

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi didefinisikan sebagai kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana didalamnya terdapat unsur pergerakan (*movement*). Transportasi sangat memegang peranan penting dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur kawasan perkotaan. Suatu interaksi yang baik dan ideal antara komponen-komponen transportasi penumpang, barang, sarana dan prasarana membentuk suatu sistem transportasi yang komprehensif, efisien, dan efektif sehingga di harapkan mampu mengoptimalkan fungsi transportasi dalam suatu kawasan perkotaan. Pentingnya peranan transportasi tersebut tentunya diimbangi dengan keterlibatan atau partisipasi aktif dari pihak-pihak yang terkait didalamnya. Dalam ruang lingkup transportasi, setidaknya terdapat tiga pihak yang harus terlibat aktif dalam hubungan yang kooperatif dan berkesinambungan.

Pihak yang pertama yaitu pemakai (*user*), dimana masyarakat sebagai pengguna dan pemakai harus memberi kontribusi yang maksimal terhadap ketersediaan sarana transportasi. Pihak kedua yaitu pemilik dan pengelola (*operator*), dalam perannya diharapkan mampu memberikan pelayanan (*service*) dan pengadaan sarana transportasi secara optimal. Pihak ketiga adalah regulator, dimana dalam hal ini pemerintah sebagai pengatur sistem transportasi, berperan memberi dan mengeluarkan kebijakan bagi pihak user dan operator dalam sistem transportasi tersebut. Mengingat pentingnya peranan masing-masing pihak

tersebut, hubungan yang kondusif dan berkesinambungan harus tercipta didalamnya.

Bagi daerah perkotaan, transportasi memegang peran yang menentukan. Kota yang teratur dan dikelola dengan baik antara lain ditandai dengan melihat kondisi transportasinya. Pelayanan transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan kota, juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian.

Kota Medan adalah ibu kota provinsi Sumatera Utara, kota ini merupakan kota terbesar diluar pulau Jawa dan kota metropolitan terbesar ketiga di Indonesia setelah Jakarta dan Surabaya. Pendapatan perkapita kota Medan sekitar 65,7 juta. Kota Medan yang memiliki potensial sumber daya alam yang cukup potensial sudah semestinya ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Salah satu dari sarana tersebut adalah transportasi angkutan kota. Transportasi angkutan kota yang memadai dan berkualitas dapat berdampak pada peningkatan dan perkembangan perekonomian di kota Medan.

Terminal (stasiun) adalah perhentian penghabisan angkutan baik bis, kereta api dan lain-lain. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Terminal penumpang yang berfungsi sebagai pusat kegiatan penumpang dan pergantian moda transportasi mempunyai nilai yang sangat strategis dalam menunjang perkembangan ekonomi masyarakat dan ekonomi regional pada umumnya. Efektifitas terminal bisa diukur dari hal kenyamanan,

pelayanan, ataupun kecepatan pergerakan penumpang, yang sangat menentukan kapasitas dan kredibilitas sebuah terminal (Hutabarat 2013).

Kota Medan memiliki dua terminal yaitu Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris. Terminal Amplas ini merupakan terminal yang melayani angkutan-angkutan darat antar provinsi maupun dalam provinsi yang datang dari arah selatan kota Medan. Sedangkan Terminal Pinang Baris merupakan terminal yang menampung angkutan-angkutan darat antar provinsi dan dalam provinsi yang masuk ke kota Medan dari sebelah barat.

Menurut Sukirno (1999), dalam suatu masyarakat modern, pengangkutan mempunyai dua fungsi yaitu: 1) Sebagai alat modal, yakni mengangkut orang dari rumah ke tempat kerja atau tempat berusaha. 2) Sebagai barang akhir yaitu untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa bagi pengangkutnya, Oleh sebab itu diberikan sarana angkutan kota guna menunjang aktivitas penduduk dalam kegiatan ekonomi.

Kebutuhan akan jasa transportasi tidak berdiri sendiri melainkan berdampingan dengan kebutuhan-kebutuhan lainnya. Permintaan akan jasa angkutan, baru akan muncul ketika ada kebutuhan-kebutuhan lain dibalik permintaan itu. Misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk bersekolah, keinginan untuk berbelanja dan sebagainya (Nasution, 2004).

Dalam memilih moda angkutan umum, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan yaitu *choise*, yaitu kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya. Sedangkan kelompok lain adalah *captive*, yaitu kelompok yang tergantung pada angkutan umum untuk melakukan mobilitasnya.

Pengguna *captive (captive users)* angkutan umum didefinisikan sebagai orang-orang yang berangkat dari rumah (asal) tidak mempunyai atau tidak menggunakan kendaraan pribadi atau tidak mempunyai pilihan lain kecuali angkutan umum (Riyanto, 2002).

Pada zaman sekarang ini, kebutuhan akan transportasi umum semakin meningkat terutama di kota besar dengan aktivitas perekonomian yang tinggi. Sehingga muncul fenomena-fenomena seputar transportasi.

Fenomena pertama yang muncul yaitu kendaraan pribadi semakin banyak. Fenomena ini tidak mungkin terjadi jika tidak ada pemicunya. Hal yang disinyalir menjadi pemicunya adalah harga BBM yang murah. Masyarakat kita lebih memilih untuk membeli kendaraan pribadi dikarenakan untuk menghemat ongkos atau biaya. Pemikiran tersebut disebabkan karena BBM kita masih di subsidi oleh pemerintah. Sudah banyak pro dan kontra mengenai beban subsidi yang semakin melonjak dan membebani APBN.

Di lain sisi jika subsidi BBM dicabut dikhawatirkan akan adanya dampak multiplier yang bisa menyebabkan Inflasi dan Kemiskinan akan melonjak. Akan tetapi kebutuhan subsidi ini seperti bom waktu dikarenakan, sampai kapan pemerintah kuat untuk menanggung subsidi BBM ini. Fenomena yang terjadi di lapangan, ketika harga BBM turun baik Premium dan Solar (Pertamax dan Pertalite tidak begitu diperhitungkan karena pemakaiannya masih sangat sedikit), namun harga-harga barang dan jasa tidak turun. Harga BBM turun tapi tarif angkutan umum tidak turun, padahal komponen biaya bahan bakar merupakan yang paling dominan dalam penentuan tarif angkutan umum, yaitu sekitar 20-30%

dari total biaya transportasi (angkutan umum dan barang). Karena itu bila harga BBM turun, maka seharusnya ongkos operasional angkutan umum turun. Namun kenyataannya tidak.

Penjelasan yang paling rasional untuk menjelaskan *price rigidity* (kekakuan harga) angkutan umum ini adalah disparitas kebijakan antara pemerintah pusat dan daerah. Perlu diketahui bahwa penentuan tarif angkutan umum dilakukan oleh pemerintah daerah dan Organda, sedangkan kebijakan naik turunnya harga BBM dilakukan pemerintah pusat. Tidak sinkronnya antara pemerintah pusat dan daerah menyebabkan kerugian masyarakat, karena masyarakat tidak menikmati penurunan tarif angkutan umum yang seharusnya mereka terima dengan turunnya harga BBM, Namun sebaliknya, saat harga BBM dinaikkan, pengusaha angkutan umum bisa langsung menaikkan tarif angkutan dengan alasan biaya operasional meningkat.

Penaikan tarif bahkan bisa dilakukan oleh sopir angkutan baik bus, metromini, mikrolet dan lain sebagainya, tanpa perlu menunggu instruksi Organda ataupun Pemda setempat. Saat meminta tarif angkutan naik akibat kenaikan BBM, Organda menyebutkan komponen biaya BBM sangatlah besar. Namun saat harga BBM turun, Organda pun menurunkan komponen biaya BBM tersebut dalam total biaya transportasi.

Pemicu berikutnya yaitu sektor formal yang sedang ekspansi, yang berdampak pekerja di sektor formal akan meningkat. Orang-orang yang bekerja di sektor formal mempunyai penghasilan tetap. Mereka inilah orang-orang yang bisa mencicil ataupun kredit kendaraan pribadi. Sehingga menyebabkan demand akan

kendaraan pribadi menjadi naik, tetapi bagaimana dengan supplynya? Banyak sekali pihak yang menawarkan kredit kendaraan yang murah dan mudah. Perusahaan-perusahaan otomotif juga gencar melakukan marketing yang mengakibatkan perilaku konsumtif masyarakat Indonesia semakin meningkat terutama pada kelompok usia produktif. *Life style*, pencitraan, gengsi, peningkatan standar hidup, dan lain-lain adalah hal-hal lain yang diduga mendorong keinginan dan kebutuhan masyarakat akan kendaraan pribadi.

Fenomena yang kedua yaitu perubahan *lifestyle* masyarakat yang disebabkan karena kelompok masyarakat tertentu menganggap bahwa angkutan kota adalah sarana transportasi kelas dua. Hal ini tidak dapat di pungkiri karena fenomena yang kita lihat saat ini kualitas pelayanan angkutan kota jauh dari memadai. Saran transportasi bagi mereka bukan hanya untuk mencapai tempat tujuan, tetapi yang mereka beli juga kualitas pelayanan berupa kecepatan, kenyamanan, keselamatan, dan keamanan.

Fenomena yang ketiga yaitu belum efektifnya alternatif untuk menurunkan kemacetan. Di kota-kota besar yang ada di Indonesia hampir semua wilayah mengalami kemacetan. Ribuan orang bekerja ataupun menempuh pendidikan dengan jam kerja yang hampir relatif sama yaitu masuk jam 7 sampai 8 pagi, pulang jam 4 sampai 5 sore. Kalau semuanya datang dan pergi secara bersamaan di wilayah yang sama, otomatis kemacetan akan timbul. Dikarenakan pertumbuhan jumlah kendaraan jauh lebih pesat dari pada pertumbuhan ruas jalan.

Jenis perusahaan yang di teliti adalah perusahaan-perusahaan angkutan kota yang beroperasi di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris.

Perusahaan angkutan kota di Terminal Amplas ada 9 jenis yang beroperasi di kota Medan yaitu perusahaan angkutan kota CV. Desa Maju dengan nomor trayek angkutan kota 16, CV. Gajah Mada dengan nomor trayek angkutan kota 93 dan 94, CV. Hikma dengan nomor trayek angkutan kota 25 dan 62, Koperasi Pengangkutan Umum Medan (KPUM) dengan nomor trayek angkutan kota 01, 02, 06, 15, 21, 24, 25, 31, 34, 41, 43, 52, 55, 64, 73, 80, 93, CV. Mitra dengan nomor trayek angkutan kota 26, 30, 63, CV. Medan Bus dengan nomor trayek angkutan kota 48, 135, CV. Morina dengan nomor trayek angkutan kota 81, PT. Rahayu Medan Ceria Bus (RMC BUS) dengan nomor trayek angkutan kota 124, dan PT. Rahayu Medan Ceria MPU (RMC MPU) dengan nomor trayek angkutan 105 dan 125. (Lampiran 1)

Adapun perusahaan angkutan kota di Terminal Pinang Baris ada 6 jenis angkutan kota yang beroperasi di kota Medan yaitu CV. Desa Maju dengan nomor trayek angkutan kota 12, CV. Gajah Mada dengan nomor trayek angkutan kota 91, 98, 99, Koperasi Pengangkutan Umum Medan (KPUM) dengan nomor trayek angkutan kota 20, 23, 26, 32, 39, 47, 50, 51, 75, 79, 82, dan 86. CV. Medan Bus dengan nomor trayek angkutan kota 21, 45, 47, CV. Morina dengan nomor trayek angkutan kota 140 dan CV. Mini Wampu dengan nomor trayek angkutan 136. (Lampiran 1)

Berdasarkan Latar belakang diatas maka judul penelitian yang diambil adalah Analisa Permintaan Jasa Angkutan Kota di Kota Medan (Studi kasus : Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris).

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaruh pendapatan penumpang pengguna jasa angkutan kota di kota Medan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Medan?
2. Bagaimana pengaruh tarif atau ongkos penumpang angkutan kota di kota Medan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Medan?
3. Bagaimana pengaruh kenyamanan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Medan?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh pendapatan penumpang pengguna angkutan kota di kota Medan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Medan.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh tarif atau ongkos penumpang angkutan kota di kota Medan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Medan.
3. Untuk menganalisa pengaruh pertimbangan kenyamanan penumpang pengguna jasa angkutan kota di kota Medan terhadap permintaan jasa angkutan di kota Medan.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Memberikan sumbangan pemikiran kepada pemerintah kota Medan sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan mengenai perencanaan angkutan kota.
2. Sebagai bahan referensi bagi peneliti lainnya yang ingin melakukan penelitian yang lebih mendalam tentang angkutan kota.