

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Umum

Baturaja adalah ibu kota kabupaten Ogan Komering Ulu, Provinsi Sumatera Selatan, Indonesia yang terbagi menjadi dua kecamatan yaitu Baturaja Timur dan Baturaja Barat. Ibu kota kabupaten yang membelah oleh Sungai Ogan dan Sungai Lengkayap ini memiliki destinasi wisata seperti lesung Bintang, Gua Kelambit, Bukit Katung, Bukit Pelawi dan Bukit Balau. Berdasarkan data kecamatan dalam negeri tahun 2024, Baturaja memiliki penduduk berjumlah 151.159 jiwa dengan luas wilayah 274,38 km². Baturaja mempunyai singkatan Bersih, Elok, Rapi, Aman, Sejahtera (Sumber Wikipedia).

Daerah perkotaan dengan jumlah penduduk yang semakin bertambah sudah selayaknya memiliki moda transportasi yang berkualitas baik dari aspek kenyamanan, keamanan dan tarif. Karena pergerakan dari kota Baturaja menuju kota lain semakin meningkat dikarenakan jumlah penduduk dan mobalitas semakin meningkat.

2.2 Penelitian Terdahulu

Beberapa peneliti telah melakukan penelitian dalam Analisa Tarif Biaya Operasional (BOK) seperti yang terlihat pada Tabel 2.1 berikut ini.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Lailatun Nashiroh, Dwi Ratnaningsih, Burhamtoro	Analisa Biaya Operasional kendaraan (BOK) Angkutan Umum Pendesaan Trayek Gadang-Karangkates di Kabupaten Malang.	Pada hasil perhitungan kecepatan tersebut diperoleh hasil rata;rata kecepatan perjalanan yaitu 24,93 km/perhitungan kecepatan tersebut diperoleh hasil rata;rata kecepatan perjalanan yaitu 24,93 km/jam. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, maka hasil perhitungan tersebut masuk dalam kriteria kecepatan perjalanan pada daerah kurang padat.

2	Elkhasnet, Al Rasyid, Muhammad Fathurrahmam 2020	Analisis biaya kendaraan (bok) bus pariwisata antar kota dalam provinsi Sumatera Utara (studi kasus pada cv. tiga dara trans)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa bus sedang memiliki biaya operasional kendaraan (bok) sebesar Rp. 402.076.850/tahun dan Rp. 10.586,541/km. Sedangkan hasil analisis pendapatan setelah dikurangi bok adalah sebesar Rp. 245.923.150/tahun dan Rp. 6.475.07/km. kemudian analisis fare box ratio (fbr) sebesar 1.611 yang berarti pemilik usaha bus wisata antar kota dalam provinsi Sumatera Utara mendapatkan keuntungan dari usahanya tersebut.
---	--	---	---

3	Abdul Gani Kamaludin, Dian Ardyahiya Ekawati, Marthaleina	Analisis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Transjakarta Koridor VII Di Jakarta	Berdasarkan Hasil Perhitungan maka biaya operasional dan pemeliharaan yang dikeluarkan oleh PT. Eka Sari Lorena Transport sebesar Rp. 6.038,00/bus-km dari hasil perhitungan komponen-komponen biaya baik itu pembiayaan umum maupun pembiayaan operasional dan pemeliharaan, maka dapat diketahui besarnya biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh operator PT. Eka Sari Lorena Transport (termasuk investasi) per km, yaitu: Biaya investasi/bus/kilometer + Biaya operasi/bus /kilometer = Rp. 3.334, - + Rp. 6.038 = Rp. 9.373,- /bus-km.
---	--	---	--

4	Chien Alexandro Tantry, Muhammad Shofwan Donny Cahyono	Analisis Tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Kelas Ekonomi Jurusan Surabaya- Malang Dengan Metode Pacific Consultant International (PCI)	Berdasarkan Analisa ATP dan WTP yang telah dilakukan pada ekonomi jurusan Surabaya-Malang dan Malang-Surabaya, dapat diketahui bahwa nilai kemampuan membayar sebesar Rp. 15.038 dan kemauan untuk membayar sebesar Rp. 12.121. Hasil tersebut menyatakan bahwa kemampuan penumpang untuk membayar lebih besar dari kemauan membayar, hal ini dikarenakan bahwa responden memiliki penghasilan yang tinggi tetapi utilitas terhadap bus rendah pada kondisi ini disebut choiced riders. Choiced reders ini
---	--	--	--

			merupakan kelompok orang yang memiliki banyak pilihan.
--	--	--	--

(Sumber: Peneliti Terdahulu)

2.3 Transportasi Angkutan Umum

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau pergerakan orang atau barang dari suatu Lokasi, yang disebut Lokasi asal ke Lokasi lainnya, yang bisa disebut Lokasi tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. (sumber: Fidel Miro 2011)

Angkutan menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan umum adalah pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.

Angkutan umum penumpang menurut Warpani (1990) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan system sewa atau bayar.

2.3.1 Peranan Transportasi Berdasarkan Tataran Kewilayahan

Berdasarkan tataran kewilayahan, transportasi dapat diklasifikasikan menurut jenjang berikut:

a. Transportasi Lokal

Sistem transportasi yang hanya melanyani perjalanan setempat, artinya Lokasi Atau ke Lokasi tujuan berjarak dekat.

b. Transportasi regional

Sistem transportasi yang melanyani penduduk dan barang yang melakukan perjalanan dengan Lokasi asal dan tujuan yang sudah melampaui batas lokal

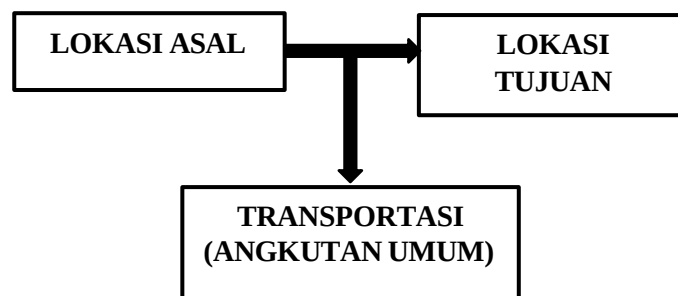
berjarak lebih jauh.

c. Transportasi Nasional

Sistem transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal ke lokasi tujuan dengan jarak lebih jauh dari pada transportasi regional dan melampaui batas wilayah regional.

d. Transportasi Internasional

- e. Sistem transportasi yang melayani perjalanan dari Lokasi asal ke Lokasi tujuan dengan jarak yang paling jauh, yakni menembus batas wilayah negara. Misalnya dari Jakarta (Indonesia ke Mekkah Arab Saudi)



Gambar 2.2 Transportasi Internasional

2.3.2 Pelayanan Transportasi Berdasarkan Batas Administrasi

Pelayanan transportasi yang parallel hirarki wilayah di klasifikasikan sebagai berikut:

1. Transportasi Desa dan Kota

Transportasi yang melayani antar Kawasan didalam suatu desa atau kota
Sistem transportasi yang melayani antar Kawasan didalam suatu desa atau

disebut angkutan pedesaan sedangkan yang melayani tujuan yang berbeda dalam suatu kota disebut angkutan kota, misalnya dari Baturaja sebagai kota asal ke Palembang sebagai kota tujuan.

2. Transportasi Antar Kota dalam Provinsi (AKDP)

Transportasi yang melayani antar kota tapi hanya sejauh didalam provinsi yang sama, misalnya dari Baturaja (Sumatera Selatan) Sebagai kota asal ke Palembang (Sumatera Selatan) sebagai kota tujuan.

3. Transportasi Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Transportasi yang melayani Lokasi asal dan Lokasi tujuan antar kota namun sudah melampaui batas provinsi, dengan kata lain dari kota ke kota lain di provinsi yang berbeda, misalnya dari Baturaja (Sumatera Selatan) sebagai kota asal ke Jakarta (Jakarta) sebagai Lokasi tujuan.

4. Transportasi yang melayani Lokasi asal dan tujuan yang telah melampaui batas-batas negara dengan Lokasi asal dan tujuannya adalah kota-kota di negara yang berbeda seperti dari Jakarta (Indonesia) sebagai Lokasi asal mekkah (Arab Saudi) sebagai Lokasi tujuan.

Tabel 2.3 Pelayanan Transportasi Menurut Hirarki Kewilayahan dan Batas Administrasi

No.	Hirarki Kewilayahan	Batas Administrasi
1	Transportasi Lokal	Transportasi Desa dan Kota
2	Transportasi Regional	Transportasi Antar Kota
3	Transportasi Nasional Kota	Transportasi Antar Kota Provinsi
4	Transportasi Internasional	Transportasi Antar Negara (Lintas Batas)

Sumber: Pengamatan Peta

2.4 Peranan dan Tujuan Transportasi Angkutan Umum

2.4.1 Peranan Transportasi Angkutan Umum

Peranan transportasi sangat besar bagi Masyarakat modern, karna dapat mempersingkat waktu dalam melakukan perjalanan, baik kegiatan sehari-hari berjarak pendek, menengah dan Panjang, serta dapat mengurangi volume kendaraan yang berdampak dapat mengurangi kemacetan di suatu perjalanan dan membuka lapangan pekerjaan bagi Masyarakat. Dalam menyelenggarakan

Pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi Masyarakat yaitu aman, cepat, murah, nyaman dan tepat waktu dalam keberangkatan perjalanan. Secara umum peran transportasi dapat dikelompokkan menjadi empat peranan antara lain:

a. Perkembangan peradaban manusia tergambar jelas dari perkembangan kegiatan sosial ekonominya. Pada zaman primitif, manusia tidak bisa mementingkan pelayanan transportasi dan mereka bergerak secara alamiah untuk mencari apa yang dibutuhkan akan tetapi, dimasa sekarang kebutuhan hidup telah semakin beragam dan sumber-sumber objek kebutuhan berpencar secara alamiah. Manusia Zaman sekarang cenderung hidup menetap dan tidak lagi berpindah-pindah tempat seperti dulu. Dalam hal seperti ini, transportasi dan perkembangan teknologi semakin di perlukan untuk membantu mobilitas dan pergerakan manusia.

b. Peran Transportasi Terhadap Perekonomian

Dari aspek ekonomi transportasi sangat mempengaruhi proses produksi distribusi produk. Dalam proses produksi, transportasi berperan penting dalam

menyatukan semua factor produksi (sumber daya) yang tersebar di berbagai tempat berbeda ke satu Lokasi Tunggal Dimana semua diproses menjadi barang kebutuhan yang siap di konsumsi dan dipergunakan.

Tidak hanya itu transportasi berfungsi mempermudah dan mempercepat tersedianya sumber-sumber daya yang dibutuhkan. Dalam proses distribusi, transportasi berfungsi mendistribusikan suatu barang dan jasa yang diproduksi ke tempat/daerah yang membutuhkannya. Disini transportasi berperan menjamin penyebaran barang dan jasa ke semua tempat.

Dalam hal ini pertukaran keahlian, transportasi berperan mengangkut tenaga- tenaga ahli ke suatu daerah yang tidal memiliki tenaga medis ke daerah-daerah kekurangan tenaga ahli. Secara keseluruhan, terlihat bahwa transportasi dapat memperngaruhi harga barang dan jasa yang siap dikonsumsi di pasar karena biaya transportasi merupakan salah satu biaya yang harus dikeluarkan oleh produsen barang atau jasa tersebut.

c. Peran Transportasi Dalam Kehidupan Sosial

Dalam hubungan dengan aktifitas hubungan Masyarakat, transportasi berfungsi mempermudah Masyarakat dalam melakukan kegiatan yang bersifat non ekonomi, dengan kata lain lebih menyangkut hubungan kemanusiaan. Hubungan manusia ini dapat bersifat resmi, seperti hubungan antar Lembaga pemerintah dan swasta, serta dapat pula bersifat tidak resmi seperti hubungan kekeluargaan (Warpani, 1990).

Hubungan-hubungan kemanusiaan yang dipermudah berkat adanya transportasi ini mencakup pertukaran informasi, rekreasi, pelayanan

perorangan atau kelompok, kunjungan kerumah sakit, kerabat, kegiatan keagamaan dan transportasi ketempat-tempat pertemuan sosial lainnya.

d. Peran Transportasi Dalam Bidang Politik

Dalam negara berbentuk kepulauan, seperti Indonesia transportasi dapat mendukung usaha persatuan nasional, usaha peningkatan Pembangunan yang lebih merata keseluruh penjuru tanah air, atau usaha pengamanan negara dari serangan luar dan lebih penting lagi transportasi dapat memindahkan Masyarakat korban bencana alam, serta membuka daerah yang terisolasi.

2.4.2 Tujuan Transportasi Angkutan Umum

Secara umum tujuan transportasi adalah memberikan kemudahan dalam segala kegiatan Masyarakat, seperti kemudahan aksesibilitas dan mobilitas Masyarakat.

2.5 Kriteria Pelayanan Angkutan Umum

Tujuan dasar dari penyediaan angkutan umum, wells (1975) mengatakan, adalah menyediakan pelayanan angkutan yang baik handal, nyaman, aman, cepat dan murah, untuk umum. Secara umum dapat dikatakan angkutan umum selalu kalah bersaing dengan kendaraan pribadi.

Dari beberapa studi mengenai angkutan umum Harries (1976) menyatakan pelayanan angkutan umum dapat diusahakan mendekati angkutan pribadi untuk membuat angkutan menjadi lebih menarik dan pemakai angkutan pribadi tertarik berpindah ke angkutan umum. (sumber Andri, dkk 2015)

Hal ini dapat diukur secara relative dan kepuasan pelayanan. Beberapa kriteria angkutan umum ideal antara lain:

a. Keamanan (*Safety*)

Keamanan meliputi keselamatan dalam kendaraan (baik pengguna maupun bukan pengguna) dan pada tempat perhentian kendaraan aman dari pencopetan dan kejahatan fisik juga keamanan kendaraan dari kekerasan.

b. Kenyamanan (*Comfort*)

Kenyamanan meliputi kenyamanan fisik penumpang dalam kendaraan dan pada tempat perhentian. Kenyamanan ini antara lain: kualitas pengendaraan, lingkungan bus dan diluar bus, penataan kursi/berdiri, pegangan tangan, kemudahan keluar masuk dan pembayaran ongkos, tempat untuk barang bawaan seperlunya. Estetika meliputi: kebersihan dan keindahan rancangan kendaraan, tempat-tempat pemberhentian, terminal, trotoar yang menarik, perlindungan lingkungan (polusi udara/suara), fasilitas bagi manula dan kaum penyandang cacat atau disabilitas, awak yang ramah dan menyenangkan.

c. Aksesibilitas (*Accessibility*)

Aksesibilitas menyangkut distribusi rute yang memadai pada seluruh area, kapasitas kendaraan, frekuensi dan jam operasi, identifikasi dari perhatian kendaraan dan distribusi informasi akan ongkos, jadwal, serta kemudahan membayar ongkos serta penempatan perhentian dan terminal yang tepat.

d. Efisiensi (*Efficiency*)

Efisiensi meliputi kecepatan rata-rata yang tertinggi dengan waktu

berhenti minimum serta terbebas dari tundaan lalu lintas, jumlah hentian yang memadai untuk jarak berjalan minimum, jadwal dan titik transfer yang terkordinasi agar tidak repot serta rute yang langsung. Jika perlu layanan yang cepat atau khusus jika memang layak. Juga termasuk disini adalah system yang mudah pemeliharannya dengan fasilitas yang memadai, manajemen yang efisiensi serta jumlah awak yang terbatas. (Munawar, 2000)

e. Reabilitas (*Reability*)

Reability mencerminkan Tingkat kerusakan/gangguan yang rendah, armada Cadangan yang selalu siap, ketepatan terhadap jadwal keberangkatan dan kedatangan serta informasi yang memadai jika ada perubahan layanan serta jaminan perjalanan sambungan (Transit) pada titik transfer.

f. Biaya (*Cost*)

Biaya adalah salah satu factor dan informasi yang penting dalam pengelolaan angkutan umum adalah harga tarif. Penetapan tarif akan sangat menentukan nilai ekonomis dari keberadaan angkutan umum. Penetapan tarif kurang tepat dapat menyebabkan menurunnya fungsi angkutan umum.

2.6 Pilihan Moda Transportasi

Pilihan moda ini merupakan suatu harapan proses perancangan angkutan yang bertugas untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah orang dan barang yang akan menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi yang tersedia untuk melayani atau memilih suatu titik asal-tujuan tertentu, demi berbagai maksud perjalanan. (Sumber Fidel Miro 2002)

2.6.1 Pengguna Jasa Transportasi Atau Pelaku Perjalanan (*Trip Maker*)

Masyarakat pelaku perjalanan (Konsumen jasa transportasi) dapat di kelompokkan ke dalam dua kelompok yaitu;

a. Golongan paksawan (Captive)

Golongan paksawan merupakan jumlah terbesar di negara berkembang, yaitu golongan Masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan masyarakat menengah ke bawah.

a. Golongan Pilihwan (Choice)

Golongan pilihwan merupakan jumlah terbanyak di negara-negara maju, yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan akses ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan Masyarakat lapisan menengah ke atas.

2.6.2 Bentuk Moda Transportas/ Jenis Pelayanan Transportasi

Secara umum, ada dua kelompok besar moda transportasi yaitu:

a. Kendaraan Pribadi (Private Transportasi)

Moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali.

Contoh kendaraan pribadi:

- 1) Sepeda untuk pribadi
- 2) Sepeda motor pribadi

- 3) Mobil pribadi
- 4) Helicopter pribadi
- 5) Kapal pribadi
- 6) Pesawat pribadi

b. Kendaraan umum (Public Transportasi)

Moda transportasi yang di peruntukkan untuk Bersama, kepentingan Bersama, menerima pelayanan Bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Contoh kendaraan umum:

- 1) Ojek sepeda motor
- 2) Becak, Bajai, Bemo
- 3) Angkutan kota
- 4) Mikrolet
- 5) Bus umum (kota dan antar kota)
- 6) Kereta api
- 7) MRT
- 8) LRT

9) Kapal feri

10) Pesawat komersial

2.6.3 Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

Faktor-faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pelaku perjalanan atau calon pengguna (trip maker behavior). Masing- masing ini terbagi menjadi beberapa bagian variable yang dapat di identikkan. Variable-variabel ini dapat dinilai secara kuantitatif. Factor-faktor tersebut adalah:

a. Faktor karakteristik perjalanan (travel characteristic factor)

Pada kelompok ini terdapat beberapa variabel yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pengguna jasa moda transportasi dalam memilih moda angkutan, yaitu:

- 1) Variabel tujuan perjalanan (trip porpuse), seperti pergi bekerja. Sekolah, sosial dan lain-lain.
- 2) Variabel waktu perjalanan (time of trip made), seperti pagi hari, siang, malam dan hari libur.
- 3) Variabel panjang perjalanan (trip length) merupakan jarak fisik antar asal dengan tujuan, termasuk, Panjang rute/ruas, waktu pembanding kalua menggunakan moda-moda lain, disini berlaku bahwa semakin jauh perjalanan orang semakin cenderung meimilih naik angkutan umum

b. Faktor Karakteristik pelaku perjalanan (Traveler Characterictik Faktor)

Seluruh variabel berhubungan dengan individu pelaku perjalanan. Variabel yang dimaksud ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku pembuat

perjalanan dalam memilih moda angkutan. Menurut Bruton, variabel tersebut diantaranya adalah:

- 1) Variabel pendapatan (income), berupa daya beli sang pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanan entah dengan mobil pribadi atau angkutan umum
- 2) Variabel kepemilikan kendaraan (Car Ownership), berupa tersedianya kendaraan pribadi sebagai sarana melakukan perjalanan.
- 3) Variabel kepadatan permukiman (density of residential development)
- 4) Variabel kondisi kendaraan pribadi, seperti tua, jelek, baru dll
- 5) Variabel sosial, ekonomi lainnya, seperti struktur dan ukuran keluarga, usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, Lokasi pekerjaan, punya lisensi pengemudi (SIM) atau tidak, serta seluruh variabel yang mempengaruhi moda.

c. Faktor karakteristik system transportasi

Pada faktor ini, seluruh variabel yang berpengaruh perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda transportasi berhubungan dengan kinerja pelayanan system transportasi seperti berikut:

- 1) Variabel waktu relative perjalanan (relative travel) mulai dari lama waktu menunggu kendaraan di pemberhentian terminal dan waktu di atas kendaraan.
- 2) Variabel biaya relative perjalanan (relative travel cost) merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar, dll.
- 3) Variabel Tingkat pelayanan relative (relative level of service) merupakan

variabel yang cukup bervariasi dan sulit diukur, contohnya adalah variabel kenyamanan dan kesenangan yang membuat orang mudah gonta-ganti transportasi

4) Variabel Tingkat /indeks daya hubung/kemudian pencapaian tempat tujuan

5) Variabel Tingkat kehandalan angkutan umum disegi waktu, ketersediaan ruang parkir dan tarif.

d. Factor karakteristik kota dan zona (special characteristic factor) Variabel yang ada dalam kelompok ini seperti:

1) Variabel jarak kediaman dengan tempat kegiatan (CBD)

2) Variabel kepadatan penduduk (population density)

2.6.4 Dasar Hukum Transportasi Angkutan Umum

Undang-undang dan peraturan yang mengatur tentang penetapan tarif, trayek dan lain-lain tentang transportasi sebagai berikut:

a. Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang “Angkutan Jalan”

b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM.89 Tahun 2002 tentang “Mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umu, antar kota kelas ekonomi”.

c. Undang -undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang “Lalu lintas dan angkutan jalan”

d. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1965 tentang “Lalu lintas dan angkutan jalan raya”.

- e. Peraturan pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang “Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan”.
- f. Peraturan daerah provinsi Sumatera Selatan nomor 5 Tahun 2012 tentang “Retribusi perizinan tertentu”
- g. Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang “Pajak daerah retribusi daerah:.

2.7 Analisis Biaya Transportasi

Biaya merupakan pengeluaran yang mesti dilakukan oleh setiap pelaku ekonomi untuk mendapat hasil yang diinginkan dalam suatu transaksi. Biaya bisa berbentuk modal (investasi), biaya operasional, biaya produksi dan biaya pengorbanan. Menurut Morlok (1998) menyatakan bahwa dalam mengidentifikasinya biaya ini harus dikaitkan kepada kelompok Masyarakat (pihak) mana yang melakukan pengorbanan dan pengeluaran.

Terkait dengan apa yang diutarakan oleh Morlok (1998), pihak-pihak didalam Masyarakat yang terlibat langsung dan tidak langsung dalam penyelenggaraan operasional system transportasi harus diklasifikasi dan biaya-biaya apa saja yang dikeluarkan pada tiap-tiap kelompok Masyarakat. (Sumber Fidel Miro 2011) Biaya transportasi dapat dibedakan menjadi lima kelompok berdasarkan berbagai sudut pandang (stake holder) sebagai berikut:

- a. Pemakaian system (User)
- b. Pemilik system (Operator)
- c. Bukan pemakai atau Masyarakat tidak pengguna jasa angkutan umum

d. Pemerintah

e. Daerah

Tabel 2.4 kelompok Masyarakat yang terlibat langsung dan tidak langsung dalam pengoprasian system transportasi serta mana biaya yang di tanggung oleh masing- masing kelompok tersebut:

No.	Kelompok Masyarkat (Pihak)	Nama Biaya
I	Terlibat Langsung	I
1	Pengguna jasa /pelaku perjalanan orang secara individu • Perusahaan penerima/pengirim barang	Biaya pindah (biaya angkut) yang terdiri dari : • Bentuk rupiah sesuai jarak dan pelayanan bahan/ekstra • Bentuk non rupiah seperti waktu
2	Penyedia (Operator/produsen)	Biaya produksi yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa sistem transportasi
3	Pemerintah (pembina dan pengatur pengoperasian sistem transportasi)	Biaya untuk mensubsidi dan membangun komponen sistem transportasi (jalan dan terminal, kendaraan dan manajemen) dan pengurangan pajak
4	Wilayah (daerah)	Biaya penglokasian penggunaan lahan dan sumber daya alam untuk pengoperasian sistem transportasi
II	Terlibat Tidak Langsung	II
1	Lingkungan (fisik dan masyarakat)	Biaya non rupiah (dampak negatif terhadap lingkungan) Berupa rusaknya lingkungan kehidupan masyarakat akibat pengoperasian sistem transportasi. Seperti : polusi udara, kebisingan, getaran, pencemaran air dan lain-lain

Dengan telah diketahuinya kelompok masyarakat yang terlibat langsung dan tidak langsung dengan pengoperasian sistem transportasi beserta nama biaya yang ditanggung tiap-tiap kelompok seperti pada tabel diatas, pembahasan tentang biaya transportasi ini sudah dapat dilakukan untuk tiap kelompok masyarakat sebagai berikut :

2.8.1 Pengguna Jasa Transportasi (Pelaku Perjalanan/Konsumen)

Kelompok ini adalah masyarakat yang melakukan perjalanan untuk maksud perjalanan tertentu dengan jarak tertentu dan menggunakan moda transportasi tertentu dari titik asal ke titik tujuan. Ada dua bagian dalam kelompok pelaku perjalanan yang termasuk dalam pihak ini yaitu :

- a. Manusia yang melakukan perjalanan
- b. Barang yang akan dipindahkan tempatnya

2.8.2 Penyedia Jasa (Produsen)

Dalam pengoperasian sistem transportasi, kelompok ini adalah pihak yang memberikan pelayanan pindah kepada kelompok pengguna jasa yang melakukan atau membuat perjalanan. Kelompok ini dapat disebut sebagai produsen jasa transportasi. Analisa biaya produksi untuk menghasilkan jasa transportasi ini juga menggunakan model-model pendekatan hubungan fungsional dalam teori ekonomi mikro. Konsep biaya produksi dalam teori ekonomi mikro ini dapat ditinjau dari sisi analisis penyedia barang dan jasa, struktur biaya produksi, jenis-jenis biaya dikaitkan dengan jangka waktu berproduksi, basis keuntungan maksimum dalam berproduksi, biaya operasional kendaraan (BOK) dan lain-lain.

2.8.3 Analisa Penyediaan Jasa Sistem Transportasi

Penyedia jasa sistem transportasi juga menggunakan model-model yang terdapat dalam teori ekonomi mikro. Menggambarkan bagaimana hubungan antara jumlah kebutuhan perjalanan dengan variabel-variabel yang mempengaruhi perubahan jumlah kebutuhan perjalanan misalnya biaya transportasi, jumlah penduduk pendapatan pelaku perjalanan dan lain-lain. Maka untuk analisi penyedia jasa sistem transportasi yang menggambarkan hubungan antara jumlah jasa sistem transportasi yang akan di sediakan oleh produsen jasa sistem transportasi pada jumlah tertentu.

2.9 Pengertian Tarif Transportasi

Tarif jasa sistem transportasi merupakan nilai harga pelayanan pindah dari tempat asal ke tempat tujuan tertentu yang diberikan oleh pihak penyedia jasa sistem transportasi yang berupa moda tertentu kepada perilaku perjalanan. (Sumber Fidel Miro 2011).

2.9.1 Dasar Penetapan Tarif Jasa Sistem Transportasi

Tarif jasa transportasi dapat ditentukan atas dasar

- a. Kebijakan tarif atau campur tangan pemerintah
- b. Total biaya untuk menyediakan jasa sistem transportasi ditambah dengan laba maksimum
- c. Perilaku pasar dalam menjual jasa sistem transportasi (misalnya pasar persaingan penuh, monopoli, oligopoli dan lain-lain)

- d. Tujuan manajemen perusahaan penyedia jasa sistem transportasi
(memaksimumkan keuntungan atau memaksimumkan jumlah pembeli pasar)
- e. Pertimbangan tujuan-tujuan sosial masyarakat

2.9.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penetapan Tarif Jasa Sistem Transportasi

- a. Volume, bobot dan luas lantai yang digunakan

Setiap alat transportasi mempunyai volume dan bobot angkut serta luas lantai tertentu. Karena itu, penyediaan jasa angkutan ada kalanya menjual jasa berdasarkan volume dan ada kala berdasarkan bobot atau luas lantai yang ditempati barang yang diangkut. Untuk barang yang berbobot berat tetapi bervolume kecil beban (bobot) angkutan yang mendasari harga jual (tarif) jasa angkutan. Sementara itu untuk barang-barang berbobot ringan dan volume besar, faktor bobot tidak dapat lagi digunakan sebagai faktor penentu tarif. Dalam hal seperti ini, volume yang ditempati oleh baranglah yang menjadi faktor penentunya.

- b. Setiap barang yang diangkut

Setiap barang memiliki syarat-syarat transportasi yang khas. Buah-buahan dan sayur-sayuran, misalnya membutuhkan ruang pendingin agar tidak rusak (busuk) ketika sampai tujuan. Barang-barang yang beragam membutuhkan peti kemas. Demikian juga dengan barang-barang berat dan panjang barang-barang semi retak, yang membutuhkan peti kemas agar mempercepat bongkar muat dan keselamatan selama transportasi. Ini akan menyebabkan penentuan tarif yang berbeda.

c. Kondisi prasaranan dan sarana yang tersedia

Khususnya barang-barang rakitan yang berbobot berat membutuhkan alat transportasi khusus, misalnya trailer beroda banyak agar tidak melebihi daya dukung jalan yang dilalui. Ini tertentu saja berbiaya besar di samping perlunya pengamanan khusus dan kemungkinan waktu transportasi yang lama dan alat pemindahan barang yang harus dibawa serta

d. Nilai barang yang diangkut

Barang mewah, barang biasa dan barang-barang bernilai rendah akan berbeda tarif angkutannya. Biasanya semakin tinggi nilai barang, maka tarif angkutnya juga akan tinggi karena misalnya premi asuransi yang lebih tinggi

e. Situasi pasar jasa transportasi

Situasi ini merupakan keadaan pasar jasa transportasi. Misalnya ketika jumlah permintaan perjalanan sedikit biasanya penyedia jasa bersaing ketat sehingga tarif menjadi turun, begitu pula sebaliknya, disaat permintaan perjalanan berada dalam waktu puncak, dengan sendirinya tarif akan naik. Bahkan jika terjadi permintaan perjalanan yang luar biasa tinggi (pada hari libur dan lebaran) dan permintaan tidak berimbang antara arah pergi dan pulang, pemerintah sebagai pengatur akan mengizinkan penambahan tarif khusus yang dikenal dengan nama *tuslah* berfungsi untuk menambah pendapatan penyedia jasa pada arah pulang yang ketika ini penumpang berkurang drastis

f. Pungutan tambahan

Merupakan biaya tambahan yang tidak berkaitan dengan produksi jasa transportasi sebagai dana sosial, pungli, sedekah selama dalam perjalanan, dan

biaya tambahan

g. Jadwal angkut

Jadwal ini mempengaruhi harga dari faktor kapan perjalanan dilakukan dalam kaitan dengan kapan waktu pembelian tiket (pemesanan tempat) dilakukan. Biasanya semakin dekat jarak antara waktu pembelian tiket dan saat keberangkatan akan semakin tinggi harga jasa sistem transportasi begitu pula sebaliknya

h. Keamanan, ketertiban dan keselamatan selama perjalanan

Situasi aman, tertib dan selamat dalam perjalanan memerlukan biaya tambahan bagi penyedia jasa, itulah sebaiknya mengapa pemerintah menetapkan harga terendah yang masih dianggap wajar sehingga penyedia jasa masih mampu memelihara sarana transportasi secara wajar yang jika dikhawatirkan persaingan harga menyebabkan pengeluaran untuk keperluan pemeliharaan dikurangi oleh penyedia jasa

i. Kenyamanan

Penyediaan sarana transportasi yang nyaman membutuhkan fasilitas tambahan yang diberikan kepada pemakai jasa seperti ber-AC, toilet, dan fasilitas lainnya.

2.9.3 Bentuk-Bentuk Tarif Jasa Sistem Transportasi

a. Tarif menurut skala jarak asal tujuan

Dengan cara ini besaran tarif transportasi berbanding lurus dengan jarak asal tujuan yang perhitungannya berbasis rupiah per km untuk setiap penumpang atau Rp/km/ton. Basis ini dapat dikonversikan menjadi tarif berdasarkan halte

b. Tarif menurut zona

Di kota-kota metropolitan tarif biasanya ditentukan berdasarkan zona tarif akan berubah kalau penumpang keluar dari zona tempat menaiki sarana transportasi

c. Tarif golongan barang

Berdasarkan golongan barang ini besaran tarif angkutan ditentukan atas golongan barang yang akan dipindahkan (berlaku untuk angkutan barang atau truk dan bus) sesuai negosiasi antara penyedia jasa dengan pengguna jasa pengirim barang

d. Tarif menurut jasa tertentu dan persaingan

Berdasarkan bentuk besar kecil tarif angkutan sangat tergantung dari kelompok pelaku perjalanan misalnya penyedia jasa akan melakukan potongan tarif kepada pelaku perjalanan. Sedangkan dengan bentuk tarif persaingan, jika kondisi pasar sedang sepi maka tarif jauh lebih murah dari standar yang berlaku.

2.10 Pihak-Pihak Yang Terkait Dengan Tarif Jasa Sistem Transportasi

Terdapat tiga pihak yang memiliki kepentingan dan hubungan sangat erat dalam penentuan besaran tarif jasa sistem transportasi yaitu :

2.11 Penyedia Jasa

Penyedia jasa adalah perusahaan (operator) yang memproduksi jasa transportasi entah itu perorangan atau badan hukum yang terorganisasi (PT, CV, Perusahaan otobus swasta atau BUMN) dengan berbagai moda transportasi memiliki kepentingan terhadap besaran tarif :

- a. Menjaga keberlangsungan usahanya berupa keuntungan
- b. Dapat menutupi biaya produksi jasa yang telah dikeluarkan terutama untuk perusahaan yang menghadapi pasar sepi
- c. Dapat menumbuhkan alokasi modal usaha perusahaan
- d. Dapat menciptakan manajemen yang efisien dalam proses produksi

2.11.1 Pemakai Jasa

Pemakai jasa adalah kelompok yang melakukan perjalanan dengan jarak yang tertentu yang menggunakan alat transportasi tertentu dengan maksud perjalanan tertentu entah itu perorang (individu), badan usaha pengirim barang dan secara institusi, seluruh sektor lain diluar sektor transportasi, untuk menuju ketempat tujuan agar tercapai pertumbuhan ekonomi. Pihak ini memiliki kepentingan dalam penentuan tarif diantaranya:

- a. Tarif harus terjangkau oleh daya beli masyarakat pemakai jasa, terutama masyarakat golongan ekonomi lemah agar terjadi pemerataan
- b. Tarif jasa transportasi sebagai komponen sebagai komponen dalam perhitungan biaya pokok produksi barang oleh pabrik penghasil barang harus dapat ditekan seminimal mungkin agar komponen yang berupa biaya transportasi ini tidak banyak berdampak terhadap harga jual barang
- c. Tarif jasa transportasi harus dapat mendorong distribusi pemasaran secara lancar
- d. Tarif harus rasional dan diberlakukan secara umum, layak, adil dan tidak diskriminatif

- e. Tarif harus dapat mengembangkan insentif kegiatan sosial
- f. Tarif harus dapat meningkatkan kreasi kegiatan usaha dan meningkatkan pertumbuhan produksi barang.

2.11.2 Pemerintah

Pemerintah mulai dari tingkat negara sampai pemerintah tingkat daerah merupakan pihak yang mengatur segala kegiatan masyarakat dan sektor kehidupan memiliki kepentingan dalam penetapan tarif jasa transportasi, antara lain :

- a. Menjaga stabilitas ekonomi nasional dan mencapai kesejahteraan sosial
- b. Menjaga keseimbangan antara penyedia jasa sistem transportasi dengan jumlah kebutuhan perjalanan masyarakat yang terjadi (keseimbangan penawaran dan permintaan.
- c. Tarif harus dapat mendorong pengguna sumber daya secara maksimal
- d. Tarif harus mendukung kelancaran mobilitas penduduk antar wilayah
- e. Tarif harus mendorong pengadaan sarana transportasi yang inovatif
- f. Tarif harus memperhatikan kepentingan pihak pengguna jasa dan penyedia jasa serta dikendalikan untuk memenuhi dan melindungi kepentingan kedua pihak

2.12 Kebijakan Penetapan Tarif Jasa Sistem Transportasi

Penetapan tarif jasa transportasi didasari kebijakan yang bertujuan untuk :

- a. Mendorong terciptanya pemanfaatan prasarana dan sarana secara maksimal dan efektif dengan memperhatikan jaringan trayek bentuk pasar dan jumlah

perjalanan tiap-tiap moda transportasi

- b. Memberlakukan persaingan yang sehat dan wajar
- c. Menjamin kelangsungan usaha transportasi masyarakat, disamping tetap menjaga tidak naiknya harga barang-barang produksi kebutuhan hidup masyarakat dengan memperhatikan daya beli
- d. Menunjang pengalokasian sumber daya secara optimal dan kalkulasi biaya secara efisien
- e. Mengusahakan agar tarif terjangkau buat para pengguna transportasi dalam kota, antar kota dalam provinsi (AKDP), antar kota antar provinsi (AKAP) dan antar negara
- f. Untuk transportasi penumpang dengan tarif yang ditetapkan oleh kekuatan pasar, pemerintah menugaskan badan usaha milik negara sebagai salah satu penyedia jasa untuk berperan sebagai penentu tarif jasa sistem transportasi

2.13 Pendekatan Penetapan Tarif Jasa Sistem Transportasi

Dalam menetapkan tarif jasa transportasi yang berkeadilan untuk semua pihak, pemerintah terpaksa melakukan pendekatan antara lain:

a. Pendekatan finansial

Melalui pendekatan ini tarif ditetapkan menurut biaya-biaya yang telah dikeluarkan selama memproduksi jasa sistem transportasi (komponen komponen biaya)

b. Pendekatan manfaat Sosial-Ekonomi

Dalam hal ini tarif ditetapkan dengan memperhatikan manfaat-manfaat apa

yang dapat diraih oleh masyarakat luas

c. Pendektan politik

Dalam hal-hal tertentu tarif jasa transportasi ditetapkan atas dasar kepentingan politik sehingga perlu diberikan subsidi langsung dalam bentuk subsidi silang kepada penyedia jasa yang merugi tetapi terkait dengan kepentingan politik

2.14 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasional kendaraan adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasional kendaraan tetpa (Fixed cost) adalah biaya yang tidak berubah (tetap walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai tingkat tertentu), sedangkan biaya tidak tetap (variabel cost) adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa. (Sumber jurnal Handi Nugroho dan Ratna Purwaningsih 2015)

Menurut Button (1993) dalam penetapan ini operasional kendaraan, menyatakan bahwa penetapan harga layanan transportasi (pricing) bertujuan untuk memaksimal kepentingan penyedia jasa transportasi dengan tetap mempertimbangkan kesejahteraan masyarakat (maximizing welfare). Kondisi ini akan stabil untuk jangka panjang atau Long Run Marginal Cost (LRMC) .LRMC merupakan komponen biaya yang mempengaruhi penetapan harga dengan memperhatikan biaya-biaya kapital atau biaya-biaya tetap lainnya yang mempengaruhi kelangsungan kendaraan pada kondisi yang akan datang

Menurut surat keputusan menteri perhubungan No. KM. 89 Tahun 2002, tentang mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi, pengelompokkan biaya pokok operasi kendaraan menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan dibagi atas:

2.14.1 Biaya Langsung

Biaya langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produksi jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap (fixed cost) dan biaya tidak tetap (variable cost). Penghitungannya biaya dapat dihitung per-km kendaraan, tetapi bias juga dihitung per-km kendaraan setelah dihitung biaya pertahun.

1. Biaya Tetap (Fixed Cost).

Biaya tetap merupakan biaya yang akan terus dikeluarkan mulai dari awal dioperasikannya angkutan kendaraan hingga tidak beroperasi lagi. Biaya ini dalam pengeluarannya tidak tergantung seberapa sering dioperasikannya atau tidak. Pada umumnya biaya ini dikeluarkan persekian bulan, 6 bulan dan tahun dengan besar biaya yang relative sama.

2. Biaya Tidak Tetap (Variable Cost).

Biaya tidak tetap ialah besarnya biaya kendaraan saat beroperasi dan perawatan yang dipengaruhi oleh jarak tempuh, banyak sedikitnya penumpang, dan besarnya kerusakan pada kendaraan. Komponen biaya langsung sebagai berikut:

a. Biaya penyusutan

Biaya penyusutan adalah selisih antara harga awal kendaraan/asset dengan

harga akhir kendaraan/aset. Menurut Standar Akuntansi keuangan penyusutan adalah jumlah suatu aktivitas yang dapat disusutkan sepanjang masa manfaat yang diestimasi. Penyusutan untuk periode akuntansi dibebankan kependapatan baik secara langsung maupun tidak langsung.

b. Biaya bunga modal

Biaya modal (Cost of capital) adalah biaya riil yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk memperoleh dana baik dari hutang, saham preferen, saham biasadan laba ditahan untuk mendanai suatu investasi. Biaya bunga modal adalah biaya beban yang dibayarkan kepada pihak lain yang berkaitan dengan kegiatan penghimpunan dana.

c. Biaya awak bus

Biaya awak bus adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk keperluan perjalanan dinas supir, kondektur dan mekanik bus dalam satu trip perjalanan.

d. Biaya BBM

Biaya BBM adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk bahan bakar bus dalam satu trip perjalanan.

e. Biaya ban

Biaya ban adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk kebutuhan pembelian ban padan pada bus.

f. Biaya pemeliharaan kendaraan

Biaya pemeliharaan adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk kebutuhan servis kendaraan bus seperti oli, minyak rem, filter dan lain-lain.

g. Biaya terminal

Biaya Terminal adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan sebagai partisipasi pada terminal yang ditujukan dilewati, pembayaran dilakukan setiap bus berhenti di terminal tersebut.

h. Biaya PKB (STNK).

Biaya PKB adalah biaya iuran yang harus dibayar perusahaan kenegara setiap tahunnya.

i. Biaya keur bus

Biaya keur bus adalah biaya yang harus dikeluarkan perusahaan pada saat bus melakukan pengujian kelayakan armada kendaraan yang ditetapkan pemerintah untuk melakukan operasi perjalan.

j. Biaya asuransi

Biaya asuransi adalah biaya yang dikeluarkan saat melakukan perjanjian antar pihak tertanggung (perusahaan bus) dengan penanggung (perusahaan asuransi) dimana perusahaan asuransi bersedia mengganti kerugian yang mungkin dialami oleh nasabah dimasa pendatang.

2.14.2 Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung yaitu biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan yang terdiri dari biaya tetap (fixed cost) dan biaya tidak tetap (variable cost). Penghitungannya tidak dapat secara langsung per-km kendaraan karena mengandung komponen yang tidak terkait langsung dengan operasi kendaraan. Komponen biaya tidak langsung sebagai berikut:

a. Biaya Pegawai Kantor

Biaya pegawai kantor adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan bus yang berasal dari iuran setiap unit bus untuk menggaji seluruh karyawan yang berkerja diperusahan, seperti satpam, kondektur, supir, direksi, direktur dan lain-lain.

b. Biaya pengelolaan

Biaya pengelolaan adalah biaya yang dikeluarkan perusahaan bus yang berasal dari iuran setiap unit bus untuk keperluan pengelolaan kantor seperti iuran listrik, iuran telfon, bengkel, peremajaan kantor.

2.14.3 Biaya Pokok

Biaya pokok per-kendaraan kilometer dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung. Loadfactor atau factor muat merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang dinyatakan dalam (%).