

EKSISTENSI PERUM DAMRI DALAM UPAYA MENJAGA STABILITAS EKONOMI NASIONAL

The Existence of PERUM DAMRI in the Effort to Maintain the National Economic Stability

Farida Sekti Pahlevi¹

¹**Institut Agama Islam Negeri Ponorogo; Indonesia**

Email: faridasekti@iainponorogo.ac.id



© 2022 by the Authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY NC) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).

Abstrak

Perum DAMRI diharapkan dapat menyediakan layanan transportasi publik yang memenuhi asas-asas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Undang-Undang RI Nomor 14 Tahun 1992 tentang LLAJ yaitu keamanan, ketepatan, keteraturan, kenyamanan, kecepatan, dan kepuasan. Eksistensi dan kinerja pelayanan Perum DAMRI mengalami beragam persoalan dari awal tahun berdirinya hingga saat ini. Mulai dari penurunan jumlah penumpang, persaingan usaha, hingga penurunan kualitas pelayanan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dalam membahas tentang sejauh mana eksistensi Perum DAMRI, problematika dan inovasi yang dilakukan sebagai salah satu BUMN yang berperan dalam kestabilan ekonomi nasional. Hasil dari penelitian ini menggambarkan tentang keamanan, ketepatan, keteraturan, kenyamanan, kecepatan, dan kepuasan Angkutan Umum Perum DAMRI Unit Angkutan Bus Kota mengalami kondisi penurunan. Perannya perlahan mulai menurun dikarenakan kemunculan berbagai macam pesaing yaitu pihak swasta yang terus berinovasi. Akan tetapi dalam kondisi demikian PERUM DAMRI terus berupaya berinovasi dan mengatur strategi baru agar senantiasa dapat menjalankan visi misi serta fungsinya sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.

Kata Kunci: eksistensi; Perum DAMRI; ekonomi nasional

Abstract

Perum DAMRI is expected to be able to provide public transportation services that comply with the principles of Traffic and Road Transportation in the Law of the Republic of Indonesia Number 14 of 1992 concerning LLAJ, namely safety, accuracy, regularity, comfort, speed, and satisfaction. The existence and service performance of Perum DAMRI has experienced various problems from the early years of its establishment to the present. Starting from the decrease in the number of passengers, business competition, to the decline in service quality. This study uses a qualitative descriptive method in discussing the extent of the existence of Perum DAMRI, the problems and innovations carried out as one of the BUMNs that play a role in national economic stability. The results of this study describe the safety, accuracy, regularity, convenience, speed, and satisfaction of Public Transportation Perum DAMRI City Bus Transportation Unit experiencing a decline condition. Its role is slowly starting to decline due to the emergence of various kinds of competitors, namely the private sector which continues to innovate. However, in such conditions PERUM DAMRI continues to innovate and set new strategies so that it can always carry out its vision, mission and functions in accordance with applicable regulations.

Keywords: existence; Perum DAMRI; national economy

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan unsur penting dalam kehidupan bermasyarakat dalam mendukung terciptanya persatuan

dan kesatuan bangsa. Setiap individu membutuhkan sarana untuk mobilitas dan beraktivitas, seiring dengan peningkatan aktivitas perekonomian dan perkembangan

zaman. Pembangunan di bidang transportasi sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional di seluruh wilayah baik di perkotaan maupun di perdesaan. Transportasi darat ialah sarana angkutan penumpang umum yang memegang peranan penting dalam menunjang aktivitas dan mobilitas masyarakat akibat pertumbuhan penduduk dan peningkatan taraf hidup sosial ekonomi, sehingga angkutan penumpang umum ini harus dipertahankan eksistensinya (Oktavianti & Lituhayu, 2017).

Transportasi publik merupakan salah satu jalan yang ditempuh pemerintah untuk membatasi peredaran kendaraan pribadi yang meramaikan lalu lintas sehingga menimbulkan kemacetan. Dalam pelayanan angkutan publik ini, pemerintah bertindak sebagai penyelenggara layanan dan yang menjadi pihak pengelola layanan tersebut, pemerintah menunjuk pihak lain salah satunya BUMN (Oktavianti & Lituhayu, 2017). Untuk bagian angkutan darat khususnya jalan raya, pemerintah menunjuk Perum DAMRI untuk mengelola bus yang disediakan pemerintah. Artinya, Perum DAMRI diberi kewenangan oleh pemerintah untuk menyediakan pelayanan transportasi kepada masyarakat tetapi tetap

memerhatikan peraturan yang ditetapkan pemerintah (Oktavianti & Lituhayu, 2017).

Perum DAMRI lahir dari dua perusahaan angkutan pada masa penjajahan Jepang yaitu "*Jawa Unyu Zigyosha*" dan "*Zidosha Sokyoku*". Kedua usaha angkutan tersebut berubah menjadi "Djawatan Pengangkutan" untuk angkutan barang dan "Djawatan Angkutan Darat" untuk pengangkutan penumpang di bawah pengelolaan Kementerian Perhubungan RI pada tahun 1945 (Perum DAMRI, 2020). Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI No.01/DAM/46, kedua badan usaha tersebut digabungkan menjadi "Djawatan Angkoetan Motor Repoeblrik Indonesia" dan disingkat DAMRI, tepatnya 25 November 1946 (*Sejarah Singkat Perum DAMRI / DAMRI LOGISTIK*, 2013).

Keberadaan Perum DAMRI dalam menyumbang pendapatan ekonomi saat ini menjadi perhatian peneliti. Disatu sisi, salah satu BUMN yaitu Perum DAMRI memiliki tujuan untuk membantu masyarakat dalam urusan transportasi, disatu sisi juga diharapkan mampu membantu sektor ekonomi nasional. Kondisi Perum DAMRI yang terus berbenah, menjadi bagian dari upaya bertahan ditengah-tengah gempuran kendaraan pribadi dan transportasi lain. Dari sini, peneliti berupaya untuk mengetahui bagaimana eksistensi Perum

DAMRI dalam upaya menjaga stabilitas Ekonomi.

METODE

Penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang bertujuan untuk melakukan eksplorasi atas topik yang diteliti hingga bisa diperoleh penjelasan secara rinci dan lengkap. Dengan melalui pendekatan ini diharap peneliti memperoleh informasi yang mampu digunakan untuk mendeskripsikan variabel, gejala, atau keadaan yang menjadi fokus penelitian. Penelitian ini dilaksanakan dengan menggunakan data sekunder yang diperoleh dari *library research*.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hakikat dan Status Hukum PERUM DAMRI

Perum DAMRI merupakan bagian dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sebagaimana dalam Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998. BUMN merupakan salah satu pelaku kegiatan ekonomi yang berperan penting dalam perekonomian nasional, yang bersama-sama dengan pelaku ekonomi lainnya yaitu swasta dan koperasi, merupakan pengejawantahan dari bentuk bangun demokrasi ekonomi yang akan terus kita kembangkan secara

bertahap dan berkelanjutan. BUMN adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.

Perusahaan Umum (Perum) adalah BUMN yang seluruh modalnya dimiliki negara dan tidak terbagi atas saham, yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan sekaligus mengejar keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan. Pada tahun 1961 status DAMRI beralih menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara (BPUPN) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 233 Tahun 1961 yang kemudian BPUPN dihapus dan DAMRI ditetapkan sebagai Perusahaan Negara pada 1965 (*PP No. 233 Tahun 1961 Tentang Pendirian Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara Angkutan Motor DAMRI [JDIH BPK RI]*, n.d.).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 1984 dan yang kemudian diperbarui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2002, status PN DAMRI beralih menjadi Perusahaan Umum (Perum) DAMRI. Perum DAMRI memiliki tugas dan wewenang untuk menyelenggarakan jasa angkutan umum, penumpang, dan barang di atas jalan

dengan kendaraan bermotor yang bermutu tinggi. Pada tahun 2018, DAMRI diperbaharui dengan Peraturan Pemerintah RI No. 38 Tahun 2018. Selain itu, terdapat perubahan logo perusahaan, visi, misi, dan nilai baru yang menggambarkan semangat transportasi perusahaan (*PP No. 38 Tahun 2018 Tentang Perusahaan Umum (Perum) Damri [JDIH BPK RI]*, n.d.).

Visi misi Perum DAMRI

Berdasarkan Surat Keputusan 0981/HK.003/DAMRI 2019 tentang Penetapan Visi, Misi, dan Nilai Perusahaan di Lingkungan Perusahaan Umum (Perum) DAMRI tanggal 25 Februari 2019, Perum DAMRI memiliki *visi* menjadi perusahaan transportasi kelas dunia yang handal, berkinerja unggul, dan berkelanjutan (*Visi Misi Perum DAMRI / DAMRI LOGISTIK*, 2013), serta memiliki *misi* yaitu:

1. Menyediakan alat produksi yang handal, modern, dan berbasis teknologi mutakhir untuk mendukung konektivitas transportasi;
2. Memberikan pelayanan yang berkualitas prima, berkeselamatan, dan berorientasi kepada pelanggan,
3. Mengembangkan human capital yang profesional dan inovatif untuk mengoptimalkan profit guna meningkatkan nilai tambah kepada *stakeholder*,

4. Menjalankan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance (GCG)* dalam aktivitas usaha perusahaan,
5. Mengembangkan diversifikasi usaha guna mendukung cara bisnis perusahaan.

Berdasarkan Pasal 8 Peraturan Pemerintah RI Nomor 38 Tahun 2018 tanggal 6 Agustus 2018 tentang Perusahaan Umum (Perum) DAMRI, Perusahaan memiliki maksud dan tujuan untuk turut melaksanakan dan menunjang kebijakan dan program Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya terutama di bidang pengusahaan jasa angkutan jalan dan jasa lainnya serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya Perusahaan untuk menghasilkan barang dan jasa berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan yang sehat (Perum DAMRI, 2020).

Adapun kegiatan usaha utama yang dilakukan perusahaan yaitu:

1. Jasa angkutan penumpang dan barang untuk umum
2. Penugasan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah berupa angkutan perintis, angkutan perkotaan, dan penugasan lainnya dalam bidang angkutan;
3. Jasa penyewaan sarana angkutan;

4. Jasa titipan dan pengiriman barang/pos melalui angkutan jalan;
5. Jasa lainnya di bidang angkutan lain.

Selain kegiatan usaha utama, Perusahaan dapat melaksanakan kegiatan usaha dalam rangka optimalisasi pemanfaatan potensi sumberdaya yang sudah dimiliki dan/atau dikuasai Perusahaan sebagaimana ditetapkan oleh Menteri (*PP No. 38 Tahun 2018 Tentang Perusahaan Umum (Perum) DAMRI [JDIH BPK RI]*, n.d.). DAMRI melaksanakan usaha pokok jasa angkutan penumpang dan barang untuk umum, menjalankan penugasan dari pemerintah berupa angkutan perintis, angkutan perkotaan, dan penugasan lainnya dalam bidang transportasi (Perum DAMRI, 2020).

Eksistensi Perum DAMRI dalam Ranah Transportasi di Indonesia

Perum DAMRI dalam menjalankan tugasnya diharapkan dapat menyediakan layanan transportasi publik yang memenuhi asas-asas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Undang-Undang RI Nomor 14 Tahun 1992 tentang LLAJ yaitu keamanan, ketepatan, keteraturan, kenyamanan, kecepatan, dan kepuasan (*UU No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan [JDIH BPK RI]*, n.d.). Namun, kini eksistensi dan kinerja pelayanan Perum DAMRI mengalami beragam persoalan. Mulai dari penurunan

jumlah penumpang, persaingan usaha, hingga penurunan kualitas pelayanan (Oktavianti & Lituhayu, 2017).

Seperti hasil penelitian yang dilakukan Dwi Noorwanti dengan judul *Kualitas Pelayanan Transportasi Sektor Publik* yang menggambarkan tentang Kualitas Pelayanan Jasa Angkutan Umum Perum DAMRI Unit Angkutan Bus Kota Surabaya menyimpulkan bahwa Perum DAMRI merupakan BUMN yang mengalami kondisi memprihatinkan. Perannya pun mulai perlahan mulai tergerus berbagai macam pesaing yaitu pihak swasta (Achmad Ardiansyah Setyawan P, 2016). Berdasarkan data Perum DAMRI Kota Semarang tahun 2014-2016, terlihat tren penurunan penumpang sebesar 26,27% (Oktavianti & Lituhayu, 2017). Tidak hanya itu, Perum DAMRI mengalami penurunan jumlah armada bus mulai dari 85 armada menjadi 26 armada. Hal ini disebabkan oleh campur tangan dari adanya Bus Rapid Transit (BRT) dan pihak swasta yang bebas masuk (Oktavianti & Lituhayu, 2017). Persoalan juga muncul dalam hal pemeliharaan dan peremajaan sarana dan prasarana angkutan. Penurunan penghasilan Perum DAMRI sebagai risiko dari campur tangan BRT dan pihak swasta, menjadikan perawatan armada bus menjadi minim dilakukan. Akibatnya, terjadi

penurunan level kualitas pelayanan yang berujung pada penurunan jumlah penumpang armada Perum DAMRI. Adapun penurunan kualitas pelayanan Perum DAMRI sebagai berikut.

1. Kerusakan fasilitas AC dalam bus, penampilan/kondisi kursi banyak yang robek, tempat berpegangan tangan, tirai jendela bus, hingga tempat pemberhentian atau halte kurang baik dan kurang memberikan kenyamanan kepada penumpang,
2. Keterbatasan jumlah bus yang beroperasi sehingga waktu menunggu menjadi lama dan terjadi keterlambatan waktu kedatangan dan keberangkatan bus(Oktavianti & Lituhayu, 2017).
3. Tidak adanya fasilitas khusus wanita, lansia, dan penyandang disabilitas.
4. Layanan pengaduan bagi penumpang yang akan menyampaikan keluhan dan aspirasi tidak berfungsi secara efektif dan efisien. Hal ini disebabkan oleh tidak adanya tanggapan dari pihak penerima pengaduan dan nomor sulit dihubungi(Oktavianti & Lituhayu, 2017).

Kondisi saat ini, Perum DAMRI memiliki 657 trayek dengan total armada 2.377 unit. 65% menangani penugasan dan 35% komersial. Tetapi apabila dilihat dari komposisi penghasilan 80-90% dihasilkan dari komersial, dan 10-20% dihasilkan oleh

penugasan. Kinerja Perum DAMRI mencatatkan mengalami keuntungan mulai tahun 2017, 2018, dan 2019. Pada 2018 dan 2019 Perum DAMRI sudah menyetorkan dividen kepada negara. Pada Tahun 2020 akibat muncul virus covid-19 maka pendapatan turun secara drastis sehingga dinyatakan mengalami kerugian. Kemudian apabila dilihat dari nilai asset pada tahun 2020-2021 tidak terdapat investasi. Akan tetapi pada triwulan I Tahun 2022 sudah mencatatkan pendapatan lebih tinggi lagi yaitu Rp 197 miliar, pada triwulan I-2022 laba bersih Perum DAMRI sudah positif meskipun masih tipis (Liputan6.com, 2022).

Pada hakikatnya sesuai Pasal 8 Peraturan Pemerintah RI Nomor 38 Tahun 2018 tanggal 6 Agustus 2018 tentang Perusahaan Umum (Perum) DAMRI, menjelaskan bahwa berperan aktif dalam pelaksanaan program Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional merupakan tujuan berdirinya (Perum DAMRI, 2020). Dengan demikian diharapkan Perum DAMRI bisa bekerja secara maksimal sesuai dengan fungsi dan tujuan berdirinya, meskipun banyak menghadapi kendala baik dari internal maupun eksternal.

Problematika dalam Menjaga Eksistensi Perum DAMRI

Perum DAMRI dalam operasionalnya selama ini tidak luput dari permasalahan. Mulai dari adanya penurunan pendapatan, terjadinya korupsi, terjadinya kerusakan, sampai kepada permasalahan kompleks lainnya. Sampai dengan hari ini salah satu BUMN Indonesia yaitu Perum DAMRI masih terus berupaya membenahi diri untuk terus menjalankan tugas dan fungsinya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Faktor pendukung eksistensi DAMRI yaitu:

1. Pembangunan infrastruktur seperti jalan tol, bandara, dan pelabuhan yang pesat, hal ini membuka peluang bagi peningkatan dan pengembangan layanan Perum DAMRI (Perum DAMRI, 2020).
2. Adanya kesetiaan para karyawan Perum DAMRI.

Salah satu contohnya yaitu adanya kegiatan Tausiyah karyawan setiap hari selasa pada Perum DAMRI Kota Semarang untuk merekatkan tali persaudaraan dan membangkitkan semangat serta kepercayaan diri mereka. Walaupun, mereka banyak mengalami kesulitan, mereka tetap setia, semangat, dan memahami permasalahan yang terjadi. kekompakan ini sangat penting untuk memupuk kerja sama dalam perusahaan guna membangun suasana kekeluargaan

dan etos kerja yang tinggi (Oktavianti & Lituhayu, 2017).

Faktor penghambat dan tantangan dibagi menjadi faktor internal dan faktor eksternal, sebagai berikut.

Faktor internal

a. Keterbatasan dana

Permasalahan utama yang menghambat eksistensi Perum DAMRI ialah keterbatasan dana. Dana perusahaan cenderung timpang antara pemasukan dan pengeluaran. Sebab, pemasukan dari tarif jumlah penumpang hanya mampu mencukupi dana operasional bus dalam kegiatan sehari-hari yaitu bahan bakar. Inilah yang menjadi sebab, minimnya perawatan fasilitas armada bus. Untuk mengatasi hal ini, pihak Perum DAMRI menetapkan solusi dengan mengubah sistem pelayanan yang awalnya menjalankan sistem time table (keberangkatan berdasarkan jadwal waktu) menjadi sistem target (berdasarkan target penumpang). Namun, meskipun bisa menjadi solusi peningkatan pemasukan, kebijakan ini justru menimbulkan ketidaknyamanan bagi penumpang. Sebab mengutamakan jumlah penumpang yang harus diangkut, pihak bus melakukan pengeteman yang terlalu lama sehingga masyarakat mengeluhkan lamanya mereka menunggu kedatangan bus (Oktavianti

- & Lituhayu, 2017), adapun rentang waktu menunggu kedatangan bus DAMRI berkisar antara 30 menit - 60 menit (Puspitasari et al., 2013). Bahkan, tak jarang pihak bus mengalami keterlambatan. Selain karena perubahan sistem, jarak waktu yang tidak stabil dan menentu ini dikarenakan kurangnya persediaan armada yang bisa beroperasi.
- b. Pengaruh pergantian kebijakan pimpinan
- Keterbatasan pelayanan telah diakui pihak Perum DAMRI. Maka, sering dilakukan pergantian pimpinan manajemen dengan harapan dapat memberikan kebijakan yang solutif terhadap persoalan kualitas pelayanan. Namun, pergantian pimpinan yang terlalu sering ini justru tidak efektif mengatasi persoalan. Sebab, setiap pemimpin baru menetapkan kebijakan baru yang belum sempat terealisasi (Oktavianti & Lituhayu, 2017).
- c. Persoalan Sumber Daya Manusia
- Penurunan kualitas pelayanan juga disebabkan oleh persoalan kedisiplinan kru di lapangan yang tidak lagi menaati peraturan. Contohnya, para kru DAMRI yang hanya bersantai-santai, duduk-duduk, tidak langsung mengangkut penumpang. Hal ini didukung oleh lemahnya pengawasan badan pengawas yang bertugas mengawasi kinerja karyawan di lapangan. Kurangnya kedisiplinan juga terlihat ketika pemberian karcis. Petugas tidak langsung memberikan karcis kepada penumpang yang telah melakukan pembayaran. Hal ini dapat menyulitkan penghitungan biaya pendapatan oleh manajemen. Keadaan ini juga memberi peluang bagi penggelapan uang akibat ketidakjujuran kru dalam melaporkan pendapatan (Oktavianti & Lituhayu, 2017).
- d. Pengendalian internal atas pembukuan dan administrasi aktiva bus lemah sehingga jumlah bus milik Perum DAMRI belum dapat diketahui secara pasti, bahkan akibat pandemic covid 19 terjadi pengurangan armada DAMRI. (*Terdampak Pandemi, DAMRI Pangkas Jumlah Armada / Merdeka.Com*, n.d.)
- e. Sistem administrasi dan informasi perusahaan yang lemah. Hal ini terlihat pada tidak jelasnya berapa sebenarnya aset perusahaan yang berbentuk bus dan terdapat beberapa tanah milik Perum DAMRI yang tidak dilaporkan dalam laporan keuangan, serta yang tercatat dalam laporan keuangan tetapi dikuasai pihak ketiga dan masih dalam sengketa

(*Bpkdpd_Analisa_Tentang_Damri2013_0306164531.Pdf*, n.d.)

- f. Penetapan tarif di lapangan tidak sesuai nilainya dengan yang diperhitungkan di BOK.
- g. Rendahnya pengawasan/pengendalian operasional angkutan di daerah-daerah terpencil bagi angkutan perintis di daerah 3T(Perum Damri, n.d.).
- h. Ketidaksesuaian spesifikasi kendaraan dengan kondisi jalan bagi angkutan perintis.

Faktor eksternal

- a. Situasi bisnis yang dinamis, kompetitif, kompleks, dipengaruhi globalisasi, deregulasi, liberalisasi, perkembangan teknologi, orientasi pasar, dan faktor-faktor lainnya mendorong Perum DAMRI untuk senantiasa berubah dan beradaptasi dengan dinamika lingkungan bisnis dalam semangat bisnis out of the box dengan didukung sumber daya manusia yang berkompeten dan beretos kerja tinggi (Perum DAMRI, 2020).
- b. Persaingan usaha semakin ketat diikuti menurunnya minat masyarakat.
- c. Penurunan pendapatan Perum DAMRI disebabkan oleh maraknya pesaing bus kota yang beroperasi seperti pada trayek yang dimiliki oleh DAMRI, yaitu adanya BRT dan masuknya pihak swasta. Operasional BRT berpengaruh

besar terhadap penurunan jumlah penumpang. Bahkan, masyarakat banyak beralih ke BRT sebagai alternatif moda transportasi dengan kualitas pelayanan yang lebih baik(Oktavianti & Lituhayu, 2017).

- d. Terjadinya kelangkaan dan perbedaan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) di beberapa daerah tertentu, ditambah kondisi medan jalan yang berat pada trayek angkutan perintis misalnya daerah rawan longsor, sungai, lumpur, dan seterusnya (Perum DAMRI, n.d.)

Sejak munculnya berbagai model transportasi darat dan maraknya kendaraan pribadi, Perum DAMRI terus melakukan peningkatan baik pelayanan maupun strategi mendapatkan target pendapatan. Beberapa Langkah yang peneliti temukan diantaranya:

Pertama, membangun aplikasi berbasis web yang memanfaatkan teknologi internet, yang dapat menyebarkan informasi tentang kegiatan layanan-layanan Perum DAMRI cabang Palembang kepada masyarakat, guna memudahkan pengguna jasa dalam memperoleh informasi, melakukan pemesanan tiket dan mengetahui jadwal keberangkatan secara cepat, akurat dan efisien(Bakhtiar K, 2018)

Kedua, Hal yang perlu diperhatikan juga pastinya berhubungan dengan SDM dari Perum DAMRI bahwa kepuasan kerja

dan lingkungan kerja memiliki pengaruh terhadap OCB (Organizational Citizenship Behavior) karyawan Perum DAMRI. Jika karyawan merasakan kepuasan kerja yang tinggi, maka karyawan cenderung akan berperilaku OCB. Hal tersebut dilihat dari hasil tertinggi jawaban responden pada skor sangat tidak setuju (sts) sebesar 46.62% menyatakan karyawan tidak mendapatkan dukungan dari rekan kerja dalam menyelesaikan pekerjaan, sedangkan hasil terendah jawaban responden berada pada skor sangat setuju (ss) yaitu sebesar 6.78% yang menyatakan karyawan tidak memperoleh pendapatan sesuai dengan beban kerja yang diterima. Lingkungan Kerja memiliki pengaruh terhadap Organizational Citizenship Behavior karyawan Perum DAMRI. Jika karyawan merasakan lingkungan kerja yang kurang baik, maka karyawan cenderung enggan untuk berperilaku Organizational Citizenship Behavior. Hal tersebut dilihat dari hasil tertinggi jawaban responden pada skor sangat tidak setuju (sts) yaitu sebesar 43.22% yang menyatakan, karyawan merasakan kelelahan dalam bekerja, akibat beban kerja yang diterima. Sedangkan hasil terendah jawaban responden berada pada skor sangat setuju (ss) sebesar 2.54% yang menyatakan karyawan tidak merasakan keamanan dan kenyamanan ditempat kerja (Agung AWS Wasposito, 2019)

Ketiga, pendapatan usaha Perum DAMRI mengalami penurunan dari tahun 2018 sampai 2020. Faktor terbesar yang mempengaruhinya adalah tidak tercukupinya biaya operasional yang menyebabkan pembatasan operasional dalam perusahaan. Kekurangan biaya operasional pada Perum Damri yang signifikan berpengaruh terhadap pendapatan (Hutasoit et al., 2022). Tahun 2022 ini Perum DAMRI berupaya mengajukan Penyertaan Modal Negara (PMN) sebesar Rp 866,8 miliar dikarenakan dua tahun belakangan ini sulit melakukan pengembangan bisnis (Liputan6.com, 2022). Pengajuan PMN untuk Perum DAMRI dilakukan untuk menjalankan penugasan Pemerintah yang mendukung program strategis nasional yang tertuang dalam Perpres nomor 109 tahun 2020. Perum DAMRI berupaya mendukung Pemerintah dalam mencapai 9 dan 17 item sustainable development goals (SDG) melalui angkutan perintis, angkutan pariwisata, dan angkutan darat barang tol laut, bus listrik, angkutan lintas negara dan angkutan umrah/haji. Harapan lain untuk memberikan manfaat PMN secara internal dan eksternal yaitu ada peluang peningkatan kinerja dan produktivitas serta meningkatkan kontribusi nilai dividen kepada pemegang saham (Liputan6.com, 2022).

Pencapaian dalam Stabilitas Ekonomi

Perum DAMRI memiliki peran strategis dalam pembangunan ekonomi masyarakat Indonesia. Perusahaan ini memberikan dukungan dari segi penyediaan jasa angkutan transportasi yang bisa memudahkan mobilisasi kegiatan perekonomian masyarakat. Beberapa peranan Perum DAMRI dalam bidang perekonomian yaitu:

1. DAMRI berperan dalam program pemerintah untuk peningkatan Kawasan Strateigs Pariwisata Nasional (KSPN).

Dengan bekerja sama dan adanya sinergitas dengan pengelolaan sektor pariwisata, Perum DAMRI menjadi bagian penting dalam pengembangan sektor wisata. Perum DAMRI berperan dalam menyediakan sarana transportasi yang terjangkau, aman, nyaman, dan memudahkan calon pengunjung objek wisata. Dengan adanya dukungan sarana transportasi yang memadai, maka dapat menarik minat masyarakat untuk berkunjung ke objek wisata tersebut. Jika akses menuju tempat wisata dimudahkan dengan layanan jasa transportasi dari Perum DAMRI, maka akan mendorong peningkatan pengunjung bagi objek wisata tersebut yang secara langsung berdampak pada penghasilan masyarakat dan pelaku usaha di sekitar tempat wisata.

2. DAMRI berperan dalam perkembangan mobilitas di kawasan pemukiman/real estate.
3. DAMRI berkomitmen untuk menjaga konsistensi praktik Tata Kelola Perusahaan yang Baik (GCG) sebagai upaya untuk menyelaraskan kegiatan CSR (Commitment To Social Responsibility) dengan tujuan pembangunan berkelanjutan (Sustainable Development Goals/SDGs). Komitmen ini didasari beberapa regulasi yaitu:
 - a. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Pasal 88 tentang Badan Usaha Milik Negara;
 - b. Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2012 tentang Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Perusahaan Terbatas.Selain mematuhi landasan tersebut, DAMRI membagi beberapa aspek utama kegiatan CSR, yaitu lingkungan, kesehatan, dan keselamatan kerja (K3), sosial kemasyarakatan, dan tanggung jawab terhadap produk/jasa dan pelanggan, serta memperhatikan penegakan hak asasi manusia (HAM) dan kaidah operasi yang adil.
4. Melayani kepentingan masyarakat umum melalui dukungan transportasi yang terjangkau.

Perum DAMRI sebagai bagian dari BUMN memiliki kewenangan menyelenggarakan jasa transportasi bagi masyarakat untuk memudahkan aktivitas dan mobilitas ekonomi. Salah satu kelebihan pelayanan jasa transportasi yang disediakan Perum DAMRI yaitu tarif perjalanan yang relatif murah dibanding penyedia jasa dari swasta.

5. Menambah keuntungan kas negara.

Selain bertujuan untuk melayani masyarakat umum, Perum DAMRI sebagai bagian dari BUMN juga bertujuan mencari keuntungan guna menambah pendapatan kas negara.

6. DAMRI telah berkontribusi dalam membangun jalur perhubungan transportasi darat di seluruh provinsi di Indonesia.

Dengan demikian, DAMRI ikut berperan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan menjaga NKRI melalui konektivitas transportasi darat. Perum DAMRI berkontribusi untuk menjadikan angkutan perintis dan tol laut sebagai sarana pemersatu Nusantara sampai ke daerah-daerah terdepan, terluar, tertinggal (3T) dan transportasi hasil bumi dengan menggunakan layanan DAMRI. Melalui Angkutan Perintis, DAMRI terus berupaya meningkatkan konektivitas hingga daerah 3T dengan tarif terjangkau. DAMRI turut melaksanakan dan menunjang kebijakan

dan program pemerintah pusat dan pemerintah daerah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional melalui perusahaan jasa angkutan darat. Angkutan keperintisan DAMRI merupakan salah satu dukungan nyata DAMRI dalam melayani peningkatan kesejahteraan masyarakat di 47 kabupaten/kota terpencil di seluruh Indonesia (Perum DAMRI, 2020).

7. Perum DAMRI Berperan dalam layanan transportasi terpadu dari bandara, pelabuhan, stasiun sampai ke tujuan.

Yaitu adanya pelayanan pada 26 bandara di 24 kota di Pulau Jawa, Sumatera, Sulawesi, Kalimantan, dan Papua. DAMRI pun melakukan pengembangan strategi dalam mencapai target seperti bundling tiket dengan maskapai pesawat terbang, kapal laut, dan kereta api serta peningkatan kerjasama Public Service Obligation (PSO) dan kerjasama Operasional (KSO) dengan pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan perusahaan BUMN melalui kerjasama angkutan BRT (Bus Rapid Transit), Angkutan Sekolah/Pelajar, Angkutan Disabilitas, Angkutan Karyawan, Angkutan Apron, dan Angkutan Shuttle.

8. Perum DAMRI berpartisipasi aktif mengembangkan sektor pariwisata melalui angkutan yang Affordable di kawasan strategi pariwisata nasional.

Tahun 2019, DAMRI melayani 5 lokasi KSPN dengan 19 trayek. Tahun 2020 DAMRI melayani 13 lokasi KSPN. Maka, DAMRI mampu menunjang kebutuhan masyarakat untuk bermobilitas ke daerah wisata dengan aman dan nyaman dengan harga terjangkau (Perum DAMRI, 2020)

KESIMPULAN

Problematika yang terjadi pada keberadaan Perum DAMRI di Indonesia begitu kompleks. Disatu sisi bertujuan untuk memberi pelayanan dan kemudahan kepada masyarakat dalam hal transportasi darat, akan tetapi disisi lain dihadapkan dengan persaingan pihak swasta yang menggerus eksistensinya. Keberadaan Perum DAMRI sebenarnya memiliki peran strategis dalam pembangunan ekonomi masyarakat Indonesia. Akan tetapi dengan keadaan yang peneliti sampaikan diatas, mengharuskan untuk terus berinovasi agar Perum DAMRI terus dikenal, dimanfaatkan dan membawa keuntungan baik bagi masyarakat, pemerintah dan negara.

DAFTAR PUSTAKA

Achmad Ardiansyah Setyawan P. (2016). Tata Kelola Badan Usaha Milik Negara (Penerapan Good Corporate Governance di Perum Damri Kantor Cabang Surabaya). *Jurnal Kebijakan Dan Manajemen Publik*, 4(3), 327–338.

Agung AWS Waspodu, sholikhah. (2019). PENGARUH KEPUASAN KERJA

DAN LINGKUNGAN KERJA TERHADAP ORGANIZATIONAL CITIZENHIP BEHAVIOR KARYAWAN PERUM DAMRI KANTOR PUSAT. *JRMSI - Jurnal Riset Manajemen Sains Indonesia*, 10(1), 185–203.

Bakhtiar K. (2018). Sistem Informasi Pemesanan Tiket Berbasis Web pada Perum Damri Palembang Menggunakan Metode Waterfall. *JUPITER (Jurnal Penelitian Ilmu Dan Teknologi Komputer)*, 10(1), 9–18.
<https://doi.org/10.5281/zenodo.3408504>

Bpkdpd_Analisa_Tentang_Damri20130306164531.pdf. (n.d.). Retrieved June 28, 2022, from https://www.dpr.go.id/doksetjen/dokumen/bpkdpd_Analisa_Tentang_Damri20130306164531.pdf

Hutasoit, N. P., Nurfaizah, B. C., & Gunardi, G. (2022). Pengaruh Biaya Operasional terhadap Pendapatan pada Perum Damri Cabang Bandung. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*, 6(1), 92–97.
<https://doi.org/10.33087/ekonomis.v6i1.495>

Liputan6.com. (2022). *Dapat PMN Rp 866,8 Miliar, DAMRI Bakal Perkuat Pengembangan Bisnis—Bisnis*.
<https://www.liputan6.com/bisnis/read/4987495/dapat-pmn-rp-8668-miliar-damri-bakal-perkuat-pengembangan-bisnis>

Oktavianti, D. R., & Lituhayu, D. (2017). Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Semarang (Studi Kasus Perum Damri) [Journal:eArticle, Diponegoro University]. In *Indonesian Journal of Public Policy and Management Review* (Vol. 6, pp. 1–11).

- <https://www.neliti.com/publications/96036/>
- Perum Damri. (n.d.). *Peran Perum Damri: Angkutan Pemandu Moda, Angkutan Perintis dan Angkutan Bus Rapid Transit (BRT)*. Jakarta: Perum DAMRI. Retrieved May 22, 2022, from <https://dishub.wonogirikab.go.id/download/file/3C-angkutan-pemandu-moda-angkutan-perintis-dan-angkutan-brt.pdf>
- Perum DAMRI. (2020). *Laporan Tahunan 2020 Annual Report: Bertahan Menghadapi Tantangan Bersiap Untuk Kebangkitan*. BUMN. <https://compro.damri.co.id/assets/images/Annual%20Report%202020%20Compress.pdf>
- PP No. 38 Tahun 2018 tentang Perusahaan Umum (Perum) Damri [JDIH BPK RI]. (n.d.). Retrieved June 28, 2022, from <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/89217/pp-no-38-tahun-2018>
- PP No. 233 Tahun 1961 tentang Pendirian Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara Angkutan Motor Damri [JDIH BPK RI]. (n.d.). Retrieved June 28, 2022, from <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/76755/pp-no-233-tahun-1961>
- Puspitasari, S., Suwitri, S., & Rengga, A. (2013). KAJIAN PELAYANAN TRANSPORTASI UMUM PADA BUS DAMRI DI KOTA SEMARANG. *Journal of Public Policy and Management Review*, 2(3), 121–135. <https://doi.org/10.14710/jppmr.v2i3.3031>
- Sejarah Singkat Perum DAMRI | DAMRI LOGISTIK*. (2013, May 25). <https://www.damrilogistics.co.id/tentang-kami>
- Terdampak Pandemi, Damri Pangkas Jumlah Armada | merdeka.com*. (n.d.). Retrieved June 28, 2022, from <https://www.merdeka.com/uang/terdampak-pandemi-damri-pangkas-jumlah-armada.html>
- UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan [JDIH BPK RI]. (n.d.). Retrieved June 28, 2022, from <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/46607/uu-no-14-tahun-1992>
- Visi Misi Perum DAMRI | DAMRI LOGISTIK. (2013, May 25). <https://www.damrilogistics.co.id/vi-si-dan-misi>