

TAKSI KOTA RAYA

Oleh **Suwardjoko Warpani**

Sudah amat banyak persoalan lalu lintas di kota besar dibahas dan dikeluhkan. Jalanan macet, lintasan berkeliling, kecelakaan lalu-lintas meningkat, pencemaran lingkungan tinggi, dan lain-lain, sudah menjadi santapan masyarakat perkotaan. Di sektor angkutan umum penumpang (AUP), persoalan pelayanan pada jam sibuk dan jam sepi menjadi salah satu pertimbangan utama dalam menentukan besarnya armada AUP.

Pesatnya pertambahan jumlah penduduk kota telah pula berpengaruh terhadap perluasan kawasan terbangun kota sehingga jarak perjalanan dari rumah ke tempat kerja telah bertambah jauh. Akibatnya, kebutuhan angkutan pun bertambah sejalan dengan meningkatnya kebutuhan penduduk akan angkutan, yang dapat dipenuhinya dengan menggunakan AUP dan/atau kendaraan pribadi.

Perkembangan teknologi dan intensitas pertumbuhan fisik kota telah mendorong meningkatnya kebutuhan akan prasarana dan sarana perhubungan antar-guna-lahan. Persoalan-persoalan yang timbul kemudian adalah besarnya lalu lalang manusia dan kendaraan antarguna-lahan yang mewarnai kota-kota besar dimana pun, dan menimbulkan persoalan lalu lintas yang tidak ringan.

Kebutuhan akan tingkat mobilitas yang tinggi telah mendorong tingkat pemilikan kendaraan dan penggunaan kendaraan pribadi secara tidak efisien karena AUP tidak dapat menampung seluruh keinginan masyarakat. Karakteristik AUP yang melayani lintas tetap agar biaya per penumpang-km rendah merupakan kendala utama dalam upaya memenuhi semua keinginan masyarakat. Penumpang dilayani dari terminal ke terminal atau dari perhentian ke perhentian. Kelompok masyarakat yang mempunyai akses tinggi kepemilikan kendaraan, memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk memenuhi segala kebutuhan mobilitasnya dan perjalanan dari pintu ke pintu.

Kebijaksanaan kota besar seperti Singapura menerapkan kawasan pembatasan penumpang (KPP) yang kemudian ditiru oleh Jakarta belum merupakan obat manjur bagi penyakit perangkutan dan per lalu-lintasan kota. Tidak mudah mengupayakan orang lebih banyak menggunakan kendaraan AUP daripada kendaraan pribadi. Taksi merupakan salah satu alternatif, namun menentukan berapa banyak sebuah kota membutuhkan armada taksi bukan pula sesuatu yang gampang. Yang jelas, taksi mempunyai pangsa pasar tersendiri, dan pada kenyataannya merupakan ladang usaha yang cukup berarti dalam perekonomian sebuah kota.

Suwardjoko Warpani

Staf Pengajar pada Jurusan Teknik Planologi FTSP-ITB

Paratransit Perkotaan

Kepentingan mendasar sistem perangkutan sebagai urat nadi kehidupan perkotaan sudah diakui secara meluas. Perangkutan bukan sekedar sistem pelayanan perkotaan melainkan merupakan bagian terpadu dari jalinan kehidupan dan penghidupan kota dari segi fisik, prasarana perangkutan -jaringan jalan- menyita 20-30% lahan perkotaan, bahkan menurut Thomson, di Amerika Utara fasilitas perangkutan dapat menyita 40% lahan pusat kota (Silcock, 1981). Dengan melihat proporsi lahan kota yang disita untuk kebutuhan angkutan, maka tuntutan akan sistem perangkutan kota yang efisien mudah dipahami.

Umumnya paratransit diartikan bagi bentuk pelayanan angkutan umum penumpang yang berada diantara sistem pelayanan bus konvensional dengan taksi (Silcock, 1981). Lebih lanjut dikemukakan bahwa pengertian paratransit di Amerika Utara dan Eropa termasuk pula sistem pul-kendaraan (car-pool) dan kendaraan-panggilan (dial-a-ride), sementara di negara berkembang mencakup pula taksi-patungan dan becak.

Dengan menimbang pengertian di atas, yang dimaksudkan dengan taksi adalah taksi konvensional, baik menggunakan argometer ataupun tidak. Jadi, termasuk didalamnya adalah 'pul-kendaraan' meskipun yang ini belum populer di Indonesia. Ciri khas paratransit yakni keluwesan pelayanan terhadap tuntutan kebutuhan penumpang, dimiliki pula oleh taksi bahkan dalam kadar yang paling tinggi (Silcock, 1981), dan dengan demikian karakteristik taksi lebih mendekati karakteristik kendaraan pribadi.

Taksi Kota

Kendaraan angkutan umum penumpang (KAUP) adalah moda angkutan yang digunakan dengan sistem membayar atau menyewa (Warpani, 1990) baik secara perorangan maupun patungan; taksi termasuk dalam batasan ini. Taksi adalah moda AUP yang bisa melayani perjalanan dari pintu ke pintu. Taksi juga merupakan moda AUP yang luwes, nyaman, begengsi sehingga cocok sebagai alternatif kendaraan pribadi. Keluwesan taksi adalah karena taksi tidak menganut lintas tetap sebagaimana KAUP yang lain seperti bus, metromini, dan lain-lain. Karena kelebihan ini maka

diterapkanlah sistem tarif yang berbeda dengan KAUP biasa.

Selain kelebihan bebas lintasan, taksi juga bebas jadwal; artinya dapat diperoleh kapan saja ia dibutuhkan. Kelebihan ini hanya dapat dipenuhi bila jumlah armada taksi cukup memadai. Sebaliknya, makin banyak jumlah armada taksi maka akan terjadi persaingan tidak sehat diantara para pengemudi dalam mengejar target pendapatan per hari. Oleh karena itu perlu ditentukan jumlah armada yang optimum dalam arti dapat menjaga mutu pelayanan sesuai dengan karakteristik pertaksian dan dapat menjamin penghasilan yang layak bagi pengusaha dan pengemudi.

Konon, taksi di Tokyo pantas diacungi jempol. Aman, bersih, dan pengemudinya pun dididik jujur. Pengemudi harus lulus ujian untuk itu. Meskipun tentu ada juga yang brengsek, rata-rata patut diacungi jempol tadi. Barangkali memang pantas demikian mengingat taksi sudah dikenal di Tokyo sejak tahun 1912. Pada tahun 1988 ada 89.000 pengemudi taksi di Tokyo, sedangkan jumlah taksi ada 45.000 buah, plus taksi gelap, beroperasi 24 jam dan melayani 1.590.000 orang per hari.

Di Indonesia, taksi baru dikenal tahun 50-an, itupun baru di Jakarta dan belum menggunakan argometer. Kota-kota besar di Indonesia pada umumnya sudah memiliki pelayanan taksi namun belum semuanya taksi argometer, bahkan kendaraan yang digunakan pun bukan sedan. Sistem penggunaan masih patungan, jadi lebih mirip dengan KAUP yang kita kenali sekarang. Dengan semakin majunya angkutan udara, kota-kota besar di Indonesia sudah banyak dilayani oleh taksi. Pelayanan taksi di kota-kota tersebut pada umumnya adalah untuk menghubungkan bandara dengan kawasan kota, sedangkan pelayanan lain dilakukan atas dasar tarif per jam dan/atau hasil tawar-menawar antara penumpang dengan pengemudi atau pengusaha.

Dengan mengamati karakteristik taksi, mudah sekali kita menduga bahwa taksi dapat menjadi alternatif penggunaan kendaraan pribadi. Meskipun demikian, perlu dikaji lebih dalam sejauh mana hal ini dapat berlaku mengingat perbedaan biaya-sesaat yang dikeluarkan cukup besar. Sebagai modal angkutan dadakan (emergency transport), taksi sangat ideal karena daya jangkau yang sangat luas menjangkau "setiap" tempat asal dan tujuan. Dengan perlengkapan

radio dan luasnya pelayanan telepon, maka pelayanan taksi sangat dipermudah.

Sebagai angkutan wisata --dalam arti luas--, di samping angkutan masal yang lain, taksi mempunyai saham yang tidak kecil artinya terutama bagi jenis wisata bisnis. Jenis wisata ini seringkali memerlukan pelayanan angkutan dadakan yang luwes dan bergengsi untuk melayani kebutuhan kemana saja.

Usaha pertaksian di Indonesia rupanya semakin maju dan merupakan lapangan kerja yang menarik terbukti dari perkembangan pertaksian di kota-kota besar. Jumlah armada taksi di suatu kota dapat diartikan keterlibatan sejumlah warga kota yang bersangkutan. Meskipun tidak mudah untuk mengetahui 100%, dari sektor-sektor tertentu dapat ditelusuri peredaran uang sebagai akibat keberadaan taksi tersebut.

Pangsa Pasar Taksi

Perkembangan jumlah penduduk perkotaan membawa dampak perkembangan pula di bidang perangkutan, bersamaan dengan itu tercipta potensi pasar bagi usaha pertaksian. Usaha pertaksian berkembang pesat di kota-kota besar dengan jumlah penduduk lebih dari satu juta jiwa. Di Jakarta yang berpenduduk sekitar sepuluh juta jiwa terdapat lebih kurang 10.000 taksi; Bandung dengan penduduk kurang lebih dua juta baru mengoperasikan sekitar 600 taksi yang dikelola oleh perusahaan, ditambah puluhan (bahkan mungkin ratusan) "taksi liar" seperti juga terdapat di kota-kota lain.

Di samping jumlah penduduk, perekonomian kota jelas besar pengaruhnya atas usaha pertaksian. Sistem pelayanan taksi yang luwes namun menawarkan tarif tinggi secara langsung sudah membatasi pangsa pasar taksi hanya pada golongan yang berpenghasilan "menengah". Di samping itu, pengguna taksi bukanlah orang yang membutuhkannya secara rutin melainkan mereka yang memerlukan pada saat-saat tertentu saja. Penggunaan taksi sebagai pengganti kendaraan pribadi secara rutin sungguh amat mahal dan tentu saja tidak efisien. Hal-hal itulah antara lain yang membatasi pangsa pasar taksi.

Ukuran kota yang makin meluas serta perkembangan kota menjadi kota-raya (metropolis) bah-

kan kota-raksasa (megalopolis) memperpanjang jarak pepergian dan memperluas daya jelajah masyarakatnya di samping meningkatkan mobilitasnya. Penggunaan taksi dapat dianggap efisien apabila pengguna bepergian melampaui jarak minimum tertentu. Sementara bagi operator/pengemudi, jarak yang terlalu dekat dianggap tidak sebanding dengan waktu-kosong-penumpang hingga tidak disukainya. Dengan demikian mudah dipahami bahwa ukuran fisik kota merupakan faktor penentu lain kelayakan dioperasikannya taksi.

Usaha pertaksian pada umumnya bermula pada pelayanan terminal, khususnya bandar udara, airport market (Teal et. al, 1984). Dibandingkan dengan moda paratransit lainnya, dalam hal keluwesan lintas dan kemampuan melayani permintaan, taksi benar-benar dapat memenuhi selera para pengguna jasa taksi.

Kebutuhan Kota akan Taksi

Armada taksi terbukti memainkan peranan yang amat penting dalam sistem perangkutan perkotaan yakni mengangkut penumpang dari dan atau ke terminal (simpul angkutan darat, air dan udara) Sebagai mata rantai terakhir sistem pelayanan angkutan. Oleh karena itu keberadaan taksi di kota-kota besar merupakan kebutuhan yang sulit dielakkan.

Dari kacamata ekonomi perkotaan, pertaksian turut memainkan peranan yang tidak kecil. Uang yang beredar dari sektor pertaksian cukup besar, apalagi bila ditelusuri sampai pada pengaruh ikutannya. Satu taksi di Jakarta dapat menghimpun penghasilan kotor sampai Rp 100.000 per hari. Apabila ada 10.000 taksi di Jakarta, maka dalam sehari ada Rp 1 milyar uang beredar dari sektor pertaksian saja. Suatu jumlah yang tidak sedikit dan mempunyai pengaruh ikutan yang cukup luas, menyangkut berbagai bidang usaha jasa dan perdagangan langsung atau tidak langsung berkaitan dengan usaha pertaksian.

Masyarakat kota membutuhkan gerak cepat dan adanya sediaan AUP dadakan (sewaktu-waktu), dan hanya taksi yang sesuai atau dapat memenuhi tuntutan kebutuhan tersebut. Persoalannya adalah menentukan jumlah persediaan armada secara optimum sehingga dapat dicapai tingkat pelayanan maksimum.

Dari uraian di atas, dapat diketahui ada berbagai faktor penentu yang dapat digunakan untuk menghitung besaran pelayanan armada taksi. Artinya besarnya armada taksi adalah fungsi dari berbagai peubah yang dapat dinyatakan sbb:

$$T = f (P_1, P_2, P_3 \dots P_n)$$

Atau dalam perumusan yang lebih nyata merupakan fungsi regresi berganda, mungkin linier, mungkin pula eksponensial. Apabila dinyatakan sebagai fungsi regresi linier berganda, maka perumusannya adalah sbb:

$$T = a_0 + a_1P_1 + a_2P_2 + a_3P_3 + \dots + a_nP_n$$

Keterangan :

T = jumlah armada taksi kota

a_0 = konstanta empirik

P_i = faktor penentu (determinan) jumlah armada

a_i = konstanta faktor penentu P_i

Kasus Kota Bandung

Penelitian mengenai pertaksian di Kota Bandung ini baru pada taraf penjajagan, atau semacam uji-coba penelitian, sehingga kesimpulan-kesimpulan tertentu belum dapat digeneralisasi begitu saja. Penyigian tentang pengusaha memang dapat dilakukan 100% karena jumlahnya yang hanya lima perusahaan, tetapi penyigian penumpang dan pengemudi hanya menyangkut sejumlah sampel yang belum memenuhi syarat keandalan statistik. Maksudnya memang baru sampai pada uji coba apakah faktor-faktor yang diteliti dapat menghasilkan kesimpulan-kesimpulan tertentu.

1. Sistem Pelayanan

Pada dasarnya sistem pelayan taksi sudah cukup baik. Dengan sistem komunikasi radio dan telepon setiap calon penumpang relatif sangat mudah mendapatkan pelayanan. Dengan telepon, pelayanan taksi yang kita perlukan dapat diperoleh tanpa kita harus keluar rumah, atau bisa dipanggil dari tempat telepon umum. Meskipun demikian, karena jumlah armada yang belum memadai, seringkali calon penumpang harus menunggu lebih lama.

Selain itu, pelayanan dari bandara, dari stasiun

Tabel 1
Jumlah Armada Taksi di Kota Bandung

Nama Perusahaan	Mulai Usaha	Jumlah Armada		
		1988	1990	1992
4848	1987	50	120	130
KUAT	1989	-	50	50
BANDUNG RAYA	1989	-	110	110
KOTA KEMBANG	1990	-	307	307
PRIMKOPAU	1990	-	43	43
JUMLAH		50	640	640

Sumber Sigi Lapangan Pengusaha Taksi di Bandung - Oktober, 1992

kereta api belum dapat berjalan sesuai dengan keinginan para pengguna taksi. Pelayanan dari Bandara Husen Sastranegara dimonopoli oleh perusahaan taksi PRIMKOPAU. Perusahaan taksi lain hanya diijinkan mengantarkan penumpang dari luar Bandara sedangkan dari Bandara keluar dilakukan hanya oleh taksi PRIMKOPAU dengan penerapan tarif baku Rp.6.000,- untuk pelayanan dalam kota, sedangkan keluar kota ditambah sesuai dengan kesepakatan (tawar-menawar); dalam hal demikian, argometer tidak difungsikan.

Sementara itu, dari stasiun kereta api tidak dapat dilayani taksi sebagaimana harusnya, karena taksi berargometer tidak dibenarkan menaikkan penumpang dari halaman stasiun.

Pelayanan dari halaman stasiun KA dilakukan oleh taksi liar dengan tarif tidak baku (tawar-menawar), sedangkan pelayanan oleh taksi argometer dilakukan dari luar halaman stasiun (Jl. Kebon Kawung). Rata-rata tarif hampir sama dengan pelayanan taksi dari Bandara.

Dilihat dari pihak pengguna, monopoli pelayanan seperti ini jelas sangat merugikan dan tidak menyenangkan; namun dari pihak lain hal ini memberi petunjuk adanya aspek sosekbud yang perlu segera ditangani secara sungguh-sungguh. Perlu dicatat pula, bahwa dalam pelayanan taksi di tempat-tempat tersebut di atas terlibat pula puluhan "calo" yang menawarkan jasanya. "Harga" jasa itu dipungut dari para pengemudi taksi. Meskipun yang demikian tidak menyenangkan calon penumpang maupun para pengemudi, mereka tidak dapat berbuat apa-apa. Hal seperti ini ternyata terjadi pula di kota lain seperti Jakarta dan Yogyakarta.

2. Prospek Usaha Pertaksian

Urbanisasi atau meningkatnya jumlah penduduk perkotaan dan peningkatan taraf hidup penduduk pada umumnya merupakan salah satu faktor penentu tingkat mobilitas penduduk perkotaan. Tingkat kesejahteraan penduduk yang semakin baik akan berarti semakin besar pula porsi penghasilannya yang dialokasikan bagi kebutuhan mobilitasnya. Kemampuan membayar yang semakin tinggi membuka peluang lebih banyak untuk memilih jenis pelayanan yang ditawarkan kepadanya. Pelayanan taksi sangat tergantung pada banyaknya penduduk dan kemampuan penduduk untuk membayar jasa pelayanan taksi.

Pangsa pasar pelayanan taksi adalah penduduk berpenghasilan Rp 100.000-1.000.000 (Tabel 2).

Tabel 2
Pengguna Taksi Berdasarkan Tingkat Penghasilan Kodya Bandung 1992

PENGHASILAN PER BULAN (Rp)	% AGIHAN PENUMPANG		
	SIANG	MALAM	JUMLAH
< 100.000	9,52	18,18	12,50
100.000- 249.000	19,05	63,64	34,38
250.000 - 499.000	38,10	18,18	31,25
500.000 - 1.000.000	23,81	0	15,62
> 1.000.000	9,52	0	6,25
JUMLAH	100	100	100

Sumber: Sigi Lapangan Oktober, 1992

Jumlah penduduk Bandung 1,6 juta jiwa, dan bila kita bicara Bandung Raya maka jangkauan pelayanan taksi tak dapat terlepas dari cakupan Bandung Raya (Kota Bandung dan sekitarnya). Jangkauan pelayanan taksi, seperti yang sudah terjadi sekarang, memang sudah sampai ke Lembang, Cimahi, Dayeuhkolot; artinya sudah menjangkau sebagian wilayah Bandung Raya.

Jumlah penduduk, tingkat kesejahteraan penduduk, luas wilayah perkotaan tampaknya merupakan faktor-faktor yang patut diperhitungkan dalam upaya menjamin kelangsungan hidup usaha pertaksian kota. Jumlah penduduk dengan tingkat kesejahteraan tertentu merupakan jaminan pangsa pasar pelayanan taksi, sedangkan luas wilayah perkotaan, secara teknis, erat kaitannya dengan sistem tarif yang mengikuti argometer. Tidak mudah untuk menurunkan rumusan hubungan antar-

faktor tersebut guna menentukan besarnya armada yang layak untuk suatu kota. Untuk memperoleh rumus umum perlu dilakukan penelitian pada beberapa kota yang dapat dituangkan dalam hubungan matematis antarfaktor.

Selain itu, ada sisi lain yang menarik untuk dikaji menyangkut masalah pertaksian kota yakni pengaruh ganda pertaksian atas ketenagakerjaan. Sektor tenaga kerja yang langsung berkaitan adalah bidang administrasi pengelolaan, pengemudi, pemeliharaan dan sektor yang tidak langsung adalah perdagangan, informasi dan lain-lain.

Tabel 3
Jumlah Tenaga Kerja Perusahaan Pertaksian di Bandung 1992

Nama Perusahaan	Banyak tenaga kerja yang terlibat				
	Adm.	Pemel	Lain2	Supir	Jumlah
4848 KUAT	38	25	3	300	481
BANDUNG RAYA	9	42	11	250	312
KOTA KEMBANG	26	6	2	750	784
PRIMKOPAU	9	5	3	86	103
JUMLAH					1680

Sumber: Sigi Lapangan Pengusaha Taksi di Bandung Oktober, 1992

Menyimak hal di atas, meski belum cukup kuat sebagai analisis kuantitatif, secara kualitatif dapat dikatakan bahwa prospek pertaksian di Bandung memberi harapan cerah. Persoalan yang harus dikaji lebih cermat dan terukur adalah jumlah optimum armada taksi. Apabila penelitian di atas diperluas dan diperdalam menyangkut kota lain yang sudah mengoperasikan armada taksi, dapat diharapkan diperoleh rumusan yang dapat dijadikan pedoman untuk menentukan besarnya armada taksi bagi suatu kota □

Daftar Pustaka

- Silcock, David T, "Urban Paratransit in the Developing World" *Transport Review*, 1981; vol.1,no.2.
- Teal, Roger F et.al, *Urban Transportation Deregulation in Arizona U.S. Department of Transportation*, April 1984
- Warpani, Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB, 1990
- Williams, "Labour Costs and Taxi Supply in Melbourne", *Jurnal of Transport Economics and Policy*; vol.xv, no.2, 1981
- , "Wajah Pertaksian di Tokyo", *Intan Motor*, April/Mei 1988
- , *Taxicab Operating Characteristics*, U.S. Department of Transportation, September 1982