

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Cikarang terletak di Kabupaten Bekasi Jawa Barat telah mengalami perkembangan pesat seiring dengan pertumbuhan sektor industri yang signifikan (Setyawan dan Wulandari, 2020). Sebagai salah satu kawasan industri terbesar di Indonesia kemajuan ekonomi Cikarang tidak dapat dipungkiri termasuk adanya transportasi terintegrasi menjadi kunci penting untuk mendukung mobilitas penduduk serta kelancaran distribusi barang dan jasa (Siti *dkk*, 2024). Saat ini Cikarang memiliki berbagai fasilitas kendaraan umum seperti angkot, kereta, bus, dan lain-lain.

Salah satu moda transformasi umum yaitu Angkutan Kota K17 Trayek (Cikarang-Cibarusah). Angkutan Kota K17 adalah layanan angkutan umum yang membantu menghubungkan dua wilayah di Kabupaten Bekasi, yaitu Cikarang dan Cibarusah. Operasional angkutan ini dikelola oleh Koperasi Angkutan Bekasi (Sulianti, 2010) menggunakan kendaraan minibus dengan kapasitas 8 penumpang. Rute perjalanan angkot K17 beroperasi dimulai dari jam 05.00-22.00 dengan rute Terminal Cikarang, Jalan Raya Industri Cikarang, Jalan Raya Cikarang-Cibarusah, Jalan Raya Serang-Cibarusah, dan berakhir di pasar Cibarusah.

Rute angkot K17 yaitu memiliki panjang  $\pm$  21 km. Adapun rute yang dilalui yaitu rute yang biasanya terjadi kemacetan terutama pada waktu sibuk seperti di daerah Jababeka, Mall SGC, Pasar Cibarusah (Kusbandono, Happy budhiaty, 2014). Kondisi *load factor* angkot K17 dilapangan berdasarkan jumlah penumpang sebanyak  $\pm$  4-5 penumpang atau sekitar 50% dari kapasitas duduk yang tersedia. Kondisi tersebut dianggap kurang memenuhi standar operasional dikarenakan *load factor* angkot K17 masih di bawah standar yang ditetapkan oleh SK Dirjen Perhubungan Darat tahun 2002 (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002) yaitu 70% atau 6 penumpang.

Terdapat permasalahan lain pada Angkutan Kota K17 Trayek (Cikarang-Cibarusah) yaitu tarif baru yang ditentukan oleh peraturan daerah Kabupaten Bekasi pada tahun 2022 sebesar Rp 7.500 menimbulkan keengganan bagi masyarakat untuk menggunakan angkot K17. Adapun alasan dari kenaikan

harga sebagian besar disebabkan oleh kenaikan biaya bahan bakar minyak (BBM) yang mengalami kenaikan sebesar 15% dari tarif lama pada tahun 2014 dengan biaya tarif sebesar Rp 6.300 (Pratiwi, 2022). Pemakaian BBM yang terus naik secara berkala mengakibatkan biaya operasional kendaraan angkot semakin meningkat dan pemerintah merasa perlu untuk menyesuaikan tarif agar dapat menjaga keseimbangan. Angkot trayek K17 (Cikarang-Cibarusah) memiliki total armada sebesar 300 kendaraan (Guntur *dkk*, 2015). Berdasarkan kondisi eksisting lapangan yang beroperasi sekitar 33 unit saja, hal tersebut disebabkan oleh penurunan jumlah penumpang Angkot K17.

Berdasarkan permasalahan tersebut maka Angkot K17 Trayek (Cikarang-Cibarusah) perlu melakukan evaluasi berkelanjutan untuk meningkatkan kinerja operasionalnya dan tarif. Hal ini bertujuan untuk mencapai kinerja operasional yang ideal di mana terdapat kesamaan antara peraturan yang berlaku dengan yang terjadi di lapangan (Pakiti, 2019). Sebagai alat ukur untuk evaluasi kinerja operasional angkutan umum menggunakan beberapa parameter (Dio *dkk*, 2022) Parameter ini melibatkan faktor muat, jumlah penumpang dan lain lain sesuai dengan ketentuan dalam Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 (Primasworo, Oktaviastuti and Madun, 2022). Sehingga peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul **"KINERJA OPERASIONAL DAN EVALUASI KELAYAKAN TARIF ANGKUTAN KOTA K17 TRAYEK (CIKARANG-CIBARUSAH)"**.

## **I.2. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana kinerja operasional angkot K17 di Trayek Cikarang-Cibarusah?
2. Bagaimana perhitungan Biaya Operasional Kendaraan untuk angkot K17 Trayek Cikarang-Cibarusah?
3. Bagaimana rekomendasi untuk meningkatkan kinerja operasional angkutan perkotaan K17 trayek Cikarang-Cibarusah?

### **I.3. Batasan Masalah**

Batasan masalah pada penelitian ini yaitu :

1. Evaluasi kinerja operasional berdasarkan SK Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No 687 tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur dan perhitungan biaya operasional kendaraan berdasarkan KM Perhubungan nomor 251 tahun 2022 Tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan.
2. Fokus penelitian hanya pada aspek kinerja operasional tidak termasuk aspek pelayanan.
3. Kegiatan penelitian dilakukan hanya rute Angkutan Kota K17 Trayek (Cikarang-Cibarusah).
4. Penelitian ini melakukan analisis tingkat kinerja operasional K17 di Trayek Cikarang-Cibarusah, melakukan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan untuk K17 tersebut, serta memberikan rekomendasi yang dapat meningkatkan kinerja operasional K17 di Trayek Cikarang-Cibarusah.
5. Kegiatan survei dilakukan saat hari kerja dan hari libur kerja.
6. Lokasi penelitian survei dilakukan dari Stasiun Cikarang menuju Pasar Cibarusah.
7. Survei dilakukan saat jam sibuk dan tidak sibuk.

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

Tujuan dalam penelitian ini yaitu :

1. Menganalisis kinerja operasional K17 di Trayek Cikarang-Cibarusah.
2. Melakukan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan untuk K17 di Trayek Cikarang-Cibarusah.
3. Memberikan rekomendasi yang dapat diberikan untuk meningkatkan kinerja operasional K17 di Trayek Cikarang-Cibarusah.

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

Manfaat penelitian ini memiliki 3 aspek yaitu:

1. Bagi Pemilik Angkot  
Penelitian ini memberikan manfaat bagi pemilik angkutan umum K17 di Trayek Cikarang-Cibarusah dengan memberikan wawasan mendalam terkait kinerja operasional dan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan.
2. Bagi Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan  
Penelitian ini memberikan manfaat kepada taruna/taruni Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dengan memberikan wawasan mengenai evaluasi kinerja operasional dan perhitungan biaya operasional pada dunia transportasi umum.
3. Bagi penelitian selanjutnya  
Penelitian ini dapat menjadi landasan bagi penelitian selanjutnya terkait evaluasi kinerja operasional angkutan umum.

## **I.6. Sistematika Penulisan**

Skripsi mempunyai 3 bagian yaitu:

1. Bagian Awal  
Proposal penelitian ini dimulai dengan halaman sampul sampai dengan daftar lampiran.
2. Bagian Utama
  - a. Bab I: Pendahuluan  
Beris informasi tentang konteks penelitian seperti perumusan masalah, tujuan, batasan dan cara penulisan.
  - b. Bab II: Tinjauan Pustaka  
Bab II menjelaskan konsep dasar terkait seperti transportasi, angkutan umum, Angkutan Kota Trayek K17, dan kajian penelitian terkait.
  - c. Bab III: Metodologi Penelitian  
Bab ini memberikan gambaran tentang lokasi penelitian, desain penelitian, prosedur penelitian, pengumpulan data, prosedur penentuan sampel, teknik analisis data, dan jadwal pelaksanaan penelitian.

d. Bab IV: Hasil dan Pembahasan

Bab ini membahas hasil atau deskripsi data dari penelitian yang dilakukan, dan jawaban dari rumusan masalah penelitian yang telah dirumuskan.

e. Bab V: Penutup

Bab ini terdapat kesimpulan rekomendasi dan saran mengenai hasil akhir skripsi ini.