

## **BIAYA POKOK ANGKUTAN BUS TRANS JOGJA PASCA KENAIKAN HARGA BAHAN BAKAR MINYAK (241T)**

**Imam Basuki**

*Program Studi Teknik Sipil, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jl. Babarsari 44 Yogyakarta  
Email: imbas2004@gmail.com*

### **ABSTRAK**

Biaya pokok angkutan umum bus terdiri dari biaya tetap dan biaya variabel. Dalam biaya variabel didalamnya terdapat biaya bahan bakar minyak (BBM) yang selalu disesuaikan mengikuti harga yang berlaku. Kenaikan harga BBM pada 22 Juni 2013 sangat mempengaruhi pada biaya pokok angkutan bus, termasuk didalamnya untuk bus Trans Jogja.

Dalam makalah ini menguraikan tentang perhitungan harga satuan bus/km tempuh setelah kenaikan harga BBM terakhir, dimana nilai yang didapat mempengaruhi terhadap biaya kontrak yang berlaku antara operator Trans Jogja dengan Pemerintah Daerah. Biaya pokok kendaraan saat ini berdasar nilai kontrak adalah Rp. 5.145,51/bus-km. Perhitungan biaya pokok angkutan umum bus mengikuti peraturan yang berlaku dalam hal ini Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/ DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.

Hasil yang diperoleh dalam perhitungan biaya pokok angkutan umum Trans Jogja pasca kenaikan adalah Rp. 6.202,02/bus-km yang berarti mengalami kenaikan sebesar 20,53% dari nilai kontrak sebelumnya. Hasil tersebut diperoleh dengan memperhitungkan kondisi lapangan yang sebenarnya dan juga efek kenaikan harga suku cadang sebesar 20%. Nilai ini sudah memperhitungkan rentabilitas yang layak bagi operator Trans Jogja untuk saat ini. Diharapkan dengan nilai yang baru akan menjamin kelangsungan operasional perusahaan operator dalam menjalankan operasinya dengan tanpa mengabaikan faktor pelayanan terhadap penumpang.

Kata kunci : biaya pokok angkutan, Trans Jogja, bahan bakar minyak, rentabilitas, suku cadang.

### **1. PENDAHULUAN**

Pada tahun 2008, Trans Jogja sebagai sarana transportasi massal perkotaan di Yogyakarta mulai dioperasikan. Dengan penataan dan pendekatan pengelolaan sistem penanganan yang baru, *buy the service system*. Keberadaan Trans Jogja merupakan wujud komitmen dari Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dalam mereformasi, merefungsionalisasi dan merestrukturisasi sistem angkutan publik di kawasan perkotaan.

Dalam perkembangannya pengoperasian Trans Jogja tidak sesuai dengan perencanaan awal, sehingga sampai saat ini hanya ada 54 unit bus yang beroperasi. Jumlah armada sebanyak 54 buah terdiri dari 34 bus milik PT Jogja Tugu Trans (JTT) sebagai operator dan 20 bus milik Pemerintah (Pemerintah Kota Yogyakarta dan diganti oleh milik Perusahaan Daerah PT Anindya Mitra Internasional (AMI).

Biaya pokok angkutan bus Trans Jogja pada awal 2013 mengalami perubahan karena sudah memasuki umur 5 tahun dimana sudah tidak membayar angsuran pembelian untuk bus milik operator. Nilai biaya pokok angkutan bus Trans Jogja sejak awal 2013 berdasarkan perjanjian kerja sama antara Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta dan PT Jogja Tugu Trans Nomor : 1/PERJ/GUB/IV/2013 dan Nomor : 125/JTT/G/IV/2013 adalah sebesar Rp. 5.145,51/bus-km.

Dalam perjanjian kontrak kerja sama pada pasal 12 tentang pembiayaan dan ayat 6 dimana apabila terjadi kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) maka anggaran biaya pokok langsung ditambah dengan formulasi : Biaya BBM per bus-km = Biaya BBM per bus-km lama + (1/4 x (Harga BBM baru – harga BBM lama)). Perubahan biaya pokok angkutan Trans Jogja terlihat hanya berubah pada bagian harga BBM apabila terjadi perubahan harga BBM tanpa memperhatikan nilai akibat perubahan biaya lainnya.

Dalam makalah ini akan menguraikan tentang perhitungan harga satuan bus/km tempuh setelah kenaikan harga BBM terakhir pada 22 Juni 2013 dimana harga BBM berubah dari Rp. 4.500,- menjadi Rp. 5.500,- dengan memperhitungkan kondisi lapangan yang sebenarnya dan juga efek kenaikan harga suku cadang dan sebagainya.

Diharapkan dengan nilai yang baru akan menjamin kelangsungan operasional perusahaan operator dalam menjalankan operasinya dengan tanpa mengabaikan faktor pelayanan terhadap penumpang.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### Struktur Biaya

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur, Struktur Biaya dari kegiatan usaha angkutan biaya yang dikeluarkan, untuk suatu produksi jasa angkutan yang akan dijual kepada pemakai jasa, dapat dibagi dalam tiga bagian, yaitu :

- a. Biaya yang dikeluarkan untuk pengelolaan perusahaan;
- b. Biaya yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan, dan
- c. Biaya yang dikeluarkan untuk retribusi, iuran, sumbangan, dan yang berkenaan dengan pemilikan usaha dan operasi.

Untuk memudahkan perhitungan biaya pokok, perlu dilakukan pengelompokan biaya dengan teknik pendekatan sebagai berikut :

- a. Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan :
  - 1) Biaya produksi : biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi.
  - 2) Biaya organisasi : semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan, dan
  - 3) Biaya pemasaran : biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.
- b. Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan.
  - 1) Biaya Langsung : biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas
    - 1.a. biaya tetap, yaitu biaya yang tidak berubah (tetap) walaupun terjadi perubahan terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu.
    - 1.b. biaya tidak tetap, yaitu biaya yang tidak berubah (tetap) walaupun terjadi perubahan terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu.
  - 2) Biaya Tidak Langsung : Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas
    - 2.a. biaya tetap
    - 2.b. biaya tidak tetap

Berdasarkan pengelompokan biaya itu struktur perhitungan biaya pokok jasa angkutan adalah sebagai berikut :

- a. Biaya Langsung
  - 1) Penyusutan kendaraan produktif
  - 2) Bunga modal kendaraan produktif
  - 3) Awak bus (sopir dan kondektur)
    - Gaji/ upah
    - Tunjangan kerja operasi (uang dinas)
    - Tunjangan sosial
  - 4) Bahan Bakar Minyak (BBM)
  - 5) Ban
  - 6) Service Kecil
  - 7) Service Besar
  - 8) Pemeriksaan (Overhaul)
  - 9) Penambahan Oli
  - 10) Suku Cadang dan bodi
  - 11) Cuci bus
  - 12) Retribusi Terminal
  - 13) STNK/pajak kendaraan
  - 14) Kir
  - 15) Asuransi
    - Asuransi Kendaraan
    - Asuransi awak bus
- b. Biaya tidak langsung
  - 1) Biaya pegawai selain awak kendaraan
    - a) gaji/upah
    - b) uang lembur
    - c) tunjangan sosial

- tunjangan perawatan kesehatan
  - pakaian dinas
  - asuransi kecelakaan
- 2) Biaya pengelolaan
- a) Penyusutan bangunan kantor
  - b) Penyusutan pool dan bengkel
  - c) Penyusutan inventaris / alat kantor
  - d) Penyusutan sarana bengkel
  - e) Biaya administrasi kantor
  - f) Biaya pemeliharaan kantor
  - g) Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
  - h) Biaya listrik dan air
  - i) Biaya telepon dan telegram
  - j) Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
  - k) Pajak perusahaan
  - l) Izin trayek
  - m) Izin usaha
  - n) Biaya pemasaran
  - o) Lain-lain

Dalam Analisis Biaya Pokok Angkutan Bus Trans-Jogja perhitungan dikelompokkan dalam dua kriteria yaitu :

- 1) Biaya tetap (*Fix Cost/Standing Cost*),
- 2) Biaya tidak tetap (*Variable Cost/Running Cost*).

### Penentuan Tarif

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur,, penentuan besaran tarif disusun dengan berdasar pada patokan atau standar yang ada untuk seluruh wilayah Indonesia.

Dimana pengertian umum adalah :

- a. Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan.
- b. Tarif angkutan umum penumpang kota merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif BEP) dan ditambah 10% untuk jasa keuntungan perusahaan, rumusannya adalah :

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\%$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{tarif pokok} \times \text{Jarak rata-rata}$$

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{total biaya pokok}}{\text{faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}}$$

$$\text{Km yang ditempuh per tahun} = \text{Jarak trayek} \times \text{jumlah perjalanan dalam satu hari} \times \text{jumlah hari operasi dalam satu bulan} \times \text{jumlah bulan dalam satu tahun.}$$

### Rumusan perhitungan produksi

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur,, produksi angkutan penumpang jalan raya dapat ditentukan dalam beberapa bentuk yaitu sebagai berikut :

- Produksi km
- Produksi rit
- Produksi penumpang orang ( penumpang diangkut)
- Produksi penumpang km (seat-km)

- a. Produksi perhitungan produksi

Kilometer-tempuh angkutan penumpang jalan raya diperoleh dari perhitungan :  
(jumlah SO x frekwensi/hari x hari operasi/bulan x bulan operasi/tahun x km/rit) + kilometer kosong.

- b. Produksi rit

Jumlah rit diperoleh dari perhitungan :

Jumlah bus SO x frekwensi/hari x hari operasi/bulan x bulan operasi/tahun.

- c. Produksi penumpang orang (pnp diangkut)  
 Jumlah penumpang orang diperoleh dari perhitungan :  
 Jumlah SO x frekwensi/hari x hari operasi/bulan x bulan operasi/tahun x kapasitas terjual/rit

- d. Produksi Penumpang Km (seat-km)  
 Jumlah seat-km (pnp-km) diperoleh dari perhitungan :  
 Jumlah SO x frekwensi/hari x hari operasi/bulan x bulan operasi/tahun x jarak tempuh/rit x kapasitas terjual/rit.

**Rasio Rentabilitas**

Rentabilitas suatu perusahaan menunjukkan perbandingan antara laba dengan aktiva atau modal yang menghasilkan laba tersebut. Dengan kata lain rentabilitas adalah kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan laba selama periode tertentu (Riyanto, 1997).

Adapun cara penilaian Rentabilitas adalah :

- a. Rasio Rentabilitas Ekonomi (Earning Power)

Rentabilitas ekonomi ialah perbandingan antara laba usaha dengan modal sendiri dan modal asing yang dipergunakan untuk menghasilkan laba tersebut dan dinyatakan dalam persentase. Modal yang diperhitungkan untuk menghitung rentabilitas ekonomi hanyalah modal yang bekerja didalam perusahaan (*Operating Capital / Assets*). Demikian pula laba yang diperhitungkan untuk menghitung rentabilitas ekonomi hanyalah laba yang berasal dari operasi perusahaan, yaitu yang disebut laba usaha (*Net Operating Income*).

Rumus :

$$\text{Rentabilitas Ekonomi} = \frac{\text{Net Operating Income}}{\text{Operating Capital / Assets}} \times 100 \%$$

Tinggi rendahnya rentabilitas ekonomi ditentukan oleh dua faktor yaitu :

- Profit Margin, yaitu perbandingan antara “*Net Operating Income*”, dengan “*Net Sales*”, perbandingan mana dinyatakan dalam persentase.
- *Turnover of Operating Assets* (Tingkat perputaran aktiva usaha), yaitu kecepatan berputarnya operating asets dalam suatu periode tertentu.

- b. Rentabilitas modal sendiri

Rentabilitas modal sendiri atau sering juga dinamakan rentabilitas usaha adalah perbandingan antara jumlah laba yang tersedia bagi pemilik modal sendiri disatu pihak dengan jumlah modal sendiri yang menghasilkan laba tersebut dilain pihak.

Rumus :

$$\text{Rentabilitas Modal Sendiri} = \frac{\text{EAT}}{\text{Modal Sendiri}} \times 100 \%$$

dimana : EAT (Earning After Tax) atau laba bersih setelah pajak.

**3. ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN**

**Produksi Per Bus**

Nilai biaya pokok angkutan bus Trans Jogja sejak awal 2013 berdasarkan perjanjian kerja sama antara Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta dan PT Jogja Tugu Trans Nomor : 1/PERJ/GUB/IV/2013 dan Nomor : 125/JTT/G/IV/2013 adalah sebesar Rp. 5.145,51/bus-km, sedangkan berdasarkan perhitungan pasca kenaikan BBM pada Juni 2013 adalah sebesar Rp. 6.202,02 dengan perincian terdapat dalam Tabel 1.

Tabel 1. Nilai biaya pokok angkutan bus Trans Jogja

Komponen	Biaya per bus-km	
	Kontrak berlaku	Pasca kenaikan BBM
A. Karakteristik Kendaraan		
1. Type : Bus Sedang		
2. Jenis Pelayanan : Kelas Patas AC		
3. Kapasitas angkut	40 penumpang	40 penumpang
B. Produksi Per Bus		
1. Km tempuh per-rit	33,99 km	33,99 km
2. Frekuensi	8,13 rit	8,13 rit
3. Km Tempuh per hari	276,37 km	276,37 km

4. Hari Operasi per bulan	27,60 hari	27,60 hari
5. Hari Operasi per tahun	331,20 hari	331,20 hari
6. Km-tempuh per bulan	7.627,85 km	7.627,85 km
7. Km-tempuh per tahun	91.534,20 km	91.534,20 km
<b>Fix Cost/Standing Cost</b>		
1. Biaya Penyusutan	588,04 rp/bus-km	588,04 rp/bus-km
2. Bunga Riil (Bunga Penyusutan)	- rp/bus-km	- rp/bus-km
3. Pajak	9,65 rp/bus-km	9,65 rp/bus-km
4. Asuransi Kendaraan	93,96 rp/bus-km	93,96 rp/bus-km
5. Biaya keur bus	0,66 rp/bus-km	0,66 rp/bus-km
6. Biaya Asuransi Penumpang	6,55 rp/bus-km	6,55 rp/bus-km
7. Biaya Awak Bus	1.755,35 rp/bus-km	1.755,35 rp/bus-km
8. Iuran Organda	0,66 rp/bus-km	0,66 rp/bus-km
9. Biaya Izin Trayek	0,45 rp/bus-km	0,45 rp/bus-km
10. Biaya Retribusi Terminal	115,12 rp/bus-km	115,12 rp/bus-km
11. Biaya Pegawai Kantor	383,36 rp/bus-km	492,48 rp/bus-km
12. Pajak Bumi dan Bangunan	0,56 rp/bus-km	0,56 rp/bus-km
13. Sewa Bangunan Kantor	28,32 rp/bus-km	28,32 rp/bus-km
<b>Variable Cost</b>		
1. Biaya BBM	1.125,00 rp/bus-km	1.718,75 rp/bus-km
2. Biaya Ban	199,50 rp/bus-km	277,71 rp/bus-km
3. Biaya Pemeliharaan/reparsi kendaraan	520,24 rp/bus-km	654,05 rp/bus-km
4. Biaya pengelolaan per km	73,07 rp/bus-km	81,18 rp/bus-km
5. Jasa Keuntungan Perusahaan & Overhead	245,02 rp/bus-km	378,53 rp/bus-km
<b>Jumlah Total</b>	<b>5.145,51 rp/bus-km</b>	<b>6.202,02 rp/bus-km</b>

Dalam perhitungan nilai biaya pokok angkutan bus Trans Jogja yang berlaku berdasarkan sidang Pansus di DPRD Daerah Istimewa Yogyakarta, dimana lebih banyak menggunakan asumsi dalam menentukan dasar produksi per bus dengan berpatokan pada kondisi kenyataan pada tahun-tahun sebelumnya. Dasar asumsi awal adalah km-tempuh rata-rata bus per bulan dimana diambil 7.627,85 km. Kemudian nilai hari operasi per bulan berdasarkan jumlah bus yang beroperasi berdasarkan kontrak :  $\frac{49}{54} \times \frac{365}{12} = 27,60$  hari (331,20 hari/tahun), dari nilai ini diperoleh km tempuh per hari sebesar 276,37 km.

Sedangkan frekwensi rata-rata per bus diperoleh sesuai kenyataan yaitu 8,13 rit per hari, sehingga km tempuh per rit diperoleh berdasar pembagian km tempuh per hari dibagi dengan frekwensi didapatkan nilai 33,99 km. Km tempuh per tahun diperoleh dari nilai km tempuh per hari dikalikan dengan hari operasi per tahun, sehingga diperoleh 91.534,20 km.

### Biaya Tetap (*Fix Cost/Standing Cost*)

#### Biaya penyusutan

Biaya penyusutan ini diakibatkan sebagai penurunan nilai dari suatu peralatan sepanjang umur penggunaannya atau harga modal yang hilang pada suatu peralatan yang disebabkan oleh umur pemakaian. Nilai penurunan ini ditentukan oleh harga beli alat sewaktu didatangkan lengkap dengan peralatannya, prakiraan umur penggunaan alat, nilai sisa atau harga jual alat pada akhir umur penggunaan. Digunakan Metode Garis Lurus (*Straight Line Method*) dalam perhitungan biaya penyusutan, yaitu metode untuk menentukan nilai penyusutan alat sama besar dalam tiap tahunnya.

Biaya penyusutan diperhitungkan dengan nilai harga kendaraan awal sebesar Rp. 443.270.000,- dengan masa susut selama 7 tahun dan nilai residu sebesar 15%.

#### Bunga riil (bunga penyusutan)

Pemilikan peralatan memerlukan biaya, sebagian biaya pemilikan mencakup bunga atas uang yang diinvestasikan. Meskipun pemilik membayar tunai untuk peralatan, tetapi harus memperhitungkan bunga atas investasi modal karena yang digunakan sebenarnya dapat diinvestasikan dalam bentuk modal lain yang akan mendatangkan bunga kepada pemilik.

Pinjaman dari Bank BPD Yogyakarta untuk pengadaan bus Trans Jogja pada Maret 2012 sudah selesai, sehingga biaya ini atau biaya bunga modal ditiadakan karena sudah tidak membayar bunga pinjaman bank dalam kenyataannya.

#### **Pajak**

Nilai pajak yang diperhitungkan adalah nilai pajak kendaraan bermotor (PKB) per tahun berdasarkan nilai kenyataan dari kendaraan bus yaitu sebesar Rp. 883.000,- per tahun.

#### **Asuransi kendaraan**

Asuransi kendaraan oleh ASPAN General Insurance (PT Asuransi Purna Artanugraha), selama satu tahun untuk 34 bus Hyundai dan 20 bus Mitsubishi rata-rata sebesar Rp. 8.600.852,22 per tahun.

#### **Biaya keur bus**

Keur bus dilakukan sebanyak 2 kali dalam setahun dimana biaya keur adalah Rp. 30.000,- per keur.

#### **Biaya asuransi penumpang**

Asuransi penumpang merupakan iuran wajib yang disetorkan setiap bulan ke PT Jasa Raharja dengan biaya Rp. 50.000,- per bus.

#### **Biaya awak bus**

Mencakup gaji dan tunjangan, uang dinas, tunjangan sosial (THR, pengobatan, pakaian dinas dan asuransi tenaga kerja).

#### **Iuran organda**

Iuran Organda per bulan untuk masing-masing bus Rp. 5.000,-, dibayarkan sejumlah bus yang ada termasuk bus untuk cadangan.

#### **Biaya izin trayek**

Rp. 300.000,- untuk semua kendaraan selama 5 tahun ditambah Rp. 20.000,-/ 6 bulan untuk KP (Kartu pengawasan).

#### **Biaya retribusi terminal**

Biaya retribusi terminal dalam praktek di lapangan dibayarkan terlebih dahulu oleh dinas Perhubungan, baru kemudian ditagihkan kepada pihak operator.

#### **Biaya pegawai kantor**

Adalah biaya yang dikeluarkan untuk seluruh pegawai penunjang yang ada, didalamnya mencakup gaji dan tunjangan, uang dinas, tunjangan sosial (THR, pengobatan, pakaian dinas dan asuransi tenaga kerja). Akan tetapi untuk biaya ini sesuai kontrak hanya memperhitungkan nilai perubahan 5% setiap tahun untuk 5 tahun (berdasar nilai kontrak 2008) sehingga besarnya :  $300,37 \cdot (1,05)^5 = 383,36$  rupiah/bus-km. Perhitungan biaya pegawai/bus-km pasca kenaikan BBM berubah menjadi Rp. 492,48 rupiah/bus-km.

#### **Pajak bumi dan bangunan**

Biaya untuk pajak bumi dan bangunan diperhitungkan sesuai dengan kenyataan yang ada.

#### **Sewa bangunan kantor**

Biaya untuk sewa bangunan kantor diperhitungkan sesuai dengan kenyataan yang ada.

#### **Biaya Tetap (Variable Cost/Running Cost)**

##### **Biaya BBM**

Penggunaan BBM berdasar pengujian bersama pada Maret 2011, dimana penggunaan BBM rata-rata adalah 4 km/liter. Sedangkan perhitungan bersama terakhir pada 2012 adalah 3,2 km per liter. Kondisi ini terjadi dikarenakan alasan :

- jalanan bertambah macet
- adanya penambahan halte portable
- perubahan sedikit rute sebagian jalur

sehingga lama perjalanan semakin bertambah dan frekuensi berhenti bertambah pula, hal ini berakibat pada bahan bakar yang digunakan per km menjadi bertambah.

Biaya BBM pasca kenaikan dimana BBM naik menjadi Rp. 5.500,-/liter maka biaya BBM diusulkan menjadi 1.718,75 rupiah/bus-km.

##### **Biaya ban**

Biaya ban dengan memperhitungkan daya tahan ban 40.000 km, dengan jumlah ban 6 buah dan harga per ban Rp. 1.330.000,-. Biaya ban diberlakukan 40.000 km/ban padahal kondisi kenyataan adalah rata-rata 35.000 km/ban

dan itupun pemakaian ban dalam tidak diperhitungkan. Pasca kenaikan BBM dimana naik menjadi Rp. 5.500,-/liter maka biaya ban diusulkan menjadi 277,71 rupiah/bus-km (Harga ban saat BBM naik diprediksikan mengalami kenaikan sebesar 20%).

#### Biaya pemeliharaan/repairasi kendaraan

Biaya pemeliharaan/repairasi kendaraan dengan berdasarkan pada manual dari kendaraan untuk perawatan dan pemeliharaan kendaraan termasuk didalamnya cuci kendaraan, perawatan AC. Biaya sesuai kontrak adalah 520,24 rupiah/bus-km dimana nilai pemeliharaan AC sebesar Rp. 80,-/bus-km tidak sesuai dengan kenyataan yang ada. Nilai pemeliharaan AC diusulkan menjadi 140 rupiah/bus-km, maka Biaya Pemeliharaan/Repairasi kendaraan diusulkan menjadi 580,24 rupiah/bus-km. Sedangkan saat BBM naik menjadi Rp. 5.500,-/liter maka Biaya Pemeliharaan/Repairasi kendaraan diusulkan menjadi 654,05 rupiah/bus-km (Harga pelumas dan spare parts saat BBM sudah mengalami kenaikan sebesar 20%, berdasarkan Ketua Organda DIY dalam Republika).

#### Biaya pengelolaan

Mencakup pembiayaan penunjang pengoperasian operasional bus. Menurut KM Perhubungan No. 89/2002 diperbaharui KM Perhubungan No. 52/2006 bahwa

$$\text{Produksi km per tahun SO} = \text{jarak tempuh per tahun} \times \text{SO}$$

Dalam nilai kontrak yang berlaku :

$$\text{Produksi km per tahun SO} = \text{jarak tempuh per tahun} \times \text{SGO (Siap Guna Operasi)}$$

Sehingga nilai Produksi km per tahun bus SO (Siap Operasi) sebenarnya adalah : 4.448.562,12 km.

Hal ini berakibat pada perubahan Biaya pengelolaan/bus-km, sehingga menjadi 81,18 rupiah/km-bus.

#### Jasa keuntungan perusahaan dan overhead

Jasa keuntungan perusahaan dan *overhead* sesuai kontrak berlaku diperhitungkan sebesar 5% dari biaya keseluruhan. Nilai rentabilitas yang layak untuk saat ini adalah 15% terhadap modal usaha, sehingga diusulkan naik menjadi 6,5% (semula hanya 5%) agar tercapai rentabilititas yang layak. Jasa Keuntungan Perusahaan & Overhead diusulkan menjadi 343,82 rupiah/bus-km.

Sedangkan apabila tarif BBM naik menjadi Rp. 5.500,-/liter maka Jasa Keuntungan Perusahaan & Overhead diusulkan menjadi 378,53 rupiah/bus-km

#### Perhitungan Rentabilitas

Dengan rencana km tempuh bus/tahun sebesar 91.534,20 km, maka perhitungan keuntungan kotor adalah :

$$= \text{km tempuh bus/tahun} \times \text{Jasa keuntungan perusahaan dan overhead} \times \text{jumlah bus operasi}$$

$$= 91.534,20 \times 245,02 \times 49 = \text{Rp. 1.098.976.025,76}$$

$$\text{Potongan pajak sebesar 2\%} = \text{Rp. 461.569.930,82}$$

$$\text{Keuntungan bersih} = \text{Rp. 637.406.094,94}$$

Modal perusahaan saat ini sebesar = Rp. 7.000.000.000,-, sehingga nilai rentabilitas adalah sebesar :

$$\text{Rentabilitas Modal Sendiri} = \frac{\text{EAT}}{\text{Modal Sendiri}} \times 100 \%$$

$$= \frac{637.406.094,94}{7.000.000.000} \times 100 \% = 9,11 \%$$

Sedangkan dengan perhitungan pasca kenaikan BBM diperoleh keuntungan kotor

$$= 91.534,20 \times 378,53 \times 49 = \text{Rp. 1.697.760.690,09}$$

$$\text{Potongan pajak sebesar 2\%} = \text{Rp. 556.343.118,45}$$

$$\text{Keuntungan bersih} = \text{Rp. 1.141.417.571,65}$$

Sehingga nilai rentabilitas adalah sebesar :

$$\text{Rentabilitas Modal Sendiri} = \frac{1.141.417.571,65}{7.000.000.000} \times 100 \% = 16,31 \%$$

Nilai rentabilitas ini sangat layak untuk kondisi saat ini, karena dengan kondisi suku bunga BI saat ini sebesar 7,25 % maka nilai rentabilitas 16,31 % untuk sebuah perusahaan adalah sangat layak dengan segala resiko dan tantangan yang harus dihadapi.

## 4. KESIMPULAN DAN SARAN

Biaya pokok angkutan umum Trans Jogja pasca kenaikan bahan bakar minyak pada 22 Juni 2013 adalah Rp. 6.202,02/bus-km yang berarti mengalami kenaikan sebesar 20,53% dari nilai kontrak sebelumnya. Hasil tersebut diperoleh dengan memperhitungkan kondisi lapangan yang sebenarnya dan juga efek kenaikan harga suku cadang sebesar 20%. Nilai ini sudah memperhitungkan rentabilitas yang layak bagi operator Trans Jogja untuk saat ini.

sehingga dapat menjamin kelangsungan operasional perusahaan operator dalam menjalankan operasinya dengan tanpa mengabaikan faktor pelayanan terhadap penumpang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Basuki, Imam. (2003). Kajian Tarif Bis Kota Di Yogyakarta Tahun 2002 – 2003. *Proceeding Simposium VI FSTPT, Universitas Hasanuddin Makasar, 4-5 September 200.*
- Baxter, Mark., 2011. *Free/discounted bus services for students worldwide*, Discussion paper, Otago Polytechnic Students Association.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat (2002). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.*
- <http://www.republika.co.id/berita/nasional/jawa-tengah-diy-nasional/13/06/14/mod73b-tarif-angkutan-kota-di-diy-akan-naik-30-persen>, Republika online Jumat, 14 Juni 2013, 10:59 WIB. Diakses tanggal 1 September 2013.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (2002). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 89 Tahun 2002 Tentang Mekanisme Penetapan Tarif Dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi.*
- Riyanto, Bambang. (2011). *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan* (edisi 4). ISBN 9795033204. Penerbit BPFE Yogyakarta.