

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Angkutan Penumpang Umum

Perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan dikenal dengan istilah angkutan. Kendaraan Bermotor Umum merupakan setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Pengemudi kendaraan bermotor umum untuk angkutan orang dalam trayek wajib mengangkut penumpang yang membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan; (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

Angkutan umum merupakan angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan udara. Angkutan umum merupakan moda transportasi yang berperan memberikan pelayanan terhadap kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan aktivitas, terutama masyarakat yang tidak memiliki alternatif pilihan moda transportasi (captive riders). Angkutan umum sangat diperlukan di wilayah perkotaan untuk mendukung mobilitas masyarakat yang berperan dalam pengembangan kota (Safitri, 2016).

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek (UU Nomor 22 Tahun 2009). Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yaitu Angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran (Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek).

Tujuan dari angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat, dimana pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum. Adapun perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan (Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009).

3.2 Angkutan Perkotaan

Angkutan Perkotaan merupakan angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam Trayek. Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek meliputi mobil penumpang umum dan/ataumobil bus umum (PM No 15 Tahun 2019).

3.3 Tarif

Tarif merupakan besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan penumpang umum yang dinyatakan dalam rupiah (SK.687/AJ.206/DRJD/2002). Untuk mendapatkan pelayanan yang layak dan nyaman, perlu ditetapkan suatu tarif angkutan umum penumpang yang mana tarif tersebut juga layak bagi kemampuan penumpang untuk membayar sewa (*affordability*). Tarif angkutan umum yang layak akan didapat apabila telah dihitung terlebih dahulu biaya operasional kendaraannya sehingga tidak akan ada pihak yang dirugikan (Sriastuti & K, 2015).

Menurut Tamin (1999) tarif angkutan umum dapat dibedakan menjadi:

1. Tarif seragam (*flat fares*)
2. Tarif berdasarkan jarak (*distance base fares*)

Dalam menetapkan tarif ini harus 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.

Tarif angkutan umum penumpang kota merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif BEP) dan ditambah 10% untuk jasa keuntungan perusahaan, Rumusannya adalah:

1. Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan.
2. Tarif angkutan umum penumpang kota merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif BEP) dan ditambah 10% untuk jasa.

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\%$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}$$

$$\text{Tarif pokok} = \text{total biaya pokok}$$

$$\text{Km yang ditempuh Per tahun} = \text{Jarak trayek} \times \text{jumlah perjalanan dalam satu hari} \times \text{jumlah hari operasi satu bulan} \times \text{jumlah bulan dalam satu tahun.}$$

3. Faktor muat (*Load Faktor*) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasadinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70%.
4. Rit adalah satu kali perjalanan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan.
5. Waktu tempuh/rit adalah lama perjalanan dalam satu rit.
6. Jarak tempuh/rit adalah jarak km yang ditempuh untuk satu kali jalandari tempat asal ke tempat tujuan.
7. Jarak tempuh/hari adalah jarak km yang ditempuh dalam satu hari.
8. Frekuensi adalah jumlah rit dalam kurun waktu tertentu (per jam, perhari).
9. Kapasitas angkut/kapasitas tersedia adalah kapasitas maksimal yang tersedia untuk penumpang (duduk dan berdiri) sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

10. Kapasitas terjual adalah jumlah penumpang yang diangkut dihitung berdasarkan jumlah tempat duduk yang terpakai + berdiri x frekuensi.
11. Hari operasi per bulan adalah jumlah hari operasi dalam satu bulan.
12. Kilometer-kosong adalah kilometer yang tidak produktif yang terjadi pada awal operasi (berangkat dari pool) dan akhir operasi (kembali ke pool). Kilometer-kosong per hari diasumsikan sebesar 3% dari total kilometer-tempuh per hari.
13. Kilometer-efektif adalah kilometer-tempuh produktif pada saat operasi
14. Seat-km (Pnp-Km) tersedia adalah jumlah tempat duduk-km, dihitung dengan mengalikan jumlah tempat duduk yang tersedia dengan frekuensi serta jarak tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan.
15. Seat-Km (Pnp-Km) terjual adalah jumlah produksi yang terjual yang dihitung dengan mengalikan jumlah tempat duduk terjual dengan jarak tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan lalu dikalikan dengan frekuensi.

Pada Peraturan Walikota Mataram Nomor 48 Tahun 2022 tentang Penyesuaian Tarif Penumpang Umum Angkutan Kota telah ditetapkan tarif untuk penumpang angkutan perkotaan yaitu sebesar Rp 7000 untuk penumpang umum.

3.4 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya Operasional Kendaraan merupakan semua biaya yang harus dikeluarkan oleh penyedia jasa angkutan (operator) sehubungan dengan pengoperasian kendaraan baik itu biaya langsung, biaya tidak langsung, biaya overhead, biaya tak terduga dan keuntungan penyedia jasa kendaraan (Jalil et al., 2018).

Berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.792 Tahun 2021 tentang pedoman teknis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan subsidi angkutan penumpang umum perkotaan, biaya pokok dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan tidak langsung dengan komponen sebagai berikut:

1. Biaya Langsung

a) Penyusutan Kendaraan

Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung dengan menggunakan metode garis lurus. Untuk kendaraan baru, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBM dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama harga kendaraan dinilai berdasarkan harga perolehan. Berikut merupakan perhitungan penyusutan kendaraan :

$$\text{Penyusutan per tahun} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai residu}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Keterangan:

Nilai residu bus adalah 20% dari harga kendaraan.

b) Bunga Modal

Bunga modal dapat dihitung dengan menggunakan rumus berikut:

$$\text{Biaya Modal} = \frac{\frac{n+1}{2} \times \text{modal} \times \text{tingkat bunga/tahun}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Keterangan:

n = masa pengembalian pinjaman

c) Gaji dan Tunjangan Awak Kendaraan

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

d) Bahan Bakar Minyak (BBM)

Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraan dan menyesuaikan harga saat ini.

e) Ban

Jarak tempuh ganti ban untuk bus sedang dilakukan pada 20.000 Km.

f) Servis Kecil

Servis kecil dilakukan dengan patokan Km tempuh antar servis, yang disertai penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta

minyak rem. Rata-rata untuk angkutan kota servis kecil dilakukan 3 bulan sekali.

g) Servis Besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan Km tempuh, yaitu penggantian oli mesin, oli garden, oli transmisi, platina, busi, filter oli, kondensor.

h) Penambahan Oli Mesin

Penambahan oli mesin dilakukan setelah km-tempuh di jarak km tertentu.

i) Suku Cadang dan Bodi

Biaya untuk keperluan suku cadang mesin bagian rangka bawah dan bagian bodi diperhitungkan per tahun sebesar 5% dari harga bus.

j) Cuci Mobil

Perhitungan biaya cuci bus kota sebaiknya dilakukan setiap hari.

k) Restribusi Terminal

Biaya retribusi terminal per bus diperhitungkan per hari atau per bulan tergantung dari kebijakan daerah masing-masing.

l) STNK/Pajak Kendaraan

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

m) KIR

KIR dilaksanakan tiap enam bulan sekali dengan tujuan untuk memeriksa keadaan kendaraan masih layak atau tidak. Untuk besarnya biaya kir tergantung pada kebijakan yang berlaku pada daerah serta dinas yang terkait pada daerah tersebut.

n) Asuransi

Asuransi kendaraan pada umumnya hanya dilakukan oleh perusahaan yang membeli kendaraan secara kredit bank, namun asuransi kendaraan perlu diperhitungkan sebagai pengaman dalam resiko. Biaya premi dihitung per kendaraan per tahun. Asuransi awak kendaraan wajib dilakukan oleh perusahaan angkutan.

2. Biaya Tidak Langsung

a) Biaya pegawai selain awak kendaraan.

Tenaga selain awak kendaraan terdiri atas pemimpin, staf administrasi, tenaga teknis, dan tenaga operasi. Jumlah tenaga pimpinan, staf administrasi, tenaga Teknik, dan tenaga operasi tergantung dari besarnya armada yang dikelola. Biaya pegawai ini terdiri atas gaji/upah, uang lembur dan jaminan sosial.

b) Biaya Pengelolaan

- 1) Penyusutan bangunan kantor diperhitungkan selama 5 (lima) sampai 20 (dua puluh) tahun.
- 2) Penyusutan bangunan dan peralatan bengkel diperhitungkan selama 5 (lima) sampai 20 (dua puluh) tahun, tergantung dari keadaan fisik bangunan tanpa harga tanah.
- 3) Masa penyusutan inventaris/alat kantor, diperhitungkan 5 (lima) tahun.
- 4) Masa penyusutan sarana bengkel, diperhitungkan selama 3-5 tahun.
- 5) Administrasi kantor.
- 6) Pemeliharaan kantor seperti pengecatan kantor.
- 7) Pemeliharaan pool dan bengkel.
- 8) Listrik dan air.
- 9) Telepon dan telegram serta porto.
- 10) Biaya perjalanan dinas meliputi perjalanan dinas pimpinan, staf administrasi, teknisi, dan tenaga operasi.
- 11) Pajak perusahaan.
- 12) Izin usaha.
- 13) Izin trayek ditentukan berdasarkan peraturan daerah dan rute.
- 14) Biaya pemasaran.
- 15) Biaya lain-lain.

3.5 Ability To Pay (ATP)

Ability to pay adalah kemampuan seseorang untuk membayar suatu jasa berdasarkan penghasilan yang didapat. *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 (Nariendra dkk, 2021)

Faktor-faktor yang mempengaruhi *Ability to pay* diantaranya:

- a. Penghasilan keluarga per bulan
- b. Alokasi biaya transportasi
- c. Intensitas perjalanan
- d. Jumlah anggota keluarga (Aryatama, 2022).

3.6 Willingness To Pay (WTP)

Willingness to pay adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan (dalam bentuk uang) atas jasa yang diperolehnya. *Willingness to pay* juga diartikan sebagai jumlah maksimum yang akan dibayarkan konsumen untuk menikmati peningkatan kualitas (Nariendra dkk, 2021). Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya adalah

- a. Produk yang ditawarkan/disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi.
- b. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan.
- c. Utilitas pengguna terhadap angkutan tersebut.
- d. Penghasilan pengguna (Aryatama, 2022).

3.7 Hubungan ATP dan WTP

Terdapat 3 kondisi hubungan ATP dan WTP dalam pelaksanaan penentuan tarif angkutan umum, yaitu:

1. $ATP > WTP$

Pada kondisi ini terlihat bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa tersebut. Hal ini terjadi apabila masyarakat mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah. Dalam kondisi ini pengguna disebut *choiced riders*.

2. $ATP < WTP$

Pada kondisi ini keinginan pengguna untuk membayar jasa lebih besar daripada kemampuannya. Hal ini dapat terjadi apabila masyarakat yang mempunyai penghasilan relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa sangat tinggi sehingga keinginan masyarakat untuk membayar jasa tersebut cenderung lebih dipengaruhi oleh utilitas. Dalam kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

3. $ATP = WTP$

Pada kondisi ini menunjukkan bahwa antar kemampuan dan keinginan membayar jasa yang dikonsumsi masyarakat ialah sama. Dalam hal ini, terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut