# BAB III KAJIAN PUSTAKA

1.

## Angkutan Umum

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus dan minibus), kereta api, angkutan air dan udara (Warpani, 1990). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan atau orang dengan dipungut bayaran. 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).

## Jenis Angkutan Umum

Menurut Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019, 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. Untuk pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri atas:

* + - * 1. Angkutan Lintas Batas Negara.
				2. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP).
				3. Angkutan Antar Kota Dalam Provonsi (AKDP).
				4. Angkutan Perkotaan. dan
				5. Angkutan Pedesaan.

Dimana dalam penulisan penelitian ini menggunakan kajian pelayanan angkutan pedesaan.

## . Angkutan Pedesaan

Angkutan pedesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari terminal dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain yang membedakan angkutan pedesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan (Warpani, 2002).

Angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (KM 35 Tahun 2003).

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 menyebutkan bahwa angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 51 ayat (2) menyebutkan kriteria pelayanan angkutan pedesaan sebagai berikut:

* + 1. Mempunyai jadwal tetap.
		2. Melayani angkutan bersifat lambat dengan waktu menunggu relative cukup lama.
		3. Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yangt telah ditetapkan untuk angkutan pedesaan.
		4. Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum. Kelengkapan kendaraan yang digunakan untuk angkutan pedesaaan meliputi :
			1. Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
			2. Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan dibagian depan dan belakang kendaraan.
			3. Dilengkapi dengan tanda khusus berupa tulisan pedesaan dengan huruf kapotal dan tebal yang ditempatkan pada badan kendaraan sebelah kiri dan sebelah kanan.
			4. Identitas pengemudi yang ditempatkan pada dasbor yang dikeluarkan oleh setiap perusahaan angkutan umum.
			5. Dapat dilengkapi fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
			6. Daftar tarif yang berlaku.

## . Kinerja Pelayanan Angkutan Umum

Adapun faktor-faktor yang dijadikan indikator dalam kinerja pelayanan angkutan umum yang digunakan dalam penelian ini antara lain:

* + 1. Frekuensi

Frekuensi adalah jumlah perjalanan dalam satuan waktu tertentu yang dapat diidentifikasikan sebagai frekuensi tinggi atau frekuensi rendah. Frekuensi juga dapat dirumuskan sebagai berikut :

###  Rumus III. 1 Frekuensi



* + 1. Faktor Muat (Load Factor)

Faktor muat (load factor) adalah suatu angka yang menunjukkan besarnya penggunaan tempat yang tersedia dalam suatu kendaraan terhadap kapasitas angkut kendaraan tersebut atau rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang berada dalam angkutan umum dengan kapasitas muat angkutan umum.

Standar yang ditetapkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat untuk nilai load factor adalah 70% dan terdapat cadangan 30% untuk menghindari kemungkinan terjadinya lonjakan penumpang yang ada di dalam kendaraan.

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat, faktor muat dapat di peroleh dengan menggunakan rumus :

Rumus III. 2 Load Factor



* + 1. Headway

Waktu antara kendaraan (headway) adalah selang wajtu antara kendaraan yang berada didepan dengan kendaraan yang berada di belakangnya ketika melewati suatu titik tertentu (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002). Adapun rumus yang digunakan untuk menentukan headway kendaraan ialah :

### Rumus III. 3 Headway



* + 1. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan ialah waktu yang ditempuh dari awal melakukan perjalanan sampai akhir perjalanan atau trayek tersebut.

Adapun dalam menentukan jumlah armada untuk angkutan penumpang umum selain indikator diatas perlu diketahui juga untuk kapasitas kendaraannya. Kapasitas kendaraan merupakan daya muat penumpang pada setiap kendaraam angkutan umum yang mana dalamSurat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat tahun 2002 diatur sebagai berikut :

Tabel III. 1 Kapasitas Kendaraan

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Jenis Angkutan | Kapasitas Kendaraan | Kapasitas Penumpang Perhari/Kendaraan |
| Duduk | Berdiri | Total |
| MobilPenumpang Umum | 8 | - | 8 | 250- 300 |
| Bus Kecil | 19 | - | 19 | 300-400 |
| Bus Sedang | 20 | 10 | 30 | 500-600 |
| Bus besar lantaitunggal | 49 | 30 | 79 | 1.000-1.200 |
| Bus besar kantaiganda | 85 | 35 | 120 | 1.500-1.800 |

Sumber: KEPUTUSAN DIRJENHUBDAT No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Berikut merupakan parameter dan standar kinerja angkutan umum menurut Word Bank 1987 dan Dirjen-Hubdat dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel III. 2 Parameter Standar Kinerja Angkutan Umum

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| No | Jenis Parameter | Satuan | Nilai Standart |
| 1 | Volume Penumpang MPU | Orang | 250 |
| 2 | Frekuensi Minimum |  |  |
| a. Minimum | Kend/Jam | 3-6 |
| b.Rata-rata | Kend/jam | 6-12 |
| 3 | Waktu Tunggu |  |  |
| a. Rata-rata | Menit | 5-10Menit |
| b. Maksimum | Menit | 10-20Menit |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 4 | Waktu Tempuh Perjalanan |  |  |
| a. Rata-rata | Jam | 1-1,5 jam |
| b. Maksimum | Jam | 2-3 jam |
| 5 | Faktor Muat | % | 70 |
| 6 | Jumlah Trip dan Jarak Tempuh Kendaraan | km | 230-260 |
| 7 | Jumlah Kendaraan | % | 80-90 |

Sumber : World Bank 1987

* 1. **. Pembelian Layanan (*Buy The Service*)**

Pembelian layanan atau Buy The Service adalah sistem yang dapat diberlakukan untuk mengoperasikan bus dengan spesifikasi pelayanan, baik ditinjau dari sisi kuantitas maupun kualitas. Pemerintah akan membayar operator berdasarkan tarif atas pelayanan yang mereka laksanakan, sesuai jumlah kilometer yang mereka tempuh (Sutomo, 2002).

Prinsip dari sistem Buy The Service ini adalah sebagai berikut :

* + 1. Tidak ada setoran pengemudi kepada operator.
		2. Operator termasuk pengemudi hanya berkonsentrasi pada pelayanan.
		3. Gaji pengemudi sudah ditetapkan.
		4. Ada standar pelayanan minimal yang harus dipenuhi oleh operator termasuk pengemudi yang tertuang dalam kontrak.
		5. Pelayanan transportasi dengan sistem buy the service lebih mengedepankan pelayanan kepada masyarakat.

Dilihat dari penamaannya, buy the service merupakan sebuah sistem pembelian pelayanan oleh Pemerintah dengan tujuan untuk melayani masyarakat dalam hal transportasi publik atau angkutan umum kepada pihak operator (swasta) yang dimana buy the service ini tetap berpedoman pada segitiga transportasi yakni pemerintah, swasta, dan masyarakat.

Pembelian pelayanan ini didasarkan dengan melakukan perhitungan biaya operasi kendaraan (BOK) yang akan menghasilkan nilai rupiah per kilometer. Pembelian pelayanan oleh pemerintah dituangkan dalam bentuk kontrak yang mana didalamnya harus berisi standar operasi pelayanan (SOP)

sehingga apabila terjadi bentuk-bentuk pelanggaran operasi maka akan dikenakan sanksi atau denda.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2020 pasal 10 ayat (2) menjelaskan mengenai pemilihan perusahaan angkutan umum sebagai operator dilakukan melalui proses :

1. Pelelangan yang diikuti oleh badan usaha berbadan hukum yang bergerak di bidang angkutan umum; atau
2. Penunjukkan langsung kepada badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah yang bergerak di bidang angkutan umum dengan prinsip penugasan.

Berikut merupakan langkah atau tahapan dari Kementerian Perhubungan dalam melakukan subsidi layanan terhadap angkutan umum:

1. Perencanaan
	1. Pemilihan kota percontohan program berdasarkan kesiapan dan komitmen.
	2. Koordinasi dengan pemerintah daerah untuk penetapan koridor dan persiapan pelaksanaan.
2. Persiapan
	1. Lisensi pelaksanaan diberikan kepada operator yang memenuhi kualifikasi.
	2. Operator wajib menjalankan Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan oleh Pemerintah.
3. Diterapkan Sanksi terhadap setiap pelanggaran Standar Pelayanan Minimal.
4. Pelaksanaan
	1. Ditjen Perhubungan Darat bekerjasama dengan pihak ke-3 (swasta) sebagai manajemen pengelola pelaksanaan program di lapangan.
	2. Monitoring dan evaluasi menerapkan sistem IT untuk meminimalisiir SDM dan meningkatkan akuntabilitas serta produktifitas (Fleet Management, E-checker)

Dalam melakukan manajemen pengelola Buy The Service, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat benkontrak dengan pihak ke-3 untuk melaksanakan beberapa fungsi yakni :

1. Manajemen
	1. Menyusun SOP kehiatan serta staff operator.
	2. Melakukan pelatihan kepada awak kendaraan serta staff operator.
2. Pelaksanaan
	1. Memastikan operasional layanan berjalan dengan baik sesuai dengan SPM.
	2. Menetapkan headway angkutan.
	3. Membuat rencana operasi harian.
3. Monitoring
	1. Memberikan laporan operasional, saran , serta laporan masyarakatserta kendala lainnya.
4. Evaluasi
	1. Mengevaluasi layanan serta kinerja operator.

Melakukan verifikasi terhadap capaian operator untuk dilakukan pembayaran layanan.

## . Penentuan Jumlah Armada

Komponen perhitungan menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (2002) yaitu waktu sirkulasi, waktu henti kendaraan dan waktu antara.

* + 1. Waktu siklus

Dengan pengaturan kecepatan kendaraan rata-rata 30 km per jam dengan deviasi waktu sebesar 5% per jam dari waktu perjalanan. Adapun rumus waktu siklus adalah :



Rumus III. 4 Waktu Siklus Keterangan :

CTABA = Waktu antara sirkulasi dari A ke B kembali ke A

TAB = Waktu perjalanan rata-rata dari A ke B TBA = Waktu perjalanan rata-rata dari B ke A δAB = Deviasi waktu perjalanan dari B ke A δBA = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B TTA = Waktu henti kendaraan di A

TTB = Waktu henti kendaraan di B

Waktu henti kendaraan di asal dan tujuan (TTA atau TTB) ditetapkan sebesar 10% dari waktu perjalanan A dan B.

* + 1. Waktu antara kendaraan dirumuskan sebagai berikut :

Rumus III. 5 Waktu Antara Kendaraan

Keterangan:

H = Headway (menit) F = Faktor muatan (%)

P = Jumlah penumpang / jam dalam kendaraan (orang) C = Kapasitas kendaraan (orang)

* + 1. Jumlah armada per waktu sirkulasi dirumuskan dengan sebagai berikut :

Rumus III. 6 Jumlah Armada Per Waktu Sirkulasi

Keterangan:

K = Jumlah Kendaraan yang dib utuhkan (unit)

CT = Waktu sirkulasi (menit) H = Waktu antara (menit)

fA = Faktor ketersedian kendaraan (fA)

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor

67 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, jenis angkutan dibagi berdasarkan ukuran kota, kapasitas penumpang per hari, serta jenis angkutan berdasarkan jumlah penumpang minimum.

Sehingga jenis moda yang akan digunakan untuk melayani kebutuhan angkutan umum ini harus ditentukan sesuai dengan kebutuhan.

Tabel III. 3 Jenis Angkutan Berdasarkan Ukuran Kota

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Jenis Trayek | Kota Raya Penduduk | Kota Besar Penduduk | Kota Sedang Penduduk | Kota Kecil Penduduk |
| >1.000.000 | 500.000-1.000.000 | 100.000-500.000 | <1.000.000 |
| Utama | KA | Bus Besar | Bus Besar/Seda ng | Bus Sedang |
| Bus Besar |
| Cabang | Bus Sedang/Be sar | Bus Sedang | Bus Sedang/K ecil | Bus Kecil |
| Ranting | BusSedang/K ecil | Bus Kecil | MPU | MPU |
| Langsug | Bus Besar | Bus Besar | Bus Sedang | Bus Sedang |

Sumber:KEPUTUSAN DIRJENHUBDAT No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Dasar penentuan jenis angkutan tersebut berdasarkan pada ukuran kota dengan mempertimbangkan jenis kendaraan berdasarkan klasifikasi trayek dan kapasitas penumpang per-hari. Berikut merupakan tabel penentuan jenis angkutan berdasarkan kapasitas kendaraan.

Tabel III. 4 Jenis Angkutan Berdasarkan Kapasitas Penumpang Per-hari

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Jenis Angkutan | Kapasitas Kendaraan | KapasitasPenumpang/Hari/Kendar aan |
| Duduk | Berdiri | Total |
| Mobil Penumpang Umum | 8 | - | 8 | 250-300 |
| Bus Kecil | 19 | - | 19 | 300-400 |
| Bus Sedang | 20 | 10 | 30 | 500-600 |
| Bus Besar Lantai Tunggal | 49 | 30 | 79 | 1000-1200 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Bus Besar Lantai Ganda | 85 | 35 | 120 | 1500-1800 |

Sumber: KEPUTUSAN DIRJENHUBDAT No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Tabel III. 5 Jenis Angkutan Berdasarkan Jumlah Penumpang Minimum

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Jenis Armada** | **Jumlah Armada Minimum** | **Jumlah Penumpang Minimum/Hari/Ken daraan** | **Jumlah Penumpang Minimum** |
| MPU | 20 | 250 | 5000 |
| BUS SEDANG | 20 | 500 | 10000 |
| BUS BESAR | 50 | 1000 | 50000 |

Sumber: KEPUTUSAN DIRJENHUBDAT No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002

## . Tarif

Tarif ialah biaya yang dikeluarkan oleh setiap penumpang yang telah menggunakan jasa angkutan umum.

Menurut Warpani (2002) tarif angkutan umum merupakan harga yang harus dibayar dengan menggunakan sistem sewa, ketentuan pemilik jasa, maupun ketentuan pemerintah.

Adapun struktur tarif yang merupakan tata cara pembayaran tarif dikelompokkan dalam 4 kategori , yaitu :

1. Tarif Seragam (flate fare) , ialah tarif yang diterima adalah sama tanpa memperhatikan jarak yang dilalui. Pada sistem tarif ini memberikan keuntungan kepada operator yaitu kemudahan dalam pelaksanaan penarikan ongkos dalam kendaraan serta memudahkan pengadaan dan penarikan karcis. Namun kelemahan sistem ini ialah pengguna angkutan dengan perjalanan jarak pendek akan mengalami kerugian yakni harus membayar tarif yang sama seperti pengguna angkutan dengan perjalanan jarak jauh.
2. Tarif berdasarkan jarak (distance base fare) , merupakan jenis

tarif yang dibedakan menurut jarak tempuh. Dimana kelemahan system ini ialah operator kesulitan dalam mengumpulkan biaya angkutan disebabkan oleh pengguna angkutan yang melakukan perjalanan relativ rendah dalam penggunaan angkutan lokal.

1. Tarif berdasarkan tahapan, dimana tarif ini berdasarkan jarak tempuh yang dibagi per satuan tahapan. Sistem ini menguntungkan bagi pihak operator dikarenakan kemudahan dalam pengembalian biaya perjalanan serta untuk pengguna angkutan dimana biaya perjalanan yang dikeluarkan sesuai dengan jarak perjalanan.
2. Tarif berdasarkan zona, yakni tarif yang berdasarkan pelayanan angkutan yang dibagi dalam zona.

## . Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Biaya Operasional Kendaraan adalah 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. (Erlinawati Jalil,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
1. 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 penyusutaan kendaraan:



Rumus III. 7 Penyusutan Kendaraan Keterangan :

Nilai residu bus adalah 20% dari harga kendaraan.

1. Bunga Modal

Bunga modal dapat dihitung dengan menggunakan rumus berikut :

### Rumus III. 8 Bunga Modal



Keterangan :

n = masa pengembalian pinjaman

1. Gaji dan Tunjangan 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.

1. Bahan Bakar Minyak (BBM)

Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraan.

1. Ban

Jarak tempuh ganti ban untuk bus sedang dilakukan pada

20.000 Km.

1. Service Kecil

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

1. Service Besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan KM tempuh, yaitu penggantian oli mesin, oligarden, oli

tranmisi, platina, busi, filter oli, kondensor.

1. Penambahan oli mesin

Penambahan dilakukan setelah Km-tempuh pada jarak km tertentu.

1. Suku cadang dan body

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

1. Cuci bus

Perhitungan biaya cuci bus kota sebaiknya dilakukan setiap hari.

1. Retribusi Terminal

Biaya retribusi terminal per bus diperhitungkan per hari atau per bulan.

1. STNK/Pajak Kendaraan

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

1. Kir

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

1. Asuransi

Asuransi kendaraan pada umumnya hanya dilakukan oleh prusahaan 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.

* + 1. Biaya Tidak Langsung
1. 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.

1. 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 dunas 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.

## . Subsidi

Berdasarkan Pasal 1 Angka 16 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2011 menyatakan subsidi adalah alokasi anggaran yang diberikan kepada perusahaan/Lembaga yang memproduksi, menjual, mengekspor atau mengimpor barang dan jasa yang memenuhi hajat hidup orang banyak sedemikian rupa sehingga harga jualnya dapat di jangkau oleh masyarakat.

Subsidi dapat dibedakan menjadi dua macam yakni, Price distorting subsidies yang merupakan bantuan pemerintah kepada masyarakat dalam bentuk pengurangan harga di bawah harga pasar sehingga meningkatkan konsumsi atau pembelian komoditi tersebut, yang kedua adalah Crash giant

yaitu bantuan pemerintah kepada masyarakat dengan memberikan sejumlah uang tunai dan alokasi akan uang tersebut diserahkan sepenuhnya kepada masyarakat penerima.

Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan ialah bantuan biaya pengoperasian untuk Angkutan Perkotaan dengan tarif yang ditetapkan pada Trayek tertentu. (Permenhub Nomor 9 Tahun 2020).

Dalam penelitian ini, subsidi disini berarti pemerintah membeli layanan angkutan umum yang nantinya akan berdampak kepada tarif angkutan yang lebih murah dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi sehingga masyarakat akan beralih menggunakan angkutan umum untuk melakukan suatu perpindahan.

* 1. ***. Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness* to Pay (WTP)**

Ability to Pay (ATP) merupakan kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya. Sebagaimana yang dikemukakan oleh Tamim (1999), Ability to Pay (ATP) adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya.

Menurut Yulianto (2017), terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi

Ability to Pay (ATP) diantaranya :

* + 1. Besar penghasilan.
		2. Kebutuhan transportasi.
		3. Total biaya transportasi.
		4. Persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi.

Willingness to Pay (WTP) merupakan kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diperolehnya. Beberapa faktor yang mempengaruhi Willingness to Pay (WTP) menurut Hotmanida (1999) diantaranya :

1. Produk yang ditawarkan atau disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi.
2. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan.
3. Utilitas pengguna terhadap angkutan tersebut.
4. Perilaku pengguna.

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 besardari 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.

1. ATP < WTP

Pada kondisi ini keinginan pengguna untuk membayar jasa lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini dapat terjadi apabila masyarakat yang mempunyai penghasilan relative 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.

1. ATP = WTP

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

**3.11 . Skema Penerapan Sistem *Buy The Service***

Buy the service merupakan suatu sistem pembelian layanan oleh pemerintah dimana biaya operasional kendaraan angkutan tersebut dibeli oleh pemerintah, serta menjualnya kepada masyarakat dengan tarif yang telah ditentukan. Berikut merupakan alur skema Buy The Service pada angkutan pedesaan rute Jombang-Ploso-Kabuh-Ngusikan di kabupaten Jombang:

Kontrak

Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang

Pemerintahan Daerah Kabupaten Jombang

Penumpang

Operator

Pengawasan Pelayanan

Aduan

Gambar III. 1 Proses Skema Buy The Service

Berdasarkan Gambar III.1, dapat dinyatakan bahwa pemberian subsidi untuk penerapan skema Buy The Service ini dimulai dari pemerintah daerah yang dalam hal ini Pemerintah Kabupaten Jombang sebagai pihak yang akan menerapkan skema Buy The Service sebagai peningkatan pelayanan angkutan pedesaan pada rute Jombang-Ploso- Kabuh-Ngusikan, mengadakan proses pelelangan kepada operator yang merupakan pihak BUMN atau swasta sebagai pihak ketiga yang akan menjalankan dan melaksanakan layanan angkutan sesuai dengan SPM dan kontrak kerja yang telah disetujui diawal oleh pemerintah daerah. Selanjutnya pemerintah akan melakukan pembayaran subsidi per hari , per bulan atau per tahunnya, dimana dana subsidi yang dikeluarkan secara bertahap yang sebelumnya sudah disepakati pada saat pembuatan kontrak kerja. Setelah itu untuk supir angkutan akan diberikan upah sesuai dengan nilai Upah Minimum Regional (UMR) beserta tunjangannya dengan begitu para supir dan juga operator hanya perlu memperhatikan layanan dan memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat. Selain itu, Pemerintah Daerah Kabupaten Jombang juga bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang untuk mengadakan pengawasan serta perencanaan terhadap jalannya pengoperasionalan angkutan pedesaaan Jombang-Ploso-Kabuh-Ngusikan dengan menerapkan skema Buy The Service tersebut.