

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi umum Indonesia menuntut perhatian dari seluruh pemangku kepentingan, meliputi aspek pengangkutan penumpang, distribusi barang, serta penyediaan sarana dan prasarana pendukung. Untuk mewujudkan sistem operasional yang efektif dan efisien, sinergi antar pihak menjadi sebuah landasan pokok. Keterpaduan ini sangat krusial dalam merespons laju pertumbuhan penduduk serta percepatan pembangunan perkotaan yang menunjukkan tren peningkatan signifikan setiap tahunnya. Fenomena tersebut secara langsung berdampak pada peningkatan permintaan dan kebutuhan masyarakat terhadap layanan transportasi (Friska, 2022). Lebih jauh, angkutan umum tidak hanya berposisi sebagai sistem mobilitas, melainkan telah berevolusi menjadi kebutuhan fundamental yang inheren dengan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat sehari-hari. Secara makro, kualitas transportasi juga berfungsi sebagai barometer kemajuan perekonomian dan pembangunan suatu wilayah. Oleh karena itu, penguatan jaringan pergerakan berskala nasional hingga internasional—melalui integrasi multimodal transportasi darat, laut, dan udara—merupakan keharusan. Dukungan infrastrukural ini menjadi tulang punggung bagi terwujudnya pembangunan dan pertumbuhan ekonomi yang berjalan secara aman, tertib, nyaman, dan lancar (Primasworo, 2022).

Kota Malang menempati posisi geostrategis yang unik. Selain dikenal melalui identitas Tri Bina Citra—sebagai pusat pendidikan, kawasan industri, dan destinasi pariwisata—kota ini juga mengalami dinamika aktivitas sosio-ekonomi yang intensif. Keragaman fungsi tersebut secara langsung berimplikasi pada tingginya mobilitas penduduk yang memicu peningkatan kebutuhan akan sistem transportasi terpadu (Mini, 2022). Dalam konteks ini, angkutan perkotaan (angkot) muncul sebagai tulang punggung mobilitas warga Malang. Pengembangan moda transportasi publik ini tidak sekadar diorientasikan pada penyediaan layanan yang andal dan terjangkau, melainkan juga berperan strategis dalam mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi maupun layanan transportasi berbasis digital. Transformasi

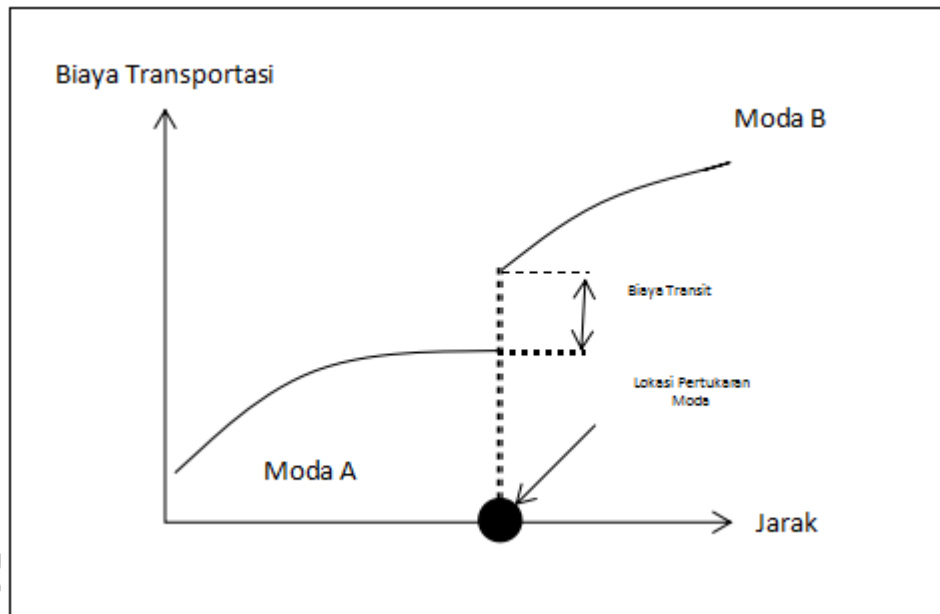
tersebut pada hakikatnya merupakan respons terhadap tuntutan efisiensi dan keberlanjutan dalam ekosistem transportasi perkotaan yang semakin kompleks (Mini, 2022).

Sebagai kota dengan identitas Tri Bina Cita menghadapi tuntutan mobilitas yang signifikan. Dalam ekosistem transportasi kotanya, angkutan kota (angkot) mendominasi sebagai tulang punggung pergerakan publik di samping moda lain seperti taksi. Peran vital angkot ini bersifat multidimensi: tidak hanya mendukung aktivitas akademik, produksi, dan wisata, tetapi juga menjadi nadi kehidupan sosial-ekonomi masyarakat (Mini, 2022). Secara historis, kehadiran angkot kontemporer merupakan evolusi dari sistem transportasi tradisional seperti bemo (angkutan roda tiga). Menurut Kamaludin (1987, h.49), esensi angkot terletak pada nilai inklusivitasnya sebagai moda transportasi yang mengakomodasi seluruh lapisan masyarakat melalui aksesibilitas tinggi, kemudahan penggunaan, dan keterjangkauan tarif. Peningkatan kualitas pelayanan angkot bukan sekadar kebutuhan teknis, melainkan manifestasi tanggung jawab sosial dalam membangun ekosistem transportasi yang berkeadilan.

Koridor Arjosari-Landungsari (AL) merupakan salah satu rute vital dalam sistem transportasi publik di Kota Malang yang dilayani oleh moda angkutan kota. Rute ini beroperasi setiap hari dengan rentang waktu dimulai sejak pukul 06.00 pagi hingga berakhir pada pukul 22.00 WIB, menghubungkan titik awal di Terminal Arjosari menuju titik akhir di Terminal Landungsari. Menurut data Dinas Perhubungan Kota Malang, layanan ini didukung oleh total 40 unit kendaraan, di mana masing-masing unit berkapasitas 12 orang. Kebijakan tarif yang berlaku adalah Rp 3.500 untuk penumpang umum dan tarif khusus sebesar Rp 2.000 untuk pelajar.

Efisiensi waktu tempuh menjadi pertimbangan utama dalam sistem transportasi, karena eskalasi durasi perjalanan berbanding terbalik dengan minat pengguna. Penurunan jumlah penumpang secara otomatis akan menyebabkan berkurangnya pendapatan operasional bagi penyedia jasa. Lebih jauh lagi, kondisi ini dapat melemahkan citra dan kepercayaan masyarakat terhadap moda transportasi tersebut, yang pada akhirnya dapat menyebabkan

perpindahan pengguna ke moda transportasi pesaing yang dianggap lebih baik. Berikut adalah gambaran visual mengenai permasalahan biaya transportasi. :



Gambar 1. 1 Grafik Biaya Tarnsportasi sebagai fungsi jarak

Merujuk pada Gambar 1.1, pengembangan infrastruktur di titik-titik perpindahan moda transportasi menjadi kunci untuk menekan biaya dalam sistem yang terpadu. Penyediaan sarana dan prasarana yang memadai bertujuan untuk menciptakan proses transit—baik bagi penumpang maupun barang—yang lebih efisien, yaitu cepat, aman, ekonomis, dan nyaman, sehingga pada akhirnya dapat meminimalkan biaya operasional keseluruhan. (Tamin, 2000). Fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan memiliki tujuan ganda. Menurut Suwardjoko (2002), tujuan utamanya adalah untuk menjamin terwujudnya keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Selain itu, fasilitas yang lokasinya bisa di dalam maupun di luar badan jalan ini juga berfungsi untuk memberikan kemudahan bagi pengguna jalan, sebagaimana diatur dalam PP No. 43 Tahun 1993 Pasal 39 Ayat (1).

Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut, apakah dengan tarif yang ditetapkan sudah tepat sasaran dan sesuai dengan fasilitas beserta dapat mensejahterakan keberlangsungan hidup para sopir angkot. Selain itu, pentingnya melakukan evaluasi dikarenakan evaluasi adalah suatu alat atau prosedur yang digunakan untuk mengetahui dan mengukur sesuatu dalam suasana dengan cara dan aturan-aturan yang sudah ditetapkan (Muryadi, 2017). Sehingga apabila kita ingin

mengetahui efektifitas suatu sistem, sangatlah perlu dilakukan evaluasi pada sistem tersebut.

Penelitian ini dirancang untuk mendeskripsikan, mengevaluasi, dan menganalisis kebijakan tarif angkutan kota serta berbagai faktor yang memengaruhinya. Kajian ini merupakan upaya strategis untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik, sejalan dengan amanat Peraturan Pemerintah yang bertujuan mewujudkan sistem transportasi umum yang aman, selamat, dan nyaman..

1.2 Identifikasi Masalah

Kondisi masalah yang terjadi terhadap tarif angkutan umum dapat diketahui dari identifikasi yang dilakukan oleh peneliti. Berikut merupakan beberapa identifikasi masalah yang terkandung pada penelitian ini:

1. Ketidaksesuaian tarif dengan biaya operasional
2. Disparitas tarif dengan beban ekonomi pengguna
3. Inkonsistensi penerapan kebijakan tarif

1.3 Rumusan Masalah

1. Berapa besaran Biaya Operasional terhadap angkutan umum di kota Malang untuk trayek Arjosari – Landungsari ?
2. Apakah kebijakan tarif yang ditetapkan telah memenuhi prinsip kesesuaian dengan mempertimbangkan preferensi pembayaran pengguna dengan kemampuan bayar (ATP) dan kemauan bayar (WTP) terhadap penumpang?
3. Bagaimana kesesuaian antara tarif yang berlaku di lapangan dengan besaran nilai dari analisis tarif ideal berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan kemampuan bayar (ATP) beserta kemauan bayar (WTP) dengan peraturan yang ditetapkan?

1.4 Tujuan Studi

1. Mengetahui besaran nilai BOK yang ditanggung oleh angkutan umum kota malang pada trayek Arjosari – Landungsari.
2. Mengetahui kebijakan tarif yang ditetapkan telah memenuhi prinsip kesesuaian dengan mempertimbangkan preferensi kemampuan bayar jasa (ATP) dan kemauan bayar jasa (WTP) oleh penumpang
3. Mengidentifikasi bagaimana keselarasan tarif yang berlaku dengan hasil perhitungan tarif berdasarkan besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

dengan kemampuan bayar jasa (ATP) beserta kemauan bayar jasa (WTP) dengan peraturan yang berlaku.

1.5 Manfaat Studi

1. Untuk Akademisi:
Menjadi referensi bagi penelitian berikutnya yang membahas seputar topik evaluasi tarif angkutan umum
2. Untuk Pemerintah:
Memberikan masukan yang bermanfaat bagi pemerintah atau instansi Dinas Perhubungan Kota Malang yang terkait tarif angkutan umum di Kota Malang.
3. Untuk Masyarakat:
Mendapatkan informasi terkait evaluasi tarif angkutan umum dan kemudahan transportasi apabila evaluasi tarif angkutan umum baik dan sudah sesuai.

1.6 Batasan Masalah

Pembahasan pada penelitian cukup luas, sehingga agar tidak semakin meluas dan tetap berfokus pada topik pembahasan, maka ada beberapa batasan yang ditetapkan, yaitu:

1. Pengambilan data dilakukan sepanjang trayek Arjosari - Landungsari
2. Analisis untuk menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK) mengacu secara spesifik pada metodologi yang tertuang dalam Pedoman Teknis Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002.
3. Evaluasi terhadap tarif angkutan umum dalam penelitian ini terbatas pada tiga pendekatan analisis, yaitu BOK, *Ability to Pay* (ATP), dan *Willingness to Pay* (WTP).