

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Perpindahan manusia dan barang seakan-akan tak pernah berhenti dalam kehidupan sehari-hari, perbedaan sumber daya setiap daerah mendorong orang untuk melakukan urbanisasi ke daerah yang memiliki kegiatan ekonomi yang cukup bagus. Dari tahun ke tahun pertumbuhan penduduk terus mengalami peningkatan, seperti halnya di daerah Pulau Jawa, yang mana pulau Jawa yang notabeni di huni provinsi-provinsi berpenduduk tinggi menjadikannya sebagai pusat aktifitas ekonomi. Salah satunya Jawa Timur dimana ibu kota dari provinsi tersebut merupakan kota terbesar ke dua Indonesia setelah Jakarta, setiap harinya seakan tak pernah lengah dari kegiatan ekonomi.

Kegiatan orang atau pun barang disini dari aktifitas mencari pekerjaan atau aktifitas lainnya yang berada di daerah lain akan terus terjadi seiring semakin tingginya tuntutan ekonomi. Seiring dengan semakin majunya masyarakat yang dapat dilihat dari tingkat mobilitas atau perpindahan masyarakat yang semakin meningkat.

Untuk menunjang aktifitas tersebut tentunya akan dibutuhkan jasa transportasi, transportasi mencakup bidang yang cukup banyak, kehidupan masyarakat hampir keseluruhannya tidak terlepas dari transportasi, masyarakat modern ditandai dengan angka mobilitas yang tinggi, hal tersebut dikarenakan tersedianya media transportasi yang semakin maju.

Peranan transportasi dalam kehidupan masyarakat dapat ditinjau dari berbagai hal, mulai dari sosial-politik, pertahanan, hukum, dan ekonomi. Transportasi juga berperan penting dalam menunjang kemajuan suatu negara. Transportasi yang baik dan terstruktur merupakan salah satu indikator kemajuan

suatu negara. Dari segi ekonomi transportasi memiliki peran yang sangat besar untuk menunjang kelancaran aktifitas ekonomi baik barang ataupun orang, transportasi juga memiliki peran dalam memajukan perekonomian yaitu dengan adanya integrasi ekonomi.

Transportasi menghasilkan produk yang disebut sebagai jasa transportasi. Produk yang dihasilkan memiliki sifat yang tidak bisa disimpan yang akan habis dipakai atau tidak. Keperluan akan jasa transportasi akan terus menerus meningkat seiring dengan perkembangan yang terjadi di semua sektor ekonomi yang kehidupan sehari-hari masyarakat. Transportasi dapat pula dikatakan sebagai *derived demand* karena keperluan masyarakat akan jasa transportasi akan semakin berkurang seiring dengan menurunnya aktifitas masyarakat.

Menurut Noor (2011) transportasi merupakan kegiatan memindahkan barang/orang dari suatu tempat ke tempat yang lain atau tujuan, transportasi tidaklah menjadi tujuan, akan tetapi transportasi merupakan sarana untuk mencapai suatu tujuan yang berusaha mengatasi kesenjangan jarak dan waktu. Jasa merupakan salah satu factor input dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian dan kegiatan ekonomi yang lain, serta untuk menciptakan dan meningkatkan aksesibilitas dari potensi-potensi sumber daya alam dan pasar.

Menurut Siregar (2012) transportasi adalah kegiatan untuk menambah nilai suatu barang dari yang semula bernilai rendah di tempat asal menjadi bernilai lebih tinggi di tempat tujuan. Tambahan nilai yang dihasilkan lebih besar daripada biaya yang digunakan untuk memindahkannya. Nilai-nilai tersebut meliputi : nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Adapun nilai tersebut diperoleh karena barang yang diangkut ke tempat yang mana nilainya

lebih tinggi, dan nilai waktu didapatkan karena barang tersebut digunakan pada waktu yang diperlukan.

Kondisi transportasi di Indonesia sebagai salah satu negara berkembang memiliki kepadatan penduduk yang setiap tahunnya selalu mengalami peningkatan, seiring dengan terus melonjaknya penduduk membuat kebutuhan ekonomi masyarakat terus bertambah, kota sebagai salah satu penunjang perekonomian suatu daerah tidak pernah hentinya menarik perhatian seluruh lapisan masyarakat. Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu provinsi besar di bagian timur pulau Jawa, Aktivitas perekonomian Jawa Timur terbilang cukup bagus, hal ini dapat dilihat dari mobilitas manusia yang cukup tinggi. Aktivitas transportasi angkutan umum khususnya di daratan. Jawa Timur memiliki salah satu terminal yang lokasinya sangat strategis untuk menghubungkan beberapa provinsi di pulau Jawa maupun Bali, aktivitas dari terminal itu sendiri hampir 24 jam selalu dikunjungi para masyarakat yang ingin bepergian ke kota tujuan masing-masing

**Tabel 1.1** Jumlah Pelabuhan Laut, Udara dan Terminal Bus di Provinsi Jawa Timur Tahun 2009-2014

| No. | Jenis Kendaraan | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       |
|-----|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1   | Mobil penumpang | 8.891.041  | 9.548.866  | 10.432.259 | 11.484.514 | 12.599.038 |
| 2   | Bis             | 2.250.109  | 2.254.406  | 2.273.821  | 2.286.309  | 2.398.846  |
| 3   | Mobil Barang    | 4.687.789  | 4.958.738  | 5.286.061  | 5.615.494  | 6.235.136  |
| 4   | Sepeda Motor    | 61.078.188 | 68.839.341 | 76.381.183 | 84.732.652 | 92.976.240 |

Sumber : Statistik Tranportasi Darat 2014

Data di atas menunjukkan mobilitas manusia di Jawa timur cukup tinggi, hal ini terlihat dari peningkatan jumlah kendaraan yang melintasi pelabuhan maupun terminal. Oleh karena perkembangan tersebut haruslah di ikuti dengan fasilitas yang dapat menunjang perkembangan tersebut.

Pemerintah sebagai pemegang otoritas tertinggi terus menerus berbenah dengan kebijakan-kebijakannya, mulai dari memperbaiki fasilitas-fasilitas yang ada di terminal, perbaikan jalan, pelebaran infrastruktur jalan beserta rambu-rambu dan penerangannya.

Kondisi transportasi di pulau Madura Khususnya kabupaten Sumenep, pulau Madura merupakan bagian dari provinsi jawa timur, pulau Madura yang terdiri dari 4 Kabupaten yakni Kabupaten Bangkalan, Sampang, Pamekasan, dan Sumenep. Dengan di bangunnya jembatan yang menghubungkan Surabaya dengan Madura suramadu pulau Madura mulai terlibat dalam aktifitas transportasi megapolitan yaitu Gerbangkertasusila, aktifitas pelabuhan tanjung perak yang di nilai sudah sangat padat membuat aktifitas bongkar muat menjadi terhambat karena lamanya antrian, untuk pemerintah mulai melibatkan daerah di sekitar kota Surabaya tersebut, salah satunya Kabupaten Bangkalan, untuk memperlancar arus barang pemerintah melalui BPWS mulai membangun

dermaga di pulau madura. Hal ini sangat berdampak positif bagi perekonomian masyarakat khususnya di pulau madura sendiri. Dari segi transportasi umumnya pulau madura sudah memiliki angkutan umum yang melayani antar kabupaten ataupun antar desa. Untuk antara kota dalam provinsinya pulau madura sudah di layani oleh beberapa perusahaan otobus, untuk trayek dalam propinsi terdapat P.O Akas, Damri, mila sejahtera, pelita mas, untuk trayek yang lebih jauh seperti halnya antar provinsi di layani P.O haryanto, Madu Kismo, Pahala Kencana, Karina/loreana.

**Tabel 1.2** Ketersediaan sarana angkutan umum (darat) Kabupaten Sumenep Tahun 2016

| No | Jenis Sarana      | Jumlah | Kapasitas penumpang | Kapasitas total | Jumlah keberangkatan | Keberangkatan perhari |
|----|-------------------|--------|---------------------|-----------------|----------------------|-----------------------|
| 1  | Bus AKAP          | 8      | 45                  | 360             | 6                    | 6                     |
| 2  | Bus AKDP – Patas  | 76     | 45                  | 3.420           | 57                   | 18                    |
| 3  | Bus AKDP – Boemel | 224    | 54                  | 12.096          | 150                  | 60                    |
| 4  | MPU – AKDP        | 117    | 10                  | 1.170           | 60                   | 60                    |
| 5  | MPU – Pedesaan    | 240    | 8                   | 1.920           | 240                  | 230                   |
| 6  | Minibus Sewa      | 4      | 9                   | 36              | 2                    | 2                     |

(Sumber data : Dinas Perhubungan kabupaten sumenep 2016)

Data diatas merupakan data angkutan umum penumpang yang berada di Kabupaten Sumenep, adapun rincian angkutan tersebut terdiri dari angkutan lokal yakni yang melayani trayek dalam Kabupaten Sumenep sendiri serta MPU AKDP yaitu angkutan umum penumpang yang melayai antar kabupaten dalam

pulau Madura. Adapun angkutan jenis bus besar terdiri dari angkutan kelas ekonomi dan patas yang melayani antar kota dalam provinsi AKDP serta angkutan bus yang melayani antar kota antar provinsi AKAP

Angkutan pedesaan merupakan sarana angkutan yang melayani antar desa dalam satu kecamatan ataupun antar desa dala beberapa kecamatan, jenis kendaraan yang melayani dalam antar desa ini terdiri dari minibus kecil.

Angkutan yang melayani dalam Kabupaten Sumenep yakni angkutan pedesaan pun tidak terlepas dari yang namanya permasalahan. Transportasi atau angkutan umum pedesaan di Kabupaten Sumenep hampir 50% masih ber plat hitam, hal tersebut menunjukkan bahwa angkutan tersebut belum legal sebagai angkutan umum penumpang. Adapun angkutan umum yang secara resmi atau legal mejadi angkutan umum memiliki komponen biaya lebih tinggi yang harus di keluarkan untuk menghasilkan sebuah jasa angkutan.

Pada dasarnya tarif angkutan umum pedesaan telah tertuang dalam peraturan bupati No. 8 tahun 2015, namun tarif yang berlaku dilapangan terdapat perbedaan atau selisih dengan tarif resmi, adapun penyebab terjadinya perbedaan disini salah satunya disebabkan angkutan yang ber plat hitam, yang mana angkutan ilegal tersebut memiliki komponen biaya yang lebih rendah bila dibandingkan angkutan ber plat kuning atau legal. Adapun komponen biaya transportasi tersebut ijin trayek, serta retribusi sebagai angkutan umum, dengan rendahnya biaya operasional tersebut, tarif yang dibebankan pada penumpangpun akan lebih murah dibandingkan tarif angkutan yang sudah legal. Hal inilah yang menarik perhatian peneliti, faktor apa saja yang digunakan dalam perumusan besaran tarif angkutan pedesaan.

**Tabel 1.3** Tabel Perbandingan Tarif Menurut Perbub No.8 Tahun 2015 dengan tarif yang berlaku di lapangan

| No | Trayek                | Tarif                  |                   |
|----|-----------------------|------------------------|-------------------|
|    |                       | Pebub No.8, Tahun 2015 | Tarif di Lapangan |
| 1  | Sumenep-Batuputih     | 12.036                 | 7000              |
| 2  | Sumenep-Batang-batang | 10.713                 | 10.000            |
| 3  | Sumenep- Dungkek      | 11.658                 | 15.000            |
| 4  | Sumenep- Kalianget    | 7.688                  | 6000              |
| 5  | Sumenep-Saronggi      | 9.768                  | 5000              |
| 6  | Sumenep-Pasongsongan  | 11.658                 | 12.000            |
| 7  | Sumenep-Ganding       | 8.031                  | 10.000            |
| 8  | Sumenep-Rubaru        | 9.957                  | 9000              |

(Sumber data : Data di olah 2017)

Tabel diatas merupakan perbandingan antara tarif yang di tentukan Bupati lewat Peraturan Bupati No.8 tahun 2015 dengan tarif yang berlaku di lapangan, peneliti mencoba mengungkap faktor yang digunakan para pemilik angkutan dalam menentukan besarann tarif.

## 1.2 Rumusan masalah

Dari latar belakang diatas dapat di tarik rumusan masalah yaitu:

Apakah jenis kendaraan, jarak tempuh, status kepemilikan, dan usia kendaraan memiliki pengaruh dalam penentuan tarif angkutan umum di Kabupaten Sumenep ?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini yaitu:

Untuk mengetahui pengaruhi dari jarak tempuh, status kepemilikan, dan usia kendaraan memiliki pengaruh dalam penentuan tarif angkutan umum di Kabupaten Sumenep ?

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Dengan adanya penelitian ini diharapkan konsep transportasi umum yang ada di kabupaten sumenep lebih terintegrasi dan tertata dengan baik, sehingga transportasi massal dapat terlaksana, dan di harapkan masyarakat lebih menggunakan moda transportasi umum