

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Angkutan**

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1 ayat 1 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Menurut Munawar (2005), angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Menurut Warpani (1990), menjelaskan bahwa perangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak berada di sembarang tempat, sehingga terjadi pergerakan yang mengakibatkan perangkutan. Di dalam perangkutan terdapat 5 (lima) unsur pokok yaitu :

1. manusia yang membutuhkan perangkutan,
2. barang yang dibutuhkan,
3. kendaraan sebagai alat angkut,
4. jalan sebagai prasarana angkutan, dan
5. organisasi sebagai pengelola angkutan.

##### **2.1.1 Pengertian Angkutan Umum**

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, ada beberapa kriteria yang berkenan dengan angkutan umum. Kendaraan umum

adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

Menurut Warpani (1990), angkutan umum penumpang adalah angkutan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan umum penumpang bertujuan untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, murah, cepat dan nyaman. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Pemerintah dalam kaitan ini perlu ikut campur tangan dengan tujuan antara lain :

- a. menjamin sistem operasi yang aman bagi kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan umum, petugas pengelola angkutan dan pengusaha jasa angkutan,
- b. mengarahkan agar lingkungan tidak terlalu terganggu oleh kegiatan angkutan,
- c. menciptakan persaingan yang sehat,
- d. membantu perkembangan dan pembangunan nasional maupun daerah dengan meningkatkan pelayanan jasa angkutan,
- e. menjamin pemerataan jasa angkutan sehingga tidak ada pihak yang dirugikan, dan

f. mengendalikan operasi pelayanan jasa angkutan.

Menurut Warpani (1990), peranan angkutan umum penumpang amat dirasakan manfaatnya, hal ini disebabkan oleh meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang tidak mungkin diikuti terus menerus dengan pembangunan jaringan jalan, oleh sebab itu hal tersebut mendorong pemerintah untuk menggalakkan penggunaan angkutan umum penumpang. Usaha untuk meningkatkan mutu angkutan umum penumpang dapat dilakukan dengan berbagai cara, termasuk kebijaksanaan yang lebih mengistimewakan angkutan umum penumpang. Pembatasan atau larangan kendaraan pribadi dalam kawasan tertentu selama waktu tertentu. Hal tersebut dimaksudkan untuk mendorong orang agar lebih mengutamakan penggunaan angkutan umum penumpang yang bertujuan untuk membantu meningkatkan kelancaran lalu lintas.

### 2.1.2 Jenis angkutan umum

Menurut Munawar (2005), penentuan jenis angkutan berdasarkan ukuran kota dan trayek secara umum dapat dilihat pada tabel 2.1 dibawah ini.

Tabel 2.1 Jenis angkutan

Ukuran kota Klasifikasi Trayek	KotaRaya (>1.000.000 Penduduk)	Kota Besar (500.000- 1.000.000 Penduduk)	Kota sedang (100.000- 500.000 Penduduk)	Kota kecil (<100.000 Penduduk)
Utama	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KA</li> <li>• Bus besar (SD/DD)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus besar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus besar/sedang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus besar</li> </ul>
Cabang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus besar/sedang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus besar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus sedang/kecil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus kecil</li> </ul>

Ranting	• Bus sedang/kecil	• Bus kecil	• MPU	• MPU
Langsung	• Bus besar	• Bus besar	• Bus sedang	• Bus sedang

Berikut ini adalah beberapa jenis angkutan umum yang dilihat menurut jenis pelayanannya (Miro,1997:43) antara lain:

1. Tipe rute dan pelayanan trip :

- a. Angkutan lokal, desa, jarak pendek (*short haul transit*)
- b. Angkutan kota (*city transit*)
- c. Angkutan antarkota (*regional transit*)

2. Jadwal pemberhentian dan tipe operasi :

- a. Pelayanan lokal/ angkutan kota dan desa (*local service*) harus berhenti pada setiap tempat pemberhentian angkutan yang sudah ditentukan (*halte*).
- b. Pelayanan antar kota dalam propinsi (*accelerated service*), pemberhentian di minimumkan.
- c. Pelayanan jarak jauh (*express service*), dalam perjalanan harus non stop (patas) kecuali di tempat-tempat istirahat yang ditentukan.

3. Waktu pelayanan

- a. Reguler, setiap waktu 24 jam.
- b. *Commuter* (tetap, ulak-alik).
- c. Khusus atau *irregular* (sewa).

4. Hirarki rute

- a. Arteri (bus-bus besar atau bus-bus kota besar).

- b. Kolektor (bus-bus sedang, mikrolet, metro mini).
- c. Lokal (ojek, becak, bemo).

### 2.1.3 Angkutan umum perdesaan

Defenisi angkutan kota menurut Keputusan Menteri Nomor 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 21 ayat (2), mengatakan pelayanan angkutan perdesaan dapat diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal;
- b. jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi;
- c. pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama;
- d. terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang kurangnya terminal tipe C;
- e. dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

Pasal 21 ayat (3) mengatakan kendaraan yang digunakan untuk angkutan perdesaan harus dilengkapi dengan :

- a. nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan;

- b. papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan;
- c. jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan “ANGKUTAN PERDESAAN”;
- d. jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard;
- e. fasilitas bagasi sesuai kebutuhan;
- f. daftar tarif yang berlaku.

## **2.2. Tarif Angkutan umum**

Menurut Lidwina (2009), tarif angkutan umum 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 yang ditetapkan berdasarkan biaya operasi satu unit (*unit cost*) dari jasa angkutan tersebut.

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

Menurut Ngara (2010), tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga- harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Adapun jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan sebagai berikut:

### 1. Tarif menurut trayek

Tarif menurut trayek angkutan berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transportasi yang dioperasikan dengan perhitungan jarak yang dijalani oleh moda transportasi.

### 2. Tarif lokal

Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu.

### 3. Tarif defensial

Tarif defensial adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut.

### 4. Tarif peti kemas (*container*)

Tarif peti kemas adalah tarif yang diberlakukan untuk membawa kotak/*box* di atas truk berdasarkan ukuran kotak yang diangkut dari asal pengiriman ke tempat tujuan barang.

## **2.3. Biaya Operasi Kendaraan**

Biaya operasi 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 Ditjen 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.

#### 2.4. Metode Perkiraan Biaya

Menurut Yanto (2008), menjelaskan pada prinsipnya terdapat dua metode pendekatan untuk menentukan biaya, walaupun pada prakteknya kedua pendekatan tersebut sering digabungkan pemakaiannya. Kedua metode tersebut antara lain:

1. Metode biaya statistik

Metode biaya statistik adalah dengan menghubungkan biaya dengan pelayanan transportasi yang disediakan dan tidak memperhitungkan keperluan untuk mengembangkan suatu modal eksplisit dari sumber-sumber tertentu yang dipakai.

2. Metode satuan

Metode biaya satuan adalah metode yang memisahkan biaya menurut beberapa kategori, seperti biaya pegawai, biaya pemeliharaan, dan bahan bakar.

Metode biaya satuan merupakan metode yang paling umum digunakan. Pendekatan dasar dari metode biaya satuan adalah pengembangan hubungan-hubungan yang memungkinkan dilakukannya perkiraan jumlah dan jenis seluruh

faktor (Morlok, 1995). Pada metode ini biaya dipisahkan menurut beberapa kategori, seperti biaya tetap, dan biaya variabel. Dari kategori- kategori tersebut dipisahkan menjadi beberapa sub kategori, seperti biaya perawatan dan biaya bahan bakar. Sub kategori-sub kategori tersebut kemudian dipisahkan lagi menjadi beberapa variabel, seperti jarak tempuh kendaraan, dan waktu tempuh kendaraan.

Keuntungan dari pendekatan metode biaya satuan memungkinkan kita untuk meneliti perubahan-perubahan yang terjadi dan memeriksa komponen-komponen biaya tertentu, sehingga setiap perubahan yang terjadi akan dapat diketahui dan diselesaikan selama harga dari jenis-jenis barang dapat diperkirakan atau ditentukan (Morlok, 1995). Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode biaya satuan.

#### **2.5. Hasil Penelitian yang Relevan**

Ada penelitian sebelumnya yang berhubungan dengan penelitian ini, penelitian yang relevan dengan penelitian ini yaitu Gunawan Agus Riyanto, dalam tesisnya Analisis Tarif Angkutan Perdesaan di Kabupaten Gunungkidul tahun 2005 menyatakan hasil penelitian menunjukkan bahwa berdasarkan perhitungan BOK dengan metode TRRL (*Transport and Road Research Laboratory*) diperoleh nilai tarif angkutan perdesaan sebesar Rp 169 /km. Berdasarkan analisis ATP dan WTP diperoleh rata-rata ATP penumpang umum sebesar Rp 114,81/pnp-km dan rata-rata ATP pelajar/mahasiswa sebesar Rp 79,10/pnp-km, sedangkan rata-rata WTP penumpang umum sebesar Rp 186,57/pnp-km dan WTP pelajar/ mahasiswa sebesar Rp 91,17/pnp-km. Rata-rata tarif saat ini sebesar Rp 190,78/pnp-km untuk

penumpang umum dan Rp 120,69/pnp-km untuk pelajar/mahasiswa. Hal ini berarti tarif saat ini yang dibayarkan oleh penumpang masih lebih tinggi dari tarif berdasarkan perhitungan BOK, ATP dan WTP pengguna angkutan perdesaan. Mempertimbangkan aspek daya beli (*ability to pay*) dan kemauan membayar (*willingness to pay*) pengguna serta keuntungan yang wajar bagi operator maka tarif angkutan perdesaan penumpang per kilometer yang direkomendasikan adalah Rp 162,00/pnp-km untuk penumpang umum dan Rp 81,00/pnp-km untuk pelajar/mahasiswa.