

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Pengertian Transportasi**

Angkutan umum adalah sarana kendaraan atau moda angkutan yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan dipungut bayaran (Warpani, 2002). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, nyaman, aman, dan terjangkau. Angkutan umum adalah suatu bentuk sarana transportasi yang digunakan untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain untuk melakukan aktivitas sehari-hari

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek harus memiliki rute tetap dan teratur terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara dan menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan pedesaan dan perdesaan.

#### **3.2 Tarif**

Tarif adalah harga suatu jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah (Warpani, 2002). Disamping itu, menurut Vuchic, 2005, tarif angkutan umum merupakan faktor terbesar dalam menarik orang untuk melakukan perjalanan menggunakan angkutan umum, dan merupakan elemen dasar sistem operasi angkutan umum yang mempengaruhi kondisi keuangan operator angkutan umum. Tarif adalah biaya yang dikenakan untuk menggunakan fasilitas angkutan umum yang tersedia.

Menurut Tamin, 1999, tarif angkutan umum dapat berupa:

- a. Tarif seragam flat fares, yaitu merata dimana tidak melihat jauh dekatnya jarak yang ditempuh oleh angkutan umum.
- b. Tarif berdasarkan jarak distance – based fares, yaitu tarif berdasarkan oleh jarak besarnya rupiah yang harus dibayarkan sesuai jarak yang ditempuh.

### **3.3 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)**

Salim (1998) menyampaikan biaya pokok atau biaya produksi atau operasional adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/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. Biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap biaya tidak tetap. Biaya langsung meliputi:
    1. Penyusutan kendaraan
    2. Bunga modal
    3. Gaji dan tunjangan awak kendaraan 14
    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
- 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 meliputi:
1. Biaya pegawai selain awak kendaraan:
    - a. Gaji/ upah
    - b. Uang lembur
    - c. Tunjangan sosial
  2. Biaya pengelolaan
    - a. Penyusutan bangunan kantor
    - b. Penyusutan pool dan bengkel
    - c. Penyusutan inventaris / alat kantor
    - d. Penyusutan sarana bengkel
    - e. Biaya administrasi kantor
    - f. Biaya pemeliharaan kantor
    - g. Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
    - h. Biaya listrik dan air
    - i. Biaya telepon dan telegram
    - j. Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
    - k. Pajak perusahaan
    - l. Izin trayek
    - m. Izin usaha
    - n. Biaya pemasaran

### **3.4 ATP (*Ability To Pay*) dan WTP (*Willingnes To Pay*)**

Kemampuan membayar (*ability to pay*) adalah jumlah uang yang mampu dibayarkan masyarakat untuk menggantikan biaya pelayanan yang diterimanya (Rubiani, 2004). Kemampuan membayar ini dipengaruhi oleh pendapatan penumpang. Menurut Tamin, 1999 Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna. Besar ATP adalah rasio anggaran untuk untuk transportasi dengan intensitas perjalanan.

Menurut Tamin et.al (2004) *Willingness to Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Kesediaan membayar dipengaruhi oleh pelayanan yang diterima pengguna jasa. Menurut Tamin, 1999 Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. 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.