

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Angkutan Perkotaan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek menyebutkan bahwasanya angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek. Trayek angkutan adalah lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap (Siregar, Dkk 2022). Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lainnya, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta adanya pungutan biaya. Angkutan umum merupakan sarana penting bagi masyarakat perkotaan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat. Sebagai sarana transportasi umum harus dapat memberikan pelayanan yang baik terhadap para pengguna jasa.

Angkutan umum penumpang merupakan bagian dari sistem transportasi yang berfungsi sebagai salah satu kebutuhan pokok masyarakat. Prinsip dasar untuk memahami pengertian mengenai angkutan umum penumpang yaitu manusia yang pada dasarnya tidak ingin bepergian dengan angkutan umum melainkan lebih memilih menggunakan angkutan pribadi. Maka angkutan umum penumpang dapat diartikan sebagai angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem bayar atau sewa. Dengan adanya perbaikan sistem angkutan umum diharapkan dapat meningkatkan jumlah penumpang angkutan umum (transit ridership), dimana sebagian besar pengguna kendaraan pribadi dapat beralih menggunakan angkutan umum (Safitri 2016).

3.2 Evaluasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia mengandung arti penilaian. Evaluasi lebih bersifat melihat ke depan daripada melihat kesalahan kesalahan yang ada di masa lalu, serta ditujukan untuk upaya peningkatan kesempatan demi keberhasilannya suatu program. Dengan demikian evaluasi dapat dikatakan sebagai bentuk kegiatan perbaikan atau penyempurnaan di masa yang akan datang dengan menggunakan suatu program, evaluasi sangat berguna bagi tingkatan sesuatu sebagai penilaian terhadap apa yang telah dilakukan dan apa yang akan dilakukan. Proses evaluasi memiliki tahapan-tahapan, walaupun tahapan setiap objek evaluasi berbeda-beda namun tidak menghilangkan fungsi dari evaluasi itu sendiri. Tahapan-Tahapan Evaluasi secara umum adalah menentukan topik evaluasi, merancang kegiatan evaluasi, pengumpulan data, pengolahan dan analisis data, pelaporan hasil evaluasi (Luh Putu Galuh Prabasari, DKK 2017)

3.3 Tarif

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002, tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan pada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang dinyatakan dalam rupiah. Penetapan tarif dimasukkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana angkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintasan yang bersangkutan. Tarif angkutan umum adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum persatuan berat atau per km. Penetapan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya pengguna prasarana dan sarana pengangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintas yang bersangkutan. Guna melindungi konsumen, pemerintah menetapkan tarif maksimum, dan bila dianggap perlu untuk menjaga persaingan sehat, pemerintah juga menetapkan tarif minimum. Untuk menentukan besaran tarif angkot diperlukan kebijakan dari pemerintah, hal ini sangat penting agar dapat memuaskan pengguna jasa dan penyedia jasa (Kambuaya and Theresia 2020), sementara itu tarif harus ditetapkan

sedemikian rupa sehingga masih memberikan keuntungan wajar kepada pengusaha angkutan umum penumpang. Terdapat 3 (tiga) acuan tarif secara teknis garis besar, yakni :

1. *Cost of Service Pricing*

Tarif yang berdasarkan biaya produksi jasa transportasi serta keuntungan yang sesuai bagi pengembangan perusahaan. Tarif berdasarkan biaya operasi biasanya dikatakan tarif minimum, dengan kondisi perusahaan tidak dapat lagi menawarkan jasa angkutan lebih rendah dari tarif tersebut. Untuk mempermudah perhitungan biaya produksi jasa angkutan dilakukan pengelompokan biaya yang banyak jenisnya yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung serta biaya variabel.

2. *Value of Service Pricing*

Tarif yang didasarkan harga yang bisa diberlakukan terhadap jasa angkutan dan dapat dikatakan dengan tarif maksimum.

3. *Charging What the Traffic Will Bear*

Tarif ditetapkan dengan volume angkutan tertentu yang dapat menghasilkan penerimaan yang dapat memberi keuntungan dan biasanya diusahakan supaya tarif itu dapat mengcover seluruh biaya variabel maupun biaya tetap.

Tarif angkutan umum bisa berupa tarif seragam (*flat fares*) ataupun tarif berdasarkan jarak (*distance-based fares*), (Tamin et al. 1999) dimana dalam menetapkan tarif melibatkan tiga pihak yaitu:

1. Penyedia jasa transportasi (*operator*), tarif adalah harga dari jasa yang diberikan.
2. Pengguna jasa angkutan (*user*), tarif adalah biaya yang harus dikeluarkan setiap kali menggunakan angkutan umum.
3. Pemerintah (*regulator*), sebagai pihak yang menentukan tarif resmi. Besarnya tarif berpengaruh terhadap besarnya pendapatan daerah pada sektor transportasi.

3.4 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah biaya ekonomis yang terjadi dengan dioperasikannya suatu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Komponen Biaya operasional kendaraan menurut metode Departemen Perhubungan Darat dapat dibagi menjadi dua, yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.2006/DRJD/2002 biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Untuk memudahkan perhitungan biaya pokok, perlu dilakukan pengelompokan biaya dengan teknik pendekatan sebagai berikut:

1. Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan
 - a. Biaya produksi merupakan biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi.
 - b. Biaya organisasi adalah semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan, dan
 - c. Biaya pemasaran adalah biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.
2. Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan yaitu :
 - a. Biaya Langsung
berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya langsung meliputi :
 - 1) Penyusutan kendaraan
 - 2) Bunga modal
 - 3) Gaji dan tunjangan awak kendaraan
 - 4) Bahan bakar minyak (BBM)
 - 5) Ban
 - 6) Servis kecil
 - 7) Servis besar

- 8) Penambahan oli mesin
 - 9) Suku cadang dan bodi
 - 10) Cuci kendaraan
 - 11) Retribusi terminal
 - 12) STNK/pajak kendaraan
 - 13) Kir
 - 14) Asuransi (kendaraan dan awak kendaraan)
- b. Biaya tidak langsung
- Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tidak langsung terdiri atas:
- 1) Biaya pegawai selain awak kendaraan;
 - 2) Gaji/upah
 - 3) Uang lembur
 - 4) Tunjangan sosial
 - 5) Biaya pengelolaan
 - 6) Penyusutan bangunan kantor
 - 7) Penyusutan pool dan bengkel
 - 8) Penyusutan sarana bengkel
 - 9) Penyusutan inventaris/alat kantor
 - 10) Biaya administrasi kantor
 - 11) Biaya pemeliharaan kantor
 - 12) Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
 - 13) Biaya listrik dan air
 - 14) Biaya telepon dan telegram
 - 15) Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
 - 16) Pajak perusahaan
 - 17) Izin trayek
 - 18) Izin usaha
 - 19) Biaya pemasaran

3.5 ATP (Ability to Pay)

ATP (*Ability To Pay*) adalah kemampuan untuk membayar suatu jasa berdasarkan penghasilan yang didapat (Fahmi dan Edison 2013). *Ability to pay* juga dapat didefinisikan sebagai batas maksimum kemampuan dari penghasilan seseorang yang dialokasikan untuk membayar jasa yang diterimanya. Pendekatan yang digunakan dalam menganalisis nilai ATP didasarkan pada alokasi dana untuk transportasi dan intensitas perjalanan. Nilai ATP merupakan hasil perbandingan antara dana transportasi dan intensitas perjalanan. Nilai ATP menunjukkan batas maksimum kemampuan seseorang membayar ongkos dalam sekali perjalanan (Julien dan Mahalli 2015). Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP adalah :

1. Penghasilan keluarga Per Bulan
Jika penghasilan total keluarga makin tinggi, maka semakin banyak uang yang dimiliki sehingga alokasi biaya transportasi akan semakin tinggi.
2. Alokasi Biaya Transportasi
Makin tinggi alokasi biaya transportasi yang dimiliki suatu keluarga, sehingga meningkatkan kemampuan membayar perjalanan, begitupun sebaliknya.
3. Intensitas Perjalanan
Makin tinggi intensitas perjalanan keluarga maka semakin panjang jarak perjalanan yang ditempuh sehingga semakin tinggi alokasi biaya dari pendapatan keluarga per bulan yang harus dimilikinya.
4. Jumlah Anggota Keluarga
Makin banyak anggota keluarga maka semakin tinggi intensitas perjalanannya, semakin panjang jarak yang ditempuh serta semakin tinggi alokasi dana dari pendapatan keluarga per bulan yang harus dimilikinya. Besaran tarif merupakan hal yang menjadi pertimbangan masyarakat dalam memilih moda angkutan. Jika tarif yang harus dibayar terbilang lebih tinggi murah, namun jika tidak terdapat pilihan lain maka ia akan menggunakan moda tersebut dengan terpaksa. Secara tidak

langsung terlihat bahwa pendapatan mempengaruhi daya beli jasa pelayanan angkutan umum, sehingga perlu untuk melakukan perhitungan terhadap ATP masyarakat.

3.6 WTP (Willingness to Pay)

WTP (*Willingness To Pay*) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut (Zohra, Dkk 2018). Faktor yang mempengaruhi *Willigness To Pay* diantaranya adalah : Produksi jasa angkutan yang tersedia, Penghasilan pengguna jasa dan Kondisi sosial ekonomi masyarakat. Beberapa faktor yang mempengaruhi WTP diantaranya, sebagai berikut :

1. Produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha
2. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan pengusaha
3. Utilitas pengguna terhadap angkutan umum tersebut
4. Penghasilan pengguna

Berikut merupakan hubungan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willing to Pay* (WTP):

1. ATP lebih besar dari WTP

Pada kondisi ini berarti kemampuan membayar pengguna jasa lebih besar dari pada keinginan membayar jasa. Hal ini dapat terjadi saat pengguna jasa memiliki penghasilan yang tinggi tetapi kebutuhan terhadap transportasi rendah. Pengguna jasa ini disebut *choiced riders*.

2. ATP lebih kecil dari WTP

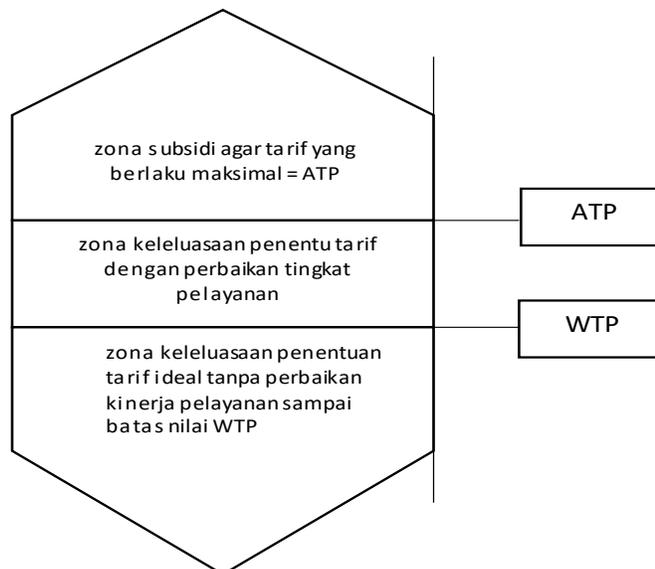
Kondisi ini keinginan membayar pengguna jasa lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini bisa terjadi jika pengguna jasa mempunyai penghasilan yang rendah tetapi kebutuhan terhadap jasa sangat tinggi. Pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

3. ATP sama dengan WTP

Pada kondisi ini berarti kemampuan dan keinginan membayar jasa yang digunakan oleh pengguna jasa tersebut sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan antara kebutuhan pengguna jasa dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

Dalam penentuan tarif yang mengacu pada aspek pengguna, parameter yang ditinjau adalah ATP dan WTP. Menentukan nilai tarif berdasarkan ATP dan WTP memiliki prinsip sebagai berikut:

1. ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, sehingga nilai tarif yang diberlakukan tidak boleh melebihi nilai ATP kelompok masyarakat sasaran. Intervensi pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau silang dibutuhkan pada kondisi dimana nilai tarif berlaku lebih besar dari ATP, hingga didapat nilai tarif yang sama besarnya dengan nilai ATP.
2. WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, sehingga bila nilai WTP masih berada dibawah ATP maka masih dimungkinkan melakukan peningkatan nilai tarif dengan perbaikan tingkat pelayanan angkutan umum.



Sumber : Jurnal Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability to Pay (ATP) dan Wilingness to pay (WTP) Di Kota PangkalPinang, 2016.

Gambar III. 1 Ilustrasi Keleluasaan Penentuan Tarif Berdasarkan ATP WTP

Berdasarkan ilustrasi di atas, penyesuaian tarif diharapkan dapat dilakukan sebagai berikut :

- 1) Tidak melebihi nilai ATP
- 2) Berada diantara nilai ATP dan WTP, bila akan dilakukan penyesuaian tingkat pelayanan
- 3) Bila tarif yang diajukan berada di bawah perhitungan tarif, namun berada di atas ATP maka selisih tersebut dapat dianggap sebagai beban subsidi yang harus ditanggung pemerintah (regulator)
- 4) Bila perhitungan tarif, pada suatu jenis kendaraan, berada jauh di bawah ATP dan WTP, maka terdapat keleluasaan dalam penyesuaian tarif yang baru, yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan subsidi silang. Pada jenis kendaraan lain yang kondisi perhitungan tarif diatas ATP.