

BAB I

PENDAHULUAN

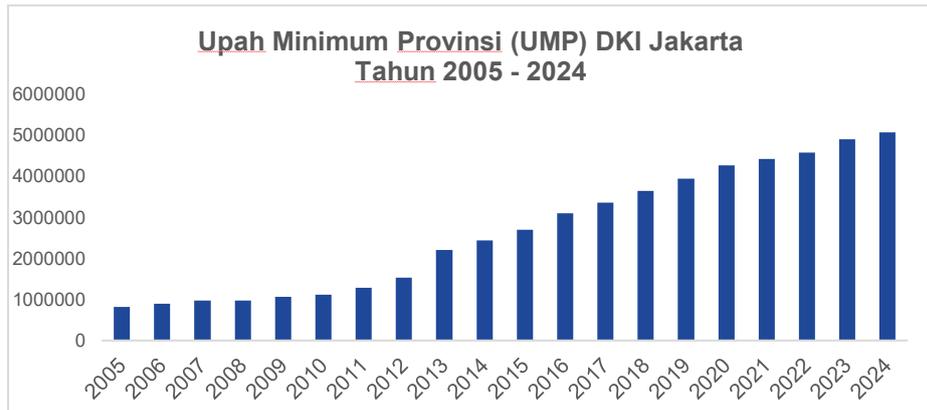
I.1. Latar Belakang

Jakarta, sebagai salah satu kota metropolitan terpadat di Indonesia, dengan jumlah pertumbuhan penduduk mencapai 15.938 jiwa per kilometer persegi membuat DKI Jakarta menjadi kota metropolitan dengan mobilitas yang tinggi (Argirinata Pristanto et al., 2023). Dengan ukuran populasi dan ekonomi yang besar, pergerakan manusia dan barang menjadi salah satu prasyarat dalam mendukung mobilitas penduduknya (Dharmawan Herry, 2022). Kebutuhan perjalanan yang tidak terakomodir oleh transportasi umum yang memadai akan semakin meningkatkan penggunaan kendaraan pribadi dalam menunjang mobilitas penduduk baik di dalam kota maupun lalu lintas dari kota penyangga Jakarta (Hayati & Barus, 2023). Permasalahan seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan permasalahan lain dalam sektor transportasi menjadi fokus utama perhatian baik dari pemerintah maupun masyarakat Jakarta (Gugule & Mesra, 2023). Dalam upaya mengimbangi dan menekan laju penggunaan kendaraan pribadi diperlukan suatu perbaikan terhadap sistem angkutan umum (Safitry, 2016). Sistem angkutan umum merupakan tulang punggung bagi mobilitas perkotaan yang efisien dan berkelanjutan (Junitasari & Suryadi, 2024). Khususnya di Jakarta Transjakarta menjadi tulang punggung mobilitas perkotaan, memberikan aksesibilitas bagi masyarakat yang tinggal dan bekerja di kota ini. Namun, untuk memastikan operasional yang handal dan pemberian layanan berkualitas kepada masyarakat, beberapa tantangan finansial dan operasional telah muncul. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang komprehensif mengenai tarif pelanggan. Penyesuaian tarif merupakan langkah krusial dalam memastikan bahwa Transjakarta tetap beroperasi dengan baik, memberikan aksesibilitas yang optimal kepada masyarakat, dan memenuhi standar layanan yang diharapkan.

Transjakarta sudah ada sejak lama dan mengedepankan asas akuntabilitas, yang diharapkan berjalan sesuai dengan asas tersebut sebagai transportasi umum yang mengedepankan orientasi publik, bukan mengejar keuntungan. Atas pertimbangan tersebut, PT Transjakarta beserta Pemerintah provinsi DKI Jakarta memberikan harga yang terjangkau bagi para pengguna

layanan yaitu, dua sampai dengan tiga ribu lima ratus rupiah, yang bertujuan untuk memberikan layanan yang dapat di jangkau bagi seluruh elemen masyarakat, serta mengurangi kemacetan, menjaga kualitas udara, serta menghindari masalah lingkungan dan masyarakat lainnya (Ali. A. M., 2021). Permasalahan akan muncul apabila daya beli masyarakat yang lebih rendah dari pada besarnya tarif angkutan yang ditetapkan oleh pemerintah maupun operator (Nariendra et al., 2021). Dalam beberapa tahun terakhir, biaya operasional Transjakarta telah mengalami peningkatan yang signifikan. Faktor-faktor yang mempengaruhi seperti kenaikan harga bahan bakar, biaya perawatan armada, upah tenaga kerja, dan inflasi secara keseluruhan turut berkontribusi pada beban biaya yang semakin meningkat. Meskipun telah dilakukan upaya efisiensi, penyesuaian tarif perlu dipertimbangkan untuk menjaga keberlanjutan finansial Transjakarta.

Tarif Transjakarta saat ini belum mengalami peningkatan sejak tahun 2005, yaitu tarif angkutan pelanggan dengan bus Transjakarta berdasarkan Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 1912 Tahun 2005 adalah Rp3.500 (pukul 07.00 - 24.00) dan Rp2.000 (pukul 24.00 - 05.00). Jika dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi, kebijakan tarif ini menjadi tidak relevan. Sejak tahun 2005, tingkat pertumbuhan ekonomi terus meningkat dengan rata-rata 5,0% per tahun dan tingkat kenaikan UMP DKI Jakarta juga terus meningkat dengan rata-rata 12,0% per tahun seperti pada Gambar 1.1 Tidak adanya korelasi antara kenaikan beban operasional dengan tarif tiket menyebabkan peningkatan jumlah subsidi/PSO (*Public Service Obligation*) yang dibutuhkan oleh Transjakarta setiap tahun.



Gambar I 1 Upah Minimum Provinsi DKI Jakarta

Tahun 2005-2024 Sumber: BPS dan Dinas Tenaga Kerja Trasmigrasi Provinsi DKI Jakarta

Sehubungan dengan kegiatan rancangan Peraturan Gubernur DKI Jakarta tentang tarif Angkutan Umum (Satu Moda). Maka diperlukan kajian tarif yang komprehensif dan sensitif terhadap berbagai komponen seperti biaya gaji pegawai/UMP dan lainnya. Hal ini bertujuan untuk menghasilkan model penyesuaian harga otomatis sebagai dasar kuat dalam menentukan penyesuaian tarif yang sesuai dan berkelanjutan. Melalui kajian ini, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta berharap dapat menjaga keseimbangan yang tepat antara kualitas layanan Transjakarta dan keberlanjutan finansial masyarakat. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta juga ingin memastikan bahwa tarif yang ditetapkan mencerminkan nilai yang adil, mendukung aksesibilitas masyarakat, dan mendukung tujuan pengembangan transportasi umum yang efisien dan berkelanjutan. Karna kemajuan dalam bidang transportasi dapat memudahkan manusia dalam melakukan perjalanan (Mutaqqin et al., 2023).

Selain itu, dari perspektif skema operasional, sebuah sistem transportasi publik tentu memerlukan perencanaan yang akurat agar alokasi subsidi atau PSO yang disetujui oleh pemerintah dapat digunakan secara efisien. Dalam kajian ini akan membahas tentang Willingness To Pay (WTP) dan Ability To Pay (ATP) pada pengguna layanan Transjakarta sebagai usulan untuk penyesuaian tarif.

I.2. Tujuan

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah :

1. Menganalisis dan mengukur tingkat risiko operasional transportasi barang berbahaya.
2. Menganalisis potensi risiko pemetaan dengan Quantum GIS.

I.3. Manfaat

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas maka penelitian ini diberi batasan sebagai berikut:

1. Memberikan usulan tarif yang akan diajukan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta terhadap layanan Transjakarta kepada DPRD.
2. Diharapkan dapat menjadi acuan kenaikan tarif kedepannya berdasarkan ATP DAN WTP pengguna layanan.

I.4. Ruang Lingkup

Selama pelaksanaan magang di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang berlangsung selama enam bulan, penulis ditempatkan pada bidang Angkutan Jalan dalam seksi Dalam Trayek. Kegiatan yang dilaksanakan meliputi survey untuk penambahan rute, modifikasi rute, Standar Pelayanan Minum Transjakarta.

I.5. Waktu dan Tempat pelaksanaan Magang

Kegiatan magang dimulai pada tanggal 12 Agustus 2024 sampai dengan Februari 2025 di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang saat ini berlokasi di Gedung Graha Lestari di Jl. Kesehatan No.48, Petojo Selatan, Kec. Gambir, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta.

I.6. Sistematika Penulisan

Penulisan proposal penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, waktu dan tempat pelaksanaan magang, serta sistematika penulisan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Berisi tentang gambaran umum mengenai profil lokasi magang, kelembagaan, Quality Planning Department, dan metode kegiatan yang dilakukan selama di lokasi magang.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai kajian penyesuaian tarif transjakarta yang dilihat dari aspek Willingness To Pay (WTP) dan Ability To Pay (ATP).

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisikan tentang kesimpulan dan saran berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan.