

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

A. Definisi Angkutan

1. Angkutan Umum

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek: Angkutan umum merupakan sarana yang digunakan untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Jadi bisa diartikan angkutan umum merupakan sarana pendukung kegiatan perpindahan orang atau barang untuk membantu menjangkau berbagai tempat yang ingin didatangi.

Menurut Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 138 ayat (1) menyatakan angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Jenis pelayanan angkutan umum terdiri dari Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan antar kota antar provinsi, Angkutan antar kota dalam provinsi, Angkutan perkotaan, dan Angkutan pedesaan sesuai dengan isi dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Pasal 37.

2. Angkutan Sekolah

Angkutan Sekolah adalah angkutan dalam trayek tetap dan teratur yang khusus melayani siswa sekolah. Siswa atau pelajar merupakan anak sekolah terutama pada sekolah dasar dan sekolah lanjutan. Angkutan sekolah memiliki rute yang tetap dan teratur serta hanya beroperasi pada waktu keberangkatan dan kepulangan yang digunakan untuk anak sekolah. Layanan angkutan sekolah

diperuntukan khusus untuk anak sekolah, berhenti di halte yang telah ditentukan, dan kendaraan berupa mobil angkutan. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor:SK.967/AJ.202/DRJD/2007 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah, termuat ciri – ciri pelayanan angkutan sekolah, yaitu:

- a. Khusus mengangkut siswa sekolah;
- b. Berhenti pada halte yang telah ditentukan;
- c. Ketentuan mengenai tarif angkutan sekolah sudah diatur dengan ketentuan sebagai berikut:

Tarif angkutan kota/pedesaan anak sekolah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah setempat dan harus lebih rendah dari tarif angkutan umum yang berlaku di daerah dimana sekolah tersebut berada.

B. Perencanaan Transportasi

Dalam naskah ilmiah (Harlan Pangihuta 2013), Perencanaan transportasi adalah rencana kebutuhan infrastruktur transportasi seperti jalan, terminal, pelabuhan, Pengaturan dan fasilitas untuk mendukung sistem transportasi yang efisien dan aman. Permasalahan perencanaan transportasi memiliki pola interaksi yang lebih kompleks, yang berarti perencanaan transportasi dapat menjadi rumit dan membutuhkan waktu, tenaga, dan sumber daya yang lebih banyak.

Oleh karena itu, ruang lingkup analisis dalam kegiatan perencanaan transportasi diberi batasan, sehingga hasil perencanaan transportasi lebih bersifat indikatif daripada sifat kepastiannya. Terdapat beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai saat ini, model yang paling populer dan sering digunakan dalam perencanaan transportasi adalah *four steps model*. Perencanaan *four steps model* ini merupakan gabungan dari beberapa sub model yang masing-masing harus dilakukan secara berurutan, yaitu sebagai berikut:

1. Bangkitan Pergerakan (*Trip Generation*);
2. Distribusi pergerakan lalu lintas (*Trip Distribution*);
3. Pemilihan Moda (*Moda Choice / Moda Split*);
4. Pembebanan lalu lintas (*Trip assignment*);

C. Permintaan Transportasi

Ketersediaan layanan transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan perkembangan masyarakat. Jasa transportasi tidak hanya berperan dalam mempercepat pergerakan barang dan orang, tetapi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya keuangan yang optimal, yang berarti kegiatan produksi dapat dilakukan secara efektif dan efisien, menciptakan lapangan kerja dan peningkatan pendapatan masyarakat, perbedaan antar daerah dapat ditekan seminimal mungkin (Siwu 2018).

Permintaan transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain biaya dan pendapatan. Biaya transportasi memiliki efek negatif yaitu semakin rendah biaya, semakin tinggi permintaan transportasi. Walaupun pendapatan berpengaruh positif, semakin tinggi pendapatan jasa transportasi maka semakin banyak pula penumpang yang menggunakan jasa transportasi (Nisa, 2021).

Kondisi yang terjadi di Indonesia menunjukkan banyak pengguna yang tidak selalu menggunakan angkutan umum disebabkan *captive choice*. Menurut Suhargon, 2021 mengemukakan bahwa Karakteristik permintaan angkutan terdiri atas dua kelompok, yaitu:

1. Kelompok *Choice*

Kelompok *choice* terdiri dari orang-orang yang mempunyai pilihan (*choice*) dalam pemenuhan mobilitasnya. Pada kelompok ini orang dapat menggunakan kendaraan pribadi (dengan alasan finansial, fisik, sosial, dan lain-lain).

2. Kelompok *Captive*

Kelompok *captive*, Kelompok *captive* adalah kelompok yang tergantung (*captive*) terhadap angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan

mobilitasnya atau dengan kata lain tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi. Berdasarkan karakteristik yang telah diuraikan diatas, maka jenis permintaan angkutan umum terdiri dari 2 (dua) yaitu sebagai berikut:

- a. Permintaan angkutan umum aktual (*actual demand*) Permintaan angkutan umum aktual merupakan jumlah permintaan masyarakat yang sudah menggunakan angkutan umum.
- b. Permintaan angkutan umum potensial (*potential demand*) Permintaan angkutan umum potensial merupakan jumlah permintaan masyarakat yang sudah menggunakan angkutan umum ditambahkan dengan masyarakat pengguna kendaraan pribadi yang berkeinginan untuk beralih menggunakan angkutan umum.

D. Pemilihan Moda

Pada dasarnya, pemilihan moda berkaitan dengan jenis transportasi yang akan digunakan. Moda yang dapat digunakan yaitu berjalan kaki atau menggunakan kendaraan, seperti kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau angkutan umum (bus, becak dan lain-lain). Suatu moda dipilih karena memiliki rute terpendek, tercepat, termurah, atau kombinasi dari ketiga faktor tersebut. Faktor lain yang mempengaruhi adalah ketidaknyamanan dan keselamatan (Alfadin 2018).

Pilihan moda transportasi yang akan digunakan tentu saja berdasarkan fakta bahwa pelaku perjalanan memiliki banyak pertimbangan untuk menentukan moda transportasi yang akan digunakan selama perjalanan. Beberapa pertimbangan yang biasa digunakan oleh masyarakat dalam memilih moda transportasi saat bepergian seperti: biaya perjalanan, jarak tempuh, waktu tempuh, tarif, dan lain-lain (Aprilia, Lefrandt, and Pandey 2021). Penentuan Jenis Kendaraan

Dalam menentukan rencana jenis moda atau kendaraan yang akan digunakan dalam angkutan sekolah harus memperhatikan kelas dan fungsi jalan yang dilalui. Menurut PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan

Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Maka dalam menentukan jenis armada juga memperhatikan kelas jalan.

Tabel III. 1 Penentuan Moda Berdasarkan Kelas Jalan

KETENTUAN	KELAS JALAN		
	I	II	III
FUNGSI JALAN	Arteri	Arteri/Kolektor/ Lokal/Lingkungan	Arteri/Kolektor/ Lokal/Lingkungan
DIMENSI LEBAR	Maks. 2,55 Meter	Maks. 2,55 Meter	Maks. 2,2 Meter
DIMENSI PANJANG	Maks. 18 Meter	Maks. 12 Meter	Maks. 9 Meter
DIMENSI TINGGI	Maks. 4,2 Meter	Maks. 4,2 Meter	Maks. 3,5 Meter
MST	Maks. 10 Ton	Maks. 8 Ton	Maks. 8 Ton

Sumber: PP No. 30 tahun 2021

E. Penentuan Rute Trayek

Rute trayek pelayanan angkutan sekolah dipengaruhi oleh data sekolah dan penyebarannya, serta trayek angkutan umum. Dalam merencanakan rute trayek pendekatan yang digunakan adalah pendekatan secara manual. Pendekatan dilakukan dengan mempertimbangkan zona asal dan zona tujuan para pelajar yaitu *demand* yang paling banyak pada zona asal disesuaikan dengan jaringan jalan dan mempertimbangkan beberapa hal serta sesuai Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 967/AJ.202/DRJD/2007 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah adalah sebagai berikut:

1. Bangkitan dan tarikan perjalanan dengan mempertimbangkan lokasi sekolah.
2. Jenis pelayanan angkutan kota/pedesaan anak sekolah.
3. Kelas jalan yang dilewati harus sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan.
4. Jarak perjalanan dan waktu tempuh angkutan anak sekolah
5. Titik awal perjalanan angkutan dimulai

F. Manajemen Operasi Angkutan Sekolah.

1. Waktu Operasi
Waktu operasi kendaraan adalah waktu yang digunakan kendaraan untuk beroperasi melayani penumpang dalam 1 hari.
2. Kecepatan operasi kendaraan
Merupakan kecepatan rata – rata yang digunakan untuk menempuh perjalanan dalam satuan km/jam. Kecepatan rata – rata yang

direncanakan untuk suatu perencanaan jaringan trayek pada kondisi normal biasanya adalah 20 – 40 km/jam bergantung karakteristik lokasi penelitian.

3. Faktor Muat Kendaraan (*Load Factor*)

faktor muat yaitu perbandingan diantara kapasitas terisi dan tersedia dalam suatu perjalanan dapat berupa persen (%).

4. Waktu Tempuh Kendaraan

Waktu tempuh kendaraan adalah perbandingan jarak tempuh dengan kecepatan operasi yang dibutuhkan oleh kendaraan sampai ke tujuannya.

$$WT = \frac{PR}{KR} \times 60$$

Sumber: DIRJENHUBDAT NO SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Rumus III. 1 Waktu Tempuh Kendaraan

Keterangan:

WT : Waktu tempuh (menit)

PR : Panjang rute (km)

KR : Kecepatan rencana (km/jam)

5. Waktu Antar kendaraan (*Headway*)

Headway adalah jarak waktu antar kendaraan satu dengan kendaraan lain dibelakangnya.

$$H = \frac{60}{f}$$

Sumber: Apriyudha, Handayani, dan Djumari 2015

Rumus III. 2 Waktu Antar Kendaraan

Keterangan:

H = Waktu antara (menit)

f = frekuensi

Angkutan sekolah memiliki karakteristik yang berbeda dengan angkutan lain, perbedaannya terletak pada jam operasinya dimana angkutan sekolah hanya beroperasi hanya pada saat berangkat dan pulang sekolah dengan waktu tempuh pelayanan paling lama adalah 1,5 jam tiap satu *shift*, sedangkan angkutan umum lain dapat beroperasi sepanjang hari atau disesuaikan dengan kondisi sibuk suatu wilayah.

6. Waktu Sirkulasi

Waktu sirkulasi angkutan sekolah (*Round Trip Time*) adalah waktu perjalanan angkutan dari 1 titik tertentu menuju titik tujuan dan kembali lagi ke titik awal dengan kecepatan yang tidak sama. Kecepatan yang digunakan adalah kecepatan maksimal yaitu 40 km/jam, hal ini ditunjukkan agar menghemat waktu perjalanan. Rumus yang digunakan untuk menghitung waktu sirkulasi adalah sebagai berikut:

$$CT_{ABA} = (TAB + TBA) + (\delta_{AB} + \delta_{BA}) + (TTA + TTB)$$

Sumber: DIRJENHUBDAT NO SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Rumus III. 3 Waktu Sirkulasi

Keterangan:

- CTABA = Waktu sirkulasi dari A ke B, kembali lagi ke A
- TAB = Waktu perjalanan rata - rata A ke B
- TBA = Waktu perjalanan rata - rata dari B ke A
- sAB = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B (5% TAB)
- sBA = Deviasi waktu perjalanan dari B ke A (5% TBA)
- TTA = Waktu henti kendaraan di A (10% TAB)
- TTB = Waktu henti kendaraan di B (10% TBA)

7. Frekuensi Kendaraan

Frekuensi kendaraan adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu ruas jalan yang yang menjadi rute trayek dalam kurun waktu tertentu. Frekuensi kendaraan didapat sebagai berikut:

$$F = \frac{D}{CXLF}$$

Sumber: Sumber: Apriyudha, Handayani, dan Djumari 2015

Rumus III. 4 Frekuensi Kendaraan

Keterangan:

- D = Jumlah penumpang perjam
- C= Kapasitas kendaraan
- Lf= Load factor(%)

8. Rit/Km Tempuh

Rit/Km Tempuh adalah jarak yang ditempuh suatu kendaraan untuk perjalanan bolak-balik (perjalanan bolak-balik) atau satu rit.

9. Jumlah Kebutuhan Armada

Dalam menentukan jumlah transportasi untuk rute baru, data mengenai kebutuhan angkutan diperoleh dari survei wawancara pelajar yang berisikan mengenai preferensi penumpang terkait pelayanan yang hendak diberikan. Perhitungan jumlah keterbutuhan transportasi di suatu trayek dilihat dari waktu siklus, waktu antara kendaraan, faktor ketersediaan kendaraan diberikan. Perhitungan jumlah keterbutuhan transportasi di suatu trayek dilihat dari waktu siklus, waktu antara kendaraan, faktor ketersediaan kendaraan.

$$K = \frac{\text{Waktu sirkulasi kendaraan (menit)}}{\text{Headway (menit)} \times \text{faktor ketersediaan kendaraan (100\%)}}$$

Sumber: DIRJENHUBDAT NO SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Rumus III. 5 Penentuan Jumlah Armada

Keterangan:

K = Jumlah Kendaraan

10. Penentuan Lokasi Halte

Fasilitas halte memberikan kemudahan dalam menaikan dan menurunkan penumpang serta dapat digunakan sebagai tempat perpindahan moda angkutan umum. Penyediaan fasilitas halte diharapkan dapat menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dari pelayanan angkutan umum (Fortuna, Malkhamah, dan Irawan 2022). Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 967/AJ.202/DRJD/2007 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum, dimana pengaturan mengenai jarak antara halte seperti tabel berikut:

Tabel III. 2 Penentuan Lokasi Titik Halte

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1	Pusat kegiatan sangat padat: pasar, pertokoan	CBD, kota	200-300 *)
2	padat: perkantoran, sekolah, jasa	kota	300-400
3	Pemukiman	kota	300-400
4	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	pinggiran	300-500
5	Campuran jarang: perumahan, ladang sawah, tanah kosong	pinggiran	500-1000

Sumber: DIRJENHUBDAT Nomor : 271/HK.105/DRJD/96

11. Penjadwalan Angkutan Sekolah

Penjadwalan Angkutan Sekolah dilakukan untuk memastikan bahwa Angkutan yang akan dioperasikan berlaku secara efektif. Penjadwalan membuat semua rencana perjalanan agar dapat dilaksanakan dengan baik sehingga dapat meminimalkan jumlah bus yang akan dioperasikan nantinya. Persyaratan penjadwalan Angkutan Sekolah yang baik harus memperhatikan:

- a. Waktu perjalanan
- b. Waktu Sirkulasi
- c. *Headway* (waktu antara)
- d. Kecepatan
- e. Lay Over Time

G. Biaya Operasional Kendaraan dan Tarif

1. Biaya operasional kendaraan

Biaya operasional kendaraan merupakan biaya yang dikeluarkan untuk mengoperasikan kendaraan. Biaya operasional kendaraan terdiri dari 2 (dua) rincian biaya, yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung.

a. Komponen Biaya Langsung

1) Penyusutan Kendaraan;

$$Biaya\ Penyusutan = \frac{(HK - NR)}{PST \times MS}$$

Sumber: DIRJENHUBDAT NO SK.687/AJ.206/DRJD/ 2002

Rumus III. 6 Penyusutan Biaya Per Tahun

Keterangan:

NR : Nilai residu (20% \times Hk)

PST : Km tempuh per tahun

MS : Masa susut (5 tahun)

2) Bunga Modal;

Bunga Modal dihitung dengan rumus:

$$Bunga\ modal = \frac{\frac{(n + 1)}{2} \times HK \times I}{Masa\ Penyusutan}$$

Sumber: DIRJENHUBDAT NO SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Rumus III. 7 Bunga Modal

Keterangan:

HK = harga kendaraan

I = tingkat bunga per tahun

n = masa pengambilan pinjaman

3) Biaya awak Kendaraan;

Awak kendaraan terdiri dari sopir dan kondektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uang dinas jalan / tunjangan kerja operasi

- 4) Bahan Bakar Minyak (BBM);
Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraan, untuk menghitung BBM/seat-Km menggunakan rumus berikut :

$$Biaya\ BBM/Seat - Km = \frac{Jumlah\ BBM/Kend/Hari}{km - tempuh/hari}$$

Sumber: DIRJENHUBDAT NO SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Rumus III. 8 Biaya Penggunaan BBM

- 5) Biaya ban
Untuk menghitung Ban/seat-Km menggunakan rumus berikut:

$$Biaya\ Ban/Seat - Km = \frac{Jumlah\ ban \times Harga/buah}{km - tempuh/hari}$$

Sumber: DIRJENHUBDAT NO SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Rumus III. 9 Biaya Ban/Seat-Km

- 6) Servis Kecil
Servis kecil dilakukan dengan patokan km tempuh antar-servis, yang disertai penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem.
- 7) Servis Besar
Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km tempuh, yaitu penggantian oli mesin, oli gardan, oli transmisi, platina, busi, filter oli, kondensor.
- 8) Penambahan oli mesin
Penambahan oli mesin dilakukan setelah km-tempuh pada jarak km tertentu.
- 9) Suku cadang dan bodi
Biaya untuk keperluan suku cadang mesin, bagian rangka bawah (*chassis*) dan bagian bodi diperhitungkan per tahun sebesar 5 % dari harga bus.
- 10) Cuci bus
- 11) Retribusi terminal
- 12) STNK/Pajak Kendaraan

Perpanjangan STNK dilakukan setiap lima tahun sekali, tetapi pembayaran pajak kendaraan dilakukan setiap tahun dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

13) Kir

Kir kendaraan dilakukan minimal sekali setiap enam bulan dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

b. Komponen Biaya Tidak Langsung

1) Biaya pegawai selain awak kendaraan;

- a) Gaji/upah;
- b) Uang lembur;
- c) Jaminan sosial;

2) Biaya pengelolaan

- a) Penyusutan bangunan kotor;
- b) Penyusutan;
- c) Masa penyusutan inventaris/alat kantor (diperhitungkan 5 tahun);
- d) Masa penyusutan sarana bengkel (diperhitungkan selama 3 s/d 5 tahun);
- e) Administrasi kantor (biaya surat menyurat, biaya alat tulis menulis); Pemeliharaan kantor (misalnya pengecatan kantor);
 - (1) Pemeliharaan pool dan bengkel;
 - (2) Listrik dan air;
 - (3) Telepon dan telegram serta porto;
 - (4) Biaya perjalanan dinas;
 - (5) Pajak perusahaan;
 - (6) Izin trayek;
 - (7) Izin perusahaan

2. Tarif

Tarif merupakan besarnya biaya yang dikenakan kepada para penumpang kendaraan angkutan penumpang umum dinyatakan dalam rupiah. Tarif angkutan umum merupakan tarif yang ditetapkan pemerintah secara ekonomis dengan mempertimbangkan usulan dari operator dan pengguna jasa angkutan umum. Tarif asli pelayanan angkutan sekolah didapatkan dengan perhitungan dari besarnya biaya operasi kendaraan ditambahkan 10% keuntungan pada faktor muat 100%.

$$Tarif = \frac{(BOK + (10\% \times BOK))}{LF \times C}$$

Sumber: DIRJENHUBDAT NO SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Rumus III. 10 Penentuan Tarif Angkutan Sekolah

Keterangan:

BOK : Biaya Operasional Kendaraan

LF : Faktor Muat (*Load Factor*)

C : Kapasitas Kendaraan

3. *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)

a. *Ability To Pay* (ATP)

Ability To Pay (ATP) adalah kesediaan masyarakat untuk membayar jasa angkutan yang digunakan berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Perhitungan ATP dapat menjadi keputusan dalam mengambil kebijakan penentuan tarif (Winaya dan Caroline 2019).

$$ATP = \frac{I \times \text{Biaya Transportasi}(\%)}{D \times y}$$

Rumus III. 11 *Ability To Pay*

Keterangan:

I = Pendapatan per kapita

D = Jumlah hari kerja dalam satu bulan

Y = Trip rate

b. *Willingness To Pay*(WTP)

Willingness to Pay adalah Kemauan pengguna jasa memberikan pembayaran atas jasa yang diperoleh.

4. Subsidi

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan ditegaskan bahwa Pemerintah memberikan jaminan ketersediaan angkutan umum serta tertuang dalam pasal 185 ayat 1 bahwa angkutan umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Sesuai dengan jurnal penelitian (Puspitasari 2019) dijelaskan bahwa Mekanisme pemberian subsidi Menurut Marjanto (2016) dapat dilakukan dengan beberapa cara, diantaranya:

- a. Mekanisme Subsidi Penuh
- b. Mekanisme Subsidi selisih operasional
- c. Mekanisme Subsidi BBM

Dalam pemberian subsidi harus diperhitungan dengan tepat agar pemberian subsidi tidak memberatkan anggaran pemerintah daerah dalam menjamin keberlangsungan operasional angkutan sekolah di Kabupaten Tegal. Adapun penjelasan dari mekanisme pemberian subsidi sebagai berikut:

a. Mekanisme Subsidi Penuh

Pada mekanisme ini pemerintah bertanggung jawab penuh terhadap pembiayaan pengoperasian angkutan sekolah. Dalam mekanisme ini mensyaratkan kecukupan dalam pelaksanaannya. Adapun kelebihan dalam penerapan mekanisme ini. tarif yang ditetapkan dalam pengoperasian angkutan sekolah dapat di gratiskan agar menarik minat pelajar untuk beralih menggunakan angkutan umum daripada pribadi. Namun ada kelemahannya yaitu biaya yang dikeluarkan pemerintah daerah cukup besar.

b. Mekanisme Subsidi Selisih Operasional

Pada mekanisme ini pemerintah akan memberikan subsidi sejumlah kekurangan biaya operasional dibandingkan dengan biaya pendapatan yang masuk. Pada mekanisme ini pengguna angkutan umum tetap dikenakan tarif namun lebih terjangkau oleh pelajar. Pemberlakuan tarif ini juga membantu meringankan beban anggaran pemerintah apabila dibandingkan dengan penerapan subsidi penuh. Mekanisme subsidi selisih operasional dipengaruhi oleh faktor muat (Load Factor) dan pendapatan angkutan umum.

c. Mekanisme Subsidi BBM

Pada mekanisme subsidi BBM artinya pemerintah memberikan BBM untuk digunakan pada operasional angkutan, yang artinya biaya BBM ditanggung oleh pemerintah. Operator tetap mendapat beban untuk menjaga harga tiket sesuai dengan ketentuan. Skema pembiayaan dengan subsidi pada BBM ini merupakan salah satu cara yang aman untuk menghindari kenaikan tarif akibat naiknya harga BBM, karena komponen terpenting dalam operasional angkutan umum ini dikeluarkan dari perhitungan BOK. Namun pada pelaksanaan mekanisme subsidi BBM ini memiliki tingkat penyalahgunaan yang sangat tinggi dan kewenangan distribusi BBM bukan pada pihak pemerintah daerah. Selain itu, besarnya anggaran subsidi bergantung pada fluktuasi harga BBM itu sendiri.