

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Transportasi**

Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tujuan. Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Pada kondisi sosial demografi wilayah akan sangat mempengaruhi kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kemampuan transportasi dalam melayani kebutuhan transportasi masyarakat. (Putra and Adeswastoto 2018).

Transportasi merupakan suatu proses yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung (sarana) untuk menjamin lancarnya proses dimaksud sesuai dengan waktu yang diinginkan. (Razi 2014).

Transportasi merupakan kegiatan memindahkan suatu produk dari lokasi asal menuju lokasi tujuan dimana pelaksanaan transportasi yang tidak tepat akan membuat biaya transportasi menjadi mahal yang berdampak pada tingginya harga barang atau jasa yang ditawarkan kepada masyarakat. (Marendra and Aryata 2022).

#### **3.2 Angkutan Umum**

Angkutan merupakan perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan bermotor. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dan tujuan diselenggarakannya angkutan umum adalah memberikan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. (Warpani 1990). Angkutan umum tidak hanya melayani

penumpang, akan tetapi angkutan umum juga melayani angkutan barang, baik dalam trayek maupun tidak dalam trayek.

Angkutan umum memiliki suatu trayek yang lebih dari satu lintasan tergantung pada jaringan prasarana atau jalan yang menghubungkan asal dan tujuan trayek tersebut. Apabila lintasan yang dilalui hanya satu, maka semua lalu lintas menjadi beban lintasan tunggal tersebut. Pada kenyataannya hampir selalu didapati lebih dari satu kemungkinan lintasan yang menghubungkan antara zona satu dengan zona lainnya. Dalam hal ini diperlukan sebuah kajian lintasan, agar lintasan yang akan dilalui angkutan umum menjadi seimbang dan tidak hanya dibebankan pada satu ruas jalan saja (Warpani 2002).

### **3.3 *Buy The Service***

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan, yang dimaksud dengan pembelian layanan angkutan perkotaan yang selanjutnya disebut pembelian layanan (*Buy The Service*) adalah skema pemberian subsidi berupa pembelian layanan dari perusahaan angkutan umum untuk penyelenggaraan angkutan penumpang umum di kawasan perkotaan kepada masyarakat. (Kementerian Perhubungan 2020).

Sesuai dengan kaidah namanya *Buy The Service* adalah sistem pembelian pelayanan oleh Pemerintah kepada pihak Operator (swasta) untuk melayani masyarakat, yang dalam hal transportasi publik berarti memberikan pelayanan angkutan umum. Kaidah *Buy The Service* sendiri tetap berpedoman pada segitiga transportasi (yakni pemerintah, swasta dan masyarakat).

*Buy The Service* adalah salah satu aspek penting dalam mereformasi sistem angkutan umum di kota-kota besar. Sistem ini pulalah yang menggantikan sistem lama angkutan perkotaan di beberapa kota besar yang selama ini berbasis setoran.

Penerapan skema *Buy The Service* ini dapat mengatasi permasalahan yang ada, angkutan umum akan beroperasi sesuai dengan

pelayanan yang ditetapkan. Selain itu transaksi antara penumpang dan operator dilakukan secara tidak langsung dan pemerintah menjamin pendapatan angkutan umum tersebut sebanding dengan pelayanannya. Dengan demikian pemerintah dapat mengontrol pelayanan selama operasi, memberikan sanksi kepada operator yang melanggar kontrak. (Sutomo, Saumatmaji, and Djarwoningrum 2005).

Pembelian dilakukan dengan perhitungan berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) yang akan menghasilkan nilai rupiah per kilometer. Sehingga pihak operator akan dibayar tetap berdasarkan nilai tempuh dalam rupiah per kilometer. Sistem pembelian layanan ini dituangkan dalam bentuk kontrak tahun jamak (sesuai nilai umur kendaraan), yang di dalamnya harus tertuang Standar Operasi Pelayanan atau SOP. Bentuk hak dan kewajiban, tata cara operasi, jadwal, spesifikasi bus dan lain lain tertuang dalam SOP ini, sehingga bentuk cedera janji atau pelanggaran operasi akan dapat dikenakan sanksi atau denda. (Kementerian Perhubungan 2020).

### **3.4 Biaya Operasional Kendaraan**

Analisis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 251 Tahun 2022 tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan Yang Diperhitungkan Dalam Pemberian Subsidi atau Kompensasi dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional dijelaskan dari masing-masing komponen biaya tersebut:

1. Biaya Langsung
  - a. Biaya Modal dan Depresiasi:
    - 1) Nilai Depresiasi;
    - 2) Biaya Bunga atas Modal;
    - 3) Biaya PKB (STNK) dan Keur;
    - 4) Biaya Asuransi (TLO); dan
    - 5) Biaya Provisi (Legal Admin Selama Pinjaman).

- b. Biaya Operasi dan *Maintenance*:
  - 1) Biaya Bahan Bakar;
  - 2) Biaya Awak Kendaraan;
  - 3) Biaya Perawatan Kendaraan;
  - 4) Biaya Terminal;
  - 5) Biaya Perizinan (Kartu Pengawasan);
  - 6) Biaya Penyeberangan;
  - 7) Biaya TOL;
  - 8) Biaya Konsesi (*Revenue Sharing*), Parkir, Sewa *Booth* di Simpul;  
dan
  - 9) Biaya Parkir di Destinasi Wisata.
- 2. Biaya Tidak Langsung
  - a. Biaya Sumber Daya Manusia;
  - b. Biaya Perjalanan Dinas;
  - c. Biaya Publikasi;
  - d. Biaya Operasional Kantor dan Bengkel;
  - e. Biaya Depresiasi Peralatan Tempat Penyimpanan Kendaraan (*Pool*) dan Bengkel;
  - f. Biaya Perawatan Peralatan Tempat Penyimpanan Kendaraan (*Pool*) dan Bengkel;
  - g. Biaya Depresiasi Bangunan Tempat Penyimpanan Kendaraan (*Pool*) dan Bengkel;
  - h. Biaya Perawatan Bangunan Tempat Penyimpanan Kendaraan (*Pool*) dan Bengkel;

### **3.5 Tarif Angkutan Umum**

Tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan penumpang umum yang dinyatakan dalam satuan rupiah. (Kementerian Perhubungan 2002).

Tarif angkutan adalah satuan standar pembayaran yang dikenakan kepada penumpang atau pengguna jasa atas pelayanan jasa angkutan yang telah diterima. Tarif angkutan memuat daftar harga-harga untuk para

pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Pembebanan dalam harga dihitung menurut kemampuan transportasi. (Pradika, Legowo, and Yulianto 2015).

### **3.6 Subsidi Angkutan Umum**

Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan adalah bantuan biaya pengoperasian untuk Angkutan Perkotaan dengan tarif yang ditetapkan pada Trayek tertentu. (Kementerian Perhubungan 2020).

Menurut (Marjanto 2016) pemberian subsidi angkutan umum terdapat beberapa mekanisme yaitu sebagai berikut :

#### **3.6.1 Mekanisme Subsidi Penuh**

Mekanisme pemberian subsidi penuh ini memberikan tanggung jawab penuh terhadap pemerintah dalam pembiayaan angkutan umum. Pembiayaan ini mensyaratkan kecukupan anggaran Pemerintah Daerah dalam pelaksanaannya. Kelebihan dari skema ini adalah tarif angkutan umum bahkan dapat digratiskan guna mendorong masyarakat, khususnya pelajar untuk beralih ke angkutan umum.

#### **3.6.2 Mekanisme Subsidi Selisih Operasional**

Pada mekanisme subsidi selisih operasional ini, pemerintah memberikan subsidi sejumlah kekurangan biaya operasional dibandingkan dengan pendapatan masuk. Jadi, pengguna angkutan perkotaan tetap dikenakan tarif, yang dirancang tetap terjangkau oleh masyarakat. Pengenaan tarif seperti yang berlaku saat ini, selain membantu meringankan beban anggaran pemerintah juga membiasakan agar masyarakat tidak terbiasa dengan fasilitas yang semuanya gratis.

#### **3.6.3 Mekanisme Subsidi BBM**

Mekanisme subsidi BBM digunakan untuk operasional angkutan, maka mekanisme ini BBM ditanggung oleh Pemerintah. Artinya, operator tetap mendapat beban untuk menjaga harga tiket sesuai dengan ketentuan asumsi semula dengan catatan komponen lainnya tetap sama.