

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Uraian Umum**

Buku (Asrul, 2018) dengan *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* menyatakan bahwa sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud untuk mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang dengan cara mengatur prasarana sebagai media dan sarana sebagai alat yang digunakan dalam proses transportasi. Sebagai media dan sarana tentunya transportasi menjadi alat utama dalam pergerakan ekonomi, sehingga diperlukan sistem transportasi yang memadai agar seluruh aspek dalam masyarakat dapat berjalan secara efisien. Sedangkan menurut (Dr. H. Abdul Karim et al., 2023) dalam bukunya *manajemen transportasi* menjelaskan bahwa fungsi dari manajemen transportasi adalah untuk memudahkan manusia dalam beraktivitas sehari-hari menjadi lebih efisien. Maka sistem transportasi dengan manajemen yang bagus merupakan hal yang fundamental.

Sedangkan sistem transportasi menurut (Dadan, 2018), adalah pelayanan masyarakat yang mendasar dan berdampak. Dalam penyelenggaraannya, sistem transportasi juga harus mampu menyatukan serangkaian semua transportasi dan dalam perencanaannya dapat diterima berbagai pihak meskipun memiliki cara pandang yang berbeda, dengan mengedepankan kebermanfaatan dan melibatkan institusi sehingga berbagai sektor terlibat.

Berikut merupakan beberapa penelitian yang ditinjau oleh penulis dalam membuat evaluasi tarif. Penelitian terdahulu memberikan wawasan bahwa nilai tarif perlu untuk di evaluasi dengan memperhatikan beberapa aspek mulai dari BOK, ATP, maupun WTP. Seperti halnya menurut (ACHWANUL FATH, 2021) bahwa Banyaknya perusahaan swasta yang mengelola angkutan kota. Menurut (Saputra, 2020) Ditemukannya beberapa masalah seperti waktu tunggu penumpang yang lama, jumlah penumpang yang sedikit, sehingga dibutuhkan evaluasi kinerja operasional Bus Trans Jogja dari segi faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi bus, kecepatan perjalanan, dan ketersediaan bus. Menurut (Kambuaya, 2021) Faktor yang mempengaruhi dalam menentukan tarif diantaranya kondisi

masyarakat dan komponen dari bus. Menurut (Tantry & Cahyono, 2022) dengan kencangnya kebutuhan moda transportasi untuk memindahkan barang maupun orang jadi diperlukan suatu evaluasi atau sebuah penelitian terkait tarif. Menurut (Putra Ariyan, 2020) Pentingnya komponen oli pada bus diperlukan analisa dalam menentukan tarif. Menurut (Salsabila et al., 2023) Tidak kesesuaian antara harga yang ditetapkan dengan kondisi lapangan membuat penulis mengevaluasi tarif berdasarkan BOK. Menurut (Wahyuningsih, 2020) Pentingnya komponen oli pada bus diperlukan analisa dalam menentukan tarif. Menurut (Pakiti & Dewi, 2019) Pentingnya komponen oli pada bus diperlukan analisa dalam menentukan tarif. Menurut (Arsyad & Sufina, 2020) Tidak kesesuaian antara harga yang ditetapkan dengan kondisi lapangan membuat penulis mengevaluasi tarif berdasarkan BOK.

## **2.2 Jenis Terminal**

Dalam UU no 22 tahun 2009 disebutkan dan dijelaskan sebagai berikut,

1. Fungsi Terminal Meliputi
  - a. Sebagai penunjang kelancaran perpindahan orang dan atau barang
  - b. Terminal berupa terminal penumpang dan atau barang
2. Klasifikasi terminal
  - a. Pelayanan terminal penumpang dikelompokkan dalam tipe A, tipe B, tipe C
  - b. Setiap tipe dibagi dalam beberapa kelas yang ditinjau dari intensitas kendaraan yang dilayani
3. Tipe Terminal  
Terdapat 3 tipe terminal :
  - a. Tipe A, berfungsi melayani kendaraan penumpang AKAP, AKDP, AK serta ADES
  - b. Tipe B berfungsi melayani kendaraan penumpang (AKDP), angkutan Kota (AK) serta angkutan pedesaan (ADES)
  - c. Tipe C berfungsi melayani kendaraan penumpang untuk angkutan desa

### **2.3 Bus**

. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang (Permen, 2017) :

1. Mobil bus kecil adalah kendaraan bermotor angkutan orang beratnya lebih dari 3.500 – 5.000 kg, panjangnya maksimal 9000 milimeter lebar tidak lebih 2.100 milimeter dan tinggi 1,7 kali lebar kendaraan.
2. Mobil bus sedang adalah kendaraan bermotor angkutan orang beratnya lebih dari 5.000 – 8.000 kg, panjangnya maksimal 6000 milimeter lebar tidak lebih 2.100 milimeter dan tinggi 1,7 kali lebar kendaraan.
3. Mobil bus besar adalah kendaraan bermotor angkutan orang beratnya lebih dari 8.000 – 16.000 kg, panjangnya lebih dari 9000 milimeter lebar tidak lebih 2.500 milimeter dan tinggi kendaraan tidak lebih dari 4.200 milimeter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan.
4. Mobil bus tingkat adalah kendaraan bermotor angkutan orang beratnya paling sedikit 21.000 - 24.000 kg, panjangnya paling sedikit 9000 - 13.500 milimeter lebar tidak lebih 2.500 milimeter dan tinggi kendaraan tidak lebih dari 4.200 milimeter.

### **2.4 Jenis Pelayanan Bus**

Bus antar kota antar provinsi (AKAP) merupakan perjalanan menghubungkan dua wilayah kota dengan lintas provinsi, berdasarkan PP 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan, sebagai berikut :

1. Trayek AKAP, dengan pelayanan:
  - Jadwal tetap
  - Efisien
  - Tipe A
2. Trayek AKDP, dengan pelayanan:
  - Jadwal tetap.
  - Efisien dan atau kurang efisien
  - Tipe B

## **2.5 Karakteristik Pengguna**

Dalam karakteristik ini dimaksud untuk mengetahui penumpang berdasarkan aktivitas dan dalam tujuan perjalanan, hal tersebut untuk mengetahui frekuensi penumpang dalam menggunakan moda transportasi tersebut (hamman, 2023).

### **2.5.1 Tipe pengguna moda angkutan**

Miro (2005) mengemukakan bahwa pelaku perjalanan dapat dikelompokkan ke dalam dua tipe pemilih moda angkutan, antara lain Pertama pelaku perjalanan (trip maker). Digolongkan menjadi 2 kelompok, yaitu: captive user, merupakan golongan pengguna yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan kendaraan pribadi, dan choice user, merupakan golongan pengguna yang mempunyai kemudahan atau akses ke kendaraan pribadi sedemikian hingga dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi, dan Kedua bentuk Moda Transportasi. Private transportation (kendaraan pribadi), dan public transportation (kendaraan umum).

### **2.5.2 Faktor Pemilihan Moda**

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda dikelompokkan menjadi tiga, antara lain Pertama karakteristik pelaku perjalanan. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda: kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan Surat Izin Mengemudi, umur dan peranan dalam rumah tangga, dan besar penghasilan. Kedua karakteristik perjalanan. Pemilihan moda dipengaruhi oleh faktor-faktor antara lain: maksud pergerakan, waktu terjadinya pergerakan, dan jarak perjalanan. Ketiga karakteristik fasilitas moda transportasi. Digolongkan menjadi dua kategori, kategori pertama meliputi faktor kuantitatif seperti waktu perjalanan, biaya transportasi, dan ketersediaan ruang dan tarif parkir. Sementara kategori kedua bersifat kualitatif, yaitu derajat layanan yang ditawarkan oleh berbagai moda angkutan mempengaruhi pemilihan moda angkutan, meliputi kenyamanan, keamanan, keteraturan, dan lain-lain, dan Keempat karakteristik kota atau zona. Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda antara lain jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

Menurut Bruton seperti yang dikutip Miro (2005), pada kelompok faktor karakteristik pelaku perjalanan, seluruh variabel berhubungan dengan individu

pelaku perjalanan dan berkontribusi mempengaruhi perilaku pelaku perjalanan dalam memilih moda, variabel-variabel tersebut antara lain Pertama pendapatan (income). Kedua kepemilikan kendaraan (ownership). Ketiga kondisi kendaraan pribadi Keempat kepadatan pemukiman (density of residential development) dan Kelima sosial-ekonomi.

### **2.5.3 Karakteristik Pelaku Perjalanan**

Menurut Miro (2005) faktor karakteristik pelaku perjalanan berkontribusi dalam mempengaruhi pemilihan moda angkutan Variabel-variabel tersebut adalah jenis kelamin, jenis pekerjaan, maksud perjalanan, dan kepemilikan kendaraan pelaku perjalanan. Selanjutnya, variabel-variabel tersebut diikutsertakan dalam penelitian ini.

### **2.6 Tarif angkutan**

Merupakan harga harga untuk mengatur jasa angkutan secara teratur. Berdasarkan Peraturan Pemerintah nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan jalan Tarif Penumpang untuk Angkutan orang dalam Trayek terdiri atas:

- a. Tarif Kelas ekonomi; atau
- b. Tarif non ekonomi.

Penetapan Tarif ekonomi dari :

- a. Menteri,
- b. Gubernur,
- c. bupati
- d. walikota,

Sedangkan non ekonomi dari perusahaan.

### **2.7 Penentuan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)**

Menurut Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor SK. 687/aj.206/DRJD/2002, dalam menentukan tarif diperlukan biaya pokok yang berasal dari produksi jasa kepada pengguna, hal ini terdapat tiga bagian :

1. Biaya untuk pengelola perusahaan
2. Biaya untuk operasi kendaraan
3. Biaya untuk retribusi

Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 89 tahun 2002, tentang penentuan tarif biaya pokok dibagi berdasarkan :

1. Biaya langsung, berkaitan dengan biaya tetap dan tidak tetap dengan satuan per km dan per tahun
2. Biaya tidak langsung, berkaitan dengan biaya tetap dan tidak tetap akan tetapi berdasarkan hal yang tidak berkaitan dengan operasional kendaraan
3. Biaya pokok merupakan penjumlahan antara biaya langsung dan tidak langsung.

pada peraturan Keputusan Peraturan Walikota Surabaya No 22 Tahun 2023 tentang Tarif dan Kontribusi Sampah Dalam Penggunaan Layanan Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksanaan Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum Pada Dinas Perhubungan ialah BOK + 10% sebagai keuntungan perusahaan.

## **2.8 ATP dan WTP**

Dalam pembahasan Ability to Pay (ATP) merupakan hal yang memang membahas tentang kemampuan penumpang dalam membayar tarif, berikut faktornya (Rumiati, 2013) :

- a. Penghasilan
- b. Kebutuhan transport
- c. Total biaya transport
- d. Persentase antara biaya transport dengan penghasilan
- e. Pengeluaran total
- f. Jenis perjalanan/kegiatan
- g. Intensitas perjalan

Sedangkan willingness to pay adalah kemauan penumpang dalam membayar tarif. (Rumiati, 2013). Hal yang mempengaruhi diantaranya :

- a. Persepsi pengguna
- b. Penghasilan penumpang
- c. Produksi jasa angkutan yang disediakan
- d. Penilaian pengguna terhadap jasa transportasi

Kondisi berikut merupakan kesimpulan dari hasil akhir kondisi ATP ataupun WTP :

- a. Ability to pay lebih besar dari Willingness to Pay, merupakan kondisi kemampuan membayar lebih besar, ini terjadi apabila penghasilan lebih tinggi tapi penilaian terhadap jasa rendah, hal ini disebut dengan choice riders.
- b. WTP lebih besar dari ATP  
keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut relatif lebih dipengaruhi oleh utilitas, pada kondisi ini pengguna disebut captive riders.
- c. Bernilai sama antara ATP dan WTP menandakan bahwa ada keseimbangan antara penilaian dan penghasilan pengguna.

Dalam memberikan rekomendasi terhadap nilai tarif dengan analisa maka ada prinsip sebagai berikut :

- a. Jika WTP berada dibawah ATP, maka diperlukan menaikkan tarif bus dan peningkatan pelayanan
- b. Tarif angkutan umum tidak boleh melebihi nilai ATP
- c. Dalam kasus nilai ATP lebih besar jika dibandingkan dengan nilai tarif maka diperlukan intervensi dari pemerintah agar tarif sama dengan atau kurang dari nilai tarif ATP

Dalam menentukan atau menyesuaikan tarif maka direkomendasikan sebagai berikut :

- a. Tarif berada diantara ATP dan WTP
- b. Beban yang ditanggung pemerintah dibutuhkan ketika tarif yang direkomendasikan berada dibawah perhitungan, dan selisih yang melebihi nilai ATP.
- c. Diperlukan subsidi silang ketika nilai tarif berada dibawah jauh dari nilai ATP atau WTP.
- d. Berdasarkan aturan dari pemerintah ditetapkan nilai tarif dengan mempertimbangkan keuntungan pemerintah, berikut regulasi yang mengatur terkait nilai tarif :
  - 1. Berdasarkan SK dirjen 687 dikatakan bahwa biaya tarif angkutan umum merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak dan ditambah 10% sebagai nilai keuntungan.

2. Tarif = (Tarif pokok x jarak rata-rata) +10%
3. Tarif BEP = Tarif pokok x jarak rata-rata
4. Faktor muat yang digunakan adalah 70 %



## 2.9 Perbandingan Terdahulu

**TABEL 2.1** tabel perbandingan penelitian Terdahulu

Penulis	Judul	Tahun	Permasalahan	Metode	Hasil	Persamaan dan Perbedaan
Dessy Pakiti, Amrita Winaya Shita Dewi	Evaluasi Biaya Operasional Kendaraan Bus DAMRI Trayek Bratang-Bungurasih	2019	Menurut (Pakiti & Dewi, 2019) Pentingnya komponen oli pada bus diperlukan analisa dalam menentukan tarif	Kuantitatif	Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan didapatkan tarif sebesar Rp 6332, sementara berlaku di terminal sebesar Rp 7.000,	Memiliki persamaan dengan penelitian yang akan penulis kerjakan seperti mengevaluasi tarif, dengan memiliki perbedaan dalam studi kasus

Ariyan Putra	Analisis Biaya Pemakaian Oli Bus RK260 pada Armada Transjakarta	2020	Menurut (Putra Ariyan, 2020) Pentingnya oli pada bus diperlukan analisa dalam menentukan tarif	Kuantitatif	biaya oli RK260 pada armada transjakarta beroperasi selama 7 tahun sebesar Rp 66.180.006 untuk satu bus.	mengetahui harga bus yang memang berpengaruh dalam biaya operasional, akan tetapi berbeda dalam hal studi kasus
Titik Wahyuningih, Hariyadi, Anwar Efendy, Ana Dinika	Kajian Tarif Angkutan Umum Bus Damri Rute BIL–Kota Matram Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan	2020	Menurut (Wahyuningih, 2020) Pentingnya komponen oli pada bus diperlukan analisa dalam menentukan tarif	Kuantitatif	harga tarif sebenarnya mendekati posisi penumpang paling sedikit.	Memiliki persamaan seperti mengevaluasi tarif, dengan memiliki perbedaan dalam studi kasus dan tidak menggunakan ATP dan WTP
Nadra Arsyad,	Evaluasi Tarif Angkutan	2020	Menurut (Arsyad & Sufina, 2020)	Kuantitatif	Tarif yang ditetapkan untuk	Memiliki persamaan dengan penelitian

Meri Sufina	Umum (ANGKOT) Kota Pariaman Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)		Tidak kesesuaian antara harga yang ditetapkan dengan kondisi lapangan membuat penulis mengevaluasi tarif berdasarkan BOK		umum pemerintah daerah dan dinas perhubungan lebih besar dibandingkan tarif yang dihitung berdasarkan biaya operasional kendaraan.	yang akan penulis kerjakan seperti halnya mengevaluasi tarif, dengan memiliki perbedaan dalam studi kasus dan tidak menggunakan ATP dan WTP
Riza Achwan ul Fath (2020)	Evaluasi Tarif Angkutan Umum Penumpang Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability to Pay (ATP), dan	2020	Menurut (ACHWANUL FATH, 2021) bahwa Banyaknya perusahaan swasta yang mengelola angkutan kota sehingga diperlukan suatu evaluasi yang	Kualitas dan Kuantitatif.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Untuk BOK mendapatkan hasil sebesar Rp 13.529,79 dengan load factor 60%.</li> <li>2. Untuk Besaran ATP dalam keadaan normal</li> <li>3. Besaran WTP dalam kondisi normal karena</li> </ol>	Memiliki persamaan dengan penelitian yang akan penulis kerjakan seperti dalam menentukan tarif berdasarkan BOK, ATP, dan WTP, dengan memiliki perbedaan dalam studi kasus

	Willingness to Pay (WTP)		sangat penting yaitu mengenai penentu tarif angkutan.		berada diantara nilai ATP dan WTP.	
Warokka, Regita Pandey, Sisca V Timboeleng, James A (2020)	ANALISA BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) ANGKUTAN UMUM (STUDI KASUS: TRAYEK	2020	Menurut (Warokka et al., 2020) Tidak kesesuaian antara harga yang ditetapkan dengan kondisi lapangan membuat penulis mengevaluasi tarif berdasarkan BOK	Kuantitatif	Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan umum trayek Manado – Bitung akan menggunakan metode Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) yang komponen – komponennya	Memiliki persamaan dengan penelitian yang akan penulis kerjakan seperti halnya mengevaluasi tarif, dengan tujuan mencari nilai biaya operasional yang sesuai.

	MANADO KE BITUNG)				merupakan produksi jasa yang meliputi biaya langsung dan biaya tidak langsung.	
Saka Dimas Saputra (2020)	Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Trans Jogja Trayek 5A)	2020	Menurut (Saputra, 2020) waktu tunggu penumpang yang lama, jumlah penumpang yang sedikit, sehingga dibutuhkan evaluasi kinerja operasional Bus Trans Jogja dari	Kuantitatif	Perlu adanya upaya-upaya baik dari pihak pengelola yaitu PT.Anindya Mitra Internasional dan Dinas Perhubungan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta dalam rangka meningkatkan	Memiliki persamaan dengan penelitian yang akan penulis kerjakan seperti halnya mengevaluasi tarif, dengan memiliki perbedaan dalam studi kasus dan tidak menggunakan ATP dan WTP

			segi faktor muat, waktu antara, waktu sirkulasi bus, kecepatan perjalanan, dan ketersediaan bus.		jumlah penumpang khususnya pada trayek 5A ini	
Abraham Kambua (2021)	Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay, Dan Willingness To Pay (Studi kasus: Angkot Lyn N, Rute Terminal	2021	Menurut (Kambua, 2021) Banyak faktor yang mempengaruhi penentuan tarif, seperti kondisi ekonomi masyarakat, biaya pemeliharaan/suku cadang, harga bahan bakar, sarana dan prasarana	Kuantitatif dan Kualitatif	Dari penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), <i>Ability To Pay</i> (ATP), dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) terhadap tarif yang berlaku dan mengetahui karakteristik penumpang	Memiliki persamaan dengan penelitian yang akan penulis kerjakan seperti dalam menentukan tarif berdasarkan BOK, dan WTP, dengan memiliki perbedaan dalam studi kasus serta tidak menghitung ATP.

	Bratang–JMP, Kota Surabaya)		membuat peneliti menganalisa tarif			
Tantry, Chien Alexand ro Cahyon o, Muham mad Shofwa n Donny (2022)	Analisis Tarif Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Kelas Ekonomi Jurusan Surabaya - Malang Dengan Metode Pacific Consultant International (PCI) Studi	2022	Menurut (Tantry & Cahyono, 2022) dengan cepatnya moda transportasi surabaya-malang maka diperlukan penelitian mengenai tarif bus ekonomi dengan jurusan Surabaya-Malang.	Kuantit atif dan Kualitat if	Perhitungan BOK dengan metode Pacific Consultant International diketahui nilai BOK yang ideal pada kecepatan 43 km/jam yaitu sebesar Rp 7.653.436. Nilai ATP atau kemampuan penumpang untuk membayar yaitu sebesar Rp 15.038. Nilai WTP atau kemauan penumpang	Memiliki persamaan dalam mencari ATP WTP dan BOK tetapi memiliki perbedaan dalam jumlah sampel dan metode yang diambil.

	Kasus : Terminal Purabaya Bungurasih - Terminal Arjosari				untuk membayar yaitu sebesar Rp 12.121.	
Salsabila, Zulfa Lisgia Gultom, Tiopan H M Jamal, Mardewi (2023)	ANALISIS TARIF ANGKUTAN ANTAR KOTA SAMARINDA- BALIKPAPAN BERDASAR KAN BIAYA OPERASIONAL	2023	Menurut (Salsabila et al., 2023) Tidak kesesuaian antara harga yang ditetapkan dengan kondisi lapangan membuat penulis mengevaluasi tarif berdasarkan BOK	Kuantitatif	Tarif bus AKDP Rp.34.000, Tarif BOK menggunakan loadfactor di lapangan (37%) sebesar Rp.64.000, Sedangkan tarif yang berlaku dilapangan adalah Rp.43.000, dan tarif yang ditetapkan pemerintah ialah Rp.28.500	Memiliki persamaan dengan penelitian yang akan penulis kerjakan seperti halnya mengevaluasi tarif, dengan memiliki perbedaan dalam studi kasus dan tidak menggunakan ATP dan WTP

	KENDARAA N (BOK)					
--	---------------------	--	--	--	--	--



