

## BAB 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Angkutan diartikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan, dengan kendaraan yang dimaksud sebagai suatu sarana angkut di jalan terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009). Keberadaan angkutan didukung oleh kebutuhan manusia untuk memenuhi aksesibilitas dari satu tempat ke tempat lain dalam kegiatan sehari-hari. Permintaan jasa angkutan dipengaruhi oleh harga jasa angkutan, tingkat pendapatan pemakai jasa angkutan, dan citra terhadap perusahaan angkutan (Nasution, 2004). Apabila permintaan jasa angkutan pada suatu wilayah mengalami perubahan, maka perubahan juga terjadi dalam perkembangan angkutan di wilayah itu sendiri.

Kota Padang menjadi salah satu contoh wilayah yang merasakan dinamika perkembangan angkutan umum penumpang. Pada mulanya Angkutan Kota (Angkot) dan Bis Kota sempat menjadi andalan bagi masyarakat Kota Padang dalam kegiatan sehari-hari. Namun seiring berjalannya waktu terjadi penurunan kualitas pada kedua angkutan tersebut, antara lain; peningkatan intensitas penumpang Angkot menyebabkan sistem pemberhentian di dalam terminal tidak lagi efektif, Angkot memiliki catatan buruk karena seringkali memanfaatkan badan jalan secara sembarangan sebagai fasilitas naik turunnya penumpang, Bis Kota dikelola oleh badan usaha milik swasta yang bersifat apa adanya dan tidak ada pengaturan yang mengikat antara pemilik dengan sopir Bis Kota (Husna & Asri, 2022).

Akhirnya pada tahun 2014, Trans Padang hadir sebagai pilihan lain angkutan umum penumpang bagi masyarakat Kota Padang dengan tujuan menjadi angkutan yang efisien dan terjangkau bagi masyarakat. Trans Padang merupakan Bus Raya Terpadu (BRT, atau dalam bahasa Inggris dikenal juga dengan *Bus Rapid*

*Transit*) yang resmi beroperasi pada tanggal 14 Februari 2014. Trans Padang direncanakan melayani 6 koridor dan secara bertahap dirampungkan, dimulai dari Koridor I (Trayek Pusat Kota – Terminal Anak Air) yang diresmikan pada tahun 2014, Koridor IV (Trayek Lantamal Teluk Bayur – Terminal Anak Air) yang diresmikan pada tahun 2019, Koridor V (Trayek Pusat Kota – Indarung) dan Koridor VI (Trayek Pasar Raya – Kampus Unand Limau Manis) yang diresmikan bersamaan pada tahun 2022, dan terakhir Koridor II (Trayek Pusat Kota – Bungus Teluk Kabung) dan Koridor III (Trayek Pusat Kota – Pusat Pemerintahan Air Pacah) diresmikan beroperasi pada Desember 2023. Pengelolaan Trans Padang pada awalnya ditangani oleh UPT Trans Padang. Namun sejak 2021, pengelolaan dialihkan ke Perusahaan Umum Daerah (Perumda) Padang Sejahtera Mandiri (PSM) (Peraturan Wali Kota Padang Nomor 13 Tahun 2020).

Sampai dengan saat penelitian ini dilakukan, Trans Padang sudah beroperasi selama 10 tahun, khususnya pada Koridor I. Jika ditinjau berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 72 Tahun 2023, bus memiliki masa manfaat selama 8 tahun. Maka dari itu, beberapa armada Trans Padang Koridor I sudah beroperasi melewati masa manfaatnya. Kondisi tersebut dapat mengakibatkan biaya operasional kendaraan terus meningkat hingga melampaui pendapatan yang diperoleh, seiring dengan menurunnya performa dari armada tersebut. Umur ekonomis dari kendaraan bertujuan untuk menjadi landasan dalam melakukan analisis penggantian sehingga dapat diputuskan kapan sebaiknya penggantian kendaraan dilakukan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

- 1) Apakah terdapat perbedaan biaya operasional kendaraan pada Trans Padang Koridor I, V, dan VI?
- 2) Kapan titik waktu umur ekonomis kendaraan pada Trans Padang Koridor I, V dan VI berdasarkan biaya tahunan rata-rata minimum?

### 1.3 Tujuan

Tujuan penelitian ini yaitu sebagai berikut.

- 1) Mengidentifikasi perbedaan biaya operasional kendaraan pada Trans Padang Koridor I, V, dan VI;
- 2) Menganalisis umur ekonomis kendaraan Trans Padang Koridor I, V dan VI berdasarkan biaya tahunan rata-rata minimum.

### 1.4 Manfaat

Manfaat penelitian ini yaitu sebagai berikut.

- 1) Penelitian ini diharapkan dapat memberikan perkiraan mengenai titik tahun umur ekonomis kendaraan pada Trans Padang Koridor I, V, dan VI;
- 2) Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu masukan bagi instansi terkait dalam melakukan analisis penggantian armada Trans Padang;
- 3) Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu referensi bagi penelitian selanjutnya.

### 1.5 Batasan Masalah

Agar penelitian yang akan dilakukan lebih terarah, maka ditetapkan batasan masalah sebagai berikut.

- 1) Objek yang diteliti adalah armada Trans Padang yang beroperasi di Koridor I, V, dan VI. Koridor tersebut dipilih berdasarkan izin dari perusahaan operator koridor dan sudah beroperasi lebih dari 1 tahun (berdasarkan tahun pengumpulan data dan pelaksanaan penelitian);
- 2) Biaya operasional kendaraan dianalisis dengan mengacu pada Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Tahun 2002. Komponen biaya operasional kendaraan yang dianalisis hanya komponen biaya

langsung dan dinyatakan dalam satuan rupiah per bus kilometer (Rp/bus-km);

- 3) Analisis faktor-faktor yang menentukan umur ekonomis kendaraan pada armada Trans Padang Koridor I, V, dan VI dilakukan selama masa manfaat kendaraan yang disesuaikan pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 72 Tahun 2023 tentang Penyusutan Harta Berwujud Dan/Atau Amortisasi Harta Tak Berwujud. Tarif penyusutan juga disesuaikan dengan referensi tersebut.

