

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Perkembangan teknologi pada sektor transportasi berkembang sangat pesat dan memegang peran yang krusial dalam mobilitas masyarakat serta pertumbuhan ekonomi suatu negara. Transportasi yang efisien, aman, nyaman, dan terjangkau memegang peran penting untuk menciptakan konektivitas yang baik antarwilayah serta mobilitas penduduk. Angkutan perkotaan, seperti sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) menjadi salah satu solusi untuk mengatasi tantangan mobilitas dalam wilayah perkotaan.

Dalam amanat UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum. Pada tahun 2020 pemerintah melalui Direktorat Jendral Perhubungan Darat telah meluncurkan layanan angkutan perkotaan dengan skema pembelian layanan *Buy The Service* (BTS) secara bertahap pada 10 (sepuluh) kota yakni Palembang, Medan, Bali, Surakarta, Yogyakarta, Makassar, Banjarmasin, Bandung, Surabaya, dan Banyumas (Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan, 2022). BTS merupakan wujud hadirnya pemerintah dalam memberikan subsidi pelayanan transportasi publik yang bekerja dengan operator. Dalam penyelenggaraan layanan *Buy The Service* (BTS) ini tidak selamanya akan disubsidi oleh pemerintah dalam hal ini melalui Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Menurut pengamat transportasi Djoko Setijowarno (2023) pada tahun 2026 layanan Trans Banyumas ini akan dialihkan kewenangannya dari Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas. Namun terdapat permasalahan yang cukup kompleks hingga saat ini yakni belum ada komitmen dan kejelasan dari Pemerintah Kabupaten Banyumas terkait dengan skema pola pembiayaan yang akan dilakukan dari keberlanjutan dari program layanan *Buy The Service* (BTS) ini, terdapat tiga opsi penawaran dari keberlanjutan program ini yaitu (1) subsidi dari pemerintah daerah, (2) penyerahan kepada operator PT. Banyumas Raya Transportasi, (3) *sharing* pendanaan antara pemerintah daerah dan pusat. Pemilihan opsi tersebut harus

mempertimbangkan besarnya *load factor*, tarif yang dibebankan ke pengguna Trans Banyumas dan pendapatan asli daerah dengan mempertimbangkan subsidi yang dibutuhkan untuk satu tahun anggaran, sehingga diperlukan kajian sebagai bahan penyusunan rancangan peraturan daerah terkait subsidi.

Zufar Ali Akbar dkk. (2023) melakukan penelitian dengan judul "Studi Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Umum Di Kota Kediri (Studi Kasus : Trayek *Line A* dan *Line F*) dengan hasil perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan adalah Rp 2.503 untuk *line A* dan Rp 2.829 untuk *line F* dengan panjang trayek *line A* adalah 11 km dan *line F* 9 km maka diketahui jumlah tarif yang sesuai dari sisi operator untuk trayek *line A* sebesar Rp 3.787 dan *line F* sebesar Rp 3.505. Berdasarkan hasil survei *Ability to Pay* (ATP) diperoleh hasil sebesar Rp 4.028 untuk trayek *line A* dan Rp 3.259 untuk trayek *line F* dan *Willingness to Pay* (WTP) sebesar Rp 3.531 untuk trayek *line A* dan Rp 2.838 untuk trayek *line F* sedangkan berdasarkan Peraturan Walikota tarif yang ditetapkan adalah Rp 2.250 untuk *line A* dan *line F*. Dalam penyelenggaraan angkutan umum perkotaan diperlukan penetapan tarif bagi para pengguna layanan, penetapan tarif yang optimal harus mempertimbangkan tiga perspektif utama, yakni perspektif operator (terkait dengan pengeluaran biaya untuk mengoperasikan layanan transportasi umum), perspektif pengguna (terkait dengan kemampuan dan kesediaan masyarakat untuk membayar biaya layanan transportasi umum), dan perspektif regulator (terkait dengan kebijakan untuk kesejahteraan masyarakat). Tarif yang ditetapkan harus memperhitungkan segala aspek seperti biaya operasional dan pemeliharaan, biaya awak kendaraan per bus, biaya peningkatan fasilitas armada, biaya asuransi penumpang, biaya tidak langsung, dan biaya investasi armada. Jika tarif yang ditetapkan terlalu tinggi bisa mengakibatkan beban finansial yang berat bagi masyarakat pengguna layanan dan juga keuangan daerah. Di sisi lain jika tarif terlalu rendah, operator angkutan umum akan kesulitan dalam menutupi biaya operasional dan berdampak pada kualitas pelayanan. Oleh karena itu, perlu dilakukan kajian terkait analisa perhitungan tarif yang tepat berdasarkan biaya operasional kendaraan di Trans Banyumas guna menjaga keberlanjutan

layanan kedepannya sekaligus bahan pertimbangan bagi Pemerintah Daerah dalam menentukan opsi terkait keberlanjutan program *Buy The Service* (BTS) tanpa ada pihak yang merasa dirugikan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan di 3 koridor layanan Trans Banyumas dengan berpedoman pada Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : KP.792/AJ.205/DRJD/2021 dan analisa berdasarkan pertimbangan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) terkait kesediaan dan kemauan masyarakat dalam membayar jasa layanan. Dengan demikian, penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan sektor transportasi sekaligus menemukan solusi yang efektif dan efisien dalam penetapan tarif angkutan umum perkotaan di layanan Trans Banyumas.

Dari permasalahan diatas maka hal tersebut menjadi dasar penulis melakukan penelitian dengan judul "**ANALISA PERHITUNGAN TARIF BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DI 3 KORIDOR TRANS BANYUMAS**".

## **I.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang dan indentifikasi diatas dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik pengguna layanan, kemampuan membayar, dan kemauan membayar pengguna layanan Trans Banyumas?
2. Berapakah besaran tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan pada 3 koridor Trans Banyumas?
3. Bagaimana memastikan tarif tetap terjangkau bagi masyarakat pengguna layanan Trans Banyumas dan berapa jumlah subsidi yang dibutuhkan?

## **I.3 Batasan Masalah**

Agar penelitian ini tidak terlalu luas dan menyimpang dari rumusan masalah yang ditinjau, maka batasan yang diambil dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Fokus pada penentuan tarif untuk layanan Trans Banyumas di 3 Koridor dan pada unit dengan armada Hino FB 130 karoseri Laksana tahun pengadaan 2021.
2. Perhitungan biaya operasional kendaraan berdasarkan ketentuan yang terbaru yaitu Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.792/AJ.205/DRJD/2021 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan
3. Biaya operasional kendaraan diperoleh dari PT. Banyumas Raya Transportasi selaku operator Trans Banyumas dan instansi terkait yang mempunyai informasi yang dibutuhkan
4. Perhitungan data jumlah penumpang menggunakan data penumpang harian rata-rata pengguna layanan Trans Banyumas di 3 Koridor layanan

#### **I.4 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui karakteristik pengguna layanan, kemampuan membayar, dan kemauan membayar pengguna layanan Trans Banyumas
2. Mengetahui besaran tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan pada pada 3 koridor Trans Banyumas.
3. Mengidentifikasi strategi dan kebijakan yang dapat diterapkan untuk memastikan tarif tetap terjangkau sesuai dengan kemampuan dan kemauan membayar pengguna layanan dan rekomendasi evaluasi penetapan tarif dan subsidi yang dibutuhkan dalam satu tahun anggaran operasional Trans Banyumas

#### **I.5 Manfaat Penelitian**

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Hasil penelitian akan memberikan gambaran bagi operator Trans Banyumas dalam menentukan tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan serta mengidentifikasi sektor yang dapat ditingkatkan efisiensinyaa.
2. Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi pemerintah dan pihak terkait dalam menyusun kebijakan keberlanjutan layanan.

3. Hasil perhitungan tarif dan terjangkau dapat mendorong penggunaan angkutan umum sebagai alternatif kendaraan pribadi ke kendaraan umum sehingga dapat mengurangi kemacetan lalu lintas dan dampak negatif lainnya.
4. Dapat menambah wawasan dalam bidang studi transportasi dan manajemen angkutan dalam penggunaan pedoman dan permodelan biaya operasional angkutan perkotaan terkini.

## **I.6 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pendahuluan berisi tentang latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah serta batasan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan untuk menjelaskan kerangka penelitian secara menyeluruh.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Tinjauan pustaka memuat uraian sistematis tentang informasi hasil penelitian yang disajikan dalam bentuk pustaka dan menghubungkannya dengan masalah penelitian yang sedang diteliti.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Dalam metode penelitian berisi penjelasan mengenai teknik pengumpulan data serta penjelasan teknik analisis data serta lokasi penelitian. Selain itu, metode penelitian juga berisi tahapan atau proses penelitian yang ditunjukkan dalam bentuk bagan alir (*flowchart*) dan berisi jadwal pelaksanaan penelitian mulai dari perencanaan penelitian hingga sidang

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini menyajikan hasil analisis data dari hasil penelitian yang berfungsi untuk menyelesaikan permasalahan yang telah dirumuskan dalam metode penelitian

### **BAB V PENUTUP**

Bab ini mencakup kesimpulan dari hasil analisis serta hasil rekomendasi berdasarkan temuan pada penelitian