

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Sebagai fasilitas pendukung kehidupan manusia, transportasi sudah tidak dapat dipisahkan dari aspek-aspek aktivitas hidup manusia. Transportasi telah berkembang menjadi kebutuhan manusia yang mendasar. Maka, fasilitas pendukung transportasi saat ini wajib setara dengan perkembangan kegiatan kehidupan, khususnya transportasi darat. Moda transportasi darat dapat dikelompokkan menjadi 2 macam, yaitu kendaraan pribadi dan angkutan umum. Angkutan umum adalah layanan jasa angkutan yang memiliki trayek, jadwal tetap, tarif, maupun lintasannya yang dikelola oleh pemerintah atau operator tertentu dan dapat digunakan untuk masyarakat umum.

Tarif merupakan harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa. Harga jasa angkutan ditentukan mengikuti sistem tarif yang ada dan berlaku secara umum. Tarif yang ditetapkan oleh pemerintah bertujuan utama untuk melindungi kepentingan pengguna jasa (konsumen) dan juga produsen. Kebijakan tarif dapat dipandang sebagai alat pengendali lalu lintas, dapat juga sebagai alat untuk mendorong masyarakat menggunakan kendaraan umum dan mengurangi kendaraan pribadi. Di sisi lain, dapat juga digunakan sebagai acuan yang mengarah pada perkembangan wilayah atau kota.

Untuk pelayanan jasa angkutan umum yang berkualitas, golongan masyarakat tertentu sudah memperlihatkan kesediaan membayar. Meskipun demikian, tarif angkutan umum harus dapat terjangkau oleh daya beli masyarakat pada umumnya. Maka, kebijakan tarif tidak hanya didasarkan pada perhitungan biaya operasional kendaraan saja, tetapi juga mempertimbangkan unsur pelayanan kepada masyarakat. Angkutan umum yang ada dan pemahaman kesediaan orang untuk membayar layanan transportasi umum ditingkatkan.

Jika pelayanan sosial dianggap sebagai kebutuhan dasar manusia, dan sebagai katalis untuk pertumbuhan ekonomi, maka tarif bus harus dibuat terjangkau untuk bagian yang berbeda dari masyarakat, terutama di kategori pendapatan terendah atau *captive passengers*. Oleh karena itu, hal ini penting untuk memeriksa keterjangkauan keuangan untuk kelompok-kelompok seperti ketika mempertimbangkan kebijakan tarif (Kumarage, 2002).

Surakarta merupakan kota yang penuh nuansa sejarah dan budaya, memiliki tradisi Jawa yang dibanggakan masyarakatnya. Salah satu tradisi yang berlangsung turun temurun dan semakin mengangkat nama daerah ini adalah membatik. Seni dan pembatikan Solo menjadikan daerah ini pusat batik di Indonesia. Sebagai kota yang terkenal akan budaya batiknya, salah satu angkutan umum yang dioperasikan di Surakarta yaitu Batik Solo Trans (BST) mempunyai ciri khas berupa desain batik yang terdapat pada luar badan bus. Pemilihan nama Batik Solo Trans yaitu untuk menyesuaikan program jangka

panjang Pemerintah Kota Surakarta yang akan meningkatkan dunia Pariwisata dengan mengangkat tema batik sebagai ciri khas Kota Surakarta.

Batik Solo Trans termasuk dalam kategori *Bus Rapid Transit*. Kategori ini merupakan suatu angkutan cepat yang menaikkan dan menurunkan penumpang di lokasi yang sudah ditentukan atau pada halte tertentu.

*Bus Rapid Transit* (BRT) telah diadopsi sebagai perbaikan pada layanan bus reguler melalui kombinasi fitur seperti perubahan infrastruktur yang mengakibatkan kecepatan operasi yang lebih baik dan kehandalan layanan (Adewumi dan Allopi, 2014).

Batik Solo Trans juga merupakan salah satu angkutan umum yang diminati oleh warga Solo, khususnya pelajar dan pegawai, namun tak jarang pula kita melihat beberapa orangtua (masyarakat) bahkan lansia dan juga pedagang yang menjadi penumpang Batik Solo Trans (BST). Beberapa orang bahkan menggunakan Batik Solo Trans ini sebagai moda transportasi yang utama demi menunjang aktivitas sehari - hari. Beragamnya golongan masyarakat yang menggunakan bus ini menjadi salah satu faktor untuk melihat apakah tarif yang harus dibayar oleh pengguna sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan membayar mereka.

Selain memiliki halte tersendiri, Batik Solo Trans (BST) menawarkan pelayanan yang berbeda dari angkutan umum darat pada umumnya, yaitu dengan memberikan fasilitas *air conditioner* yang sangat cocok untuk penumpang di kala terik matahari tengah menyengat kota, kursi yang nyaman saat badan terasa lelah, lingkungan bus yang bersih serta aroma bus yang

wangi, pelayanannya yang ramah kepada konsumen, dan tentunya tembanging-tembang daerah yang selalu diputar di dalam bus membuat penumpangnya merasa rileks.

Di bidang transportasi umum, ukuran kualitas layanan adalah subjek terbesar kedua bagi perencana dan operator angkutan. Umumnya, kualitas layanan diukur dengan persepsi pengguna dan harapan mereka tentang beberapa aspek kualitas pelayanan (Eboli, 2008).

Adanya faktor perbedaan fasilitas serta pelayanan antara Bus Batik Solo Trans dengan Bus Umum lainnya seperti PO. Atmo dan PO. Nusa tersebut juga menjadi pertimbangan dalam penentuan tarif.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis ingin mengetahui apakah tarif yang berlaku sudah sesuai dengan kemampuan membayar para penggunanya?. Selain itu, apakah tarif tersebut seimbang dengan fasilitas serta pelayanan yang diberikan oleh pihak pengelola?. Dari semua pembahasan di atas, penulis akan membahas tentang kelayakan tarif Batik Solo Trans ditinjau dari *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay*.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian di atas, maka masalah-masalah dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah karakteristik pengguna Batik Solo Trans (BST) ?
2. Berapakah tarif Batik Solo Trans (BST) berdasarkan *Ability to Pay (ATP)* ?

3. Berapakah tarif Batik Solo Trans (BST) berdasarkan *Willingness to Pay (WTP)* ?
4. Bagaimanakah kelayakan tarif Batik Solo Trans (BST) yang berlaku berdasarkan *Ability to Pay (ATP)* dan *Willingness to Pay (WTP)* ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui karakteristik pengguna Bus Batik Solo Trans (BST)
2. Mengetahui tarif Bus Batik Solo Trans berdasarkan *Ability to Pay (ATP)*
3. Mengetahui tarif Bus Batik Solo Trans berdasarkan *Willingness to Pay (WTP)*
4. Mengetahui kelayakan tarif Bus Batik Solo Trans (BST) yang berlaku berdasarkan *Ability to Pay (ATP)* dan *Willingness to Pay (WTP)*

### **D. Manfaat Penelitian**

1. Untuk menambah pengetahuan penulis
2. Sebagai sarana untuk menerapkan teori yang telah diperoleh dalam kuliah
3. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi sumbangan pengetahuan dan sebagai masukan untuk penelitian selanjutnya.
4. Penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan untuk pihak Batik Solo Trans dalam meningkatkan kualitas serta pelayanan yang diberikan kepada konsumen.

### **E. Batasan Masalah**

Agar dapat fokus pada masalah yang dikaji, maka dibuat pembatasan masalah sebagai berikut :

1. Obyek yang digunakan adalah Bus Batik Solo Trans (BST) Koridor I dan Koridor II
2. Responden yang dimaksud adalah pengguna BST Koridor I dan Koridor II
3. Metode pengambilan data yang digunakan berupa pengisian kuisisioner kepada pengguna BST Koridor I dan Koridor II
4. Penyebaran atau pengisian kuisisioner kepada pengguna Batik Solo Trans (BST) dilakukan di dalam BST Koridor I dan Koridor II
5. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik BST Koridor I dan Koridor II, *Ability To Pay* (ATP) serta *Willingness To Pay* (WTP) pengguna BST Koridor I dan Koridor II
6. Peneliti tidak melakukan penelitian diluar unsur karakteristik pengguna BST Koridor I dan Koridor II , ATP dan WTP
7. Perbedaan tarif antara pelajar dengan kategori pengguna yang lain, membuat hasil analisa dibedakan menjadi dua kategori kelompok yaitu pelajar dan umum.

### **F. Keaslian Penelitian**

Penelitian dengan judul Analisis kelayakan tarif Batik Solo Trans ditinjau dari *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* pada koridor 1 dan 2 ini

belum pernah dilakukan. Meskipun demikian, ada beberapa penelitian sebelumnya yang mendekati dengan penelitian ini, yaitu:

1. Susilo (2004) yang menganalisis tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasi kendaraan dan daya beli penumpang (Studi Kasus: PO. Harta Sanjaya Sragen)
2. Eboli (2008) yang mengevaluasi kesediaan membayar angkutan umum untuk meningkatkan kualitas pelayanan
3. Yuniarti (2009) yang menganalisis tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasi kendaraan, *ability to pay* dan *willingness to pay* (Studi Kasus: PO. ATMO trayek Palur-Kartasura di Kartasura)
4. Aziz (2011) yang menganalisis kinerja Batik Solo Trans (Studi Kasus: Kota Surakarta)
5. Prasetya (2014) yang mengevaluasi tarif angkutan umum berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability To Pay* (ATP), dan *Willingness To Pay* (WTP) (Studi Kasus: PO. Wahyu Trayek Sukoharjo-Kartasura di Sukoharjo)
6. Murwandono (2014) yang mengevaluasi Tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability To Pay* (ATP), *Willingness To Pay* (WTP), Serta Analisis *Break Even Point* (BEP) Bus Batik Solo Trans (Studi Kasus: Koridor 3)