

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi dan Angkutan

Menurut Morlok (1978) transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lain. Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Sementara Bowersox (1981) berpendapat bahwa transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.

Transportasi secara umum sering dikaitkan dengan angkutan. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan (UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Sementara Munawar (2005) mendefinisikan angkutan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

2.2 Karakteristik Moda dan Klasifikasi Angkutan

Menurut Vuchic (1981) klasifikasi moda angkutan berdasarkan (1) *right of way (R/W)*, (2) teknologi dan (3) jenis layanan. Klasifikasi moda angkutan yang akan dibahas lebih lanjut adalah berdasarkan jenis layanannya. Menurut Vuchic (1981) angkutan perkotaan terdiri dari beberapa moda meliputi berjalan kaki, bersepeda sampai sistem rel. Klasifikasi dasar dari moda – moda ini dibagi menurut cara operasi dan penggunaannya yang mencakup tiga kategori yaitu:

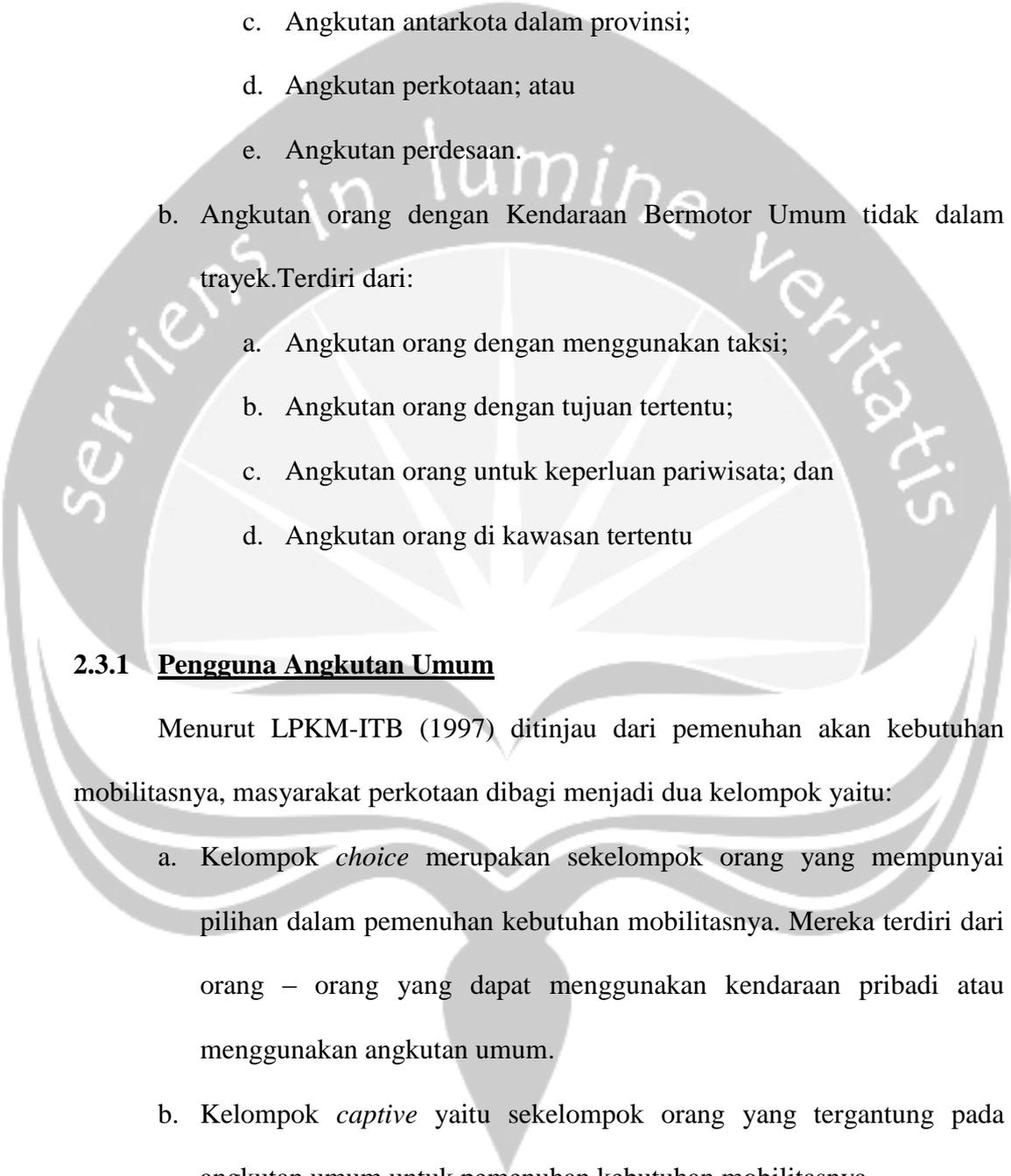
- a. Moda angkutan pribadi (*private transportation*) terdiri dari kendaraan yang dimiliki secara pribadi dan dioperasikan oleh pemiliknya untuk tujuan sendiri. Termasuk dalam kategori ini adalah pedestrian, sepeda dan mobil pribadi.
- b. Moda angkutan umum (*urban transit, mass transit or public transportation*) yang tersedia bagi mereka yang membayar tarif yang telah ditentukan. Moda ini beroperasi pada rute dan jadwal yang tetap.
- c. Moda angkutan sewa (*paratransit or for-hire transportation*) adalah transportasi yang disediakan oleh operator dan dapat digunakan oleh pihak yang menyewa untuk tujuan individu.

2.3 Angkutan Umum

Dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:

- a. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek.

Terdiri dari:

- 
- a. Angkutan lintas batas negara;
 - b. Angkutan antarkota antarprovinsi
 - c. Angkutan antarkota dalam provinsi;
 - d. Angkutan perkotaan; atau
 - e. Angkutan perdesaan.
- b. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek. Terdiri dari:
- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi;
 - b. Angkutan orang dengan tujuan tertentu;
 - c. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
 - d. Angkutan orang di kawasan tertentu

2.3.1 Pengguna Angkutan Umum

Menurut LPKM-ITB (1997) ditinjau dari pemenuhan akan kebutuhan mobilitasnya, masyarakat perkotaan dibagi menjadi dua kelompok yaitu:

- a. Kelompok *choice* merupakan sekelompok orang yang mempunyai pilihan dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Mereka terdiri dari orang – orang yang dapat menggunakan kendaraan pribadi atau menggunakan angkutan umum.
- b. Kelompok *captive* yaitu sekelompok orang yang tergantung pada angkutan umum untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya.

2.3.2 Atribut Pelayanan Angkutan Umum

Atribut pelayanan merupakan atribut dari sistem transportasi yang mempengaruhi kepuasan konsumen, seperti kapan, dimana, untuk apa, dengan moda apa, dengan rute yang mana, melakukan pergerakan atau perjalanan. Konsumen yang berbeda akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda pula (Manheim 1979).

Tujuan dasar dari penyediaan angkutan umum (Wells, 1975 dikutip Tamin 2000) mengatakan bahwa menyediakan pelayanan angkutan yang baik, handal, nyaman, aman, cepat dan murah untuk umum. Hal ini dapat diukur secara relatif dari kepuasan pelayanan beberapa kriteria angkutan umum ideal antara lain adalah:

- a. Keandalan
 - a. Setiap saat tersedia;
 - b. Waktu singkat.
- b. Kenyamanan
 - a. Pelayanan yang sopan;
 - b. Terlindung dari cuaca buruk;
 - c. Mudah turun naik kendaraan;
 - d. Tersedia tempat duduk setiap saat;
 - e. Tidak bersedak-sesak;
 - f. Interior yang menarik;
 - g. Tempat duduk yang enak.
- c. Keamanan
 - a. Terhindar dari kecelakaan;

- b. Bebas dari kejahatan.
- d. Waktu perjalanan
 - a. Waktu di dalam kendaraan singkat.

Dalam kenyataan masyarakat tidak mempertimbangkan suatu atribut pelayanan yang ada pada suatu jenis pelayanan tertentu, tetapi hanya mengidentifikasi beberapa variabel pelayanan yang dianggap paling besar pengaruhnya terhadap profesinya (Manheim, 1979).

Menurut *Sistem Transportasi* (1997) transportasi dalam pelaksanaannya sebagai angkutan umum dapat diselenggarakan setelah memenuhi syarat sebagai berikut:

- a. Memiliki ijin usaha angkutan
- b. Memiliki ijin trayek
- c. Mengasuransikan kendaraan serta penumpangnya
- d. Laik pakai bagi kendaraan yang dioperasikan

2.4 Biaya Operasional Kendaraan

Menurut Morlok (1995) definisi biaya operasional kendaraan yaitu sebagai biaya yang secara ekonomi terjadi dengan dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Pengertian biaya ekonomi yang terjadi bukan hanya biaya yang dirasakan sesaat saja oleh pemilik kendaraan seperti bahan bakar, tetapi juga termasuk biaya – biaya yang terkait lainnya yang tidak dirasakan secara langsung pada saat dilakukannya pengoperasian kendaraan.

Waldiyono (2008) menuturkan bahwa pada dasarnya biaya operasi kendaraan terdiri dari biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). *Fixed cost* akan tetap ada selama kendaraan itu ada, sedangkan *variable cost* akan ada jika kendaraan itu beroperasi.

Berdasarkan Keputusan Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206.DRDJ/2002 untuk memudahkan perhitungan biaya operasional kendaraan perlu dilakukan pengelompokan biaya dengan teknik pendekatan sebagai berikut:

a. Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan

a. Biaya produksi

Biaya produksi adalah biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi

b. Biaya organisasi

Semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan, dan

c. Biaya pemasaran

Biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.

b. Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan

a. Biaya langsung

Biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas penyusutan kendaraan produktif,

gaji/upah sopir dan kondektur, bahan bakar minyak (BBM), ban, suku cadang.

b. Biaya tidak langsung

Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya pegawai selain awak kendaraan, biaya pengelolaan penyusutan bangunan kantor, penyusutan pool dan bengkel, biaya administrasi kantor.

2.5 Sistem Penentuan Tarif

Menurut Salim (1998) kebijaksanaan penentuan tarif angkutan didasarkan pada biaya operasi, nilai jasa angkutan dan volume angkutan.

1. Perhitungan tarif berdasarkan biaya (*cost of service pricing*)

Tarif didasarkan pada besarnya biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa ditambah dengan tingkat keuntungan yang wajar.

2. Penentuan tarif berdasarkan nilai jasa (*value of service pricing*)

Tarif didasarkan pada besarnya nilai jasa angkutan yang diberikan oleh pemakai jasa angkutan.

3. Penentuan tarif yang didasarkan pada *Charging What the traffic will bear*

Tarif angkutan didasarkan pada penentuan sedemikian rupa sehingga dengan volume angkutan tertentu akan dapat menghasilkan penerimaan bersih yang paling menguntungkan.