

S
838.521 07
Sri
i
C 057811
2005

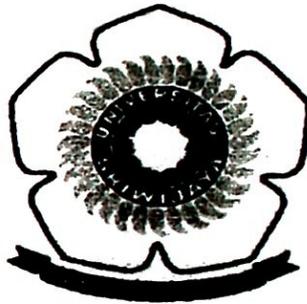
P. 13551 /
13752



UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS EKONOMI
INDERALAYA

SKRIPSI

IMPLIKASI KENAIKAN HARGA BAHAN BAKAR MINYAK (BBM)
TERHADAP PENDAPATAN SUPIR ANGKUTAN KOTA DI PALEMBANG



Disusun Oleh :

Bernardus Wishman Siregar

01013120061

UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN DARI SYARAT-SYARAT
GUNA MENCAPAI GELAR
SARJANA EKONOMI
2005

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS EKONOMI
INDERALAYA**

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

**NAMA : BERNARDUS WISHMAN SIREGAR
NIM : 01013120061
JURUSAN : EKONOMI PEMBANGUNAN
MATAKULIAH : KEUANGAN DAERAH
JUDUL SKRIPSI : IMPLIKASI KENAIKAN HARGA BBM TERHADAP
PENDAPATAN SUPIR ANGKUTAN KOTA
DI PALEMBANG**

PANITIA PEMBIMBING SKRIPSI

TANGGAL 21 JULI 2005

KETUA PANITIA :



**DR. Syamsurijal, AK
NIP : 130900942**

TANGGAL 21 JULI 2005

ANGGOTA :



**Drs. Suhel, M.Si
NIP : 131993979**

FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
INDERALAYA

IMPLIKASI KENAIKAN HARGA BBM TERHADAP PENDAPATAN SUPIR ANGKUTAN KOTA DI PALEMBANG

Telah dipertahankan di depan panitia ujian komprehensif
Pada tanggal 26 September 2005
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

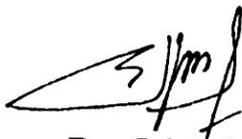
Panitia Ujian Komprehensif

Ketua :



Dr. Syamsurijal. AK
NIP. 130900942

Anggota :



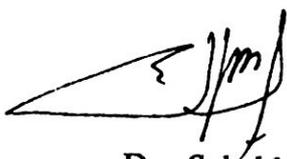
Drs. Suhel, M.Si
NIP. 131993979

Anggota :



Dra. Hj. Enny Muhaini
NIP. 131109615

Mengetahui
Ketua Jurusan,



Drs. Suhel, M.Si
NIP 131993979

Motto :

“ Pengalaman Adalah Guru Yang Terbaik”

Karya ini

Kupersembahkan untuk :

- **Kedua Orangtuaku Tercinta**
- **Saudara-saudaraku**
- **Para Pendidikku**
- **Sahabat-sahabatku**

KATA PENGANTAR

Bahan bakar minyak (BBM) adalah salah satu jenis komoditi barang yang utama dalam kehidupan masyarakat sehari-hari. Kegiatan masyarakat tidak pernah terlepas dari kebutuhan akan BBM, baik oleh masyarakat yang tergolong kaya, juga oleh masyarakat yang tergolong miskin.

Kelompok masyarakat yang dapat dikatakan sangat tergantung pada BBM adalah para supir angkutan kota. Dikatakan sangat tergantung karena BBM khususnya bensin dan solar adalah kunci dari operasional para supir setiap hari. Dapat dipastikan bahwa para supir angkutan kota sangat mengharapkan harga BBM yang murah sehingga pengeluaran mereka untuk membeli bensin maupun solar tidak merugikan mereka. Namun dalam kenyataannya, pemerintah sudah mulai mengambil kebijakan menaikkan harga BBM dengan tujuan agar subsidi tidak membebani APBN setiap tahun. Tentunya kebijakan ini sangat berdampak bagi pendapatan para supir angkutan kota dan penulis akan mencoba melihat bagaimana implikasi kenaikan harga BBM terhadap pendapatan para supir angkutan kota khususnya di Palembang.

Penulis sadar bahwa hasil ini belumlah sempurna dan masih banyak kekurangan-kekurangan. Oleh sebab itu, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan dari pembaca.

Akhirnya semoga skripsi ini memberikan mamfaat yang berarti bagi kita.

Inderalaya, Juli 2005

BERNARDUS WISHMAN S.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji Syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan karena kuasa dan rahmatNya skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Namun penulis juga tidak akan pernah selesai tanpa bantuan mereka yang telah berjasa memberi sumbangan pikiran dan tenaga. Sehingga dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

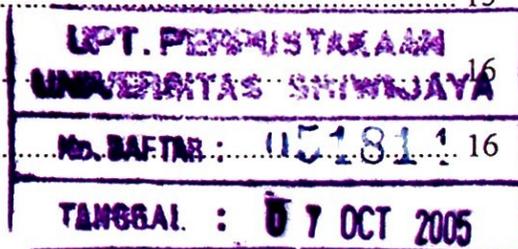
1. Prof. Dr. Ir. H. Zainal Ridho Djafar, selaku Rektor Universitas Sriwijaya
2. DR. Syamsurijal, AK, selaku Dekan Fakultas Ekonomi sekaligus selaku ketua pembimbing skripsi
3. Drs. Suhel M,Si, selaku Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan sekaligus selaku anggota pembimbing skripsi
4. Kedua orangtuaku, Wilter Siregar SE dan Rismaida br. Silitonga yang telah memperjuangkan semangat untuk memilih yang terbaik untuk masa depanku
5. Saudara-saudaraku, Nova dan Ricky yang selalu mendukung setiap langkahku
6. Rosita, SE yang telah membantu memperlancar segala urusan akademik dan kesabarannya dalam menyelesaikan setiap masalah yang ada, maaf kalau aku banyak salah
7. Bapak Zoel, selaku Kepala Seksi Penyusunan Perencanaan dan Program Dinas Perhubungan Kota Palembang yang telah memberikan data dan penjelasan sesuai dengan kebutuhan skripsi
8. Para supir angkutan kota yang telah memberikan keterangan untuk melengkapi data primer yang dibutuhkan

9. Tulang dan Nantulang yang telah sabar membimbing setiap usahaku selama kuliah
10. Sepupuku, Martin, David, Victor, Jiko, yang turut mendukung setiap langkahku
11. Sigit Prasetyo, makasih men, udah banyak banget memberi bantuan tenaga dan pikiran, jasamu tidak akan terlupakan
12. Benny S., makasih untuk bantuan dan masukan-masukan selama ini, semoga cita-citamu tercapai, Amin.
13. Parjo, Anca, makasih udah jadi teman setiaku, kapan-kapan kita curhat lagi, ok.
14. Septi dan Mega, makasih juga buat kalian udah banyak bantu aku dalam segala hal
15. Diaz, Ajib, Andi, Ista, Dani, Umi, Eva, Dian, dan seluruh mahasiswa Ekonomi Pembangunan angkatan 2002 yang selama kuliah telah saling mendukung, makasih buat kalian semua

Akhir kata, tidak ada yang dapat penulis lakukan untuk membalas jasa selain ucapan terimakasih yang sedalam-dalamnya serta doa yang tulus semoga Tuhan memberikan yang terbaik untuk kita semua.

DAFTAR ISI

	Halaman
Judul	i
Persetujuan Skripsi.....	ii
Pengesahan Skripsi.....	iii
Motto dan Persembahan.....	iv
Kata Pengantar	v
Ucapan Terima kasih.....	vi
Daftar Isi.....	viii
Daftar Tabel	xi
Daftar Lampiran.....	xii
Abstrak	xiii
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	10
1.3. Tujuan Penelitian	10
1.4. Mamfaat Penelitian	10
1.5. Landasan Teori.....	11
1.6. Hipotesis.....	15
1.7. Metodologi Penelitian	
1.7.1. Ruang Lingkup Penelitian.....	15
1.7.2. Sumber Data.....	16
1.7.3. Teknik Analisis	16



BAB II. GAMBARAN UMUM KEADAAN PENGANGKUTAN DI KOTA

PALEMBANG

2.1. Keadaan Geografis Dan Penduduk	18
2.2. Keadaan Perekonomian Kota Palembang	24
2.2.1. Tinjauan PDRB Kota Palembang.....	24
2.2.2. Pertumbuhan Ekonomi Kota Palembang	26
2.2.3. Tingkat Kesejahteraan Penduduk.....	28
2.3. Gambaran Umum Angkutan Kota di Palembang.	29
2.3.1. Jumlah Dan Rute Angkutan Kota di Kota Palembang.....	29
2.3.2. Keadaan Sarana Jalan Dan Jembatan.....	31
2.3.3. Keadaan Sarana Terminal	33
2.3.4. Tarif Angkutan Umum.....	36
2.3.5. Pendapatan dan Pengeluaran Supir Angkutan Kota di Palembang Pasca Kenaikan Harga BBM 1 Maret 2005	38
2.3.6. Permasalahan Para Supir Angkutan Kota di Palembang	44

BAB III. IMPLIKASI KENAIKAN HARGA BBM TERHADAP PENDAPATAN

SUPIR ANGKUTAN KOTA DI PALEMBANG

3.1. Mekanisme Penentuan Tarif Angkutan Kota Oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang	46
3.2. Hasil Estimasi.....	48
3.3. Kondisi Jurusan Angkutan Kota Berdasarkan Hasil Estimasi	51
3.3.1. Jurusan Ampera-Pakjo	51
3.3.2. Jurusan Ampera-Perumnas.....	52

3.3.3. Jurusan Ampera-Jakabaring	54
3.3.4. Jurusan Ampera-Plaju	55
3.3.5. Jurusan Ampera-Lemabang	56
3.3.6. Jurusan Ampera-Bukit Besar	57

BAB IV. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1. Kesimpulan	59
4.2. Saran.....	60

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1. Daftar Kendaraan Menurut Tahun Pembuatan dalam Kota Palembang..	3
Tabel 1.2. Subsidi BBM di Indonesia	6
Tabel 1.3. Kenaikan Harga BBM Secara Bertahap di Indonesia.....	7
Tabel 1.4. Daftar Tarif Angkutan Kota di Palembang.....	9
Tabel 2.1. Jarak Kota Palembang Dengan Kabupaten/Kota Lain.....	18
Tabel 2.2. Jumlah Penduduk Kota Palembang Menurut Jenis Kelamin Per Kecamatan Tahun 2003.....	21
Tabel 2.3. Jumlah Penduduk Kota Palembang Berdasarkan Kelompok Umur Tahun 2003.....	23
Tabel 2.4. PDRB Kota Palembang Tahun 1996-2003	25
Tabel 2.5. Laju Pertumbuhan Ekonomi Kota Palembang Tahun 1996-2003	27
Tabel 2.6. Pendapatan Regional Perkapita Kota Palembang Tahun 1993-2003.....	28
Tabel 2.7. Tarif Retribusi Izin Trayek	31
Tabel 2.8. Perbandingan Panjang Jalan Menurut Kondisinya	32
Tabel 2.9. Tarif Retribusi Terminal Di Kota Palembang.....	35
Tabel 2.10. Perkembangan Harga BBM Dan Tarif Angkutan	37
Tabel 2.11. Komponen-Komponen Biaya Yang Dipengaruhi Oleh Kenaikan Harga BBM.....	39
Tabel 2.12. Rata-Rata Pendapatan Dan Pengeluaran Supir Angkutan Kota Di Kota Palembang.....	41
Tabel 2.13. Jumlah Setoran Supir Angkutan Kota Di Kota Palembang Per Jurusan	42
Tabel 3.1. Tingkat Perubahan dan Pengeluaran Supir Angkutan Kota di Kota Palembang.....	48

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Peta Trayek Angkutan Kota di Palembang
- Lampiran 2. Peta Kota Palembang
- Lampiran 3. Surat Keputusan Walikota Palembang Nomor 516 Tahun 2002 Tentang
Rute Trayek Angkutan Penumpang Umum dan Bus Kota
- Lampiran 4. Paparan Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang Tentang
Penyesuaian Tarif Angkutan Umum Di Kota Palembang

ABSTRAKSI

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implikasi kenaikan harga BBM terhadap pendapatan supir angkutan kota di Palembang.

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi yang dapat menjelaskan bagaimana implikasi jika harga BBM dinaikkan oleh pemerintah terhadap pendapatan supir angkutan kota. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang berasal dari Badan Pusat Statistik, Kantor Dinas Perhubungan Kota Palembang, literatur dan buku-buku ekonomi serta koran maupun majalah yang mendukung data yang dibutuhkan. Selain itu juga diperoleh data primer dari para supir angkutan kota di Palembang.

Hasil analisis menunjukkan bahwa implikasi kenaikan harga BBM yang sebelum tanggal 1 Maret 2005, harga bensin adalah Rp.1810,- dan solar adalah Rp. 1600,- menjadi harga bensin adalah Rp. 2400,- dan harga solar adalah Rp. 2200,- mengakibatkan pendapatan bersih para supir rata-rata menurun sebesar 34,5 persen kecuali untuk trayek Ampera-Perumnas dan Ampera-Jakabaring. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan pemerintah menaikkan harga BBM kurang sesuai dengan program mensejahterakan masyarakat secara luas.

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Dalam sejarah sistem transportasi di Kota Palembang, awalnya didominasi oleh alat transportasi air yaitu perahu kayu. Hal ini disebabkan karena belum dibangunnya jembatan Ampera yang menjadi penghubung luasnya sungai Musi yang membagi wilayah Palembang menjadi dua wilayah yang terpisah yaitu daerah ulu dan ilir. Namun setelah berdirinya jembatan Ampera, maka sistem transportasi mulai berubah seiring dengan kemajuan teknologi. Alat transportasi berupa kendaraan roda dua dan roda empat mulai bertambah jumlahnya dengan pesat.

Dengan semakin banyaknya jenis kendaraan yang beroperasi di kota Palembang, maka kegiatan perekonomian semakin bergairah. Secara mikro, kegiatan ekonomi adalah meliputi kegiatan produksi, konsumsi, dan distribusi. Ketiga kegiatan ekonomi tersebut memiliki kaitan yang sangat erat satu dengan yang lainnya hingga dalam banyak buku teori ekonomi, ketiga kegiatan tersebut dijadikan siklus ekonomi yang paling dasar dalam suatu perekonomian.

Kunci utama dalam kegiatan distribusi adalah sistem transportasi atau sarana pengangkutan yang berperan penting sebagai sarana penghubung antara suatu daerah dengan daerah lainnya. Distribusi dapat mencakup banyak hal yang diantaranya berkaitan dengan sektor industri, sektor pertanian hingga sektor jasa. Hal ini menunjukkan bahwa biaya produksi dalam suatu industri maupun pertanian akan sangat dipengaruhi oleh

transportasi itu sendiri. Semakin mahal sarana pengangkutan yang digunakan, maka biaya produksinya juga akan semakin tinggi.

Menurut definisinya, pengangkutan adalah proses perpindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkutan menurut Commercial Agencies mencakup:

- Angkutan jalan raya
- Angkutan kereta api
- Angkutan laut
- Angkutan udara
- Angkutan pipa

Menurut Undang-undang No. 14 tahun 1992 pasal satu (1) bahwa angkutan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk keperluan yang dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Dengan kata lain untuk memenuhi keperluan masyarakat akan sarana transportasi dan angkutan umum pihak pemerintah ataupun pihak swasta dapat menyelenggarakannya. Peran pihak swasta dalam berpartisipasi menyelenggarakan sarana transportasi dan angkutan umum sangat diharapkan sebab tidak seluruh permintaan akan sarana transportasi dan kendaraan umum diseluruh wilayah dapat dijangkau oleh pihak pemerintah.

Angkutan jalan raya saat ini masih didominasi oleh angkutan kota bertujuan sebagai sarana bagi masyarakat untuk melakukan kegiatan sehari-harinya dari suatu tempat ke tempat lainnya untuk berbagai tujuan. Secara sederhana, perusahaan jasa angkutan diartikan sebagai suatu perusahaan yang mencari laba dengan menjual jasa untuk mengangkut manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Di kota Palembang, angkutan kota terus mengalami peningkatan setara dengan peningkatan kebutuhan akan angkutan tersebut. Peningkatan angkutan kota dapat dilihat dari jumlah kendaraan yang beroperasi. Jumlah kendaraan umum yang beroperasi di kota Palembang dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1.1
Daftar Kendaraan Menurut Tahun Pembuatan dalam Kota Palembang

No	Jurusan	TAHUN PEMBUATAN (1989-1995)						
		1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	Ampera-KM 5	58	111	53	11	17	33	28
2	Ampera-Sekip	34	38	26	3	8	14	28
3	Ampera-Lemabang	24	43	42	7	16	46	49
4	Ampera-Pakjo	18	10	11	2	3	6	11
5	Ampera-Bukit Besar	10	17	6	-	4	8	8
6	Ampera-Tg.Buntung	11	16	15	4	4	15	15
7	KM5-T.Betutu	18	19	9	5	4	5	6
8	Perumnas-Pasar Kuto	8	16	10	3	4	24	40
9	Sayangan-Lemabang	10	30	14	1	2	36	34
10	Ampera-Karya Jaya	10	16	2	1	5	5	12
11	Ampera -Plaju	5	11	1	1	2	4	4
12	Ampera-Perumnas	11	15	17	2	4	8	4
13	Ampera-Jakabaring	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH		217	339	206	40	73	204	239

No	JURUSAN	TAHUN PEMBUATAN (1996-2004)									JML
		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
1	Ampera-KM 5	16	24	2	-	2	4	12	7	9	351
2	Ampera-Sekip	11	10	1	-	6	14	4	2	1	200
3	Ampera-Lemabang	14	35	1	-	3	12	2	10	6	310
4	Ampera-Pakjo	23	28	-	-	16	14	19	15	21	185
5	Ampera-Bukit Besar	7	6	-	-	4	8	7	14	21	120
6	Ampera-Tg.Buntung	14	-	-	-	2	2	7	12	6	120
7	KM5-T.Betutu	2	8	1	-	4	1	5	8	5	100
8	Perumnas-Pasar Kuto	22	21	3	1	7	9	12	19	10	200
9	Sayangan-Lemabang	23	18	-	-	6	13	20	21	17	245
10	Ampera-Karya Jaya	26	14	6	-	7	10	12	24	20	200
11	Ampera-Plaju	9	9	-	-	16	28	22	40	38	200
12	Ampera-Perumnas	16	17	3	-	-	8	6	1	3	115
13	Ampera-Jakabaring	-	-	-	-	-	-	-	-	25	25
JUMLAH		183	190	17	1	73	123	128	173	128	2371

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Palembang

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa jumlah unit kendaraan umum yang beroperasi berdasarkan tahun pembuatannya. Sejak tahun 1989 hingga tahun 1997 jumlah kendaraan secara umum masih terus bertambah. Namun sejak tahun 1998 hingga tahun 1999, penambahan jumlah unit kendaraan umum menurun secara drastis. Hal ini tentunya disebabkan oleh krisis ekonomi yang menyebabkan seluruh harga barang meningkat dalam

kasus ini harga kendaraan juga mengalami peningkatan sehingga masyarakat tidak mampu untuk membeli kendaraan baru. Namun sejak tahun 2000 hingga tahun 2004, kembali terjadi peningkatan angkutan kota karena kondisi perekonomian secara bertahap membaik dan fasilitas kredit yang mudah untuk dipenuhi oleh para supir.

Peningkatan jumlah unit angkutan kota memberikan dampak positif dan dampak negatif. Keuntungan dari peningkatannya antara lain:

1. pengangkutan dapat menghubungkan faktor-faktor produksi dan konsumsi yang berbeda lokasi, sehingga kegiatan ekonomi dapat terus berlangsung.
2. perbaikan dalam sektor pengangkutan akan memperluas pasar, meningkatkan spesialisasi yang selanjutnya menjamin produktivitas yang lebih tinggi
3. pengangkutan dapat memberikan dampak ekonomi internal kepada unit-unit usaha yang menggunakan jasa angkutan, karena perbaikan dalam pengangkutan selalu meningkat ditekan oleh faktor-faktor biaya
4. perbaikan di dalam faktor-faktor percepatan dan mobilitas membantu tercapainya tujuan immaterial lainnya, seperti persatuan bangsa, perkembangan kebudayaan, kesatuan politik dan lain-lainnya.

Sedangkan beberapa kerugian yang diakibatkan oleh semakin majunya sektor transportasi adalah bertambahnya tingkat polusi udara dan suara serta bertambahnya tingkat kemacetan lalu lintas yang secara tidak langsung menurunkan tingkat efisiensi penggunaan waktu.

Perkembangan angkutan kota sebagai salah satu angkutan umum darat yang mendominasi kota Palembang banyak dijadikan sebagai lapangan kerja oleh masyarakat. Sektor angkutan umum dianggap sebagai alternatif mata pencaharian yang mudah karena tidak memerlukan kualitas sumber daya manusia yang tinggi. Kemampuan mengendarai

mobil dan kepemilikan surat ijin mengemudi sudah cukup untuk menjalankan usaha ini. Disamping itu juga tidak memerlukan biaya produksi yang tinggi sebagaimana halnya pada sektor lain seperti pada sektor industri. Faktor utama yang sangat mendukung sektor angkutan umum adalah harga bahan bakar minyak yang selalu disubsidi oleh pemerintah sehingga harga bensin dan solar tergolong murah karena tidak sesuai dengan nilai ekonomisnya.

Subsidi pemerintah terhadap BBM dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1.2
Subsidi BBM di Indonesia
(dalam triliun rupiah)

Tahun	Subsidi BBM
1996/97	2,585
1997/98	18,482
1998/99	25,200
1999/00	38,140
2000/01	22,455

Sumber: PPDN Pertamina, Palembang 2002)

Dari tabel dapat dilihat subsidi pemerintah terhadap bahan bakar minyak dimana pada tahun 1996/97 subsidi yang diberikan ke masyarakat pengguna BBM adalah sebesar 2,585 triliyun rupiah. Subsidi terus diberikan atas pertimbangan kesejahteraan masyarakat. Subsidi tersebut terus meningkat hingga pada tahun 2000/2001 kembali menurun.

Namun yang sangat disayangkan adalah justru sejak tahun 1998, pendapatan para supir angkutan kota mulai mengalami penurunan. Hal ini disebabkan oleh kondisi

perekonomian yang tidak stabil. Krisis ekonomi menyebabkan melemahnya nilai rupiah yang berdampak langsung terhadap harga bahan bakar minyak yang terus mengalami peningkatan. Kenaikan harga BBM terus terjadi secara bertahap setiap tahunnya.

-Tabel 1.3
Kenaikan Harga BBM Secara Bertahap Di Indonesia
(dalam rupiah)

Tanggal	Premium	Solar
05-05-1998	1200	600
16-05-1998	1000	550
01-10-2000	1150	600
16-06-2001	1450	900
17-01-2002	1550	1150
01-03-2002	1550	1150
01-04-2002	1600	1250
03-05-2002	1750	1400
01-07-2002	1750	1350
01-08-2002	1735	1325
01-09-2002	1690	1325
03-01-2003	1810	1890
23-01-2003	1810	1650
01-03-2005	2400	2200/2100

Sumber: Harian Sumatera Ekspres, 1 Maret 2005

Dari tabel dapat dilihat kenaikan harga BBM secara bertahap dimana premium atau lazim disebut dengan bensin dan solar merupakan faktor produksi yang utama bagi angkutan kota dalam kegiatan operasionalnya. Kenaikan harga premium terus terjadi

dimana pada tahun 1998 harganya meningkat dari Rp.700,- menjadi Rp.1200,-. Pada tahun 2000 harganya menurun menjadi Rp.1150,-, namun meningkat kembali menjadi Rp. 1450,- pada tahun 2001 dan pada tahun-tahun selanjutnya terus mengalami peningkatan yang memuncak pada tanggal 1 Maret 2005 yaitu pada harga Rp.2400,-. Hal yang sama terjadi pada harga solar dimana pada tahun 1998 harganya meningkat dari Rp.380,- menjadi Rp.600,-. Dan terus mengalami peningkatan hingga pada tanggal 1 Maret 2005 berada pada harga Rp.2100,-.

Kenaikan harga bahan bakar minyak tentunya mempengaruhi harga semua komoditi barang yang digunakan oleh masyarakat secara luas. Salah satu diantaranya adalah sangat berpengaruh terhadap pengeluaran para supir angkutan kota yang sangat bergantung pada bahan bakar premium dan solar untuk operasional. Menurut hasil survei menyatakan bahwa dalam satu hari rata-rata supir angkutan kota dapat menghabiskan sekitar 25 liter bensin maupun solar. Hal ini menunjukkan bahwa bahan bakar merupakan kebutuhan pokok bagi si supir. Tidak hanya pada kepentingan operasional saja, kenaikan harga BBM juga berpengaruh terhadap harga onderdil mobil seperti oli mesin, oli gardan, dan lain-lain yang sangat dibutuhkan oleh para supir angkutan kota untuk perawatan mobilnya.

Disamping itu, pengaruh kenaikan harga BBM juga berdampak terhadap penetapan tarif oleh pemerintah untuk menyesuaikan antara kemampuan supir untuk memenuhi kebutuhan bahan bakar dan ongkos yang dibebankan kepada penumpang. Tetapi menurut survei yang dilakukan penulis terhadap para supir mengenai kenaikan tarif menyimpulkan bahwa tarif yang ditetapkan oleh pemerintah belum sesuai dengan kebutuhan. Karena peningkatan pendapatan yang didasarkan atas kenaikan tarif belum sebanding dengan kenaikan harga kebutuhan sehari-hari.

Tabel 1.4
Daftar Tarif Angkutan Kota Di Palembang

Tahun	Tarif
1998	Rp. 600,-
1999	Rp. 700,-
2000	Rp. 700,-
2001	Rp. 700,-
2002	Rp. 800,-
2002	Rp. 850,-
2002	Rp. 1000,-
2003	Rp. 1000,-
2005	Rp. 1.200,-

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Palembang

Pada tabel dapat dilihat kenaikan tarif angkutan kota secara umum yang ditetapkan oleh pemerintah. Namun kenaikan tarif tersebut belum dapat meningkatkan kesejahteraan para supir angkutan kota karena harus menanggung beban lain akibat kenaikan harga BBM.

Bagaimana pengaruh kenaikan harga bahan bakar minyak terhadap pendapatan para supir angkutan kota, dalam kesempatan ini penulis memilih angkutan kota di Palembang adalah pembahasan yang lebih lanjut dibahas pada bab selanjutnya.

1.2 Perumusan Masalah

Bahan bakar minyak adalah salah satu komponen yang sangat penting digunakan oleh para pelaku ekonomi di sektor angkutan umum. Tentunya kenaikan harga BBM akan berdampak secara langsung terhadap pendapatan para supir baik secara nominal maupun secara riil.

Dalam penulisan ini permasalahan yang diangkat adalah bagaimana kenaikan harga BBM mempengaruhi pendapatan nominal dan pendapatan riil angkutan kota yang tentunya dapat menjadi cermin bagi tingkat kesejahteraan para supir angkutan kota.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui jawaban dari permasalahan yang ada yaitu bagaimana dampak kenaikan harga bahan bakar minyak terhadap pendapatan para supir angkutan kota di Palembang.

1.4 Mamfaat Penelitian

Penelitian yang berjudul implikasi kenaikan harga BBM terhadap pendapatan supir angkutan kota di Palembang mempunyai mamfaat yang diantaranya adalah untuk mengembangkan penerapan ilmu ekonomi khususnya ekonomi mikro yang menyangkut mengenai pendapatan para supir angkutan kota. Di samping itu, penelitian ini dapat memberi acuan bagi peneliti-peneliti selanjutnya.

1.5 Landasan Teori

Dalam suatu negara, pemerintah memegang peranan sangat penting dalam menjalankan perekonomian suatu negara. Menurut Siagian, (1984 : 32), ada beberapa alasan mengapa pemerintah memegang peranan yang sangat penting, antara lain:

1. Pemerintah mempunyai hak dan kewenangan untuk alokasi dana dan daya yang tersedia untuk menyelenggarakan berbagai jenis kegiatan pembangunan
2. Pemerintah dengan seluruh aparatnya mempunyai informasi yang paling lengkap tentang seluruh segi kehidupan bangsa, sedangkan informasi yang dimiliki berbagai kelompok dalam masyarakat biasanya tidak lengkap dan bersifat parsial
3. Adanya legitimasi yang dimiliki oleh pemerintah untuk menentukan arah pembangunan nasional beserta prioritasnya yang barang tentu dilandasi oleh aspirasi, keinginan dan harapan yang timbul dan bersumber dari rakyat
4. Kredibilitas pemerintah dalam hubungan dengan pihak donor merupakan persyaratan mutlak dan dalam menghadapi kenyataan bahwa negara-negara yang sedang berkembang memiliki kemampuan terbatas untuk membiayai berbagai kegiatan pembangunan menuntut adanya kredibilitas tersebut

Salah satu realisasi peranan penting dari pemerintah adalah kebijakan pemberian subsidi. Tujuan utama dari subsidi yang disalurkan pemerintah semata-mata adalah untuk meringankan beban pengeluaran masyarakat. Dengan adanya subsidi maka harga atas barang yang disubsidi menjadi murah dan dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat.

Subsidi adalah pemberian pemerintah kepada para pelaku ekonomi khususnya para produsen dengan maksud untuk meringankan beban pengeluaran ongkos produksi yang mereka lakukan (Sadono Sukirno:145).

Dalam teori ongkos produksi dikatakan bahwa ongkos produksi adalah semua pengeluaran yang dilakukan oleh perusahaan untuk memperoleh faktor-faktor produksi yang akan digunakan untuk menciptakan barang-barang atau jasa yang diproduksi perusahaan tersebut. Semakin tinggi harga faktor-faktor produksi yang dibutuhkan untuk produksi barang atau jasa maka biaya produksipun akan semakin tinggi.

Setiap produsen pasti akan berusaha untuk mendapat keuntungan yang maksimal.

Terdapat dua syarat untuk mencapai keuntungan atau laba yang maksimal:

- a. dengan memproduksi barang pada tingkat dimana perbedaan di antara hasil penjualan total dengan ongkos total adalah yang paling maksimal
- b. dengan memproduksi barang pada tingkat dimana hasil penjualan marginal = ongkos marginal

Selanjutnya dikatakan bahwa sektor jasa sangat erat kaitannya dengan aktivitas ekonomi. Sifat pendapatan di sektor jasa khususnya angkutan kota sama halnya dengan sifat pendapatan di sektor-sektor lainnya. Jenis pendapatan sendiri dapat dibedakan menjadi pendapatan kotor dan pendapatan bersih. Pendapatan kotor adalah pendapatan yang belum dikurangi biaya-biaya yang menyangkut pendapatan itu sendiri. Sedangkan pendapatan bersih atau lazim disebut dengan keuntungan adalah pendapatan yang sudah tidak dipengaruhi oleh faktor biaya lainnya.

Tingkat pendapatan menyangkut kesejahteraan bagi penerimanya. Begitu pula dengan supir angkutan kota, tingkat pendapatan yang mereka terima dari sektor jasa bervariasi besarnya. Dalam membahas pendapatan yang mereka terima dari usaha sektor jasa ini, penulis menggunakan tingkat pendapatan bersih yang diperoleh dari jumlah pendapatan kotor yang didapat dari jumlah ongkos yang dikeluarkan oleh seluruh

penumpang dikurangi biaya operasional yang terdiri dari bahan bakar dan konsumsi operasional lainnya sehingga pendapatan bersih atau nominalnya dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\pi = TR - TC$$

dimana :

π : keuntungan yang didapat (pendapatan bersih/nominal)

TR : Total penerimaan (pendapatan kotor)

TC : Total biaya

Selanjutnya juga diperhitungkan pendapatan riil uang merupakan suatu ukuran yang dapat digunakan untuk mengukur kemampuan daya konsumsi setiap supir dengan pendapatan nominal yang diterima. Rumusan dari pendapatan riil adalah sebagai berikut:

$$\text{Pendapatan riil} = \frac{\text{pendapatan nominal}}{IHK} \times 100$$

Penulis merumuskan kerangka pemikiran yang dipergunakan dalam menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan supir angkutan kota, secara ringkas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Kebijaksanaan/tarif angkutan kota yang ditentukan oleh pemerintah. Tarif angkutan kota ditetapkan oleh pemerintah.
2. Penduduk sebagai penumpang pada setiap trayek ikut mempengaruhi perkembangan alat angkutan kota tersebut. Pertumbuhan penduduk kota tentunya akan menyebabkan peningkatan kebutuhan akan angkutan kota sebagai sarana transportasi ke berbagai tempat

3. Pendapatan yang diterima oleh supir angkutan kota secara langsung dipengaruhi oleh faktor-faktor:

- a. Kepemilikan kendaraan. Dari kepemilikan kendaraan dapat dilihat apakah si supir memiliki beban setoran atau tidak
- b. Kondisi kendaraan. Kondisi kendaraan tentunya akan berpengaruh terhadap tingkat konsumsi BBM. Semakin rendah kondisi mesin pada kendaraan, maka semakin tinggi pula tingkat konsumsi akan BBM. Dan sebaliknya
- c. Konsumsi operasional. Dalam beroperasi, biasanya supir angkutan akan dihadapkan pada beberapa variabel yang menjadi biaya operasionalnya yang diantaranya adalah:
 - Biaya untuk bahan bakar
 - Biaya perawatan mobil
 - Biaya retribusi terminal
 - Biaya pungutan liar yang hingga saat ini menjadi masalah utama bagi para supir. Berdasarkan hasil survei penulis, 99% dari supir angkutan kota sangat menyayangkan kinerja pemerintah yang tidak dapat menghilangkan pungutan liar karena menjadi beban biaya terbesar
 - Biaya pajak yang diantaranya adalah pajak kendaraan bermotor, buku uji berkala kendaraan bermotor, retribusi trayek, dan lain-lainnya.
- d. produktivitas. Semakin lama supir melakukan operasi, maka tingkat pendapatan yang akan diterima akan semakin banyak

- e. tingkat pendidikan. Semakin tinggi tingkat pendidikan seorang supir, maka ia akan lebih mengerti kondisi pekerjaannya
- f. Jumlah penumpang. Semakin banyak jumlah penumpang yang diangkut, maka tentunya tingkat penerimaan juga akan semakin tinggi

1.6 Hipotesis

Hipotesis dalam penulisan ini adalah bahwa kenaikan harga bahan bakar minyak yang merupakan komponen utama dalam operasional angkutan kota sehari-hari dapat meningkatkan penerimaan para supir. Namun pengeluarannya akan lebih besar kenaikannya daripada penerimaannya sehingga pendapatan bersih perharinya menurun.

1.7 Metodologi Penelitian

1.7.1 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian penulis adalah angkutan kota di Kota Palembang. Selanjutnya analisis dampak kenaikan harga bahan bakar minyak dibatasi pada pengaruhnya terhadap pendapatan yang dilihat dari sisi tarif angkutan kota yang ditetapkan oleh pemerintah dan jumlah penumpang, pengeluaran atau biaya yang dikeluarkan oleh supir yang terdiri atas biaya retribusi terminal, biaya bahan bakar, pungutan liar, dan biaya operasional lainnya. Di samping itu juga dilihat juga trayek yang dilalui masing-masing jurusan angkutan kota untuk melihat perbedaan frekuensi jumlah penumpang pada tempat-tempat yang dilalui.

Unsur- unsur diatas dipilih karena menurut hasil pengamatan bahwa unsur-unsur tersebutlah yang paling mendapat pengaruh dari kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM).

1.7.2 Sumber Data

Data yang digunakan merupakan data primer yang didapat langsung dari lapangan. Data didapat dengan menggunakan berbagai cara yang diantaranya adalah dengan wawancara langsung dengan para pemilik angkutan kota di Kota Palembang. Disamping itu juga dengan membagikan kuisionaer pada para responden.

Disamping data primer, penulis juga menggunakan data sekunder yang didapat dari berbagai jenis sumber yang diantaranya dari buku teori ekonomi, koran, majalah, Badan Pusat Statistik, dan sumber lainnya yang mendukung tercapainya tujuan penulisan ini.

1.7.3 Teknik Analisis

Dalam membahas permasalahan yang ada, penulis menggunakan teknik analisis kualitatif dan teknik analisis kuantitatif.

Teknik analisis kualitatif dilakukan dengan menjelaskan data-data yang ada dengan penjelasan kata-kata. Sedangkan teknik analisis kuantitatif digunakan untuk menentukan jumlah sample yang dianggap dapat mewakili pemberian informasi yang dibutuhkan pada setiap jurusan angkuta kota, dengan rumus:

$$X/n = I \rightarrow 5\% * I = S$$

Dimana:

X : jumlah total unit angkutan kota

n : jumlah jurusan angkutan kota

I : hasil pembagian

S : jumlah sampel yang digunakan pada tiap jurusan

Untuk mengetahui seberapa besar pendapatan yang diperoleh para supir angkutan kota baik pendapatan nominal maupun riil dapat dihitung melalui rumusan berikut:

$$\text{Pendapatan bersih/nominal} = \text{TR} - \text{TC}$$

dimana :

TR : Total penerimaan (pendapatan kotor)

TC : Total biaya

$$\text{Pendapatan riil} = \frac{\text{pendapatan nominal}}{\text{IHK}} \times 100$$

Teknik analisis kuantitatif juga dilakukan dengan menghitung persentase perubahan atas penerimaan dan pengeluaran perhari para supir dengan menggunakan rumus persentase pertumbuhan pendapatan :

$$\frac{X_1 - X_2}{X_1} \times 100\%$$

Dimana:

X_1 : pendapatan / penerimaan tahun sebelum

X_2 : pendapatan / penerimaan tahun sesudah

DAFTAR PUSTAKA

- BPS, Palembang Dalam Angka 1996-2003.
- Dinas Perhubungan Kota Palembang, *Jumlah Kendaraan Berdasarkan Trayek*, 2005
- Dinas Perhubungan Kota Palembang, *Paparan Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang Tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Umum Di Kota Palembang*, 2005.
- Kamaluddin, Rustian, *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1987.
- Keputusan Walikota Palembang, *Rute Trayek Angkutan Penumpang Umum Dan Bus Kota*, 2002.
- MB, Hibzon, *Pengaruh Tingkat Kepadatan Arus Angkutan Setelah Perpindahan Kampus Baru UNSRI*, Palembang, 1988.
- Pemerintah Kota Palembang, *Himpunan Peraturan Dinas Perhubungan Kota Palembang*, 2005.
- Sugiarto, Herlambang, Teddy, *Teori Ekonomi Mikro*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2002.
- Sukirno, Sadono, *Pengantar Teori Ekonomi Mikro*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2000.
- Supranto, J, *Teknik Sampling Untuk Survey Dan Eksperimen*, Rineka Cipta, Jakarta, 1992.
- Suparmoko, M, *Ekonomi Publik*, Andi Yogyakarta, Yogyakarta, 2002.