Terminal Mena saat ini hanya memiliki ukuran luasan sebesar 4031 m².
3. Hasil analisis faktor penyebab ketidakefektifan didapatkan dengan menggunakan dua metode yaitu metode analisis Mean dan Metode PLS-SEM.
 - a. Faktor penyebab ketidakefektifan kinerja Terminal Mena berdasarkan hasil metode analisis Mean yang paling berpengaruh dari persepsi penumpang adalah faktor sikap pengguna jasa terminal dan berdasarkan persepsi pengemudi faktor yang paling mempengaruhi adalah faktor aksesibilitas
 - b. Analisis faktor penyebab ketidakefektifan dengan metode Partial Least Square Structural Equation Modelling memberikan hasil bahwa faktor aksesibilitas, faktor sikap pengguna jasa terminal, faktor kondisi lingkungan, faktor manajemen dan pengelolaan terminal dan faktor fasilitas terminal berpengaruh signifikan terhadap ketidakefektifan Terminal Mena. Dimana semua faktor tersebut mendapat nilai T-Statistik > 1,96 dan nilai P-Values < 0.05. Berdasarkan persepsi penumpang faktor yang berpengaruh sangat signifikan adalah faktor sikap pengguna jasa terminal sedangkan berdasarkan persepsi pengemudi faktor yang berpengaruh sangat signifikan adalah faktor aksesibilitas
4. Berdasarkan tinjauan faktor internal dan faktor eksternal dengan analisis SWOT memberikan hasil bahwa pengelolaan Terminal Mena oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai berada pada posisi yang kurang menguntungkan yaitu pada kuadran IV dimana menghadapi kelemahan dari lingkungan pengelolaan itu sendiri dan menghadapi ancaman yang begitu besar dari luar lingkungan pengelolaan. Sehingga disarankan strategi defensif atau strategi bertahan. Strategi ini disebut strategi W-T (*weakness-threats*). Strategi ini mengkombinasikan komponen kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*) yang dimiliki, sehingga dihasilkan strategi untuk meminimalkan kelemahan yang dimiliki untuk menghadapi berbagai ancaman yang di alami dalam pengelolaan Terminal Mena.

Daftar Pustaka

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1993). Keputusan Direktorat Jenderal No.14 tahun 1993 tentang Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan Dan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Dan Barang. Jakarta
- Matheos, J. (2020). Analisis Kapasitas dan Kinerja Terminal Berdasarkan Pergerakan Penumpang dan Kendaraan Pada Terminal Penumpang Bus Madawat Kota Maumere. *Jurnal Teknik Sipil*, 25(1), 1–9.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (1995). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan. Jakarta.
- Munawar, A. (2005). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. In Yogyakarta. Beta Offset.
- Ndoen, P. C. M. (2017). Evaluasi dan Pengembangan Kapasitas Terminal Bus Kota Kupang. *Jurnal Teknik Sipil*, 6(2), 129–142.

