BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi saat ini berkembang sangat pesat dan menjadi salah satu hal terpenting dalam kehidupan manusia. Hal ini dikarenakan kemajuan dalam inovasi dan cara hidup individu yang semakin berkembang. Dengan adanya transportasi, manusia bisa berpindah dari tempat satu ke tempat lain dalam jangka waktu tertentu dan memudahkan dalam pendistribusian barang. Transportasi yang mudah ditemukan saat ini adalah angkutan umum (Nasution, 2008).

Angkutan umum merupakan angkutan yang terakomodasi untuk keperluan umum yang dilakukan dengan sistem sewa dan bayar. Salah satu angkutan umum yang sering digunakan untuk mengangkut banyak penumpang dengan jadwal, rute, dan biaya yang telah ditentukan yaitu bus. Bus merupakan moda transportasi darat berupa angkutan umum penumpang sebagai sarana penghubung masyarakat dari kota asal menuju kota tujuan. Bus terdiri berbagai macam tingkat kelas yang berbeda, yaitu bus ekonomi, bus non-ekonomi (patas), dan bus eksekutif. Salah satu trayek bus non-ekonomi (patas) yang ada di Provinsi Jawa Timur adalah rute Surabaya – Blitar (Warpani,1990).

Kota Surabaya merupakan ibu kota Provinsi Jawa Timur. Kota Surabaya dijuluki sebagai Kota Pahlawan. Hal ini disebabkan karena sejarah Kota Surabaya yang sangat berperan dalam perjuangan melawan para penjajah (Pemkot Surabaya, 2016). Sebagai ibu kota provinsi Jawa Timur, Kota Surabaya merupakan salah satu kota pusat pendidikan yang mempunyai banyak perguruan tinggi sehingga kota ini menjadi tempat transit bagi pendatang baru khususnya

mahasiswa yang menempuh pendidikan dari berbagai daerah diseluruh Indonesia. Hal tersebut juga berbanding lurus dengan jumlah mahasiswa dari luar Surabaya yang menempuh pendidikan di Surabaya sehingga penggunaan transportasi umum banyak diminati salah satunya bus. Selain itu, Kota Surabaya dikenal sebagai pusat perdagangan, pusat bisnis dan pusat industri di kawasan Jawa Timur membuat banyak masyarakat luar Kota Surabaya termasuk masyarakat Kota Blitar yang menjadikan Surabaya sebagai kota tujuan untuk bekerja. Hal ini menjadi salah satu faktor yang membuat masyarakat menggunakan transportasi umum bus untuk melakukan perpindahan dari suatu tempat ke tempat tujuannya.

Kota Blitar merupakan salah satu kota di Jawa Timur yang mempunyai banyak tempat wisata. Terlihat dari banyaknya tujuan wisata yang terkenal dikalangan masyarakat, seperti Candi Penataran, air terjun, pantai, dan wisata edukasi kampung coklat. Selain itu, terdapat makam seorang pahlawan sekaligus proklamator yang menjadi presiden pertama di Indonesia membuat orang luar kota Blitar berdatangan menuju makam proklamator termasuk masyarakat Kota Surabaya. Sehingga perlu adanya bus antar kota dalam provinsi (AKDP) yang dapat menghubungkan Kota Surabaya dengan Kota Blitar untuk mempermudah dalam memenuhi aktivitas perpindahan masyarakat.

PO. BAGONG merupakan Perusahaan Otobus yang melayani berbagai perjalanan antar kota, salah satunya melayani rute Surabaya – Blitar. Bus non-ekonomi (patas) ini memiliki ukuran medium atau sedang. Jumlah bus Bagong trayek Surabaya – Blitar yang beroperasi dalam satu hari ada 12 armada bus dengan kapasitas tempat duduk 29 orang. Penumpang bus pada trayek ini selain pelajar/mahasiswa, pekerja juga ada wisatawan. Penumpang bus Bagong untuk

trayek Surabaya – Blitar Via Tol Warugunung – Tol Jombang ditetapkan dengan tarif Rp 40.000,00 per penumpang dalam sekali perjalanan. Dikarenakan bus Bagong yang berukuran sedang, pada saat jam sibuk ataupun hari libur banyak penumpang yang menggunakan bus untuk melakukan perjalanan ke tempat tujuan. Hal ini membuat sebagian penumpang terpaksa berdiri agar tidak terlambat sampai tujuan. Sesuai penyebutannya bus patas yaitu cepat terbatas, akan tetapi bus ini tetap membolehkan penumpang naik walaupun sudah penuh dan tidak ada tempat duduk kosong lagi, sehingga kondisinya sudah sama dengan bus ekonomi biasa. Selain itu, pada hari kerja terdapat sedikit penumpang yang menaiki bus Bagong. Jumlah penumpang bus tidak diperhitungkan, karena baik penuh ataupun tidaknya jam berangkat bus tidak bisa ditunda, akibatnya masih terdapat jumlah kursi penumpang yang kosong. Hal ini juga akan mempengaruhi naik turunnya pendapatan pada PO. Bagong.

Besarnya tarif menjadi faktor terpenting dalam mengukur kualitas angkutan umum. Di satu sisi penumpang ingin pelayanan semaksimal mungkin, di sisi lain penyedia layanan ingin mendapatkan keuntungan yang maksimal. Biaya operasional kendaraan (BOK) dapat mempengaruhi dalam penentuan tarif bus dengan perubahan sewaktu-waktu BOK yang sesuai terhadap kondisi ekonomi yang sedang terjadi. Maka penentuan tarif harus disesuaikan dengan BOK yang dikeluarkan dan kemauan membayar jasa yang telah diberikan kepada penumpang oleh penyedia jasa umum terhadap tarif yang berlaku (Warpani, 2002).

Alasan mendasar dilakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui berapa besar tarif yang sesuai dari operasional bus Bagong dengan menggunakan metode *Willingness To Pay* (WTP). Dalam penelitian ini akan diteliti mengenai

penanganan tarif bus menggunakan metode perhitungan analisis dari Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK. 687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Penumpang di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Penelitian ini diharapkan dapat mengetahui tarif bus yang didasarkan pada biaya operasional kendaraan dan kemauan penumpang dalam membayar untuk dibandingkan dengan tarif yang berlaku sesuai kondisi di lapangan saat ini.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang dapat diambil dari latar belakang penelitian yang telah diuraikan, yaitu:

1. Apa karakteristik responden penumpang bus non-ekonomi Bagong trayek Surabaya – Blitar?
2. Berapa besar Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bus non-ekonomi Bagong trayek Surabaya – Blitar?
3. Berapa tarif penumpang bus non-ekonomi Bagong trayek Surabaya – Blitar yang sesuai dengan biaya operasional kendaraan?
4. Apa solusinya jika tarif yang didapatkan dari hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) mengalami kenaikan?
5. Apakah tarif yang berlaku saat ini telah sesuai setelah ditinjau dari segi kemauan penumpang (*Willingness To Pay*)?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui karakteristik responden penumpang bus non-ekonomi Bagong trayek Surabaya – Blitar.

2. Untuk mengetahui besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bus non-ekonomi Bagong trayek Surabaya – Blitar.
3. Untuk mengetahui besarnya tarif penumpang bus non-ekonomi Bagong trayek Surabaya – Blitar yang didasarkan dari biaya operasional kendaraan.
4. Untuk mengetahui solusinya jika terjadi kenaikan tarif yang didapatkan dari hasil perhitungan tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK).
5. Untuk mengetahui besarnya kemauan membayar jasa atau pelayanan yang telah diberikan kepada penumpang oleh penyedia jasa umum terhadap tarif yang berlaku (WTP).

1.4 Batasan Masalah

Agar dalam menganalisis pemecahan masalah tersebut sesuai dengan apa yang diharapkan, maka batasan masalah dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Penelitian ini hanya mengamati bus non-ekonomi (patas) Bagong dengan trayek Surabaya – Blitar Via Tol Warugunung – Tol Jombang.
2. Analisis biaya operasional kendaraan menggunakan standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
3. Tidak menjelaskan secara detail kinerja dari angkutan umum seperti frekuensi, *headway*, durasi tunggu penumpang, durasi tempuh, serta kecepatan.
4. Harga BBM, minyak pelumas, suku cadang dan lain sebagainya yang berkaitan dengan biaya operasional kendaraan dianggap tidak berubah selama penelitian.

5. Penelitian ini mengambil penumpang bus Bagong sebagai responden terhadap data *Willingness To Pay* (WTP).

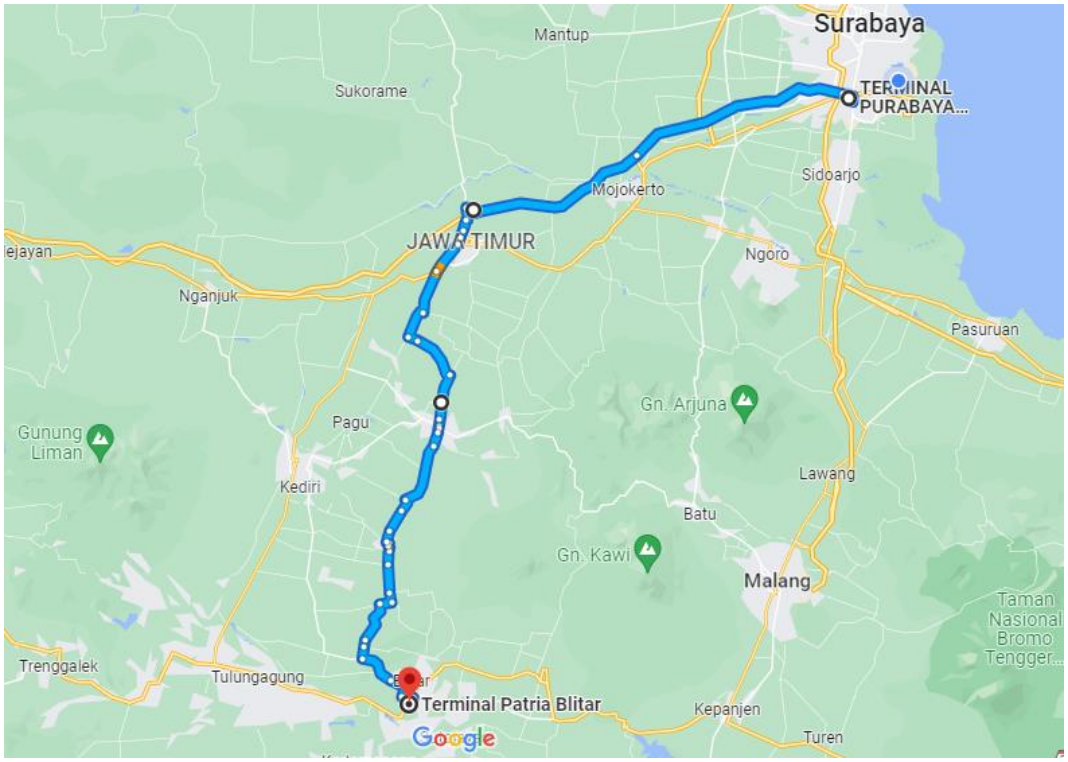
1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah:

1. Menambah pengetahuan dalam penetapan tarif angkutan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan *Willingness To Pay* (WTP).
2. Sebagai masukan dan bahan pertimbangan bagi instansi-instansi yang terkait, Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota setempat dan operator angkutan antar kota dalam menetapkan tarif angkutan.
3. Dapat memberikan informasi bagi peneliti selanjutnya dalam hal evaluasi kinerja angkutan umum.

1.6 Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini, lokasi studi pengambilan data penelitian bus non-ekonomi Bagong berawal dari Terminal Purabaya Surabaya yang terletak di Jalan Letjend Sutoyo No.21, Bungur, Medaeng, Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo hingga berakhir di Terminal Patria Blitar yang terletak di Jalan Kenari No.110, Rembang, Kecamatan Sananwetan, Kota Blitar. Waktu tempuh yang diperlukan kurang lebih 4 – 4,5 jam dengan jarak tempuh 164,5 km. Peta rute trayek Terminal Purabaya Surabaya – Terminal Patria Blitar Via Tol Warugunung – Tol Jombang ditunjukkan pada gambar 1.1 berikut:



Gambar 1.1 Peta Rute Terminal Purabaya Surabaya – Terminal Patria Blitar Via Tol Warugunung – Tol Jombang
Sumber: *Google Maps*, 2022