

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Angkutan Umum

Menurut Miro (2005), angkutan umum merupakan moda transportasi yang diperlukan bagi masyarakat dengan mengedepankan kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, memiliki rute dan jadwal yang mengikat sesuai dengan keputusan yang telah ditentukan oleh pemangku kebijakan serta penumpang wajib menyesuaikan diri terhadap moda transportasi yang akan dikehendaknya. Sedangkan menurut Warpani (1990), angkutan penumpang merupakan angkutan bersama dengan sistem sewa maupun bayar, yang dimaksud dengan angkutan penumpang antara lain angkutan kota, kereta api, angkutan air (kapal feri) dan angkutan udara seperti pesawat. Tujuan dari penyelenggaraan angkutan umum adalah untuk memfasilitasi masyarakat mendapatkan kemudahan transportasi, didalamnya termasuk mendapatkan pelayanan angkutan seperti keamanan, kecepatan, kenyamanan, dan terjangkau bagi masyarakat. Adanya kegiatan angkutan umum selain untuk membuka lapangan pekerjaan baru akan berdampak terhadap kondisi lalu lintas dimana volume lalu lintas akan berkurang dan kemacetan akan dapat dikondisikan.

Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya untuk menjadikan transportasi yang aman, nyaman, terjangkau, cepat, dan teratur. Untuk menunjang segala kebutuhan atau permintaan pengguna maka perlu menggabungkan beberapa moda untuk dapat menjangkau pada daerah yang terpencil sehingga dapat

membantu memajukan perekonomian dan stabilitas suatu wilayah (UU Nomor 22 Tahun 2009)

3.2 Angkutan Kereta Api

Kereta Api merupakan suatu sarana perkeretaapian yang digerakan oleh tenaga gerak baik bergerak sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkertaapian yang lain dan sedang atau akan bergerak di jalur rel kereta yang sesuai dengan rencana perjalanan kereta api (UU No 23 2007). Pada awalnya kereta api bergerak dengan system uap dan untuk saat ini telah berkembang varian penggerak dari kereta api seperti diesel, listrik, dll. Kereta api menjadi moda transportasi yang banyak diminati dan dinilai aman karena tidak terdapat hambatan saat bergerak dan memiliki jalur sendiri. Menurut Saputro (2007), kereta api memiliki beberapa keunggulan antara lain sebagai berikut :

1. Memiliki kemampuan daya angkut dengan kapasitas besar dan secara massal
2. Hemat energi dan ramah lingkungan
3. Hemat dalam penggunaan lahan
4. Dapat menjangkau pusat kota
5. Memiliki tingkat keselamatan yang tinggi
6. Selalu update dan menyesuaikan dengan perkembangan teknologi
7. Terbebas dari hambatan kemacetan

Menurut UU No 23 Tahun 2007 dalam pasal 3 disebutkan bahwa Perkeretaapian memiliki tujuan untuk memperlancar atau mempermudah orang atau barang secara massal dengan kondisi aman,cepat,selamat, nyaman, dan lancar

serta menunjang pertumbuhan, pemerataan, stabilitas, dan pendorong pembangunan nasional.

3.3 Kereta Listrik

Menurut Hoel dkk (2010) Kereta listrik merupakan suatu rangkaian kereta yang sumber penggeraknya menggunakan system arus listrik searah (Direct Current) maupun system arus bolak balik (*Alternating Current*), sumber daya ditransmisikan dari sumber luar sehingga kapasitas *locomotive* tidak dibatasi secara internal. Arus tersebut ditransmisikan menggunakan rel ketiga atau kabel yang berada diatas kereta, system distribusi listrik menggunakan rel ketiga biasanya digunakan ketika arus besar dan tegangan rendah dioperasikan sedangkan system kabel diatas kereta digunakan saat tegangan tinggi diperlukan, selain itu system distribusi tegangan melalui kabel diatas kereta dinilai lebih aman dari gangguan.

3.4 Biaya Operasional

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 17 Tahun 2018 biaya operasional merupakan biaya yang harus ditanggung oleh penyelenggara sarana perkeretaapian dalam rentan waktu 1 (satu) tahun untuk melaksanakan kewajiban kegiatan operasional dalam bidang angkutan kereta api.

Biaya operasional tentunya akan berbeda di berbagai kondisi, hal itu dipengaruhi berbagai hal, menurut Dharyanti (2005) besar kecilnya suatu biaya operasional dipengaruhi oleh beberapa factor antara lain :

1. Jarak

Jarak merupakan factor utama yang mempengaruhi biaya operasional,

semakin jauh jaraknya tentunya akan semakin mahal. Pada saat mengoperasikan kereta tentunya membutuhkan bahan bakar, pelumas, penggantian suku cadang, service. Apabila jarak yang dihitung semakin besar maka biaya dalam mengoperasikan kereta akan semakin banyak atau mahal, namun walaupun biaya operasional besar dan terjadi penambahan jarak tempuh, biaya per kilometernya akan lebih cenderung relative konstan.

2. Kecepatan

Kecepatan menjadi salah satu factor yang mempengaruhi biaya operasional kereta, apabila kereta menempuh perjalanan dengan menggunakan kecepatan tinggi maka dibutuhkan juga tenaga yang besar, sedangkan tenaga yang besar membutuhkan bahan bakar yang relative banyak. Dalam mengoperasikan suatu kereta tentunya memiliki *Speed Limit* dimana hal itu bertujuan untuk menjaga factor keselamatan pengguna, selain itu menjaga agar mesin tetap stabil dan menghasilkan penggunaan bahan bakar menjadi ekonomis, dengan begitu biaya operasional kereta dapat ditekan menjadi lebih murah.

3. Waktu Perjalanan

Biaya operasional juga dipengaruhi oleh durasi waktu perjalanan, hal itu sering ditemukan pada angkutan umum yang memiliki sifat informal, dapat dikatakan informal dikarenakan pengguna dan jasa angkutan tidak memiliki keterkaitan, seperti pengguna yang ingin meminta durasi waktu tempuh yang lebih singkat, perhitungan dalam penetapan biaya yang

dikenakan kepada penumpang terhadap waktu tidak diperhitungkan di biaya pokok, namun menjadi biaya tambah

3.5 Tarif

Tarif Angkutan Orang merupakan harga dalam satuan jasa pada lintas pelayanan tertentu yang dibayarkan atas pelayanan angkutan dengan kereta api, penetapan kewajiban pelayanan kereta tarif ekonomi ditetapkan pada pelayanan perkeretaapian antar kota dan perkeretaapina perkotaan (PM 21 Tahun 2020), sedangkan menurut Warpani (2002) tarif angkutan merupakan harga suatu jasa yang dibebankan kepada penumpang oleh pengguna jasa baik dengan system sewa, tawar – menawar maupun ketetapan harga yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Demi mewujudkan tanggung jawab pemerintah terhadap perlindungan konsumen, maka pemerintah menetapkan tarif batas atas dan batas bawah, hal itu bertujuan juga untuk menghadirkan persaingan yang sehat dengan masih mendapat keuntungan yang wajar bagi pengusaha transportasi dan masih terjangkau untuk masyarakat (Sugiyoharto,2011). Dalam menentukan besaran nilai tarif terdapat beberapa tujuan antara lain :

Besar kecilnya suatu nilai tarif akan mempengaruhi kondisi yang lainnya maka dari itu terdapat beberapa efek yang harus diperhatikan dalam menentukan besaran tarif menurut (Winardi, 1991) :

1. Citra publik

masyarakat dapat menilai besaran tarif tersebut masih tergolong relative mahal atau murah sebanding dengan fasilitas dan pelayanan yang

diberikan. Semakin baik respon masyarakat terhadap penilaian tersebut maka akan semakin banyak penggunaannya

2. Stabilitas

Transportasi berperan penting dalam mengembangkan ekonomi, tarif yang diberlakukan suatu moda transportasi tentunya akan berpengaruh terhadap stabilitas harga serta biaya produksi

3. Fasilitas dan keuntungan jangka panjang

Tersedianya fasilitas yang baik tentunya telah diperhitungkan dalam mendapatkan keuntungan untuk jangka panjang, seperti umur rencana dari fasilitas tersebut apabila dapat bertahan panjang dan biaya *maintenance* yang rendah pasti akan dipilih untuk keuntungan jangka panjang.

Menurut Salim, (1998) dalam Sugiyohartoko (2011), terdapat beberapa kebijaksanaan dalam memutuskan tarif angkutan yaitu dengan menggunakan hasil perhitungan biaya operasi, nilai jasa angkutan dan volume angkutan. Penjabaran dari kebijakan tersebut sebagai berikut :

1. Perhitungan biaya operasi untuk menetapkan tarif

Hal dasar pertama kali untuk dapat menetapkan tarif adalah dengan menganalisis hasil perhitungan biaya operasional satuan yang dibagi menjadi dua jenis yaitu satuan penumpang - kilometer untuk penumpang dan satuan per ton – kilometer untuk barang. Dalam pengelompokannya analisis perhitungan biaya operasional dibagi menjadi empat berdasarkan sifatnya yaitu biaya tetap (*fixed cost*), biaya variable

(*Variable cost*), biaya umum (*common cost*) dan biaya khusus (*special cost*).

2. Penetapan tarif berdasarkan nilai jasa

Penetapan tarif berdasarkan nilai jasa dapat dilihat pada system dimana besar kecilnya tarif ditentukan nilai dari pengguna jasa, sebagai contoh apabila suatu pengguna menetapkan nilai yang tinggi atas jasa tersebut maka tarif akan tinggi, sebaliknya jika pengguna menetapkan nilai yang rendah terhadap jasa tersebut maka tarifnya akan rendah. Tinggi rendahnya suatu nilai tersebut diketahui dari penawaran dan permintaan jasa angkutan tersebut.

3. Penetapan tarif dengan *system all the traffic will bear*

Penetapan tarif tersebut merupakan praktik dimana pengusaha jasa akan membebankan pengguna dengan harga yang sedikit lebih mahal tetapi masih dalam kisaran batas atas dan bawah, hal itu dilakukan tentunya untuk menutupi biaya operasional jasa angkutan tersebut.

3.6 Biaya Operasional Kereta

Penentuan harga dalam transportasi umumnya digunakan biaya operasional sebagai dasar, biaya menjadi hal utama dalam pembentukan tarif transportasi yang nantinya akan dibebankan kepada penumpang maupun pengguna jasa transportasi, besar kecilnya biaya operasional moda transportasi kereta api beberapa diantaranya dipengaruhi oleh jarak pelayanan, tingkat pelayanan, hingga ongkos biaya perawatan kereta maupun sarananya. Kereta api akan mengalami kenaikan biaya operasional jika jarak dan rute pelayanannya semakin banyak, hal itu disebabkan

jarak berkontribusi besar terhadap biaya bahan bakar yang dikeluarkan untuk satu kali perjalanan. Disisi lain tingkat pelayanan yang diberikan oleh penyedia transportasi tentu berpengaruh besar terhadap biaya operasi, perbedaan pelayanan atau fasilitas yang diberikan menjadi lebih tinggi akan berdampak pada penambahan biaya. Semakin besar fasilitas maupun pelayanan yang diberikan akan semakin tinggi juga biaya operasinya hal itu dikarenakan peningkatan jumlah daya listrik, jumlah pegawai, yang mempengaruhi kenaikan biaya operasional.

Modal, biaya langsung, dan biaya tak langsung merupakan komponen penyusun biaya operasional kendaraan. Biaya langsung merupakan biaya yang berasal akibat produksi atau pelayanan yang dioperasikan sebagai contoh gaji pegawai dan penggunaan bahan bakar, sedangkan biaya tak langsung merupakan biaya yang tidak berkaitan langsung atas produksi atau pelayanan yang dihasilkan, contohnya pajak perusahaan, biaya kantor dan lain – lain.