

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Angkutan Umum

Defenisi angkutan umum menurut undang-undang No. 14 Tahun 1992 adalah angkutan untuk mana penggunaanya dipungut bayaran. Konsep angkutan publik atau umum muncul karena tidak semua warga masyarakat memiliki kendaraan pribadi sehingga negara berkewajiban menyediakan angkutan bagi masyarakat keseluruhan. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

1. angkutan antar kota dari satu kota ke kota lain, disini dipisahkan atas antar kota antar propinsi (AKAP) dan antar kota dalam propinsi (AKOP),
2. angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota,
3. angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan/atau antar wilayah pedesaan,
4. angkutan perbatasan, yakni yang berhubungan dengan daerah perbatasan negara lain.

Disamping itu, termasuk kendaraan umum adalah kendaraan bermotor yang disewakan kepada orang lain baik dengan maupun tanpa pengemudi selama jangka waktu tertentu (mobil sewa) dan juga mobil belajar untuk sekolah mengemudi.

Angkutan umum dapat diselenggarakan setelah memenuhi syarat sebagai berikut:

1. memiliki ijin usaha
2. memiliki ijin trayek
3. mengasuransikan kendaraan serta penumpangnya,
4. laik pakai bagi kendaraan yang dioperasikan.

Pada UU RI No 14 tahun 1992 pasal 42 menyebutkan struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan angkutan umum, ditetapkan oleh pemerintah. Dalam penetapan struktur dan golongan tarif, pemerintah memperhatikan kepentingan masyarakat dan pengusaha angkutan umum. Orientasinya kepada kemampuan masyarakat luas, keangsuran dan pengembangan usaha perusahaan angkutan umum dalam rangka peningkatan mutu pelayanan serta perluasan jaringan pelayanan angkutan di jalan.

2.2. Angkutan Perkotaan atau Angkutan Kota

Defenisi angkutan kota menurut Keputusan Menteri No. 35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan umum, angkutan kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Pasal 20 ayat (2) mengatakan Pelayanan angkutan kota dapat diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

a. trayek utama :

1. mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan,

2. melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap,
3. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

b. trayek cabang :

1. berfungsi sebagai trayek penunjang terhadap trayek utama,
2. mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan;
3. melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman,
4. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

c. trayek ranting :

1. tidak mempunyai jadwal tetap,
2. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota,
3. melayani angkutan dalam kawasan permukiman.

d. trayek langsung :

1. mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan,

2. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota,
3. melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan permukiman.

2.3 Tarif

Menurut Soni dan Aine (1999), tarif angkutan adalah tarif yang dikenakan pada angkutan umum. Besarnya tarif ditentukan oleh beberapa aspek, antara lain: kepentingan konsumen pengguna, produsen atau operator pengguna jasa dan kemampuan/kepentingan pemerintah. Tingkat tarif angkutan dipengaruhi juga oleh perubahan biaya operasi alat angkutan, yakni ditetapkan berdasarkan biaya operasi satu unit (*unit cost*) dari jasa angkutan tersebut.

Perusahaan angkutan selalu menginginkan agar jasa tarif ditetapkan tinggi, sedangkan konsumen menginginkan tarif yang rendah/murah. Tarif dikatakan wajar selama masih berada dalam jangkauan daya beli pemakai jasa angkutan serta dapat menjamin penerimaan yang layak bagi perusahaan angkutan.

Winardi, (1991) mengatakan bahwa dalam melakukan penetapan besar nilai tarif didasari dua nilai pokok yaitu:

- a. banyak penyedia angkutan umum,
- b. keuntungan atau laba yang diinginkan,

Disamping dua hal tersebut ada tujuan sampingan lain dalam menentukan besar nilai tarif, misalnya:

1. mempertahankan citra dari publik dalam hal ini memberikan kesan yang baik kepada masyarakat pengguna angkutan umum,
2. mempertahankan stabilitas harga dari biaya produksi yang lain,
3. mencari fasilitas dan keuntungan jangka panjang.

Dengan memperhitungkan hal dasar yaitu menetapkan semua biaya dan mencari keuntungan yang layak serta memperhitungkan semua tujuan sampingan maka tarif dapat diterapkan. Dalam kaitan dengan penentuan laba, penetapan tarif dibedakan sebagai berikut:

a. cost plus profit pricing

Cost plus profit pricing yaitu penetapan tarif dengan laba dan jumlah tertentu dan ditambahkan pada biaya yang diperlukan. Sistem ini biasanya dipakai untuk perjalanan jangka pendek atau perjalanan dengan jumlah penumpang sedikit dan tidak menentu.

b. percentage cost plus pricing

Percentage cost plus pricing yaitu penetapan tarif dengan laba sebesar persentasi tertentu dari biaya angkutan dan ditambahkan dengan biaya yang diperlukan. Cara ini lebih cocok diterapkan untuk perjalanan jarak jauh dan jumlah penumpang besar dengan fluktuasi kecil. Dasar pemilihan dan penetapan tarif dari kedua sistem ini sangat ditentukan oleh kebijakan yang mempertimbangkan jumlah investasi yang ditanamkan, jumlah penumpang yang mungkin menggunakan dan rencana investasi dan modal yang digunakan. Untuk membantu kendala itu maka sering diadakan bantuan lunak untuk pengusaha

angkutan umum dalam wujud kemudahan dan keringanan pajak dan keringanan dalam pengembalian modal.

2.4. Sistem Penerapan Tarif

Sistem penerapan tarif adalah cara pengenaan tarif pada penumpang. Cara yang dipakai akan memegang peranan penting dalam pengolahan angkutan umum agar nilai tarif yang sudah ditetapkan dapat memberikan keadilan bagi semua pengguna dan dapat menggerakkan lalu lintas dengan lancar. Secara umum, Salim (1994), menjelaskan tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur dan dihitung menurut kemampuan angkutan. Tarif operasional ialah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tarif menurut jarak kecepatan, atau sifat khusus dari muatan yang diangkut, sedangkan dalam melakukan penetapan besar nilai tarif didasari oleh dua nilai pokok yaitu:

- a. biaya penyedia angkutan umum,
- b. keuntungan atau laba yang diinginkan.

Secara umum sistem penerapan tarif digolongkan menjadi:

- a. sistem *flat* atau rata, yaitu sistem yang menetapkan tarif untuk seluruh penumpang dan semua jarak.
- b. sistem *mileage basis* atau berdasarkan jarak, yaitu sistem yang menetapkan tarif yang berbeda-beda untuk masing-masing penumpang sesuai dengan jarak perjalanan,
- c. sistem *group rates*, merupakan gabungan dari *flat* dan *mileage basis*, yaitu sistem tarif angkutan yang berdasarkan pada asal dan tujuan penumpang,

- d. sistem *tapering rates* yaitu sistem dengan *mileage basis* atau berdasarkan jarak tetapi penambahan tarif tidak proporsional dengan perubahan jarak. Semakin jauh jarak perjalanan, maka penambahan tarif akan kecil. Sistem ini sangat tepat digunakan untuk perjalanan jarak jauh dengan banyak transit dengan kata lain diberikan harga khusus untuk perjalanan langsung dan menerus,
- e. sistem tarif berdasarkan status penumpang dalam hal ini tarif dibedakan sesuai dengan status penumpang, sehingga ada kelompok penumpang dengan tarif berbeda. Pembagian kelompok ini dapat berdasarkan usia, status dan lain-lain, misalnya pelajar dan non pelajar. Pembedaan ini dimaksud agar angkutan umum dapat memberi fungsi sosial yang lebih disamping usaha menggerakkan moda tersebut agar lebih baik,
- f. sistem pembedaan tarif sesuai dengan waktu, yaitu pembedaan berdasarkan jumlah penumpang pada waktu bersangkutan. Keberhasilan pembedaan tarif sistem ini sangat bergantung dari elastisitas perjalanan yaitu perubahan jumlah penumpang jika ada perubahan tarif atau ada perubahan biaya total. Elastisitas dan keberhasilan penetapan tarif dengan pembedaan ini sangat ditentukan oleh jumlah penumpang dan harga tiket awal.

2.5. Biaya Operasi Kendaraan

Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang dikeluarkan oleh penyedia jasa atau pengusaha angkutan untuk mengoperasikan armadanya. Perhitungan atas biaya yang dilakukan kegiatan produksi jasa angkutan, sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat No.274/HK.105/DRJD/96 yang telah disempurnakan dengan

SK Dijen Perhubungan Darat No. 678/AJ.206/DRJD/2002 dengan pendekatan sebagai berikut.

1. Penggolongan 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

Biaya organisasi adalah semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi umum perusahaan,

c. Biaya pemasaran

Biaya pemasaran adalah biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan-kegiatan pemasaran produksi jasa.

2. Penggolongan biaya berdasarkan perubahan volume produksi jasa

a. Biaya tetap

Biaya tetap adalah biaya yang tidak berubah walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai tingkat tertentu. Biaya ini secara rutin harus dikeluarkan meskipun kendaraan yang bersangkutan tidak beroperasi,

b. Biaya tidak tetap

Biaya tidak tetap adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

3. Penggolongan biaya berdasarkan hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan

a. Biaya langsung

Biaya langsung adalah biaya yang berkaitan dengan produk jasa yang dihasilkan, misalnya biaya penyusutan kendaraan, bahan bakar, modal, gaji, servis, konsumsi oli, pajak kendaraan dan biaya suku cadang.

b. Biaya tidak langsung

Biaya tidak langsung adalah biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan misalnya akuntansi, administrasi kantor dan sebagainya.

2.6. Karakteristik Jaringan Jalan di Kota Serang

Jaringan jalan yang berada di wilayah kota Serang terbagi atas jalan tol, jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal. Jalan tol dan jalan arteri di daerah ini, berfungsi untuk menghubungkan wilayah kota Serang dengan wilayah lain. Jalan tol menghubungkan kewilayah Jakarta dan sekitarnya serta Cilegon-Merak dan wilayah Sumatera, melalui pintu keluar masuk tol Serang Timur dan Serang Barat. Sedangkan ruas jalan non tol yang sejajar dengan jalan tol tersebut adalah Jalan Raya Serang- Tangerang dan Jalan Raya Serang- Cilegon dengan fungsi jalan arteri.

Jalan utama yang lain adalah Jalan Raya Serang- Pandeglang yang menghubungkan wilayah Kota Serang dengan wilayah Kabupaten pandeglang dan kabupaten Lebak. Jalan tersebut merupakan jalan dengan fungsi kolektor primer. Dari jalan tol, jalan arteri dan jalan kolektor yang telah disampaikan dimuka, maka jaringan jalan tersebut mengalirkan kendaraan dari luar wilayah studi atau keluar wilayah studi atau hanya melintas pada wilayah studi (*trough traffic*).

Untuk jaringan jalan dalam kota, poros yang mempunyai peran sentral di wilayah kota Serang adalah Jalan A. Yani, Jalan Veteran, jalan M. Syafe'i. Jalan tersebut membentang dari timur ke barat yang menghubungkan jalan Raya Serang – Tangerang di sebelah timur dan jalan Raya Serang – Cilegon di sebelah barat. Demikian juga melalui jalan KH Bochari dan Jaln Abdul Hadi, menghubungkan jalan Raya Pandeglang di sebelah selatan.

