

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kabupaten Karanganyar terletak di Provinsi Jawa Tengah. Kabupaten tersebut memiliki julukan INTANPARI (Industri, Pangan dan Pariwisata). Pada segi industri Kabupaten Karanganyar terdapat beberapa berbagai jenis industri yang berpusat pada Kecamatan Gondangrejo dan Jaten. Pada segi pangan sendiri Kabupaten Karanganyar memiliki tanah yang subur dan irigasi yang bagus. Hasil dari pertanian sendiri adalah padi dan perkebunan misalnya sayuran kol dan wortel pada Kecamatan Tawangmangu dan Matesih. Dilihat dari segi pariwisata Kabupaten Karanganyar memiliki beberapa destinasi wisata yang terkenal seperti wisata alam air terjun grojogan sewu, candi cetho dan perkebunan teh kemuning.

Pada Kabupaten Karanganyar memiliki sarana dan prasarana angkutan umum. Pada sarana sendiri memiliki jenis pelayanan diantaranya AKAP, AKDP, ANGKOT dan ANGKUTDES. Terdapat trayek yang masih aktif pada pelayanan yaitu trayek A, Trayek B, Trayek N dan Trayek G. Pada Angkutdes terdapat yang masih aktif diantaranya Pedesaan 17, Pedesaan 18, Pedesaan 19, Pedesaan 20 dan Pedesaan 21. Pada prasarana sendiri memiliki 12 terminal dengan berbagai jenis tipe B dan C, 47 Halte dan 2 Subterminal.

Pada jenis pelayanan angkutan umum perkotaan terdapat trayek A dan angkutan umum pedesaan terdapat pedesaan 18 yang memiliki trayek paling aktif dan produktif. Pada trayek tersebut ditandai dengan adanya load faktor dan jumlah kendaraan operasi yang besar dibandingkan dengan trayek yang lainnya. Dengan demikian dapat disimpulkan pada trayek tersebut memiliki *demand* paling banyak sehingga *supply* oleh operator harus diperhatikan terlebih dalam segi tarif.

Pada survei wawancara penumpang menggunakan metode IPA tentang SPM (Standar Pelayanan Minimal) pada sarana angkutan umum Trayek A dan Pedesaan 18 ditemukan poin keterjangkauan terdapat

pada kuadran 1. Hal tersebut berarti pada poin keterjangkauan yang berisikan kemudahan mendapatkan angkutan umum dan tarif harus menjadi prioritas utama untuk diperbaiki. Dapat dilihat pada trayek A memiliki nilai kepentingan 4,55 dan kinerja 1,45 serta pada pedesaan 18 nilai kepentingan 4,5 dan kinerja 1,41. Dengan demikian, banyak masyarakat menggunakan angkutan umum pada trayek tersebut menilai pada kinerja poin keterjangkauan merasa tarif kurang sesuai.

SK tarif angkutan umum Kabupaten Karanganyar terakhir pada tahun 2016. Terhitung sudah 7 tahun tidak ada evaluasi tarif angkutan umum sehingga SK tarif 2016 angkutan umum Kabupaten Karanganyar sudah tidak relevan lagi. Hal tersebut mengingat dari tahun ke tahun komponen penunjang operasional angkutan bagi operator semakin naik harganya misalnya saja bahan bakar, oli mesin, suku cadang dan retribusi.

Penentuan tarif angkutan umum kabupaten karanganyar ditentukan sepihak dengan cara forum paguyuban. Penentuan tarif tersebut tanpa mempertimbangkan dari segi penumpang. Hal itu lah yang membuat tarif tersebut dirasa oleh pengguna angkutan umum tidak sesuai dengan kualitas pelayanan yang diberikan. Banyak masyarakat mengeluhkan hal tersebut Jika permasalahan tersebut tidak ditangani secara cepat, maka masyarakat akan enggan menggunakan angkutan umum.

Dengan demikian melihat permasalahan diatas, maka peneliti akan membuat KKW dengan judul "**Evaluasi Tarif Angkutan Umum Trayek A dan Pedesaan 18 Pada Kabupaten Karanganyar**" Dengan adanya evaluasi trayek ini diharapkan tarif sesuai dengan pihak operator berdasarkan perhitungan BOK serta BCR dan pihak pengguna jasa berdasarkan perhitungan ATP dan WTP. Oleh karena itu diharapkan dengan adanya KKW tersebut, tidak ada pihak yang merasa dirugikan.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Penumpang dari trayek A dan Pedesaan 18 merasa tarif angkutan umum terlalu tinggi. Hal tersebut ditandai dengan adanya poin SPM

keterjangkauan berada kuadran 1 pada trayek A memiliki nilai kepentingan 4,55 dan kinerja 1,45 serta pada pedesaan 18 nilai kepentingan 4,5 dan kinerja 1,41 saat survei wawancara menggunakan metode IPA. Hal tersebut menandakan pada poin keterjangkauan menjadi prioritas utama untuk diperbaiki.

2. SK tarif angkutan umum kabupaten Karanganyar pada tahun 2016 sudah tidak relevan.
3. Penentuan tarif hanya berdasarkan dari segi operator melalui forum organda dari paguyuban.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berikut merupakan rumusan masalah dari kertas kuliah wajib tersebut :

1. Bagaimana perhitungan biaya operasional kendaraan dari segi operator pada trayek A dan Pedesaan 18 pada Kabupaten Karanganyar?
2. Bagaimana perhitungan ATP (*Ability To Pay*) dan WTP (*Willingnes To Pay*) dari segi penumpang terhadap tarif trayek A dan Pedesaan 18?
3. Bagaimana BCR (*Benefit Cost Ratio*) pada trayek A dan Pedesaan 18?
4. Bagaimana tarif yang sesuai untuk trayek A dan Pedesaan 18 di Kabupaten Karanganyar?

### **1.4 Maksud dan Tujuan**

Maksud

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengevaluasi tarif angkutan umum trayek A dan Pedesaan 18 pada Kabupaten Karanganyar berdasarkan BOK, BCR, ATP dan WTP. Dengan demikian dapat memberikan saran tarif sesuai bagi masyarakat.

Tujuan

1. Melakukan analisis terhadap biaya operasional kendaraan dari segi operator pada trayek A dan Pedesaan 18 pada Kabupaten Karanganyar
2. Melakukan analisis tarif dengan ATP (*Ability To Pay*) dan WTP (*Willingnes To Pay*) dari segi penumpang terhadap tarif trayek A dan Pedesaan 18.

3. Melakukan analisis BCR (*Benefit Cost Ratio*) pada trayek A dan Pedesaan 18.
4. Mengusulkan tarif yang sesuai untuk trayek A dan Pedesaan 18 pada Kabupaten Karanganyar.

### **1.5 Batasan Masalah**

Penulis akan membuat batasan masalah guna mempermudah dalam analisa dan lebih terarah. Berikut merupakan batasan masalah dari kertas kuliah wajib ini :

1. Penelitian akan membahas mengenai tarif pada trayek A dan Pedesaan 18 pada Kabupaten Karanganyar.
2. Pengolahan data menggunakan Analisa BOK, BCR, ATP dan WTP.
3. Memberikan tarif yang sesuai dimana mempertimbangkan dari segi operator dan segi penumpang.