

BAB I

PENDAHULUAN

Pada bab ini, penulis akan menjelaskan mengenai hal-hal yang melatarbelakangi pembuatan tugas akhir ini, rumusan masalahnya, tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, ruang lingkup penelitian, kerangka fikiran penulisan serta sistematika dalam penulisan.

1.1. Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan sistem pelayanan yang memungkinkan pergerakan penduduk atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana yang dikendalikan oleh manusia sedemikian rupa. Pada dasarnya prasarana transportasi memiliki dua peran utama, yaitu sebagai alat penstimulasi pembangunan kawasan perkotaan dan sebagai prasarana pergerakan orang dan/atau barang akibat berfungsinya kawasan perkotaan (Tamin, 2000). Transportasi yang menyangkut pergerakan manusia dan barang pada hakekatnya sudah dikenal oleh manusia secara alamiah sejak zaman dahulu, meskipun pergerakan atau perpindahan itu dilakukan dengan sederhana. Berdasarkan perjalanan sejarah transportasi menunjukkan perkembangan yang pesat akibat kebutuhan akan transportasi yang terus meningkat. Sebagai akibat dari kebutuhan akan transportasi, peningkatan peminatan transportasi terjadi baik secara kuantitas maupun kualitas, maka timbulah tuntutan untuk menyediakan sarana dan prasarana agar pergerakan tersebut dapat berlangsung dengan aman, nyaman dan lancar serta ekonomis dari segi waktu dan biaya. Hal tersebut didukung oleh amanat Undang-Undang no. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menegaskan bahwa pemerintah berkewajiban menjamin tersedianya sarana angkutan umum yang aman, nyaman, selamat dan terjangkau.

Perkembangan kota yang semakin pesat di Indonesia mengakibatkan kebutuhan akan transportasi semakin meningkat. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Tahun 2023, sektor transportasi dan pergudangan tumbuh paling signifikan pada kuartal pertama tahun 2023 dibandingkan kuartal pertama tahun 2022 (year-on-year) sebesar 15,93 persen. Pada awal kuartal pertama tahun 2022, sektor transportasi dan pergudangan juga mencatatkan pertumbuhan positif yaitu

mencapai 15,79 persen. Salah satu sektor transportasi yang berkembang secara nasional dan paling sering digunakan adalah transportasi umum. Pada angkutan udara domestik, jumlah penumpang bulan Maret 2023 sebanyak 4,86 juta penumpang, naik 10,61 persen month-on-month (mtm) dari 4,4 juta penumpang pada bulan Februari 2023. Jumlah penumpang tersebut telah naik 18,93 persen year-on-year dari 3,94 juta penumpang pada Maret 2022. Pada angkutan laut domestik, jumlah penumpang bulan Maret 2023 sebanyak 1,5 juta penumpang, meningkat 10,35 persen per bulan (mtm) dari 1,31 juta penumpang pada bulan Februari 2023. Jumlah penumpang angkutan laut domestik pada Maret 2023 juga meningkat sebesar 10,27 persen year on year dibandingkan jumlah penumpang pada Maret 2022 sebanyak 1,31 juta penumpang. Sementara itu, jumlah penumpang kereta api pada Maret 2023 sebanyak 29,8 juta penumpang, naik 13,56 persen (mtm) dibanding bulan Februari 2023 sebanyak 26,25 juta penumpang. Jumlah penumpang kereta api pada bulan Maret 2023 juga meningkat 34,89 persen year on year dibanding Maret 2022. Kondisi tersebut menggambarkan tren yang terus meningkat di sektor transportasi angkutan umum hingga kuartal pertama tahun 2023.

Kabupaten Karawang secara geografis berada di Provinsi Jawa Barat bagian Utara. Secara administrasi memiliki lokasi yang cukup strategis dari ibu kota negara dan ibukota Provinsi Jawa Barat. Kabupaten Karawang merupakan wilayah yang termasuk dalam wilayah pengembangan Purwasuka (Purwakarta, Subang dan Karawang) berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN). Wilayah ini terletak diantara dua wilayah dengan perkembangan yang sangat cepat yaitu Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi) dan Bandung Metropolitan. Selain itu, Kabupaten karawang memiliki kawasan industri terbesar di Provinsi Jawa Barat bahkan di Asia Tenggara. Terdapat sekitar 12 kawasan industri seluas 13.718 Ha atau 7,85% yang dikembangkan di lahan di Kabupaten Karawang. Jumlah penduduk Karawang juga cukup tinggi yaitu mencapai 2,46 juta jiwa pada tahun 2021 dan meningkat menjadi 2,50 juta jiwa pada tahun 2022 atau tumbuh sekitar 1,49% berdasarkan BPS Kabupaten Karawang tahun 2023. Kabupaten yang memiliki kawasan industri terluas dan jumlah penduduk cukup tinggi ini memiliki aktivitas yang sebagian besar berpusat

di tengah kota. Wilayah tersebut meliputi Kecamatan Telukjambe Barat, Telukjambe Timur, Karawang Barat, Karawang Timur, Klari dan Cikampek yang memiliki jalur jaringan jalan arteri primer pantai utara jawa (pantura) sehingga menjadi penghubung berbagai pusat kegiatan baik di Kabupaten Karawang maupun nasional. Seiring dengan meningkatnya aktivitas yang dilakukan di Kabupaten Karawang, maka jumlah kendaraan juga mengalami penambahan setiap tahunnya. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Karawang yaitu sebanyak 850.130 unit pada tahun 2020 dan tumbuh menjadi 854.134 unit pada tahun 2021. Adapun berdasarkan jenisnya yaitu terdiri dari 89.817 merupakan mobil penumpang dengan persentase 10,51%, 1.375 merupakan kendaraan bus dengan persentase 0,16%, 29.151 merupakan kendaraan truk dengan persentase 3,41% dan 733.791 merupakan sepeda motor atau sekitar 85,91%. Hal tersebut menunjukkan potensi akan pergerakan dan permintaan jasa transportasi yang cukup tinggi dan terus meningkat kedepannya di Kabupaten Karawang.

Dengan jumlah penduduk sekitar 2,5 juta jiwa, pertumbuhan aktivitas industri serta pertumbuhan ekonomi masyarakat yang cukup tinggi, menunjukkan potensi akan pergerakan dan permintaan jasa transportasi yang cukup tinggi dan terus meningkat kedepannya. Namun minat masyarakat terhadap angkutan umum masih cukup rendah di Kabupaten Karawang. Hal tersebut dapat diketahui berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Jawa Barat tahun 2022 yang menunjukkan hanya terdapat sekitar 1.066 unit atau sekitar 0,11% jumlah moda angkutan umum di Kabupaten Karawang pada tahun 2021. Jumlah tersebut telah menyusut dari tahun sebelumnya yaitu 1828 unit pada tahun 2020. Terdapat banyak faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda antara mobil pribadi dan angkutan umum seperti kondisi sosial-ekonomi penduduknya, persaingan tarif (biaya) antara angkutan konvensional dan online, kecepatan dan ketepatan waktu, kelengkapan fasilitas pelayanan, dan kepemilikan kendaraan pribadi. Adapun berdasarkan data dari Dinas Perhubungan, tarif angkutan kota di Kabupaten Karawang telah mengalami kenaikan sebesar 35-48% dari tarif awal atau sekitar Rp. 1.200 hingga Rp. 3.400 pada setiap rute yang ada di Kabupaten Karawang per september tahun 2022. Hal ini dapat memberikan dampak yang signifikan bagi

masyarakat, terutama bagi masyarakat berpenghasilan rendah. Apabila penetapan tarif diluar kemampuan masyarakat, maka masyarakat sebagai konsumen tidak dapat mengakses angkutan kota sebagai moda transportasi. Namun apabila penetapan tarif terlalu rendah dibandingkan dengan biaya operasional kendaraan, maka operator penyedia layanan angkutan akan mengalami kerugian.

Menurut Taylor dan Fink (2003), minat penumpang terhadap angkutan umum atau *transit ridership* pada umumnya dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi tarif dan pelayanan secara kualitas dan kuantitas. Sementara itu, faktor eksternal meliputi faktor sosial ekonomi, faktor kewilayahan dan keuangan publik (Taylor & Fink, 2003). Tarif menjadi salah satu faktor yang dapat mempengaruhi minat penumpang untuk menggunakan angkutan umum. Ukuran derajat kepekaan permintaan terhadap perubahan harga dinyatakan sebagai elastisitas. Konsep elastisitas menggambarkan perbandingan perubahan permintaan terhadap perubahan tarif. Naiknya tarif cenderung mengurangi jumlah penumpang, sehingga elastisitas seringkali memiliki nilai negatif. Sebaliknya jika kenaikan tarif tidak mengurangi jumlah penumpang maka nilai elastisitasnya tetap positif (Maulana & Ekaputra, 2017). Terdapat banyak hasil studi yang telah mempelajari hal tersebut, misalnya hasil penelitian Paulley et al. (2006) menunjukkan keterkaitan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan angkutan umum di London dan analisis elastisitasnya yang meliputi biaya perjalanan (tarif), kualitas dari pelayanan angkutan umum, tingkat pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi. Selain itu, hasil penelitian Sugiyanto (2007) menunjukkan bahwa terdapat lima atribut perjalanan yang mempengaruhi model pemilihan moda transportasi di kawasan Malioboro, yaitu biaya kemacetan, biaya perjalanan, waktu tempuh perjalanan (*travel time*) dan waktu kedatangan (Sugiyanto & Sugiyanto, 2009). Korelasi antara elastisitas tarif dan permintaan dapat bervariasi tergantung pada tingkat elastisitasnya. Ketika elastisitas harga suatu produk atau jasa tinggi, berarti perubahan harga yang relatif kecil dapat mengakibatkan perubahan permintaan yang signifikan. Artinya, ketika terjadi kenaikan tarif, permintaan cenderung menurun sebanding atau bahkan lebih besar dari kenaikan tarif dan berlaku pula konsep sebaliknya. Namun, jika produk atau jasa tersebut memiliki elastisitas tarif yang rendah, perubahan harga yang relatif

kecil akan berdampak kecil terhadap permintaan. Dengan demikian, permintaan tidak akan turun secara signifikan atas kenaikan tarif. Bahkan jika tarif diturunkan, peningkatan permintaan tidak akan terlalu besar.

Dalam hal ini, diduga terjadi elastisitas tarif terhadap *demand*, artinya perubahan biaya angkutan (tarif) angkutan umum di Kabupaten Karawang memberikan dampak pada perubahan permintaan (minat) dalam menggunakan angkutan umum. Perubahan terhadap minat masyarakat dalam penggunaan angkutan perkotaan berdampak pada jumlah penumpang yang naik juga semakin sedikit dan menyebabkan pendapatan operator juga menurun. Sementara itu, pengeluaran untuk biaya operasi kendaraan tetap ada. Sedangkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sangat berpengaruh terhadap penentuan besaran biaya yang dikenakan terhadap penumpang (penentuan tarif) yang nantinya berpengaruh terhadap tinggi-rendahnya pendapatan. Pendapatan yang rendah ini menyulitkan para operator dalam memenuhi kebutuhan biaya operasional kendaraan sehari-hari. Padahal semestinya dengan adanya peningkatan tarif angkot di Kabupaten Karawang tersebut dapat menguntungkan pihak operator karena pendapatan menjadi meningkat tetapi ternyata di sisi lain dapat menurunkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum. Oleh karena itu, perlu dilakukan adanya kajian skema dalam penetapan tarif berdasarkan daya beli masyarakat (ATP dan WTP), namun di sisi lain memperhatikan keberlangsungan operator untuk dapat memenuhi biaya operasional kendaraan (BOK) angkutan umum yang dioperasikan.

Menurut Salim A. (1998) pertikaian kepentingan antara konsumen dan operator terjadi karena pengguna jasa (konsumen) pada umumnya menginginkan harga yang serendah mungkin, sedangkan (operator) menginginkan harga setinggi mungkin. Pertikaian tersebut menempatkan pemerintah untuk dapat mengintervensi dalam menetapkan tarif untuk mencapai harga keseimbangan (Wicaksono, Riyanto, & Kusumastuti, 2006). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditegaskan bahwa negara memiliki kewajiban untuk menjamin tersedianya angkutan umum yang aman, nyaman, dan terjangkau. Usaha pemerintah dalam mencapai kewajiban

tersebut yaitu dengan mengeluarkan program *Buy The Service* (BTS). *Buy The Service* (BTS) merupakan bentuk keterlibatan pemerintah dalam menyediakan layanan angkutan umum yang aman, nyaman dan terjangkau. Sistem BTS angkutan umum perkotaan adalah mekanisme pembelian jasa angkutan umum melalui sistem lelang berdasarkan standar pelayanan minimal (SPM) atau izin mutu yang diberikan oleh Departemen Perhubungan kepada operator yang memenuhi pertimbangan kenyamanan, keamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keselamatan. Rencana program tersebut tertuang dalam Permenhub No. PM 9 Tahun 2020 tentang Pembinaan Angkutan Umum Perkotaan. Melalui sistem ini, perusahaan angkutan umum perkotaan mengutamakan pelayanan publik yang tidak menggunakan sistem setoran. Oleh karena itu, pelayanan angkutan umum diharapkan semakin baik, karena para pengemudi dan operator tidak kejar target setoran untuk menutup biaya operasional yang mana nantinya akan disubsidi. Subsidi tersebut dimaksudkan untuk mendorong masyarakat untuk beralih ke angkutan umum.

Dengan adanya skema *buy the service* angkutan umum di Kabupaten Karawang ini maka diharapkan dapat memberikan kebijakan penentuan tarif yang ideal bagi operator dan masyarakat pengguna angkutan umum di Kabupaten Karawang dan nantinya dapat meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum. Hal inilah yang kemudian melatarbelakangi penelitian berkenaan dengan kajian skema *Buy The Service* (BTS) tarif angkot berdasarkan Biaya Operasional (BOK), *Ability To Pay*, dan *Willingness To Pay* terhadap elastisitas angkutan umum di Kabupaten Karawang.

1.2. Rumusan masalah

Transportasi memiliki peran sebagai penggerak dan perangsang terhadap pembangunan akibat aktivitas dari kawasan perkotaan. Kabupaten Karawang merupakan salah satu kabupaten dengan pertumbuhan aktivitas sosial-ekonomi yang cukup tinggi di Jawa Barat. Hal tersebut menunjukkan potensi akan kebutuhan pergerakan dan permintaan jasa transportasi yang cukup tinggi dan meningkat kedepannya. Berdasarkan data BPS Jawa Barat Tahun 2022, pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Karawang yaitu mencapai

4004 unit pada tahun 2020-2021. Namun demikian, minat masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum masih rendah. Hal ini dapat terlihat dari penurunan jumlah keberadaan armada angkot sebagai angkutan umum di Kabupaten Karawang. Pada tahun 2020 terdapat sebanyak 1.828 unit angkot beroperasi di Kabupaten Karawang, jumlah tersebut menurun menjadi 1.066 unit angkot yang beroperasi pada tahun 2021. Berarti telah terjadi pengurangan jumlah armada angkot sebanyak 762 unit dalam kurun waktu satu tahun. Terdapat banyak faktor yang dapat mempengaruhi minat masyarakat dalam pemilihan moda antara transportasi umum dan pribadi. Salah satu faktor yang memiliki dampak secara langsung terhadap daya beli dan minat masyarakat adalah tarif, bahkan di beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan adanya hubungan antara elastisitas tarif terhadap permintaan angkutan umum. Menurut data dari Dinas Perhubungan, tarif angkot di Kabupaten Karawang telah mengalami kenaikan sebesar 35-48% dari tarif awal atau sekitar Rp. 1.200 hingga Rp. 3.400 pada setiap rute yang ada di Kabupaten Karawang. Perubahan terhadap peningkatan tarif tersebut dapat mempengaruhi minat masyarakat dalam penggunaan angkutan perkotaan sehingga menyebabkan pendapatan operator juga ikut menurun. Berdasarkan SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, nilai standar *occupancy rate* angkutan umum yaitu 70%. Sementara itu, pengeluaran untuk biaya operasi kendaraan tetap sama meskipun nilai *occupancy rate* di bawah standar. Pendapatan yang rendah ini menyulitkan para operator dalam memenuhi kebutuhan biaya operasional kendaraan sehari-hari. Oleh karena itu pentingnya diadakan kajian tarif angkutan kota (angkot) di Kabupaten Karawang agar dapat memberikan rekomendasi tarif yang layak dan seimbang dari pihak operator penyelenggara maupun masyarakat sebagai *user*. Selain itu, dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah tentang pemberian subsidi angkutan penumpang umum perkotaan dengan skema *buy the service* terhadap tarif Angkot sehingga nantinya berdampak pada meningkatnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kabupaten Karawang.

Berdasarkan latar belakang yang telah dibahas sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana penetapan tarif yang berlaku saat ini untuk angkutan kota (angkot) di Kabupaten Karawang jika ditinjau dari daya beli masyarakat yaitu persepsi kemampuan penumpang (*Ability to Pay*) dan persepsi kemauan penumpang (*Willingness To Pay*)?
2. Bagaimana penetapan tarif yang berlaku saat ini untuk angkutan kota (angkot) di Kabupaten Karawang jika ditinjau dari Biaya Operasional Kendaraan (BOK)?
3. Bagaimana penentuan tarif yang ideal untuk angkutan kota (angkot) di Kabupaten Karawang jika ditinjau dari Biaya Operasional Kendaraan dan Daya Beli Masyarakat (ATP dan WTP)?
4. Bagaimana bentuk subsidi dan besaran subsidi tarif angkutan kota di Kabupaten Karawang dengan adanya skema *Buy The Service* (BTS)?

1.3. Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan uraian mengenai latar belakang penelitian dan rumusan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, maka penelitian ini bertujuan untuk ***“mengkaji skema buy the service (bts) terhadap tarif angkutan kota berdasarkan analisis biaya operasional kendaraan (bok), ability to pay (atp) dan willingness to pay (wtp) di Kabupaten Karawang”*** Untuk menjawab tujuan dari penelitian, maka sasaran yang harus dicapai adalah:

1. Teridentifikasinya tarif untuk angkutan kota (angkot) di Kabupaten Karawang jika ditinjau dari daya beli masyarakat yaitu persepsi kemampuan penumpang (*Ability to Pay*) dan persepsi kemauan penumpang (*Willingness To Pay*)
2. Teridentifikasinya tarif yang berlaku saat ini untuk angkutan kota (angkot) di Kabupaten Karawang jika ditinjau dari Biaya Operasional Kendaraan (BOK)
3. Rekomendasi tarif yang ideal untuk angkutan kota (angkot) di Kabupaten Karawang jika ditinjau dari Biaya Operasional Kendaraan dan Daya Beli Masyarakat (ATP dan WTP)

4. Teridentifikasinya bentuk subsidi dan besaran subsidi tarif angkutan kota di Kabupaten Karawang dengan adanya skema *Buy The Service* (BTS)

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Dalam ruang lingkup penelitian dalam studi ini dibagi menjadi 2 bagian penting, yaitu ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah. Ruang lingkup materi merupakan batasan materi yang akan dikaji dalam penelitian, sedangkan ruang lingkup wilayah merupakan batasan wilayah yang menjadi lokasi dalam penelitian. Berikut merupakan penjelasan mengenai ruang lingkup.

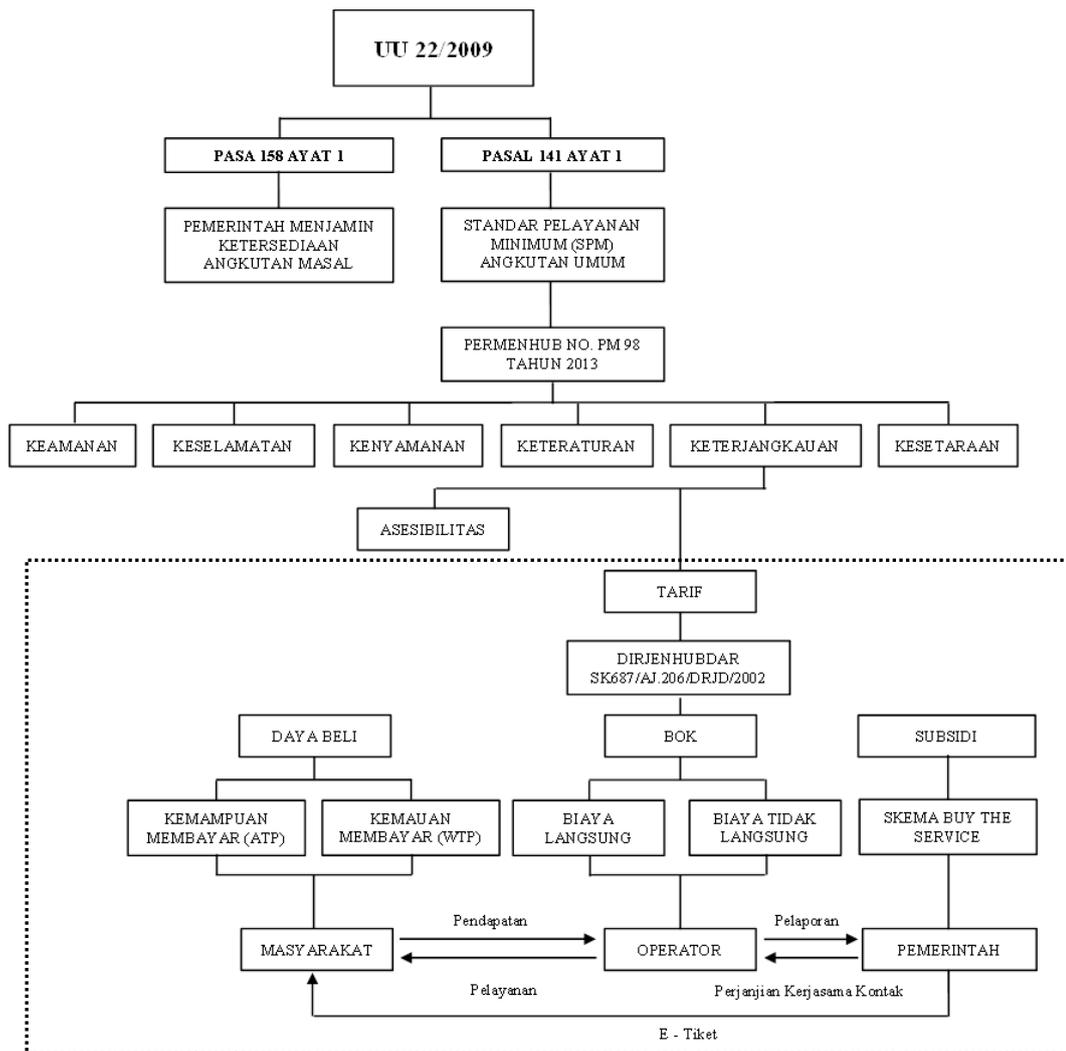
1.4.1. Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi kajian ini terkait dengan mekanisme bantuan subsidi transportasi perkotaan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditegaskan bahwa negara memiliki kewajiban untuk menjamin tersedianya angkutan umum yang aman, nyaman, selamat, dan terjangkau. Menurut Tamin (1999), harus ada tiga pihak yang terlibat dalam pelaksanaannya yaitu (Tamin et al., 1999):

1. Penyedia jasa transportasi (operator), sebagai pihak yang menempatkan tarif sebagai harga dari jasa yang diberikan;
2. Pengguna (*user*), sebagai pihak yang menempatkan tarif sebagai biaya yang harus dikeluarkan setiap kali menggunakan angkutan umum;
3. Pemerintah (regulator), sebagai pihak yang memiliki kewenangan dalam menentukan tarif resmi.

Buy the Service adalah mekanisme dimana negara membeli biaya operasional dari pelayanan transportasi perkotaan dan kemudian menjualnya kepada publik. Mekanisme tersebut disajikan sebagai kontrak kerjasama berdasarkan nilai jamak sesuai kesepakatan dengan menetapkan standar operasi pelayanan atau SOP, bentuk hak maupun kewajiban, sistem operasi, jadwal dan spesifikasi kendaraan. Oleh karena itu, segala bentuk ketidakpatuhan terhadap janji atau pelanggaran operasional dikaitkan dengan sanksi/denda. Pada dasarnya skema *buy the service* masih mengacu pada segitiga transportasi yaitu pemerintah, swasta dan masyarakat. Maksud dalam penelitian kajian skema *buy the service*

pada angkutan umum yaitu mengenai mekanisme pembelian layanan oleh pemerintah dari operator untuk kemudian dijual kepada masyarakat dengan ongkos yang ditetapkan. Pembelian pelayanan dalam skema *buy the service* dihitung berdasarkan pada hasil dari formulasi biaya pokok operasional kendaraan (BOK). Konsep umum sistem pelayanan angkutan umum berdasarkan skema *buy the service* dapat dilihat pada Gambar 1.1



Gambar 1. 1 Ruang Lingkup Materi Sistem *Buy The Service*

. Formulasi biaya operasional kendaraan (BOK) tertuang dalam Sk. Dirjen Hubdat No. 687 Tahun 2002, dimana biaya pokok operasional kendaraan digunakan untuk mendapatkan satuan unit biaya produksi jasa angkutan yang dihitung berdasarkan pada dua komponen utama yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Perhitungan atas dasar dua komponen utama tersebut

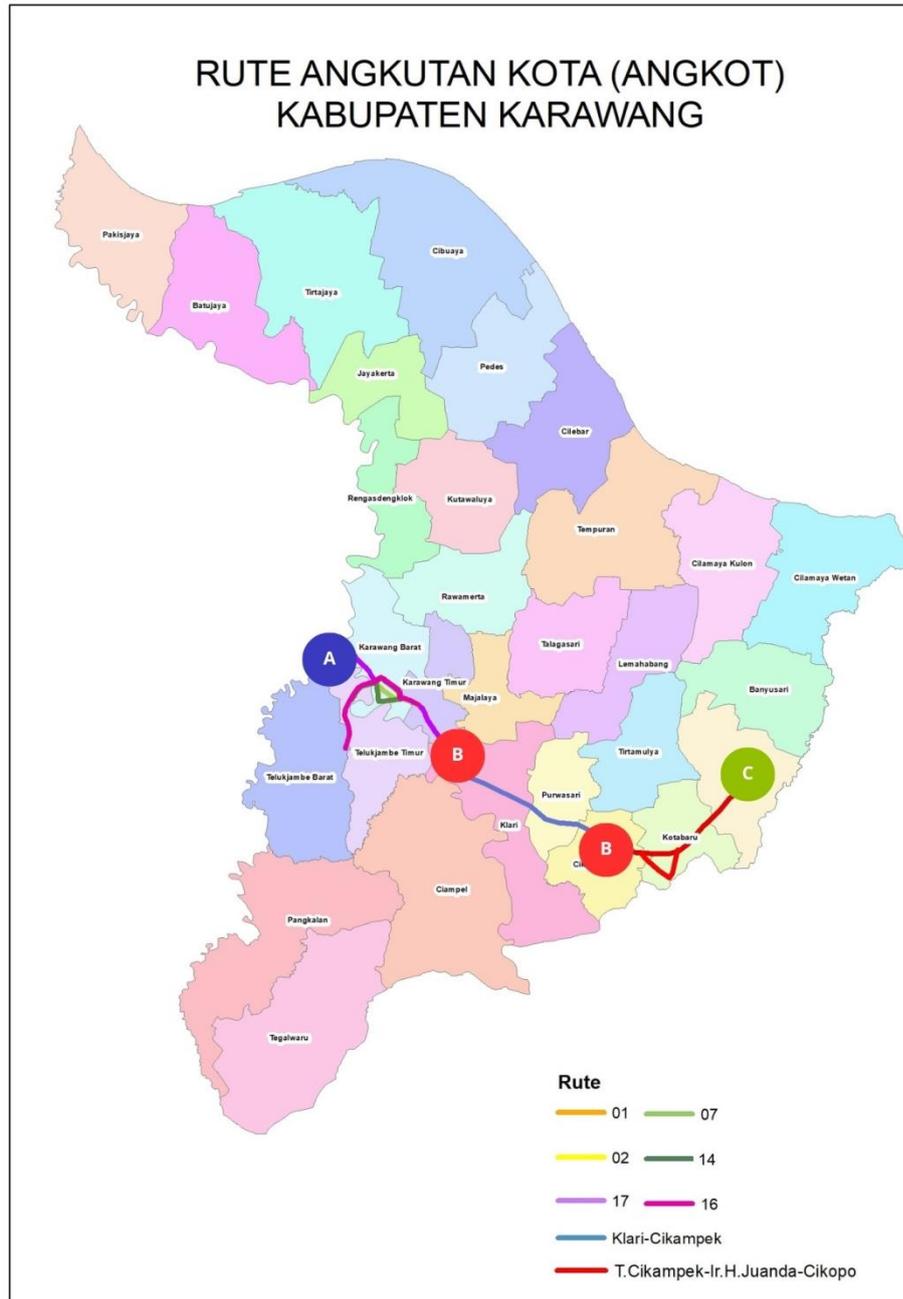
menghasilkan biaya operasional kendaraan (BOK) yang digunakan sebagai satuan nilai rupiah per kilometer. Dengan adanya skema *buy the service*, pihak operator akan dibayar tetap berdasarkan nilai tempuh dalam rupiah per kilometer tanpa perlu memikirkan jumlah setoran yang perlu dikumpulkan. Namun di lain sisi tetap memperhatikan tanggapan masyarakat terkait minat berpindah dari kendaraan pribadi menggunakan angkutan umum. Salah satu faktor internal yang berpengaruh terhadap minat masyarakat dalam menaiki angkutan umum yaitu penetapan tarif yang berhubungan dengan daya beli. Tingkat kemampuan dan kemauan membayar masyarakat perlu diketahui agar tarif angkutan umum tidak menjadi beban berat bagi pengguna jasa angkutan (Pudjianto 2002). Kemampuan tersebut dapat didasarkan pada kemampuan secara rasional yaitu berdasarkan kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang dinilai dari pendapatan dan pengeluarannya dalam sehari-hari atau disebut juga sebagai kemampuan dalam membayar ongkos perjalanan yang diterimanya (*Ability To Pay*) maupun berdasarkan pada persepsi dan kesediaan pengguna jasa untuk membayar produk atau jasa yang diterimanya (*Willingness To Pay*)

Kajian skema *bts* terhadap tarif angkot berdasarkan analisis biaya operasional kendaraan (*bok*), *ability to pay* (*atp*) dan *willingness to pay* (*wtp*) di Kabupaten Karawang, memiliki beberapa batasan studi sebagai berikut:

1. Besarnya tarif angkutan antar kota berdasarkan daya beli yaitu kesanggupan pengguna untuk membayar jasa pelayanan transportasi yang diperolehnya berdasarkan penghasilan yang diperolehnya (*ability to pay*) dan keinginan pengguna untuk mengeluarkan imbalan berdasarkan jasa pelayanan transportasi yang diterimanya (*willingness to pay*);
2. Perhitungan biaya operasional kendaraan hanya pada biaya produksi pelayanan sedangkan prasarana tidak dilibatkan dalam perhitungan berdasarkan biaya operasional kendaraan dihitung menggunakan standar Dirjen Perhubungan Darat (SK687/AJ.206/DRJD/2002) dan data harga yang berlaku di lapangan.
3. Pada skema *Buy The Service* (*BTS*), hanya melakukan perhitungan terhadap mekanisme subsidi tarif sehingga tidak melakukan analisis kinerja operasional angkutan perkotaan.

4. Perhitungan tarif hanya pada penumpang rute koridor Terminal Klari-Stasiun dan Terminal Cikampek.

1.4.2. Ruang Lingkup Wilayah



Gambar 1. 2 Lokasi Studi Angkot Pada Jalan Arteri Primer

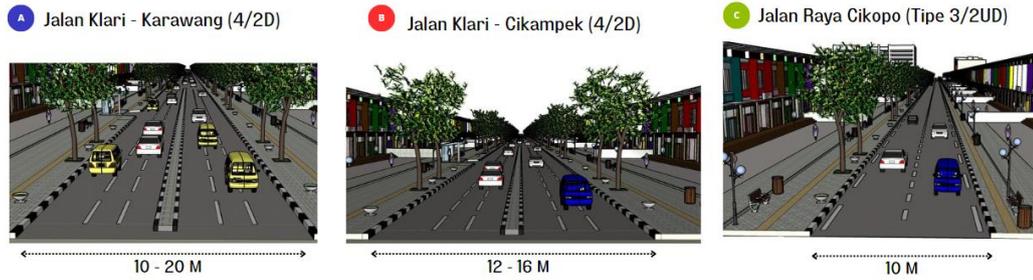
Penelitian hanya berfokus pada jalan arteri primer. Adapun angkutan kota yang melayani jalan arteri primer diantaranya angkot dengan kode angkutan 01, 02, 07, 14, 16, 17 39 dan 31. Secara umum tidak ada perbedaan yang signifikan

antara karakteristik jalan yang dilaluinya. Rute tersebut didominasi oleh aktivitas perdagangan, jasa, pendidikan, peribadatan dan rekreasi. Diantara angkutan tersebut dipilih rute yang paling banyak melewati prasarana angkutan umum yaitu angkot dengan kode angkutan 39. Angkutan tersebut memiliki rute dari Terminal Klari ke Terminal Cikampek. Adapun perbandingan antara kedelapan rute tersebut yaitu

Tabel 1. 1 Kajian Lokasi Penelitian

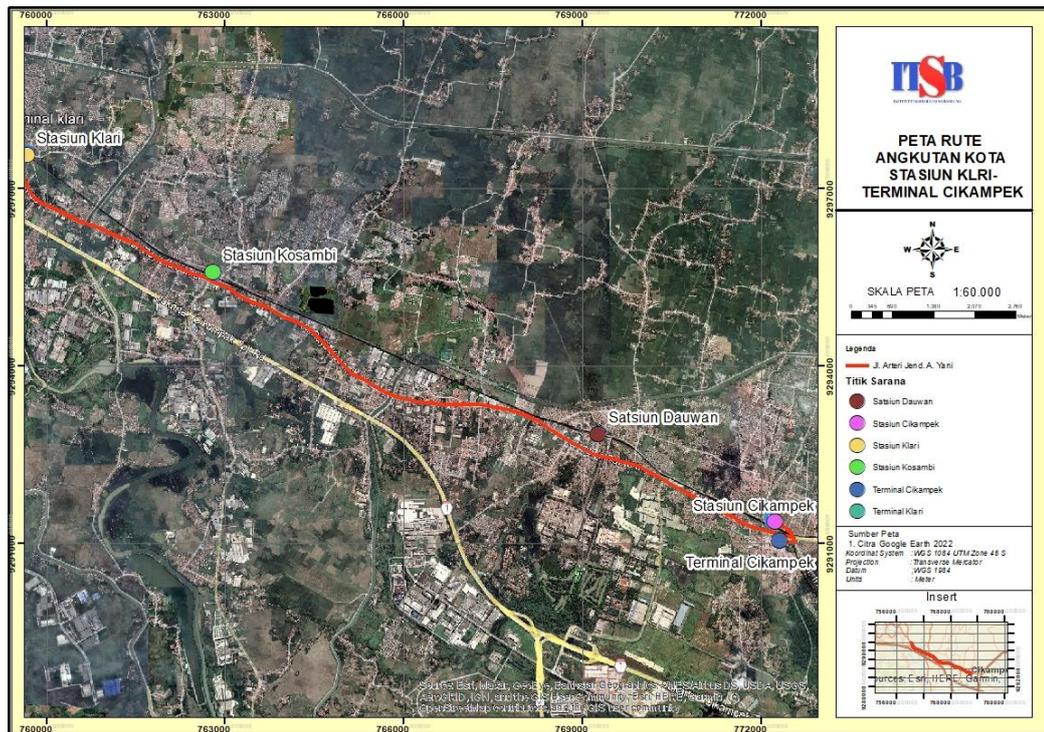
Kode	Nama	Lebar (m)	Kecamatan	Tipe	Fasilitas Prasaran	Aktivitas
7	Jl.Pangkal Perjuangan	10-12	Karawang Barat	4/2 D	Stasiun Karawang	Tidak ada perbedaan yang signifikan antara ketiga lokasi. Ketiganya didominasi oleh aktivitas perdagangan, jasa, pendidikan, peribadatan dan rekreasi
16	Jl. Bypass – A. Yani	20	Karawang Barat	4/2 D		
1,2,14,16,17	Karawang - Klari	12-16	Karawang Barat - Karawang Timur - Klari	4/2 D	Stasiun Karawang, Terminal Klari dan Stasiun Klari	
39	Klari - Cikampek	12-16	Klari - Purwasari - Cikampek	4/2 D	Terminal dan Stasiun Klari, Stasiun Kosambi, Stasiun Dauwan, Stasiun dan Terminal Cikampek	
31	Cikampek - Jatisari	12-16	Cikampek - Kota Baru - Jatisari	4/2 D	Terminal dan Stasiun Cikampek	
	Jl. Raya Cikopo	10	Kota Baru	3/2 UD		

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang



Gambar 1. 3 Karakteristik Koridor Jalan Arteri Primer

Ruang lingkup wilayah penelitian ini yaitu rute koridor Terminal Klari-Stasiun dan Terminal Cikampek yang menjadi salah satu dari 8 rute Angkot di jalan arteri primer. Lingkup wilayah studi yaitu berada di Jl. Jend. Ahmad Yani. Jalan ini merupakan rute angkutan kota yang menghubungkan Terminal Klari - Stasiun Klari - Pintu Tol Karawang Timur- Stasiun Kosambi - Mall Cikampek - Terminal & Stasiun Cikampek dengan panjang 12,33 km. Adapun rute koridor lintasan tersebut yaitu seperti pada peta berikut ini:



Gambar 1. 4 Rute Angkutan Kota Terminal Klari-Terminal Cikampek

Sumber: Hasil Olah Data Arcgis 10.4.1

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan terhadap penelitian ini adalah dapat menjadi referensi bagi pihak terkait dan menambah wawasan bagi peneliti secara pribadi, bidang akademisi dalam pengembangan Ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota di bidang transportasi, khususnya penetapan tarif angkutan umum angkot. Manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini antara lain sebagai berikut :

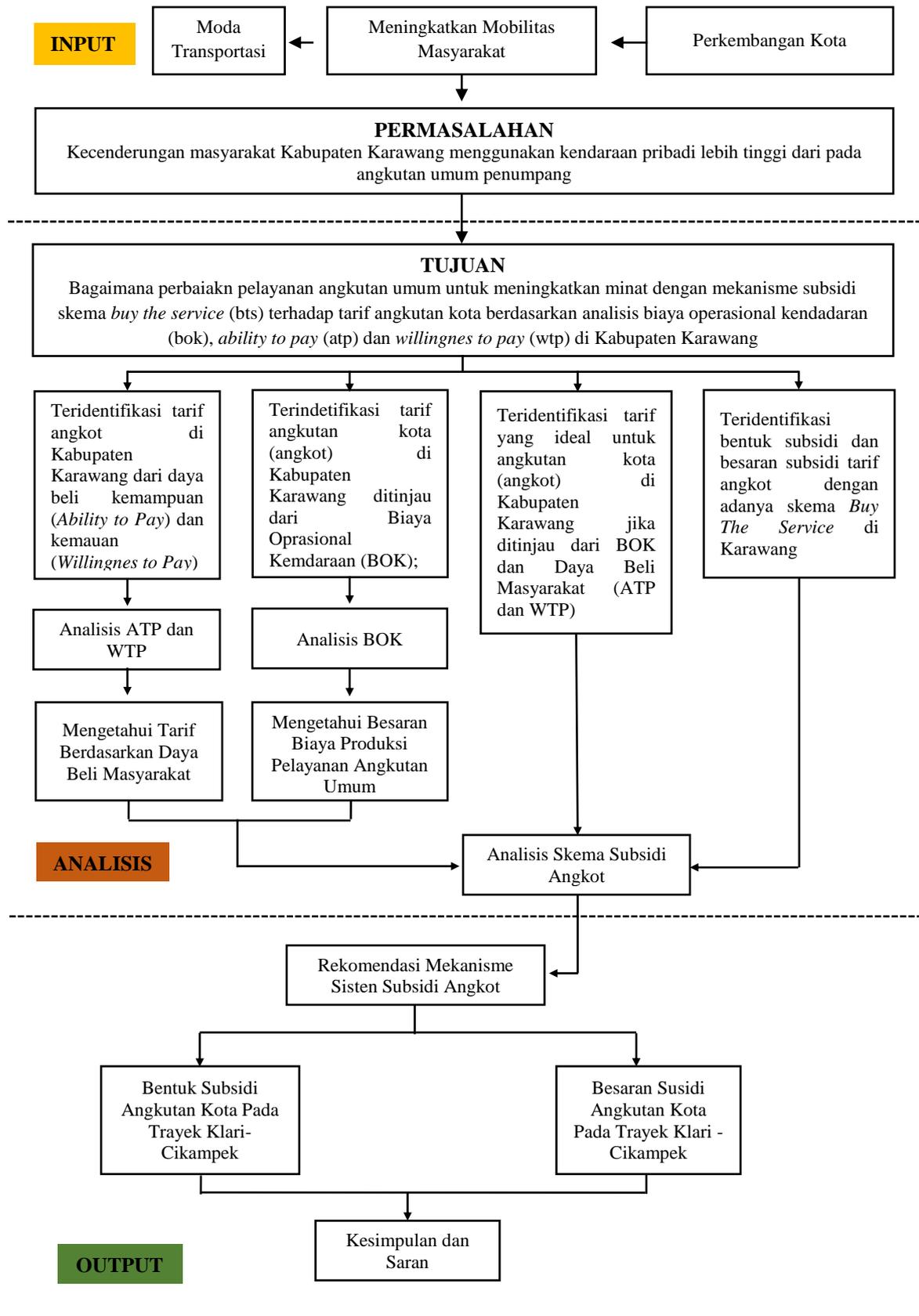
1.5.1. Manfaat Akademik

1. Dapat memberikan sumbangsih pengembangan pengetahuan bagi disiplin Ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota di bidang transportasi;
2. Dapat menjadi referensi atau menambah wawasan dalam menentukan tarif angkutan umum yang dapat dikembangkan kembali bagi penelitian selanjutnya.

1.5.2. Manfaat Teoritik

1. Bagi peneliti, penelitian ini diharapkan mampu memberikan pengalaman praktis selama proses penelitian dan pengalaman dalam menyusun penulisan hasil penelitian;
2. Bagi masyarakat, penelitian ini diharapkan dapat menjadi preferensi dalam menentukan tarif angkutan umum di Kabupaten Karawang;
3. Bagi pemerintah Kabupaten Karawang, penelitian ini diharapkan dapat menjadi pertimbangan untuk mengambil kebijakan dalam menentukan tarif angkutan umum angkot di Kabupaten Karawang,

1.6. Kerangka Pemikiran



Gambar 1. 5 Kerangka Pemikiran

1.7. Sistematika Penelitian

Secara sistematis pembahasan yang diuraikan pada studi ini sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini, penulis akan menjelaskan mengenai hal-hal yang melatarbelakangi pembuatan tugas akhir ini, rumusan masalahnya, tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, kerangka pikir serta sistematika dalam penulisan.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Pada bab ini dijelaskan tentang teori dan referensi yang menjadi landasan dalam mendukung studi penelitian berkaitan dengan tema yang diangkat.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini dijelaskan tentang pendekatan penelitian, metode pengambilan data, pengambilan sampel dan metode analisis data

BAB IV GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI KARAWANG

Pada bab ini, penulis akan menjelaskan gambaran umum wilayah studi, kebijakan sistem transportasi Kabupaten Karawang, serta karakteristik angkot Karawang dan penumpangnya.

BAB V KAJIAN TARIF BERDASARKAN ANALISIS BOK, ATP, WTP

Pada bab ini berisikan pembahasan mengenai analisis dari penelitian berdasarkan tujuan yang telah dirumuskan menggunakan metode yang telah ditetapkan untuk menghasilkan jawaban dari penelitian yang dilakukan

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pada bab ini, berisi kesimpulan dari permasalahan yang diangkat dan alternatif dalam memberikan rekomendasi penyelesaiannya serta saran untuk penelitian selanjutnya.