

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1. Angkutan Umum

Menurut Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, 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 lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut biaya.

Menurut Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan Angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.

Menurut Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor umum.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek wajib menyesuaikan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan

Bermotor Umum Dalam Trayek sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri ini dalam waktu 1 (satu) tahun sejak Peraturan Menteri ini mulai berlaku.

3.2. Angkutan Perdesaan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri atas:

1. Angkutan Lintas Batas Negara;
2. Angkutan Antarkota Antarprovinsi;
3. Angkutan Antarkota Dalam Provinsi;
4. Angkutan Perkotaan; dan
5. Angkutan Perdesaan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, angkutan perdesaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi kriteria pelayanan sebagai berikut:

1. mempunyai jadwal tetap;
2. melayani Angkutan bersifat lambat dengan waktu menunggu relatif cukup lama;
3. melayani Angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan Penumpang yang telah ditetapkan untuk Angkutan Perdesaan;
4. dilayani dengan Mobil Bus Kecil atau Mobil Penumpang Umum.

3.3. Rute

Kriteria pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf a harus:

1. memiliki rute tetap dan teratur;
2. terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan
3. menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.

Sesuai dengan isi Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, tahapan kegiatan yang dilaksanakan untuk penetapan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, sekurang-kurangnya meliputi:

1. Melakukan penelitian asal dan tujuan perjalanan orang menurut zona jenis pelayanan angkutan;
2. Menentukan variable yang berpengaruh terhadap bangkitan dan tarikan perjalanan;
3. Menghitung bangkitan dan tarikan perjalanan untuk kondisi sekarang dan tahun perencanaan;
4. Menentukan model perhitungan distribusi perjalanan;
5. Menghitung distribusi perjalanan untuk kondisi sekarang dan tahun perencanaan;
6. Mengkonversi jumlah perjalanan orang menjadi jumlah kendaraan, dengan mempertimbangkan:
 - a. Jumlah frekuensi;
 - b. Faktor muatan 70%;
 - c. Kapasitas kendaraan yang akan melayani.

Kriteria penetapan jaringan trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, meliputi:

1. Titik asal dan tujuan merupakan titik terjauh;
2. Berawal dan berakhir pada terminal yang sesuai dengan jenis pelayanannya;
3. Lintasan yang dilalui tetap dan sesuai dengan kelas jalan.

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, jaringan jalan yang dilalui rute setiap Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b paling sedikit:

1. jalan kelas II, untuk Trayek yang dilayani dengan Mobil Bus Besar; dan
2. jalan kelas III, untuk Trayek yang dilayani dengan Mobil Bus Sedang dan/atau Mobil Penumpang.

Menurut Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No.687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, Analisis Kinerja Rute dan Operasi. Analisis ini mengkaji beberapa parameter sebagai berikut:

1. Faktor Muat (*load factor*);
2. Jumlah Penumpang yang Diangkut;
3. Waktu Antara (*headway*);
4. Waktu Tunggu Penumpang;
5. Kecepatan Perjalanan;
6. Sebab-sebab Kelambatan;
7. Ketersediaan Angkutan; dan
8. Tingkat Konsumsi Bahan Bakar.

Pengumpulan data dilakukan dengan survei di atas kendaraan (on board survei), pengamatan langsung dan wawancara. Parameter-parameter di atas dapat digunakan sebagai alat untuk melihat efektifitas dan efisiensi pengoperasian dan penentuan jumlah armada.

3.4. Tarif

Menurut Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur dijelaskan bahwa tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang dinyatakan dalam bentuk rupiah. 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 :

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

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

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{tarif biaya pokok}}{\text{Faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}}$$

$$\begin{array}{l} \text{Km yang ditempuh Per Tahun} \\ \text{Km yang ditempuh Per Tahun} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Jarak trayek} \times \text{jumlah perjalanan dalam satu hari} \times \\ \text{jumlah hari operasi dalam satu bulan} \times \text{Jumlah bulan} \\ \text{dalam satu tahun} \end{array}$$

Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan:

1. Biaya Langsung: Biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas:
 - a. biaya tetap *)
 - b. biaya tidak tetap *)
2. Biaya Tidak Langsung : Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas:

a. biaya tetap *)

b. biaya tidak tetap *)

Keterangan:

*) Biaya tetap : biaya yang tidak berubah (tetap) walaupun terjadi perubahan terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu.

*) Biaya tidak tetap : biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

Berdasarkan pengelompokan biaya itu struktur perhitungan biaya pokok jasa angkutan adalah sebagai berikut :

1. Biaya Langsung

a. Penyusutan kendaraan produktif

b. Bunga modal kendaraan produktif

c. Awak bus (sopir dan kondektur)

1) Gaji/ upah

2) Tunjangan kerja operasi (uang dinas)

3) Tunjangan sosial

d. Bahan Bakar Minyak (BBM)

e. Ban

f. Service Kecil

g. Service Besar

h. Pemeriksaan (Overhaul)

i. Penambahan Oli

j. Suku Cadang dan bodi

k. Cuci bus

l. Retribusi Terminal

m. STNK/pajak kendaraan

n. Kir

o. Asuransi

1) Asuransi Kendaraan

2) Asuransi awak bus

2. Biaya tidak langsung

- a. Biaya pegawai selain awak kendaraan
 - 1) gaji/upah
 - 2) uang lembur
 - 3) tunjangan sosial
 - a) tunjangan perawatan Kesehatan
 - b) pakaian dinas
 - c) asuransi kecelakaan
- b. Biaya pengelolaan
 - 1) Penyusutan bangunan kantor
 - 2) Penyusutan pool dan bengkel
 - 3) Penyusutan inventaris / alat kantor
 - 4) Penyusutan sarana bengkel
 - 5) Biaya administrasi kantor
 - 6) Biaya pemeliharaan kantor
 - 7) Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
 - 8) Biaya listrik dan air
 - 9) Biaya telepon dan telegram
 - 10) Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
 - 11) Pajak perusahaan
 - 12) Izin trayek
 - 13) Izin usaha
 - 14) Biaya pemasaran
 - 15) Lain-lain

3.5. 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 Tamin (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:

- a) Besar penghasilan;

- b) Kebutuhan transportasi;
- c) Total biaya transportasi;
- d) 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:

- a) Produk yang ditawarkan atau disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi;
- b) Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan;
- c) Utilitas pengguna terhadap angkutan tersebut;
- d) Perilaku pengguna.

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

- a) $ATP > WTP$

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*.

- b) $ATP < WTP$

Pada kondisi ini keinginan pengguna untuk membayar jasa lebih besar daripada kemampuan membayarnya. 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*.

- c) $ATP = WTP$

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.

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

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan, subsidi angkutan penumpang umum perkotaan ialah bantuan biaya pengoperasian untuk Angkutan Perkotaan dengan tarif yang ditetapkan pada Trayek tertentu. Dalam penelitian ini, 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.