

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dinas perhubungan adalah dinas yang mendukung pergerakan orang atau barang di dalam atau antar daerah. Untuk mendukung pergerakan orang atau barang, harus disediakan pelayanan transportasi yang memadai. Adanya pergerakan manusia, barang, jasa serta bertambahnya populasi menciptakan suatu kegiatan perekonomian yang pesat dalam suatu kota, khususnya Kota Samarinda. Tanpa sarana transportasi yang maksimal dapat dipastikan pergerakan ekonomi menjadi tidak efektif serta dapat berdampak terhadap kegiatan lainnya.

Pemprov Kaltim mengembangkan di bidang transportasi udara dengan membangun, memelihara, merelokasi dan mengembangkan Bandara Temindung yang tadinya merupakan bandara cabang (*spoke*), menjadi *secondary hub* airport. Bandara Samarinda, menggantikan Bandara Temindung Samarinda dengan membangun Bandara Samarinda yang baru. Bandara Samarinda Baru telah berganti nama menjadi Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda. Penamaan diberikan oleh Menhub Republik Indonesia dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No : KP 676 Tahun 2017.

Sehubungan dengan adanya Bandar Udara baru di Kota Samarinda, Pemerintah bekerjasama dengan Perum DAMRI menyediakan layanan Angkutan Transportasi Umum bagi masyarakat yang akan berangkat menuju dan dari bandara. Bus DAMRI dengan kapasitas 19 tempat duduk ini beroperasi mulai pukul 0600 WITA. Berikut adalah 2 rute dan jadwal keberangkatan Bus DAMRI dari dan ke Bandar Udara APT Pranoto Samarinda, yaitu rute pertama, Terminal Sungai kunjang-A.W. Syahrani-Pool DAMRI-Lempake- Bandara APT Pranoto, dengan jadwal pukul 07.30 WITA, pukul 09.30 WITA, dan pada pukul 12.30 WITA. Kemudian untuk rute kedua, Terminal Sungai Kunjang-Hotel Selyca Mulya-Temindung-Lempake- APT Pranoto, dengan jadwal pukul 06.00 WITA, pukul 08.40 WITA, pukul 11.30 WITA, dan pukul 13.30 WITA. Pada awal pelayanan,

Pemerintah memberlakukan tarif gratis untuk pengguna jasa selama 1 bulan. Kemudian pemerintah memberlakukan tarif Bus DAMRI ini sebesar Rp 40.000 per orang.

Tarif adalah biaya atau upah jasa transportasi yang wajib dipenuhi oleh pengguna jasa. Upah layanan transportasi ditetapkan sesuai dengan skema pentarifan yang berlaku dan dikenakan secara konvensional. Tarif yang ditentukan pemerintah terutama untuk menjamin esensial pengguna layanan (konsumen) dan operator layanan. Strategi penetapan biaya tarif dapat dilihat sebagai sarana pengatur lalu lintas, atau sarana untuk menggiatkan publik atau masyarakat memanfaatkan transportasi umum dan menekan penggunaan alat transportasi pribadi. Jika pelayanan sosial dipandang sebagai kebutuhan dasar manusia, maka berbagai lapisan masyarakat, terutama yang tergolong berpenghasilan rendah atau penumpang biasa, mampu membayar ongkos atau tarif bus. Oleh karena itu, ketika mempertimbangkan kebijakan tarif, penting untuk memeriksa kejangkauan keuangan kelompok-kelompok ini. Di bidang transportasi umum, standar pengukuran kualitas pelayanan menjadi isu utama bagi para operator transportasi dan pembuat kebijakan.

Penelitian ini dilakukan menggunakan analisa WTP dan ATP dimana pada penelitian ini dapat dilihat berapa besar kemauan dan kemampuan calon pengguna jasa Bus dan tarif yang sesuai dengan kemauan dan kemampuan. Penelitian ATP yang akan dilaksanakan menggunakan metode *household budget* karena metode *household budget* merupakan metode yang digunakan untuk mendapatkan data pendapatan, pengeluaran, konsumsi dan elemen lainnya dengan tingkat kepercayaan dan ketepatan yang sangat tinggi. Metode *household budget* adalah metode yang digunakan dalam perhitungan nilai ATP, yaitu dimana landasan perhitungan yang digunakan ialah jumlah penghasilan pengguna dan presentase alokasi penghasilan untuk angkutan transportasi. Sedangkan nilai WTP akan didapatkan dari jawaban responden mengenai pilihan-pilihan tarif yang tersedia yaitu pilihan alternatif tarif bus.

Penelitian serupa yang pernah dilakukan mengulas tentang kelayakan biaya jasa *Batik Solo Trans* (BST) mempertimbangkan dari ATP dan WTP. Dimana pada studi ini dimaksudkan untuk melihat apakah biaya yang berlaku sudah pantas

dengan kesanggupan membayar para penggunanya. Dalam penelitian ini intensitas perjalanan responden dibagi tiap jenis pekerjaan/profesi. Data-data yang didapatkan dari responden adalah intensitas perjalanan per hari dalam seminggu dan per minggu dalam sebulan. dalam penelitian ini untuk mengetahui kemauan pengguna menggunakan BST berdasarkan pekerjaan/profesi masing-masing responden.

Tarif Bus DAMRI yang melayani rute pusat Kota Samarinda menuju dan dari Bandar Udara APT Pranoto Samarinda yang saat ini berlaku sudah mencakup seluruh kebutuhan operasional biaya Bus DAMRI. maka perlu dianalisis kemauan dan kemampuan responden untuk mengetahui tarif yang sesuai dengan kesanggupan dan kemauan masyarakat untuk menggunakan jasa Bus DAMRI. Data responden calon pengguna jasa diperoleh dengan cara survei pada saat Bus DAMRI Samarinda-Bandar Udara APT Pranoto beroperasi. Perhitungan yang dilakukan dengan metode analisis ATP dan WTP yang didapatkan bisa dijadikan gambaran oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur maupun oleh operator bus dalam penentuan tarif Bus DAMRI Samarinda-Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.

1.2 Perumusan Masalah

Mengacu pada penjelasan tentang studi ini, maka uraian pertanyaan disusun sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda?
2. Berapa tarif yang ideal dengan pendekatan kesanggupan membayar (ATP) dan kesediaan membayar (WTP) pada pengguna layanan Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda?

1.3 Tujuan Penelitian

Sasaran pada studi ini disusun sebagai berikut :

1. Untuk memahami karakteristik pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.

2. Untuk mengetahui tarif ideal berdasarkan hasil analisis yang ditinjau dari kesanggupan membayar (ATP) dan kesediaan membayar (WTP) pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.

1.4 Batasan Masalah

Adapun hal lain pada pembahasan yang dijadikan Batasan pada penelitian agar topik pembahasan tidak melebar adalah sebagai berikut :

1. Penelitian dilakukan hanya terhadap pengguna jasa yang menggunakan Bus DAMRI Samarinda-Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring.
2. Analisis pengolahan hasil data penelitian ini dilakukan selama tenggang waktu pelaksanaan penelitian.
3. Pada pengkajian ini tidak melibatkan perhitungan analisis ekonomi dan finansial.
4. Penelitian ini tidak membahas biaya operasional Bus DAMRI.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi peneliti, salah satu ketentuan dalam menuntaskan kuliah sarjana Teknik Sipil Institut Teknologi Kalimantan dan memperbanyak pengertian yang berhubungan dengan ATP dan WTP pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.
2. Bagi Institut Teknologi Kalimantan, dapat menambah sumber pengetahuan mengenai ATP dan WTP pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.
3. Memberikan gambaran kepada pemerintah provinsi dalam membuat kebijakan penetapan besaran tarif Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.

1.6 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada rute-rute dilewati yang merupakan rute layanan oleh Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda. Dapat dilihat pada gambar 1.1, gambar 1.2, gambar 1.3 dan 1.4 merupakan tempat naik turun penumpang Bus pengguna jasa yang menuju dan dari Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda. Pada proses pengumpulan data ini dilakukan pada pengguna jasa yang sedang menggunakan Bus DAMRI yang sedang beroperasi.



Gambar 1.1 Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring



Gambar 1.2 Stasiun Bus Lempake Samarinda



Gambar 1.3 Stasiun Bus Sungai Kunjang



Gambar 1.4 Pool DAMRI Samarinda

1.7 Kerangka Berpikir

Rancangan tahapan berpikir pada studi untuk tugas akhir berikut dapat diamati pada gambar 1.5.



Latar Belakang

Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur telah menyediakan sarana transportasi darat menuju dan dari Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda yaitu dengan Bus DAMRI berkapasitas 19 tempat duduk dengan jadwal dan rute yang sudah ditentukan dengan tarif Rp 40.000 per orang.

Permasalahan

Penentuan besaran tarif ideal pengguna jasa dan karakteristik pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda melihat nilai kemampuan dan nilai kemauan untuk menentukan tarif yang tepat.

Identifikasi Masalah

Dibutuhkan analisis Kesanggupan Membayar dan Kesiediaan membayar kepada pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.

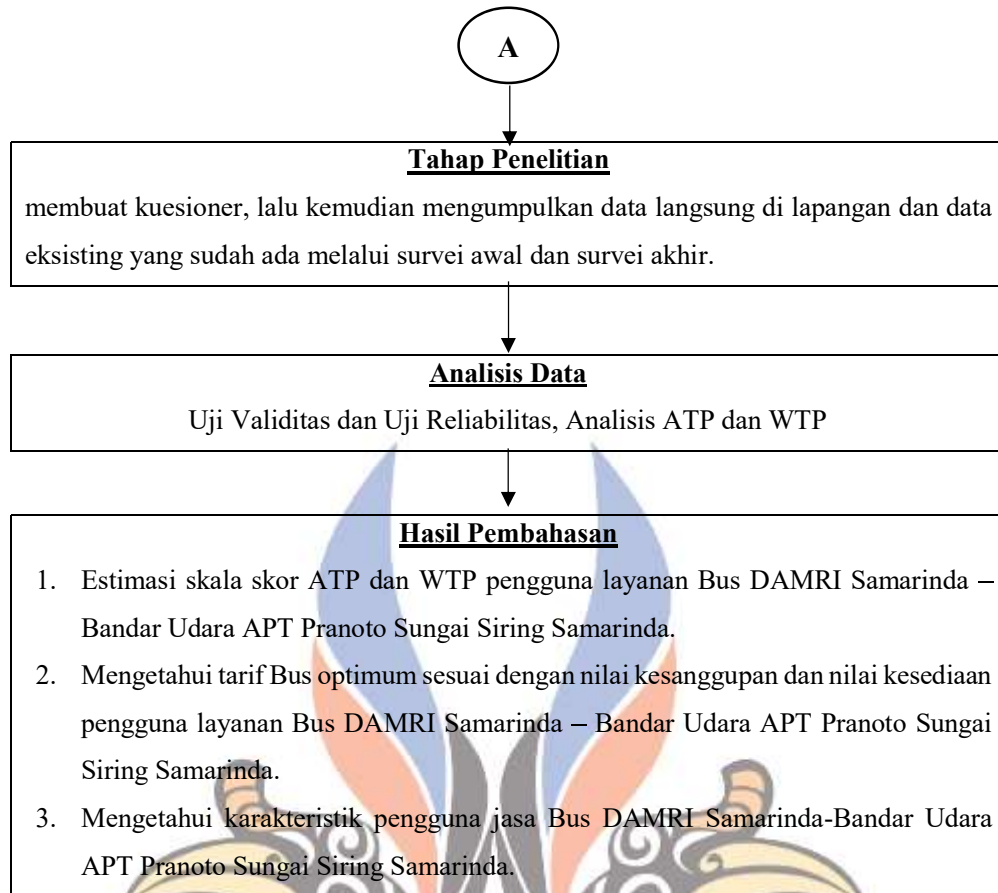
Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik pengguna layanan Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.
2. Berapa tarif yang ideal dengan pendekatan kesanggupan membayar (ATP) dan kesiediaan membayar (WTP) pada pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.

Tujuan

1. Untuk mengetahui karakteristik pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.
2. Mengetahui tarif ideal berdasarkan hasil analisis yang ditinjau dari kesanggupan membayar (ATP) dan kesiediaan membayar (WTP) pengguna jasa Bus DAMRI Samarinda – Bandar Udara APT Pranoto Sungai Siring Samarinda.

A



Gambar 1.5 Kerangka Berpikir