

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pembangunan di suatu wilayah.

Begitupun halnya di wilayah Kecamatan Panguragan Kabupaten Cirebon, transportasi merupakan sarana penting dalam pemenuhan kebutuhan dasar distribusi barang dan jasa. Untuk memenuhi kebutuhan transportasi di wilayah Kecamatan Panguragan Kabupaten Cirebon, umumnya menggunakan angkutan pedesaan.

Untuk mendorong terciptanya penggunaan sarana dan prasarana serta pengelolaan angkutan pedesaan secara optimum maka pemakai jasa dikenakan tarif. Penentuan tarif akan berada dalam dua posisi kepentingan yang berlawanan. Pihak pertama adalah operator selaku penyelenggara operasi angkutan pedesaan menginginkan perolehan pendapatan setinggi-tingginya sehingga penentuan tarif tinggi. Sementara di pihak kedua yaitu pemakai jasa atau penumpang menginginkan harga tarif serendah-rendahnya.

Dari dua kepentingan yang berbeda di atas maka perlu diadakan penyeimbangan, agar dari kedua pihak tidak ada yang dirugikan baik dari pihak operator selaku penyelenggara angkutan pedesaan maupun penumpang

selaku konsumen angkutan pedesaan. Sejak krisis moneter melanda indonesia pada tahun 1997, telah mengakibatkan kenaikan harga barang kebutuhan pokok, tak terkecuali harga BBM dan suku cadang kendaraan. Hingga saat ini kenaikan tersebut masih sering terjadi. Kenaikkan harga BBM dan suku cadang kendaraan tersebut secara tidak langsung telah menaikkan biaya operasional kendaraan, sehingga sangat menentukan besarnya tarif yang terjadi. Untuk itu perlu dilakukan evaluasi tarif tiap periode tertentu, agar kelangsungan perusahaan angkutan pedesaan jurusan Arjawinangun – Panguragan dapat berjalan lancar dan menguntungkan. Sejak krisis melanda indonesia banyak para sopir tidak menggunakan kernet, dengan alasan keuntungan lebih sedikit jika dibagi dua, yang alasan tersebut dilatarbelakangi oleh tingkat kebutuhan hidup yang tinggi. Untuk pemilik armada angkutan yang merangkap sebagai sopir / operator, maka pemasukannya adalah setoran ditambah gaji sopir.

## **B. Tujuan Penelitian**

Tujuan diadakannya penelitian ini mempunyai empat sasaran yang akan saling berhubungan setelah diadakan analisis. Keempat sasaran tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Menentukan biaya operasi kendaraan yang harus dikeluarkan oleh perusahaan angkutan pedesaan.

3. Menentukan besarnya harga tarif untuk penumpang angkutan pedesaan dengan menggunakan metode BOK (Biaya Operasional Kendaraan).
4. Menentukan besarnya harga tarif untuk penumpang angkutan pedesaan dengan menggunakan perhitungan berdasarkan setoran.

### **C. Manfaat Penelitian**

Beberapa manfaat yang diharapkan dengan diadakannya penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menentukan variabel-variabel biaya operasi kendaraan angkutan pedesaan dan besarnya pemasukan pendapatan perusahaan angkutan dalam hubungannya dengan penetapan harga tarif angkutan pedesaan.
2. Sebagai bahan perbandingan apakah tarif yang ditetapkan sudah sesuai untuk kondisi saat ini.
3. Sebagai bahan masukan bagi pemerintah daerah dan perusahaan angkutan tentang kondisi biaya operasional kendaraan di Kabupaten Cirebon, khususnya Kecamatan Panguragan yaitu jalur Arjawinangun - Panguragan.

### **D. Batasan Masalah**

Agar penelitian ini lebih terarah dan pembahasan lebih mendalam, dilakukan batasan-batasan penelitian yang tidak mengurangi sasaran

1. Penelitian ini diutamakan pada angkutan pedesaan di Kecamatan Panguragan Kabupaten Cirebon dan penelitian dilakukan pada satu jalur saja, yaitu jalur Arjawinangun - Panguragan.
2. Penelitian ini terbatas hanya pada metode biaya operasi kendaraan (BOK) dan metode setoran, sedangkan faktor fisik jalan, seperti: geometri jalan, tipe jalan, kondisi jalan, jenis perkerasan, kelandaian jalan dan kondisi lalu lintas dianggap tidak mempengaruhi biaya operasi kendaraan (BOK).
3. Sistem tarif yang digunakan pada angkutan pedesaan jalur Arjawinangun - Panguragan adalah tarif tetap dan pemasukan yang diperoleh pengusaha angkutan berdasarkan setoran.
4. Penelitian dilakukan dengan kondisi kendaraan yang layak pakai, salah satunya yaitu kendaraan dengan kondisi mesin bagus (jarang mogok / hampir tak pernah mogok) dan kondisi ban masih bagus (tebal alur ban tidak kurang dari 2 mm).

#### **E. Keaslian Penelitian**

Sepengetahuan penulis, penelitian yang sudah dilakukan mengenai analisa Biaya Operasi Kendaraan dalam penentuan tarif angkutan pernah dilakukan oleh Tedi Setiadi (2005) dengan studi kasus pada jalur Pasar Muncang – Ciawi pada angkutan pedesaan di Kecamatan Megamendung Kabupaten Bogor. Hasil perhitungan tarif dalam penelitian ini didapatkan tarif sebesar Rp.311,94,-/penumpang umum untuk jarak dekat atau lebih rendah

/penumpang. Sedangkan tarif penumpang untuk jarak sedang Rp.623,88,-/penumpang, atau lebih rendah Rp.376,12,-/penumpang dari Rp.1.000,-/penumpang untuk penumpang umum jarak sedang saat ini. Sedangkan tarif untuk penumpang umum jarak jauh sebesar Rp.873,43,-/penumpang, lebih rendah Rp.626,56,-/penumpang dari Rp.1.500,-/penumpang untuk tarif penumpang umum jarak jauh saat ini. Untuk penumpang pelajar Rp.155,97,-/penumpang untuk jarak dekat atau lebih rendah Rp.144,03,-/penumpang dari Rp.300,-/penumpang untuk tarif pelajar jarak dekat saat ini. Untuk tarif penumpang pelajar jarak sedang sebesar Rp.311,94,-/penumpang atau lebih rendah Rp.188,06,-/penumpang dari Rp.500,-/penumpang untuk tarif penumpang pelajar jarak sedang saat ini. Untuk tarif penumpang pelajar jarak jauh sebesar Rp.436,71,-/penumpang atau lebih rendah Rp.362,29,-/penumpang dari Rp.800,-/penumpang untuk tarif penumpang pelajar jarak jauh saat ini.

Penelitian lain juga dilakukan oleh Fitrianto (2003) dengan studi kasus Baturetno – Solo. Dari hasil analisis didapatkan tarif sebesar Rp.77,-/pnp/km atau lebih rendah Rp.2,- dari tarif yang berlaku saat ini sebesar Rp.79,-/pnp/km, hasil analisis tarif sebesar Rp.5.381,- sedangkan tarif yang berlaku Rp.5.500,-.

Evaluasi Tarif Angkutan Pedesaan Terhadap Biaya Operasional Kendaraan Di Kecamatan Panguragan Kabupaten Cirebon (studi kasus pada

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Umum**

Menurut Salim (1993), transportasi sejak dahulu kala telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan alam. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh cukup lama.

Antara tahun 1800 - 1860 transportasi mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber mekanis seperti kapal uap, kereta api yang banyak digunakan dalam pergerakan jasa dan perdagangan. Dalam abad ke-20 ini pertumbuhan transportasi berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir (Salim, 1993).

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat. Menyebabkan spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya dan adat istiadat suatu daerah (Salim, 1993).

Krisis ekonomi yang melanda bangsa Indonesia yang belum tuntas dan krisis kelangkaan minyak dunia, menyebabkan tingginya harga bahan bakar minyak (BBM), tingginya harga minyak pelumas, tingginya harga suku cadang kendaraan, dan tingginya tingkat suku bunga bank serta tingginya

dan sebagainya. Hal ini menyebabkan untuk tetap terwujud



Tujuan sosial angkutan umum dapat memperkecil kesenjangan sosial dalam struktur sosial masyarakat secara langsung maupun tidak langsung. Sedang tujuan ekonomis angkutan umum menyangkut pemanfaatan secara ekonomis sarana dan prasarana dengan control dan pengaturannya.

### **C. Konsep Biaya**

Menurut Salim (1993), biaya adalah faktor yang menentukan dalam transportasi untuk penetapan tarif, alat kontrol agar dalam pengoperasian mencapai tingkat efektifitas dan efisien.

Menurut jenisnya biaya terbagi menjadi :

#### **1. Biaya adalah Sebagai Dasar Penentuan Tarif Jasa Angkutan.**

Tingkat tarif transportasi didasarkan pada biaya pelayanan yang terdiri dari biaya langsung dan tidak langsung.

- a. Biaya langsung adalah biaya yang dikeluarkan oleh pengusaha angkutan akibat diadakannya usaha jasa angkutan seperti biaya tetap dan biaya variabel.
- b: Biaya tidak langsung adalah biaya yang dipakai akibat dari : kondisi kendaraan, jalan, iklim, kelandaian dan sebagainya.

#### **2. Biaya Modal dan Biaya Operasional**

- a. Biaya modal adalah biaya yang digunakan untuk investasi serta peralatan lainnya termasuk didalamnya bunga uang.



- 1). Biaya pemeliharaan kendaraan
  - 2). Biaya transportasi yaitu biaya bahan bakar, oli dan biaya retribusi.
3. Biaya Tetap dan Biaya Variabel
- a. Biaya tetap adalah biaya yang dikeluarkan tetap setiap bulannya.
  - b. Biaya variabel adalah biaya yang besarnya berubah-ubah tergantung pada pengoperasian angkutan.

Menurut Morlok (1995), dalam kegiatan transportasi ada lima kelompok yang akan menanggung biaya transportasi yaitu :

1. Pemakai

- a. Harga langsung
- b. Waktu yang terpakai
- c. Ketidaknyamanan penumpang
- d. Kehilangan atau kerusakan barang

2. Pemilik sistem atau operator

Biaya langsung untuk konstruksi, operasi dan pemeliharaan.

3. Non pemakai

Biaya yang dikeluarkan orang yang tidak memakai transportasi tetapi terkena dampaknya, yaitu :

- a. Penurunan nilai lahan
- b. Penurunan tingkat lingkungan (kebisingan, polusi dan sebagainya)

4. Pemerintahan

- a. Subsidi dan sumbangan modal

- b. Kehilangan hasil pajak. Misal, apabila terdapat jalan atau fasilitas umum lainnya yang menggantikan fungsi lahan yang biasanya dikenakan pajak.

#### 5. Daerah

Biasanya tidak langsung, melalui organisasi tata guna lahan, tingkat pertumbuhan yang terhambat dan sebagainya.

### **D. Metode Prakiraan Biaya**

Menurut Morlok (1995), menegaskan pada dasarnya terdapat dua pendekatan untuk memperkirakan biaya, walaupun pada prakteknya kedua pendekatan tersebut sering dikombinasikan. Metode tersebut adalah metode satuan biaya dan metode statistik.

Metode biaya statistik adalah dengan menghubungkan biaya pelayanan dengan transportasi sub kategori, seperti biaya pegawai, biaya pemeliharaan dan biaya bahan bakar. Sub kategori tersebut kemudian dipisahkan lagi menjadi beberapa variabel seperti jarak tempuh kendaraan dan waktu tempuh kendaraan. Kemudian dengan menghitung unit koefisien untuk setiap faktor