

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dewasa ini untuk memenuhi meningkatnya kebutuhan perjalanan, yang direfleksikan dengan pertumbuhan penduduk daerah perkotaan, diperlukan penanganan yang serius dalam bidang transportasi.

Secara umum angkutan umum memegang peranan penting dalam suatu kehidupan kota. Sedang secara khusus angkutan umum juga berfungsi sebagai mobilitas masyarakat di suatu wilayah atau kawasan tertentu, seperti kampus, kompleks perumahan, kawasan industri dsb. Salah satu sarana angkutan umum untuk keperluan mobilitas, baik penduduk perkotaan maupun pedesaan adalah bus kota.

Yogyakarta seperti yang telah kita ketahui merupakan pusat berkumpulnya para mahasiswa dan pelajar dari segala penjuru Indonesia. Mahasiswa dan pelajar serta masyarakat pada umumnya menggunakan angkutan umum bus kota untuk mencapai tempat studinya maupun tempat-tempat lain yang menjadi tujuannya. Hal ini dikarenakan ongkos yang harus dikeluarkan relatif murah. Dengan demikian bus kota sebagai sarana angkutan umum mempunyai peranan penting dalam melayani mobilitas orang dan barang.

Angkutan kota di Yogyakarta bukanlah hal baru. Sejak pertama kali dioperasikan, yaitu berupa angkutan mahasiswa Universitas Gadjah Mada (UGM) yang dimanfaatkan juga oleh masyarakat sebagai angkutan umum, dimulai pada tahun 1975 berbentuk kendaraan kecil bernama "Colt Kampus". Panjang rute yang dilayani saat itu hanya sekitar 34,1 km. Saat ini setelah sekitar 25 tahun angkutan umum dioperasikan, panjang jaringan jalan yang dilayani telah bertambah menjadi sekitar 130 km (Edy Sutiono, 2000).

Sarana dan prasarana transportasi yang disediakan dalam menunjang aktifitas masyarakat harus dapat meningkatkan efisiensi, guna tercapainya keseimbangan dengan jumlah permintaan terhadap pelayanan jasa angkutan umum khususnya bus. Efisiensi dalam penyediaan angkutan umum akan berdampak positif terhadap sistem transportasi secara keseluruhan. Di Yogyakarta angkutan umum dilayani oleh bus kota KOPATA, ASPADA, PUSKOPKAR, KOBUTRI, DAMRI dan PEMUDA. Sampai saat ini berjumlah kurang lebih 608 armada dengan 17 trayek (jalur) dengan jumlah pengemudi kurang lebih 705 orang.

1.2 Permasalahan

Beberapa permasalahan yang ada saat ini yang berkaitan dengan angkutan umum bus kota, salah satunya yaitu : banyaknya bus kota yang tidak dapat beroperasi dikarenakan besarnya biaya operasi kendaraan (BOK) yang harus dikeluarkan operator bus kota untuk memperbaiki busnya.

Oleh karena itu diperlukan suatu penelitian untuk menentukan biaya operasi kendaraan yang bisa mengakomodasikan semua elemen yang terjadi. Dengan menentukan besarnya biaya operasi kendaraan maka nilai ini dapat dipergunakan sebagai arah menuju penentuan tarif bus kota yang optimal. Yaitu tarif yang dapat dipertanggung jawabkan dengan tidak mengurangi nilai keuntungan yang dapat diraih, yang memungkinkan operator bus dapat mengoperasikan semua bus kota yang dimilikinya.

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mempelajari penentuan biaya operasi kendaraan dengan metode PCI, DLLAJ, dan Organda.
2. Membandingkan hasil biaya operasi kendaraan dari metode PCI, DLLAJ, dan ORGANDA.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Menambah wacana mengenai penentuan biaya operasi kendaraan.
2. Memberi masukan kepada instansi terkait mengenai besarnya biaya operasi kendaraan.

1.5 Batasan Penelitian

1. Bus kota yang dijadikan obyek penelitian adalah KOPATA.
2. Penelitian dilakukan terhadap jalur 4.

3. Penelitian dimulai dari terminal sampai kembali ke terminal (On Bus Survey).
4. Lamanya penelitian 3 hari (Senin – Kamis – Minggu).
5. Penelitian diambil dalam 3 rit per hari yaitu pagi, siang, dan sore.
6. Bunga modal dan biaya pajak kendaraan dianggap tetap.
7. Berlakunya penelitian sesuai dengan sampel yang diambil.

1.6. Keaslian Penelitian

Studi mengenai biaya operasional kendaraan pernah dilakukan oleh Ambar Briastuti dan Sri Achyuniwati dengan judul Analisis Komparasi Biaya Operasi Kendaraan Dengan Metode TRRL Dan PCI Pada Jalan Tol Semarang Seksi C tahun 1998, penelitian tersebut menitikberatkan pada perbandingan biaya operasional kendaraan dengan metode TRRL dan PCI untuk jalan tol, di mana karakteristik jalan tol berbeda dengan jalan non tol. Dengan demikian sepengetahuan penulis belum pernah ada penelitian yang mencoba membandingkan nilai biaya operasional kendaraan dengan metoda DLLAJ, Organda dan PCI untuk angkutan umum perkotaan.

Penelitian lain yang dilakukan oleh M. Deddy Kurniawan dan M. Ali Mukayat dengan judul Evaluasi Penetapan Besarnya Tarif Angkutan Umum Bus Kota Di Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2000, namun belum membahas perbandingan biaya operasi kendaraan seperti yang akan kami lakukan dalam studi ini , sehingga penelitian ini belum pernah dilakukan oleh siapapun.