

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1. Angkutan Kereta Api

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, angkutan kereta api didefinisikan sebagai kegiatan pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana angkutan kereta api. Kereta api adalah kendaraan kereta api yang bergerak di jalan rel yang dirancang khusus untuk kereta api. Kereta api dapat beroperasi secara mandiri atau bersama dengan perkeretaapian lainnya. Kereta api mempunyai beberapa keunggulan dalam mengangkut orang dan atau barang secara massal, mempunyai tingkat keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, memiliki jalur sendiri berupa jalan rel sehingga terhindar dari kemacetan, serta lebih lebih efisien digunakan seperti di daerah perkotaan.

3.2. Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan adalah total biaya yang dibutuhkan oleh penyelenggara jasa kendaraan tersebut untuk mengoperasikan kendaraannya untuk satu kendaraan per kilometer. Biaya operasional kendaraan terdiri dari beberapa komponen seperti modal, biaya langsung, dan biaya tidak langsung. Biaya langsung adalah biaya yang berkaitan langsung dengan produk yang dihasilkan. Contoh dari biaya langsung adalah depresiasi atau penyusutan, gaji dari

pegawai awak kendaraan, pajak kendaraan, BBM (bahan bakar minyak), biaya *service* kendaraan, dan lain-lain. Berbeda dengan biaya langsung, biaya tidak langsung adalah biaya seperti biaya manajemen kantor, biaya perawatan bengkel dan kolam, biaya listrik dan air, pajak bisnis, biaya karyawan selain awak kendaraan, dan lain-lain yang tidak terkait langsung dengan produk layanan kendaraan yang dihasilkan.

3.3. Tarif Angkutan Umum

Menurut Warpani (2002), tarif angkutan umum adalah harga jasa yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa atau penumpang angkutan umum baik dengan mekanisme perjanjian sewa, tawar menawar, ataupun ketetapan dari pemerintah. Menurut Vuchic (2005) dalam Hariani dkk (2020), dalam merencanakan tarif angkutan umum penting untuk mengetahui tujuan dari perencanaan tarif angkutan umum tersebut. Tujuan dasar dari perencanaan tarif angkutan umum ini adalah untuk menarik jumlah penumpang maksimal, mendapatkan pendapatan yang maksimum bagi penyedia jasa angkutan umum dan untuk mencapai tujuan yang lebih spesifik seperti meningkatkan mobilitas masyarakat, meningkatkan akses pada suatu daerah, mempromosikan penggunaan angkutan yang lebih efisien.

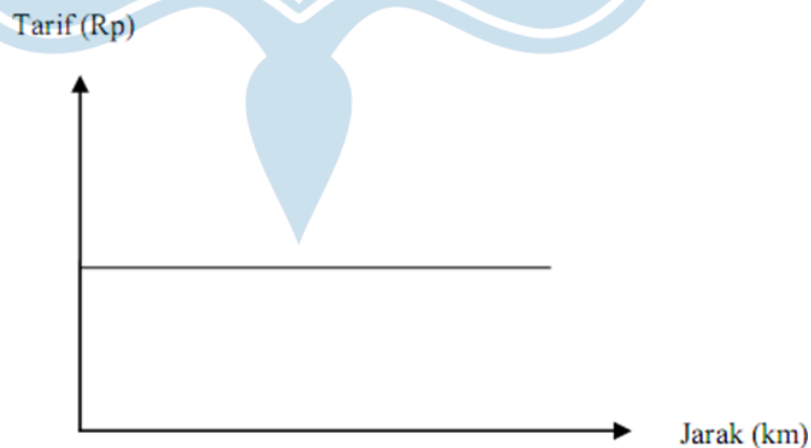
Tarif angkutan terdiri dari dua komponen penting yaitu, biaya dan pendapatan. Jika besaran antara biaya dan pendapatan tidak seimbang, diperlukan strategi untuk mengembalikannya keseimbangan antara biaya dan pendapatan. Jika biaya melebihi pendapatan, pemerintah dapat meningkatkan pendapatan dengan

menawarkan subsidi. Ada dua solusi untuk mengatasi masalah ini jika jumlah subsidi dibatasi pada tingkat tertentu tetapi masih belum mencukupi untuk menutupi komponen biaya yang dialami penyedia jasa angkutan. Pertama, dengan menurunkan biaya produksi angkutan, seperti menurunkan pengeluaran tetap contohnya cicilan bank atau biaya perawatan. Kedua, dengan menaikkan tarif atau mengubah jenis tarif angkutan untuk meningkatkan pendapatan.

Menurut Frids (2002) dalam Sugiyoharto (2011), jenis tarif dibagi menjadi 3 yaitu sebagai berikut :

1. Tarif Seragam (*Flat Fare*)

Jenis tarif seragam (*flat fare*) adalah jenis tarif yang dikenakan tanpa melihat berapa jarak yang ditempuh oleh angkutan. Tarif seragam biasanya diterapkan pada angkutan yang penumpangnya memiliki rata-rata jarak perjalanan hampir sama.

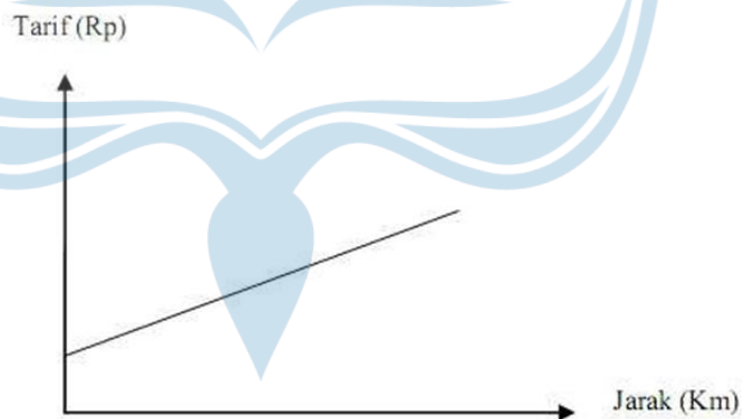


Gambar 3.1. Tarif Seragam (*Flat Fare*)

Gambar 3.1 merupakan grafik dari tarif seragam. Dalam grafik tersebut dapat dilihat bahwa baik perjalanan jarak jauh maupun perjalanan jarak dekat dikenakan tarif yang sama. Kekurangan dari penerapan tarif seragam ini adalah untuk penumpang dengan jarak perjalanan yang pendek harus membayar tarif yang sama dengan penumpang yang jarak perjalanannya jauh. Sebaliknya penumpang dengan jarak perjalanan yang jauh merasa diuntungkan dengan tarif seragam ini.

2. Tarif Berdasarkan Jarak (*Distance Based Fare*)

Menurut Frids (2002) dalam Sugiyoharto (2011), penentuan tarif ini didasarkan pada jarak perjalanan yang ditempuh. Besaran tarif dihitung dengan mengalikan tarif per kilometer dengan total jarak tempuh, dengan jarak minimum dan tarif minimum yang telah ditentukan sebelumnya.



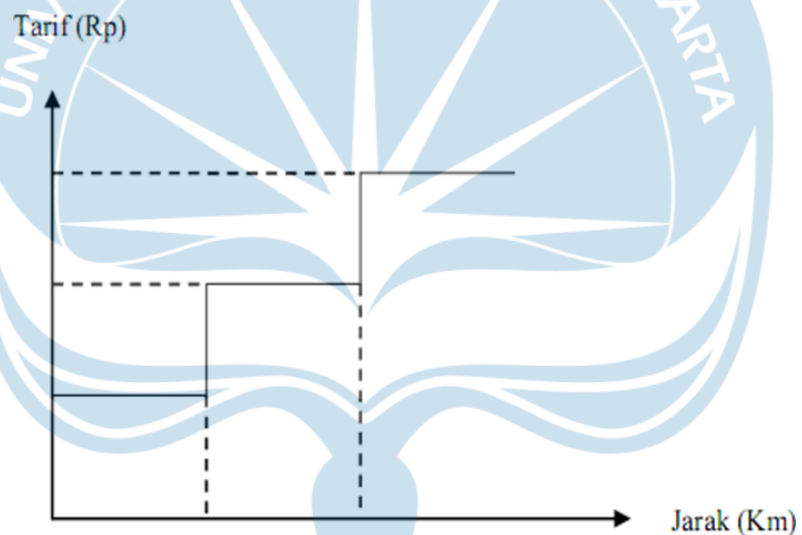
Gambar 3.2. Tarif Berdasarkan Jarak

Gambar 3.2 merupakan grafik tarif berdasarkan jarak. Grafik tersebut dapat menggambarkan bahwa semakin jauh jarak perjalanan yang ditempuh maka

tarifnya akan semakin tinggi. Sebaliknya, jika jarak perjalanan yang ditempuh dekat maka tarifnya akan murah.

3. Tarif Bertahap

Menurut Frids (2002) dalam Sugiyoharto (2011), struktur tarif ini ditentukan oleh jarak perjalanan penumpang yang dibagi menjadi beberapa tahap. Tahapan ini adalah bagian dari rute di mana tarif dihitung berdasarkan jarak antara satu atau lebih perhentian.

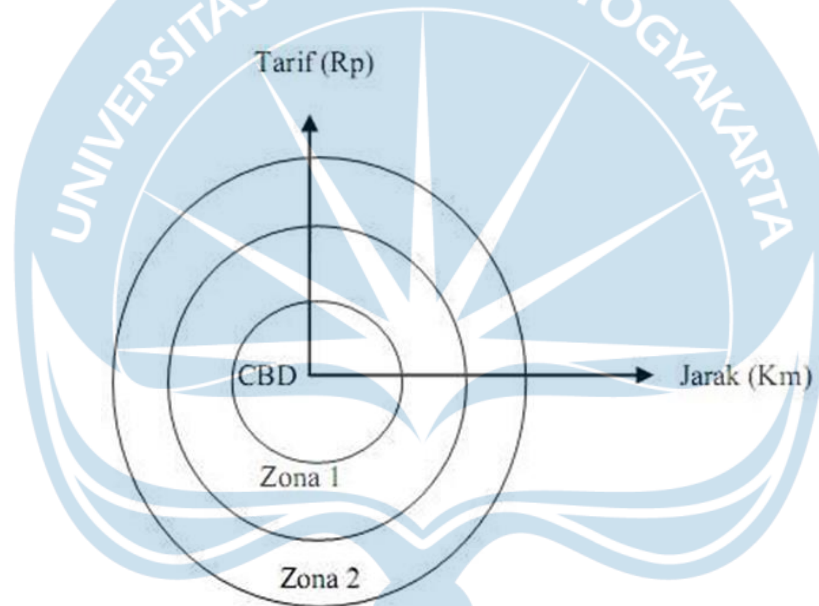


Gambar 3.3. Tarif Bertahap

Gambar 3.3 merupakan grafik tarif bertahap. Grafik tersebut menjelaskan bahwa tarif dibagi menjadi beberapa tahapan. Tarif pada jarak tertentu atau pada suatu pemberhentian akan dikenakan tarif yang berbeda.

4. Tarif Berdasarkan Zona

Menurut Frids (2002) dalam Sugiyoharto (2011), tarif berdasarkan zona ini adalah bentuk sederhana dari tarif bertahap. Tarif berdasarkan zona ini tarif pelayanan angkutan dibagi zona-zona daerah pelayanan. Skala tarif dan jarak ini disusun dengan cara yang sama dengan tarif bertahap yang didasarkan pada jarak perjalanan dan tingkatan tarif.



Gambar 3.4. Tarif Berdasarkan Zona

Gambar 3.4 merupakan grafik tarif berdasarkan zona. Grafik tersebut dapat menggambarkan bahwa semakin jauh suatu jarak suatu zona dari pusat kota maka tarifnya akan semakin tinggi. Sebaliknya, jika jarak suatu zona dari pusat kota dekat maka tarifnya akan murah.

3.4. Kelayakan Finansial

Investasi merupakan kegiatan investasi jangka panjang. Biaya lain yang terkait dengan investasi meliputi biaya operasional, biaya pemeliharaan, dan pengeluaran lain-lain. Selain pengeluaran, investasi juga harus menghasilkan keuntungan atau manfaat. Sebelum melakukan investasi pada suatu proyek perlu dilakukan analisis kelayakan finansial. Analisis kelayakan finansial ini juga dapat dilakukan pada saat proyek sudah berjalan sebagai evaluasi kelayakan investasi. Analisis kelayakan finansial ini bertujuan untuk mengkaji atau menilai tingkat kelayakan dari suatu investasi atau kegiatan suatu proyek (Tamin, 2019).

