

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi umum memainkan peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, khususnya di daerah perkotaan dengan mobilitas tinggi. Keberadaan angkutan umum yang efisien dan terjangkau tidak hanya mempermudah akses masyarakat tetapi juga berkontribusi pada pengurangan kemacetan dan pencemaran lingkungan (Cervero, 2013; Litman, 2019). Salah satu moda transportasi yang menjadi andalan masyarakat di Provinsi Jawa Timur adalah bus antarkota.

Trayek Malang-Surabaya-Madura merupakan salah satu rute transportasi terpadat di Jawa Timur karena menghubungkan dua pusat ekonomi, pendidikan, dan budaya. PO Bus Damri sebagai salah satu operator yang melayani rute ini memiliki peran strategis dalam memastikan mobilitas masyarakat tetap lancar. Namun, dalam beberapa tahun terakhir, keluhan penumpang terkait ketidaknyamanan layanan, tarif yang dianggap kurang sesuai, dan kurangnya fasilitas pendukung menjadi sorotan (Santoso, 2020). Keunikan trayek ini memberikan peluang untuk mengevaluasi dinamika tarif secara mendalam, terutama dalam konteks kebutuhan masyarakat yang beragam.

Tarif angkutan umum untuk trayek Malang-Surabaya-Madura yang dilayani oleh PO Bus Damri saat ini ditetapkan berdasarkan Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 21 Tahun 2023 tentang Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Penumpang Antarkota Dalam Provinsi yang Menggunakan Mobil Bus Umum. Tarif dasar untuk bus besar ditetapkan sebesar Rp165,00 per penumpang per kilometer, dengan tarif jarak batas atas sebesar Rp215,00 dan batas bawah sebesar Rp132,00 (Peraturan Gubernur Jawa Timur, 2023). Saat ini, PO DAMRI menetapkan tarif sebesar Rp90.000 per penumpang untuk trayek Malang–Surabaya–Madura. Tarif ini berlaku secara flat untuk setiap perjalanan pulang maupun pergi, dan telah diberlakukan secara konsisten selama periode operasional tahun 2024–2025 (APOB, 2025).

Meskipun tarif tersebut telah diperbarui, berbagai perubahan signifikan dalam komponen biaya operasional terus terjadi, termasuk kenaikan harga bahan bakar, suku cadang seperti ban dan oli, serta kebutuhan pemeliharaan armada (Rahmat et al., 2019; Memorandum, 2023). Bahkan, pada Mei 2023, PO Bus Damri melakukan penyesuaian tarif pada layanan ekonomi sebagai respons terhadap kenaikan biaya tersebut (Santoso, 2020).

Gambaran riil operasional trayek ini turut memperkuat urgensi evaluasi tarif secara komprehensif. PO DAMRI sebagai penyedia layanan transportasi antarkota pada trayek Malang–Surabaya–Madura saat ini mengoperasikan empat unit armada bus aktif, terdiri dari dua tipe kendaraan utama, yakni Mercedes Benz OH 1626 dan Hino RK8/R-260, yang masing-masing memiliki kapasitas 45 kursi penumpang. Armada tersebut beroperasi satu kali perjalanan pulang-pergi setiap

hari, menempuh jalur tol yang menghubungkan Malang, Surabaya, dan Madura. Berdasarkan data operasional triwulan pertama tahun 2025, tercatat bahwa rata-rata jumlah penumpang per hari berkisar antara 30 hingga 38 orang per armada, dengan tingkat keterisian tempat duduk (load factor) mencapai 66% hingga 84%. Estimasi jumlah penumpang bulanan pun berada di kisaran 3.600 hingga 4.400 orang, menunjukkan bahwa trayek ini memiliki potensi volume pengguna yang cukup stabil. Fakta ini memperkuat urgensi untuk mengevaluasi apakah tarif yang saat ini diberlakukan sebesar Rp90.000 telah mencerminkan keseimbangan antara biaya operasional kendaraan dan kemampuan masyarakat dalam membayar (APOB, 2025; Astuti & Mardiyanti, 2020; Rahmat et al., 2019).

Pada tahun 2023, harga Solar Subsidi ditetapkan sebesar Rp6.800 per liter (Kementerian ESDM, 2023). Hingga Januari 2025, harga tersebut tetap tidak mengalami perubahan, yaitu tetap Rp6.800 per liter (Pertamina, 2025). Kementerian ESDM menyatakan bahwa harga BBM subsidi masih dikendalikan pemerintah untuk menjaga daya beli masyarakat (Kementerian ESDM, 2024).

Namun, untuk Solar Non-Subsidi seperti Pertamina Dex, terjadi kenaikan harga. Pada Desember 2024, harga Pertamina Dex adalah Rp13.800 per liter, dan naik menjadi Rp13.900 per liter pada Januari 2025 (Pertamina, 2025). Hal ini dipengaruhi oleh harga minyak dunia yang mengalami tren kenaikan serta fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar (Bank Indonesia, 2024). Selain itu, faktor pajak dan biaya distribusi juga berperan dalam kenaikan harga BBM nonsubsidi (Sugiharto & Santoso, 2024).

Data spesifik mengenai harga ban, oli, dan biaya pemeliharaan bus untuk tahun 2023 dan 2025 tidak tersedia secara lengkap, tetapi dapat diperkirakan berdasarkan tren inflasi dan kenaikan harga suku cadang (APOB, 2023). Asosiasi Pengusaha Otobus (APOB) menyebutkan bahwa suku cadang bus mengalami kenaikan harga sekitar 3-5% per tahun akibat kenaikan biaya bahan baku (APOB, 2024).

1. Ban Bus: Pada tahun 2020, harga satu ban bus berkisar sekitar Rp4.000.000 (Santoso et al., 2020). Dengan inflasi tahunan sekitar 3%, harga ban bus pada 2023 diperkirakan mencapai Rp4.243.000, dan pada 2025 bisa mencapai Rp4.370.000 (BPS, 2025).
2. Oli Mesin: Biaya penggantian oli untuk bus besar seperti Hino RK8 dan Mercedes-Benz OH 1526 pada tahun 2018 mencapai Rp1.500.000 hingga Rp2.000.000 per penggantian (Rahmat & Putra, 2018). Dengan inflasi dan kenaikan harga produk berbasis minyak, harga oli pada 2023 diperkirakan Rp1.967.000 dan pada 2025 sekitar Rp2.026.000 (BPS, 2025).
3. Biaya Pemeliharaan: Total biaya perawatan kendaraan bus pada tahun 2020 dilaporkan sekitar Rp23.867.400 per tahun (Lestari, 2020). Dengan asumsi kenaikan tahunan sebesar 3%, biaya ini meningkat menjadi Rp25.300.000 pada 2023 dan diperkirakan mencapai Rp26.000.000 pada 2025 (APOB, 2025).

Perbandingan harga dan biaya pemeliharaan atas komponen yang berjalan pada tahun 2023 dengan *forecast* / estimasi di tahun 2025, disertai persentase kenaikan dari tahun yang berjalan tersaji pada tabel 1.1 berikut.

Tabel 1.1 Perbandingan Harga dan Biaya Pemeliharaan

Solar Subsidi	Rp6.800 per liter	Rp6.800 per liter	0%
Pertamina Dex	Rp13.800perliter	Rp13.900 per liter	0,72%
Ban Bus	Rp4.243.000 per buah	Rp4.370.000 per buah	3%
Oli Mesin	Rp1.967.000	Rp2.026.000	3%
Biaya Pemeliharaan	Rp25.300.000	Rp26.000.000	2,77%

Catatan: Persentase kenaikan dihitung berdasarkan estimasi inflasi tahunan 3%.

Meskipun harga Solar Subsidi tidak mengalami kenaikan, komponen lain seperti ban, oli, dan biaya pemeliharaan diperkirakan mengalami kenaikan seiring dengan inflasi dan peningkatan biaya produksi (Kementerian Perhubungan, 2025). Estimasi ini dapat membantu dalam perencanaan anggaran operasional bus hingga tahun 2025 (Santoso et al., 2025).

Pentingnya evaluasi tarif ini didasarkan pada dinamika kebutuhan penumpang yang terus berkembang serta tantangan operasional yang dihadapi oleh operator bus. Evaluasi ini tidak hanya bertujuan memastikan kesesuaian tarif dengan biaya operasional terkini, tetapi juga untuk mengukur kemampuan masyarakat dalam membayar (Ability to Pay/ATP) serta kesediaan masyarakat membayar (Willingness to Pay/WTP). Dengan demikian, hasil evaluasi diharapkan dapat memberikan rekomendasi kebijakan tarif yang lebih adil dan berkelanjutan (Litman, 2019; Rahmat et al., 2019).

PO DAMRI sebagai penyedia layanan transportasi antarkota pada trayek Malang–Surabaya–Madura saat ini mengoperasikan empat unit armada bus aktif, terdiri dari dua tipe kendaraan utama, yakni Mercedes Benz OH 1626 dan Hino RK8/R-260, yang masing-masing memiliki kapasitas 45 kursi penumpang. Armada tersebut beroperasi satu kali perjalanan pulang-pergi setiap hari, menempuh jalur tol yang menghubungkan Malang, Surabaya, dan Madura.

Berdasarkan data operasional triwulan pertama tahun 2025, tercatat bahwa rata-rata jumlah penumpang per hari berkisar antara 30 hingga 38 orang per armada, dengan tingkat keterisian tempat duduk (load factor) mencapai 66% hingga 84%. Estimasi jumlah penumpang bulanan pun berada di kisaran 3.600 hingga 4.400 orang, menunjukkan bahwa trayek ini memiliki potensi volume pengguna yang cukup stabil. Fakta ini memperkuat urgensi untuk mengevaluasi apakah tarif yang saat ini diberlakukan sebesar Rp90.000 telah mencerminkan keseimbangan antara biaya operasional kendaraan dan kemampuan masyarakat dalam membayar (APOB, 2025; Astuti & Mardiyanti, 2020; Rahmat et al., 2019).

Penentuan tarif angkutan umum pada trayek ini membutuhkan pendekatan holistik yang mempertimbangkan berbagai faktor seperti Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP), dan Willingness to Pay (WTP). Faktor-faktor ini penting untuk memastikan bahwa tarif yang diterapkan tidak hanya mencerminkan biaya operasional tetapi juga memperhatikan daya beli masyarakat dan kemauan mereka untuk membayar (Rahmat et al., 2019; Kadarwati et al., 2020). Dalam konteks ini, penelitian yang mampu mengintegrasikan analisis teknis dengan data lokal sangat diperlukan untuk menjawab tantangan yang ada.

Kajian ini memiliki urgensi mengingat tingginya ketergantungan masyarakat pada bus antarkota sebagai moda transportasi utama di wilayah ini. Transportasi umum, khususnya bus, memainkan peranan strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat, menghubungkan pusat-pusat ekonomi, pendidikan, dan budaya. Namun demikian, berbagai keluhan mengenai tarif yang tidak sesuai dengan layanan yang diberikan, serta kurangnya pertimbangan terhadap daya beli masyarakat, menjadi isu yang memerlukan perhatian serius (Cervero, 2013; Litman, 2019; Santoso, 2020; Wijayanti et al., 2019). Selain itu, gap dalam penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa pendekatan penetapan tarif sering kali mengabaikan kondisi sosial-ekonomi lokal, terutama daya beli masyarakat dan efisiensi operasional (Astuti & Mardiyanti, 2020; Kadarwati et al., 2020; Yunus et al., 2020). Oleh karena itu, penelitian ini berupaya menjembatani gap tersebut dengan memberikan analisis yang komprehensif berbasis data lokal dan mengintegrasikan berbagai dimensi ekonomi dan sosial yang relevan.

1.2 Rumusan Masalah

1. Berapakah Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang diterapkan oleh PO Bus Damri pada trayek Malang-Surabaya-Madura ?
2. Bagaimana kesesuaian tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) penumpang?
3. Apa rekomendasi strategis untuk menetapkan tarif yang adil dan berkelanjutan bagi operator maupun penumpang?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis tarif angkutan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada PO Bus Damri.
2. Mengevaluasi tarif berdasarkan daya beli masyarakat (ATP) dan kemauan untuk membayar (WTP).
3. Memberikan rekomendasi tarif yang ideal dengan mempertimbangkan aspek keberlanjutan operasional dan kepuasan penumpang.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Memberikan kontribusi pada literatur transportasi terkait evaluasi tarif angkutan umum berbasis data lokal.
2. Menjadi referensi bagi studi-studi berikutnya yang berfokus pada integrasi antara analisis biaya operasional, daya beli masyarakat, dan kemauan untuk membayar.
3. Membantu pemerintah dalam merumuskan kebijakan transportasi yang adil, yang tidak hanya mendukung keberlanjutan operasional tetapi juga meningkatkan aksesibilitas bagi masyarakat.

Dengan pendekatan yang holistik, penelitian ini diharapkan mampu memberikan solusi yang relevan dan aplikatif bagi operator dan pemangku kepentingan lainnya. Penelitian ini tidak hanya bertujuan untuk menjawab pertanyaan terkait tarif, tetapi juga untuk memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang bagaimana sistem transportasi dapat dirancang untuk

memenuhi kebutuhan masyarakat sekaligus mendukung keberlanjutan ekonomi dan sosial (Cervero, 2013; Litman, 2019; Rahmat et al., 2019; Yunus et al., 2020).

