

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Kadir Abdul 2006). Sektor transportasi memiliki peranan penting dalam merekatkan integrasi didalam wilayah manapun. Selain itu sektor transportasi berfungsi sebagai penghubung dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah. Adapun angkutan umum juga berfungsi sebagai pemenuh permintaan akan pelayanan jasa transportasi dan sangat berguna apabila memiliki unjuk kerja yang baik. Maka yang menjadi faktor penting itu dimana pendapatan angkutan umum tersebut sesuai dengan biaya yang dikeluarkan selama beroperasi (Arsyad 2020).

Kabupaten Garut adalah kabupaten terbesar ketiga di Provinsi Jawa Barat, dari data Badan Pusat Statistik di Kabupaten Garut terdapat 2.622.400 jumlah penduduk dan 648.562 jumlah rumah tangga. Banyaknya penduduk di Kabupaten Garut, mengakibatkan banyak juga angkutan umum yang beroperasi guna menunjang pergerakan masyarakat baik dari dalam maupun dari luar Kabupaten Garut. Angkutan kota di Kabupaten Garut memiliki armada sesuai dengan izin yang diberikan dari Pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Garut, sesuai SK Trayek dan Keputusan Bupati No : 551./KEP/374-DISHUB/2007, Tanggal 8 November 2007 Tentang Alokasi Kendaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Kabupaten Garut, alokasi per trayek sudah ditetapkan tetapi dari tahun 2020 hingga sekarang ada 1132 kendaraan yang beroperasi. Terdapat 16 trayek dengan 14 trayek yang beroperasi.

Pada tahun 2022 Dinas Perhubungan Kabupaten Garut sudah memperbaharui SK Tarif sesuai dengan Keputusan Bupati Nomor 551.2/KEP.515-DISHUB/2022, tarif yang ditetapkan pada SK ialah tarif yang berdasarkan jarak, tetapi dari hasil analisis data Tim PKL Taruna PTDI-STTD di Kabupaten Garut 2022 menemukan adanya penyimpangan tarif di kondisi eksisting lapangan pada trayek 8 dan trayek 14. Dari survey tersebut didapati juga bahwa trayek 8 yang melayani rute Terminal Guntur-Pasar Andir adalah trayek yang memiliki peminat cukup tinggi, serta memiliki nilai *load factor* sebesar 37%, dan tarif yang tertera di SK sebesar Rp 5.585 sedangkan pada kenyataan di lapangan tarif sebesar Rp 10.000, begitu juga pada trayek 14 yang melayani rute Terminal Guntur-Kersamenah memiliki tarif pada SK sebesar Rp 5.910 sedangkan pada kondisi di lapangan operator mematok harga sebesar Rp 10.000, trayek 14 ini adalah trayek yang sepi peminat dengan nilai *load factor* sebesar 24% . Perbedaan tarif pada kondisi eksisting dengan SK yang telah ditetapkan menarik perhatian penulis untuk mengevaluasi kondisi tarif saat ini baik dari segi operator maupun pengguna jasa angkutan perkotaan khususnya pada trayek 8 dan 14.

Operasional angkutan perkotaan membutuhkan penanganan dan kebijakan terhadap besaran tarif angkutan, penetapan tarif yang baik harus disesuaikan dari tiga sudut pandang, yaitu dari sisi operator, sisi user atau pengguna jasa dan dari sisi regulator, sedangkan pada trayek 8 dan 14 ini memiliki perbedaan tarif yang cukup signifikan, dengan perbedaan tersebut belum bisa dipastikan apakah tarif yang saat ini diberikan oleh pihak operator mampu menutupi Biaya Operasional Kendaraan, dan apakah masyarakat yang menggunakan angkutan umum tidak merasa dirugikan dengan adanya penetapan tarif tersebut. Sehingga perlu dilakukan evaluasi tarif angkutan umum untuk mengetahui kesesuaian tarif yang berlaku terhadap kemampuan dan kesediaan membayar masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi di Kabupaten Garut. Dengan adanya hal tersebut maka perlu dilakukannya evaluasi tarif, peneliti juga tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut

menjadi judul Skripsi yaitu **“EVALUASI TARIF ANGKUTAN PERKOTAAN DI KABUPATEN GARUT (STUDI KASUS TRAYEK 8 DAN TRAYEK 14)”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan permasalahan yang terjadi di lapangan, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah sebagai berikut:

1. Perbedaan harga tarif yang tertera di SK dengan yang berada di lapangan pada saat Survey oleh Tim PKL Taruna PTDI-STTD Kabupaten Garut Tahun 2022
2. Perbedaan jarak tempuh dari trayek 8 dan 14 tetapi menetapkan tarif yang sama
3. Tingginya tarif yang ditetapkan oleh pihak operator pada trayek 8 dan trayek 14 sebesar Rp 10.000 belum bisa dipastikan dapat menutupi Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas dapat disimpulkan rumusan masalah dalam Skripsi ini yaitu :

1. Bagaimana besaran tarif yang sesuai dengan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada trayek 8 dan trayek 14 ?
2. Bagaimana besaran tarif yang sesuai dengan ATP (kemampuan membayar) & WTP (kesediaan membayar) khusus nya pengguna trayek 8 dan 14?
3. Berapakah tarif yang dapat diterapkan pada angkutan perkotaan khusus nya trayek 8 dan trayek 14?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi atau menilai kembali tarif angkutan perkotaan khusus nya pada trayek 8 dan 14 apakah sudah sesuai dari sudut pandang pihak operator, pengguna jasa dan pihak regulator.

Adapun tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Mengevaluasi tarif yang ditetapkan saat ini pada trayek 8 dan trayek 14

2. Menganalisis tarif yang ditetapkan saat ini pada trayek 8 dan 14 apakah mampu menutupi Biaya Operasional Kendaraan (BOK)
3. Menganalisis besaran tarif yang sesuai jika dilihat dari sisi pengguna jasa angkutan umum pada trayek 8 dan trayek 14.

1.5 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup penelitian sebagai berikut:

1. Kajian studi ini dibatasi untuk menganalisa tarif trayek angkutan perkotaan yang berada di wilayah Kabupaten Garut yaitu trayek 8 dan trayek 14.
2. Kajian studi ini melakukan evaluasi terkait perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan perkotaan, perhitungan berdasarkan kemampuan dan kesediaan untuk membayar *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP).
3. Kajian studi ini tidak membahas tentang kinerja pelayanan angkutan perkotaan pada trayek 8 dan 14.