

BAB I

LATAR BELAKANG

1.1 Latar Belakang

Sesuai Peraturan Presiden RI No. 16 Tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Bali Tahun 2009-2029, menjelaskan tentang Metropolitan Sarbagita adalah gabungan 3 daerah Kabupaten dan 1 Kota yaitu Kota Denpasar, Kabupaten Badung, Kabupaten Gianyar, Kabupaten Tabanan.. Dengan rincian jumlah 15 kecamatan pada kota dan kabupaten sebagai berikut (a) Kota Denpasar (Kecamatan Denpasar Utara, Selatan, Barat, Timur) (b) Kabupaten Badung (Kecamatan Kuta , Mengwi, Kuta Selatan, Kuta Utara) (c) Kabupaten Gianyar (Kecamatan Ubud, Blahbatuh, Sukawati, Gianyar) dan (d) Kabupaten Tabanan (Kecamatan Tabanan, Kediri).

Kemacetan merupakan salah satu masalah umum di kota besar. Penyebabnya tidak lain adalah pertumbuhan penduduk, bertambahnya aktivitas/kegiatan yang menyebabkan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi dengan mudahnya tahap kepemilikan kendaraan pribadi tersebut. Jika pelebaran atau pembangunan jalan baru membutuhkan biaya material dan sosial yang tidak sedikit dan pembatasan jumlah kendaraan bahkan tidak mungkin dilakukan. Maka mengurangi jumlah pergerakan kendaraan pribadi secara efektif dan efisien, melalui pelayanan angkutan masal adalah salah satu solusinya.

Melalui Dinas Perhubungan Provinsi Bali, Trans Sarbagita muncul untuk membantu memecahkan masalah kemacetan secara strategis. Tujuan pelayanan jasa angkutan masyarakat ini tidak semata-mata berorientasi mencari keuntungan (*profit*) namun untuk melayani kepentingan masyarakat (*public service*). Dalam hal ini bagi

jasa pelayanan angkutan umum harus ada kebijakan subsidi, baik subsidi dari pemerintah (subsidi langsung) maupun subsidi silang melalui kebijakan tarif, Warpani (2002). Dengan latar belakang tersebut, perlu dilakukan analisis mengenai perhitungan subsidi yang menjadi pilihan Trans Sarbagita.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan adanya transportasi masal Bus Trans Sarbagita dalam upaya untuk mengurangi kemacetan, dibutuhkan bantuan subsidi dari Pemerintah untuk pengoprasiannya. Pemberian subsidi ini tentu harus diperhitungkan agar masyarakat dapat mendapatkan tarif yang optimal dan bisa meningkatkan kemauan masyarakat untuk beralih ke transportasi masal. Untuk itu perlu dilakukan analisis perhitungan subsidi yang menjadi pilihan Trans Sarbagita.

1.3 Batasan Masalah

Terdapat batasan dalam penelitian ini agar lebih fokus, yaitu :

1. Data primer didapat dari wawancara langsung dan data sekunder didapat dari Dishub Provinsi Bali.
2. Rute trayek yang digunakan adalah rute trayek Gor – GWK dan Batu Bulan – Nusa Dua.
3. Analisis dilakukan dengan menghitung BOK standart yang kemudian dibandingkan dengan BOK subsidi BBM dan BOK subsidi hibah bus.
4. Data jumlah penumpang yang digunakan dalam analisis adalah tahun 2018.

1.4 Keaslian Tugas Akhir

Berdasarkan pengamatan terkait penelitian analisis subsidi berdasarkan biaya oprasional kendaraan (BOK) adapun penelitian sejenis yang sudah ada. Namun tulisan ilmiah ini berbeda tahun dan lokasi yang diteliti. Diantara penelitian terdahulu yang memiliki kesamaan metode yang digunakan dengan permasalahan

yang penulis teliti adalah:

1. Suweda (2012), mencari perbandingan harga karcis standart yang diterapkan Bus Sarbagita dengan kemampuan dan kemauan beli dari masyarakat pengguna. Data yang digunakan adalah nilai BOK dari Dinas Perhubungan Provinsi Bali dan melakukan survei langsung untuk menghitung kemampuan dan kemauan beli masyarakat pengguna jasa.
2. Budiarta (2014), menganalisis kelayakan finansial Bus Trans Sarbagita koridor rencana no IV dengan 30 bus dan 24 halte. Dengan asumsi jumlah penumpang adalah 1.620 orang dan harga yang diterapkan pemerintah adalah Rp. 3.500 untuk dewasa. Hasil akhir penelitian ini adalah jika ditinjau melalui kelayakan finansial, rute ini harus mendapatkan subsidi dari pemerintah.
3. Marjanto (2016), menganalisis skema pembiayaan atau besarnya subsidi pada angkutan pedesaan di sembilan trayek angkutan yang melayani rute di Kabupaten Sleman Yogyakarta. Metode yang digunakan adalah perhitungan biaya operasi kendaraan (BOK) subsidi penuh, subsidi selisih biaya, subsidi bahan bakar minyak (BBM) dan subsidi hibah bus.
4. Pranoto (2005), menggunakan Bus Damri Kota Semarang untuk menghitung kebutuhan subsidi melalui BOK. Metode yang digunakan adalah perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK) standar, data biaya operasi kendaraan (BOK) riil dan selisih antara BOK standar dan BOK riil yang merupakan rumusan subsidi.

1.5 Tujuan Penelitian

Hasil yang diharapkan untuk tugas akhir ini adalah:

1. Mengetahui nilai biaya operasional kendaraan BOK subsidi penuh dan BOK subsidi BBM

2. Mengetahui perbandingan subsidi yang lebih rendah antara subsidi penuh, subsidi selisih biaya dan subsidi bbm serta mekanisme subsidi mana yang digunakan oleh Bus Trans Sarbagita

1.6 Mafaat Penelitian

1. Menambah wawasan mengenai penghitungan operasional kendaraan, menghitung tarif penumpang, dan menghitung nilai subsidi.
2. Memberikan informasi kepada calon penumpang mengenai tarif yang harus dibayarkan dan perkiraan subsidi yang ditanggung oleh pemerintah daerah untuk transportasi masal khususnya Trans Sarbagita.

