

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Subsidi

Peraturan Nomor PM 73 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis, menjelaskan subsidi adalah bantuan dana pengoprasian yang secara finansial belum menguntungkan kepada trayek, angkutan umum atau tarif penumpang kelas ekonom. Lebih lanjut pemberian subsidi dapat diberikan kepada angkutan masal dengan kriteria :

- a. Ditujukan untuk daerah yang susah diakses serta belum berkembang atau daerah perkotaan yang pelayanan angkutan umumnya masih kurang untuk mendorong pertumbuhan ekonomi.
- b. Daerah ujung Indonesia yang secara sosial dan politik menjadi prioritas.
- c. Trayek atau angkutan penumpang dan pelajar tertentu untuk meningkatkan kemudahan mobilitas pada daerah urban.
- d. Melayani angkutan moda seperti angkutan sungai, danau dan penyebrangan laut pelopor, angkutan langit pelopor, angkutan kereta rel bersubsidi.
- e. Pembangunan kembali pasca bencana.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2007 besarnya subsidi yang dapat diperuntukkan pada koridor tertentu berdasar:

- a. Perbandingan dana *liabilitas* pengoprasian dengan *revenue* operasional yang didapatkan penyedia jasa angkutan; atau

- b. dana pengoprasian yang dibayarkan secara penuh oleh penyedia angkutan.

Dimana biaya pengoprasian angkutan penumpang umum ditambahkan keuntungan maksimal 10% pada biaya oprasionalnya. Tarif yang ditetapkan pada angkutan masal bersubsidi untuk angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) sesuai kewenangan pemerintah wilayah atau provinsi daerah tersebut.

3.2. Angkutan

Menurut Warpani (2002) angkutan merupakan alat pemindahan makhluk hidup atau benda menuju tempat akhir tujuannya. Bertujuan mendukung aspek ekonomi rakyat dan dinamika sosial kehidupan. Selain itu, bertujuan menjadi tongkat pelayanan, serta pencetus pelayanan di daerah terpencil.

3.3 Mobil Bus

PM 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis, menjelaskan bahwa mobil bus adalah kendaraan bermotor yang memiliki berat lebih dari 3.500 kilogram atau memiliki tempat duduk lebih dari 8 orang termasuk pengemudi. Selanjutnya dijelaskan bahwa bus diklasifikasikan menjadi 3 jenis:

- a. Mobil bus kecil adalah kendaraan bermotor yang memiliki panjang tidak lebih dari 6 meter, lebar maksimal 2.1 meter, beratnya berkisar antara 3.500 kilogram hingga mencapai 5.000 kilogram dan tingginya tidak melebihi 1.7 kali ukuran kendaraan.
- b. Mobil bus sedang adalah kendaraan bermotor yang memiliki panjang tidak lebih dari 9 meter, lebar maksimal 2.1 meter, beratnya berkisar antara 5.000 kilogram hingga mencapai 8.000 kilogram dan tingginya tidak melebihi 1.7 kali ukuran kendaraan.
- c. Mobil bus besar adalah kendaraan bermotor yang memiliki panjang tidak lebih

dari 9 meter hingga mencapai 12 meter, lebar maksimal 2.5 meter, beratnya berkisar antara 3.500 kilogram hingga mencapai 5.000 kilogram dan tingginya tidak melebihi 4.2 kali ukuran kendaraan, serta lebarnya tidak lebih dari 1.7 kali kendaraan.

3.4 Perhitungan Komponen- Komponen Biaya Oprasional

Komponen-komponen biaya ini terbagi menjadi dua, yaitu komponen biaya langsung dan komponen biaya tidak langsung sebagai berikut:

3.4.1 Komponen – k omponen biaya langsung

Komponen-komponen biaya ini terbagi menjadi dua, yaitu komponen biaya tetap komponen biaya tidak tetap. Biaya tetap adalah biaya yang statis jarang ada perubahan sedangkan biaya tidak tetap adalah biaya yang nilainya berubah secara berkala tergantung volume yang digunakan. Contoh biaya tetap dalam perhitungan biaya oprasional kendaraan adalah sebagai berikut :

1. Biaya tetap

a. Nilai depresiasi bus

Nilai depresiasi untuk bus terbaru dinilai berdasarkan nilai beli baru, dengan pajak pertambahan nilai beserta biaya angkutnya. Sedangkan kendaraan lama dinilai dengan harga beli bekas atau harga yang diperoleh.

$$\text{Nilai depresiasi bus per tahun} = \frac{\text{nilai beli kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{masa penyusutan}} \quad (3-1)$$

Ditetapkan nilai residu adalah 20% nilai bus

b. Bunga modal

$$\text{Bunga modal} = \frac{\frac{n+1}{2} \times \text{modal} \times \text{tingkat bunga/tahun}}{\text{masa penyusutan}} \quad (3-2)$$

Nilai n merupakan masa pengembalian peminjaman . Suku bunga menggunakan jenis flat dengan nilai 7% per tahun.

c. Upah dan bantuan sosial pegawai bus

Supir dan kondektur merupakan pegawai bus. Upah tetap, bantuan sosial atau kesehatan, upah lembur untuk hari libur nasioal dihitung seperti berikut:

$$Gaji\ awak\ kendaraan = \frac{Biaya\ awak\ bus / tahun}{Produksi\ bus-km / tahun} \quad (3-3)$$

d. Cuci bus

Sebaiknya armada dicuci setiap hari.

$$Cuci\ bus = \frac{Biaya\ cuci\ bus / bulan}{Produksi\ bus-km / bulan} \quad (3-4)$$

e. Pembayaran surat tanda nomor kendaraan

Umur surat tanda nomor kendaraan adalah 5 tahun, namum pembayaran dilakukan setiap setahun sekali dengan nilai yang berlaku sesuai peraturan

$$Surat\ tanda\ nomor\ kendaraan = \frac{biaya\ STNK}{Produksi\ bus-km / tahun} \quad (3-5)$$

f. *Keur*

Keur atau pengecekan kendaraan dilakukan satu kali setiap 6 bulan, dengan biaya yang sudah diatur menurut peraturan masing-masing daerah

$$KIR = \frac{biaya\ KIR / tahun}{Produksi\ bus-km / tahun} \quad (3-6)$$

g. Pertanggungan kendaraan

(a) Jaminan bus

Jaminan bus biasanya diterapkan pada bus yang dibeli perusahaan dengan cara kredit bank. Jaminan ini opsional bisa dipakai atau tidak, tetapi jika menggunakan jaminan bus akan meminimalisir resiko pengeluaran yang tidak diinginkan. Pembayaran premi dilakukan satu tahun sekali.

(b) Jaminan kru bus

Kru yang bekerja dalam bus seperti kondektur dan supir sudah otomatis mendapatkan

jaminan keselamatan selama bekerja di jalan raya.

$$\text{Asuransi awak kendaraan} = \frac{\text{Jumlah biaya asuransi/tahun}}{\text{Produksi bus-km /tahun}} \quad (3-7)$$

1. Biaya tidak tetap

a. Solar

Menggunakan minyak solar sebagai bahan bakar bus

$$\text{BBM} = \frac{\text{Pemakaian BBM/bus/ hari}}{\text{KM /tempuh/hari}} \quad (3-8)$$

b. Ban

Menggunakan 6 unit ban untuk tipe bus sedang.

$$\text{Ban} = \frac{\text{Jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban/buah}}{\text{Km daya tahan ban}} \quad (3-9)$$

c. Perawatan kecil

Perawatan kecil dilakukan sesuai dengan patokan kilometer tempuh antar service, biasanya dilakukan pembaruan oli mesin, penambahan gemuk dan minyak rem

$$\text{Perawatan kecil} = \frac{\text{Biaya service kecil}}{\text{Km service kecil (5000km)}} \quad (3-10)$$

d. Perawatan besar

Perawatan besar dilaksanakan setelah perawatan kecil berulang dilakukan atau sesuai ketentuan km tempuh yang sudah diatur oleh bengkel, biasanya dilakukan penggantian oli transmisi, busi, fillter oli dan kondensor.

$$\text{Perawatan besar} = \frac{\text{harga service besar}}{\text{Km service besar (10.000 km)}} \quad (3-11)$$

e. Penambahan oli mesin

Oli mesin ditambahkan pada jarak tempuh yang disepakati oleh teknisi

$$\text{Penambahan oli mesin} = \frac{\text{Penambahan oli/hari} \times \text{harga oli/liter}}{\text{Km tempuh/hari}} \quad (3-12)$$

f. Penggantian suku cadang dan mesin

Dana yang dikeluarkan dalam setahun untuk penggantian suku cadang atau mesin

rangka bawah (chassis) adalah 5% dari harga bus.

g. Retribusi pangkalan bus

Dana yang dikeluarkan untuk keluar masuk pangkalan bus dihitung perhari atau per bulan.

$$\text{Retribusi terminal} = \frac{\text{Retribusi terminal/hari}}{\text{Produksi bus-km /hari}} \quad (3-13)$$

3.4.2 Komponen biaya tidak langsung

Komponen-komponen biaya ini terbagi menjadi dua, yaitu komponen biaya tetap komponen biaya tidak tetap. Biaya tetap adalah biaya yang statis jarang ada perubahan sedangkan biaya tidak tetap adalah biaya yang nilainya berubah secara berkala tergantung volume yang digunakan. Contoh biaya tetap dalam perhitungan biaya operasional kendaraan adalah sebagai berikut :

1. Biaya tetap

a. Upah staf kantor dan teknisi

Karyawan yang ada di kantor maupun di bengkel mulai dari staf ahli, staf tata usaha, satpam, teknisi dan staf operasional dan lain-lain. Jumlah dari karyawan tersebut sesuai dengan kebutuhan dari pemilik usaha. Beberapa hal yang didapatkan oleh pegawai kantor dan teknisi antara lain:

- (a) Tujuangan perawatan
- (b) Strelan dinas
- (c) Jaminan keselamatan jalan
- (d) Asuransi lainnya

b. Biaya pegelolaan

- (a) Nilai depresiasi gedung
- (b) Nilai depresiasi pool bengkel

Diperkirakan masa depreiasi adalah 5 sampai 20 tahun sesuai kondisi lapangan, nilai tanah tidak ikut dihitung.

- (c) Untuk alat-alat kantor memiliki masa penyusutan 5 tahun
- (d) Alat-alat bengkel memiliki masa penyusutan 3 sampai 5 tahun
- (e) Keperluan alat-alat tata usaha seperti kertas dan alat bantu lainnya
- (f) Biaya pengecatan dan perapian kebun
- (g) Biaya peremajaan bengkel dan pool
- (h) Biaya air dan listrik
- (i) Telpn dan internet
- (j) Upah tugas dinas untuk pegawai
- (k) Pungutan pajak perusahaan
- (l) Persetujuan trayek
 Persetujuan trayek bus diatur sesuai daerah trayek atau rute bus yang sudah ditentukan
- (m) Persetujuan usaha
- (n) Pembayaran marketing
- (o) Dan dana lain yang termasuk ke dalamnya

3.5 **Kebijakan Tarif**

Peraturan Nomor 687 tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur, tarif dapat dihitung :

$$\text{Trif Pokok} = 10\% + (\text{Jarak Rata-Rata} \times \text{Tarif Pokok}) \quad (3-14)$$