PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS BERDASARKAN SK DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT NO. 687 TAHUN 2002

Studi Kasus pada PT Jogja Tugu Trans

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi
Program Studi Akuntansi

Oleh:
Yohanes Singgih Gamandaru
NIM : 032114070

PROGRAM STUDI AKUNTANSI JURUSAN AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS SANATA DHARMA
YOGYAKARTA
2011

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS BERDASARKAN SK DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT NO. 687 TAHUN 2002

Studi Kasus pada PT Jogja Tugu Trans

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi
Program Studi Akuntansi

Oleh:
Yohanes Singgih Gamandaru
NIM : 032114070

PROGRAM STUDI AKUNTANSI JURUSAN AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS SANATA DHARMA
YOGYAKARTA
2011

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Skripsi

ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS BERDASARKAN SK DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT NO. 687 TAHUN 2002
Studi Kasus pada PT Jogja Tugu Trans

Oleh:
Yohanes Singgih Gamandaru
NIM: 032114070

Telah Disetujui Oleh:

Pembimbing

Drs. YP. Supardiyono, M.Si.,Akt., QIA. Tanggal: 6 Juli 2011

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Skripsi

ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS BERDASARKAN SK DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT NO.687 TAHUN 2002
Studi Kasus pada PT Jogja Tugu Trans

Dipersiapkan dan ditulis oleh:
Yohanes Singgih Gamandaru
NIM: 032114070

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Pada tanggal 20 Juli 2011
Dan dinyatakan memenuhi syarat

Susunan Dewan Penguji

	Nama Lengkap	**Tanda Tangan**
Ketua	: Firma Sulistiyowati, S.E, M.Si., QIA	.....
Sekretaris	: Lisia Apriani, S.E., M.Si., Akt., QIA.	.....
Anggota	: Drs YP. Supardiyono, M.Si, Akt, QIA	.....
Anggota	: Lisia Apriani, S.E., M.Si., Akt., QIA	.....
Anggota	: Drs Edi Kustanto, M.M	.....

Yogyakarta, 29 Juli 2011
Fakultas Ekonomi
Universitas Sanata Dharma

Drs. YP. Supardiyono, M.Si., Akt., QIA

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini kupersembahkan kepada :

- ♥ **Yesus Kristus sumber kekuatan dan penuntun hidupku**
- ♥ **Bunda Maria perantara doa-doaku**
- ♥ **Ayah, ibu, dan seluruh keluarga tercinta yang terus memberikan semangat dan doa demi terselesainya skripsi ini**

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Motto

Tuhan tidak menjanjikan langit selalu biru.....tetapi ia menjanjikan akan membuat kita bisa melalui segala keadaan

(Robert Schullei)

orang yang suka menyerah terhadap keadaan adalah orang yang tidak yakin terhadap kemampuan yang dimilki sendiri dan meyakini bahwa kita bisa berbuat sesuatu yang berguna

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

UNIVERSITAS SANATA DHARMA

FAKULTAS EKONOMI

JURUSAN AKUNTANSI- PROGRAM STUDI AKUNTANSI

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya menyatakan bahwa skripsi saya dengan judul:
"Analisis Penentuan Tarif Bus berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no. 687 tahun 2002" yang dimajukan untuk diuji tanggal 20 Juli 2011 adalah hasil karya saya.

Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tukisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin, atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain yang saya aku seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri dan atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin, tiru, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan pada penulis aslinya.

Apabila saya melakukan hal tersebut di atas, baik sengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi saya yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian terbukti bahwa saya ternyata melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar atau ijasah yang telah diberikan universitas batal saya terima.

Yogyakarta, 6 Juli 2011
Yang membuat pernyataan

Yohanes Singgih Gamandaru

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya mahasiswa Univesitas Sanata Dharma:

Nama : Yohanes Singgih Gamandaru

Nomor Mahasiswa : 032114070

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, saya memberikan kepada Perpustakaan Universitas Sanata Dharma karya ilmiah saya yang berjudul:

Analisis Penentuan Tarif Bus berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no. 687 tahun 2002. Studi Kasus pada PT Jogja TuguTrans.

Dengan demikian saya memberikan kepada Perpustakaan Universitas Sanata Dharma hak untuk menyimpan, mengalihkan dalam bentuk media lain, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data, mendistribusikan secara terbatas, dan mempublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya maupun memberikan royalti kepada saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Yogyakarta
Pada tanggal: 6 Juli 2011

Yang menyatakan,

Yohanes Singgih Gamandaru

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

ABSTRAK

ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS BERDASARKAN SK DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT NO. 687 TAHUN 2002
Studi Kasus pada PT Jogja Tugu Trans

Yohanes Singgih Gamandaru
NIM: 032114070
Universitas Sanata Dharma
Yogyakarta
2011

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui cara penentuan tarif bus Trans Jogja berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no. 687 tahun 2002. Latar belakang penelitian ini adalah tanggung jawab pemerintah untuk menyediakan layanan transportasi umum dengan tarif yang bisa diterima oleh masyarakat dan tetap mampu mendatangkan laba untuk lebih mengoptimalkan pelayanan tersebut.

Jenis penelitian ini adalah studi kasus. Data diperoleh dengan mengumpulkan data dari Dinas Perhubungan DIY dan PT Jogja Tugu Trans. Teknis analisis data yang digunakan adalah dengan menggunakan SK Dirjen Perhubungan Darat no. 687 tahun 2002

Hasil penelitian menjelaskan penentuan tarif bus Trans Jogja berdasarkan SK Dirjen diperoleh dengan cara menentukan tarif pokok per penumpang per kilometer. Tarif pokok penumpang per kilometer tersebut didapat dari biaya pokok per bus per kilometer dibagi dengan tingkat *load factor* bus. Setelah itu tarif pokok per penumpang per kilometer dikalikan dengan jarak rata-rata yang ditempuh penumpang untuk memperoleh tarif BEP. Setelah itu untuk menentukan tarif per penumpang, tarif BEP tersebut ditambah dengan keuntungan yang diharapkan sebesar 10% dari tarif BEP.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

ABSTRACT
AN ANALYSIS OF BUS TARIFF DETERMINATION BASED ON *SK DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT NO. 687 TAHUN 2002*
A Case Study at PT Jogja Tugu Trans

Yohanes Singgih Gamandaru
NIM: 032114070
Sanata Dharma University
Yogyakarta
2011

The purpose of this study was to figure out the way in determining *Trans Jogja* bus tariff based on *SK Dirjen Perhubungan Darat no. 687 tahun 2002*. The background of this study was the government responsibility to provide public transportation service with an acceptable tariff by society and can create the profit to optimize that service.

The type of this research was a case study. The data were obtained from *Dinas Perhubungan DIY* and *PT Jogja Tugu Trans*. The data analysis technique was based on *SK Dirjen Perhubungan Darat no. 687 tahun 2002.*

The result of this study explained that the determination of *Trans Jogja* bus tariff based on *SK Dirjen* was obtained by deciding base tariff per passenger per kilometer. Base tariff per passenger per kilometer was obtained from the base cost per bus per kilometer divided by bus load factor. Then, base tariff per passenger per kilometer was multiplied by the average distance to get BEP tariff. To determine the tariff per passenger, the BEP tariff was added with the expected profit margin about 10% of BEP.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

KATA PENGANTAR

Puji syukur dan terimakasih kepada Yesus Kristus Sang Juru Selamat, yang telah melimpahkan segala rahmat dan karunia kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **"Analisis Penentuan Tarif Bus berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no. 687 tahun 2002"**. Penulisan skripsi ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomi Universitas Sanata Dharma Yogyakarta.

Proses penyusunan skripsi ini dapat terlaksana dengan baik karena banyak mendapatkan bimbingan, bantuan, dan arahan dari berbagai pihak yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Dr. Ir. P. Wiryono Priyotamtama, S.J. sebagai Romo Rektor Universitas Sanata Dharma yang telah memberikan kesempatan untuk belajar dan mengembangkan kepribadian kepada penulis.

2. Drs. YP. Supardiyono, M.Si.,Akt.,QIA sebagai pembimbing dalam menyelesaikan skripsi ini.

3. Bapak, Ibu, Asri, Mbak Susi & Petra, Mas Andi, Mbah, Budhe Is yang telah memberikan doa, kasih sayang, dan dukungannya selama pembuatan skripsi ini.

4. Bulik, budhe dan seluruh keluarga yang ada di Yogyakarta yang telah memberikan dorongan dan dukungan selalu.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

5. Sahabat yang selalu mendukung dalam suka dan duka : Aryono, Sorong, Aldo, Alit, Aryo Dewo, Dony, Itok, Heru, Anto, Nius, Aji, Patrick, Putri
6. Teman- teman band freak acoustic club : Rama, Edo, Rena, Agus yang dengan setia menemani penulis begadang setiap malam dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Pak Rizky di Dinas Perhubungan dan Pak Tito di PT.JTT yang telah dengan sabar memberikan data-data yang diperlukan penulis. Terima kasih atas kerjasamanya selama ini.
8. Keluarga Pak Dasilan di Pundong Bantul, dik Rasti, Iko yang selalu memberikan semangat dan dorongan kepada penulis.
9. Semua pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan dalam penulisan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Semoga segala bentuk dukungan, doa, dan bantuan yang telah diberikan kepada penulis dibalas oleh Tuhan Yesus Kristus. Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun untuk perbaikan skripsi ini. Akhirnya harapan dari penulis, semoga skripsi ini dapat berguna bagi pembaca, semua pihak, dan dapat dijadikan sebagai bahan kajian lebih lanjut.

Penulis

Yohanes Singgih Gamandaru

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL i
HALAM PERSETUJUAN PEMBIMBING ii
HALAMAN PENGESAHAN iii
HALAMAN PERSEMBAHAN iv
MOTTO v
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA vi
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI vii
ABSTRAK viii
ABSTRACT ix
KATA PENGANTAR x
DAFTAR ISI xii
BAB I PENDAHULUAN **1**
A. Latar Belakang Masalah 1
B. Rumusan Masalah 2
C. Tujuan Penelitian 2
D. Manfaat Penelitian 2
E. Sistematika Penulisan 3
BAB II LANDASAN TEORI **5**
A. Jasa 5
1. Pengertian Jasa 5
2. Karakteristik Jasa 5
3. Perusahaan Jasa 6
B. Biaya 6
1. Pengertian Biaya 6
2. Penggolongan biaya 7
C. Harga Jual 12
1. Pengertian Harga Jual 12
2. Tujuan Penetapan Harga Jual 13

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Harga Jual 15
4. Penentuan Harga Jual Produk atau Jasa 16
D. Organisasi Sektor Publik 20

BAB III METODE PENELITIAN 23
A. Jenis Penelitian 23
B. Tempat dan Waktu Penelitian 23
C. Subyek dan Obyek Penelitian 23
D. Data yang Diperlukan 24
E. Teknik Pengumpulan Data 24
F. Teknik Analisis Data 25
BAB IV GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN 27
A. Sejarah Trans jogja 27
B. Sistem Berbasis Pelayanan 28
C. PT. Jogja Tugu Trans 32
D. Armada dan Infrastruktur 33
E. Tenaga Kerja 35
F. Rute Bus Trans jogja 35
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN 40
A. Deskripsi Data 40
B. Analisis Data 43
C. Pembahasan 45
BAB VI PENUTUP 48
A. Kesimpulan 48
B. Keterbatasan Penelitian 49
C. Saran 49
DAFTAR PUSTAKA 50
LAMPIRAN 52

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan faktor penting yang menunjang kelancaran dalam pendistribusian barang dan jasa. Oleh sebab itu, pemerintah perlu mengatur tentang penetapan tarif jasa transportasi secara adil agar bisa diterima semua pihak. Peraturan pemerintah mengenai tarif jasa transportasi, khususnya tarif jasa angkutan umum adalah faktor penting yang harus diperhatikan oleh para pengusaha jasa transportasi.

Setiap perusahaan transportasi, baik itu yang dikelola oleh swasta maupun pemerintah, biasanya berorientasi laba. Laba tersebut digunakan untuk menunjang kegiatan operasional sehari-hari maupun sebagai investasi perusahaan di masa depan.

Demikian juga dengan Dinas Perhubungan DIY dan PT. Jogja Tugu Trans sebagai pengelola bus Trans Jogja. Meskipun sistem baru yang mereka terapkan berbasis pelayanan, akan tetapi mereka juga berorientasi laba. Laba tersebut dimaksudkan untuk untuk lebih mengoptimalkan pelayanan kepada masyarakat, khususnya di daerah perkotaan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Berkaitan dengan hal tersebut, maka penentuan tarif bus Trans Jogja menjadi hal yang sangat penting. Tarif berhubungan langsung dengan pendapatan yang diterima dan akhirnya akan mempengaruhi laba. Jika tarif ditentukan terlalu

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

rendah, maka kemungkinan pendapatan yang diterima tidak akan mampu menutup biaya produksi. Sebaliknya jika tarif ditentukan terlalu tinggi, maka bukan tidak mungkin masyarakat akan merasa keberatan dan memutuskan untuk beralih ke alat transportasi lain. Jika hal-hal tersebut sampai terjadi, maka tujuan perusahaan untuk melayani masyarakat dan memperoleh laba tidak akan tercapai.

B. Rumusan Masalah

Bagaimana penentuan tarif bus Trans Jogja berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002?

C. Tujuan penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penentuan tarif bus Trans Jogja berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002.

D. Manfaat Penelitian

a. Bagi Pemerintah Provinsi DIY dan pihak PT Jogja Tugu Trans semoga penelitian ini bermanfaat bagi perkembangan pengelolaan sarana transportasi ke depan di wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. khususnya untuk bus Trans Jogja.

b. Bagi penulis, penelitian ini selain untuk tugas akhir studi juga berguna bagi penulis dalam memahami bagaimana pengelolaan sarana transportasi publik dalam skala provinsi.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

c. Bagi pihak universitas, semoga penelitian ini bermanfaat demi kepentingan akademis dan berguna bagi peneliti selanjutnya yang berminat melakukan penelitian mengenai Trans Jogja.

E. Sistematika Penulisan

BAB I : Pendahuluan

Bab ini terdiri dari beberapa bagian, yaitu: latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : Landasan Teori

Bab ini berisi mengenai kajian-kajian teori yang digunakan sebagai dasar dalam penulisan skripsi ini. Kajian-kajian teori tersebut terdiri dari : jasa, harga jual, akuntansi biaya dan penentuan harga pokok

BAB III : Metoda Penelitian

Bab ini berisi mengenai hal-hal yang berkaitan dengan penelitian, yaitu : jenis penelitian, tempat dan waktu penelitian, subyek penelitian, data yang dibutuhkan, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

BAB IV : Gambaran Umum Perusahaan

Bab ini berisi mengenai gambaran umum terhadap perusahaan yang diteliti.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

BAB V : Analisis Data dan Pembahasan

Bab ini berisi evaluasi proses penentuan tarif bus Trans Jogja yang dilakukan perusahaan berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002 .

BAB VI : Penutup

Bab ini berisi mengenai kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan, keterbatasan dalam penulisan skripsi dansaran-saran yang dapat diberikan kepada perusahaan, dan peneliti selanjutnya.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Jasa

1. Pengertian Jasa

Jasa adalah setiap kegiatan atau manfaat yang dapat diberikan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya bersifat *intangible* (tidak berwujud), dan tidak menghasilkan pemilikan apapun (Kotler, 1992 : 90)

2. Karakteristik Jasa

Jasa memiliki karakteristik utama yang membedakan dengan produk, yaitu (Tjiptono, 1995: 108-110):

a. *Intangibility*

Jasa merupakan suatu yang tidak berwujud, tidak seperti pada produk fisik. Jasa tidak dapat dilihat. Karena sifat tersebut, orang tidak sapat menilai kualitas jasa tersebut sebelum jasa tersebut dibeli.

b. Inseparability

Umumnya jasa dapat diproduksi dan dikonsumsi pasa waktu yang bersamaan, sedangkan barang umumnya diproduksi, kemudian baru dijual.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

c. *Variability*

Jasa bersifat sangat variabel, artinya banyak variasi bentuk, kualitas dan jenisnya, tergantung pada siapa, kapan dan dimana jasa tersebut dihasilkan.

d. *Perishability*

Mempunyai maksud bahwa jasa tidak bisa disimpan

3. Perusahaan Jasa

Berdasarkan kegiatan usaha yang dijalankan, perusahaan dapat digolongkan menjadi perusahaan jasa, perusahaan dagang dan perusahaan manufaktur. Perusahaan adalah perusahaan yang kegiatan usahanya menjual jasa. Ini berarti bahwa perusahaan jasa menghasilkan keluaran berupa jasa atau pelayanan.

B. Biaya

1. Pengertian Biaya

Definisi biaya menurut Supriyono (1995: 6) adalah sebagai berikut: Biaya adalah harga perolehan yang dikorbankan atau digunakan dalam rangka memperoleh penghasilan dan akan dipakai sebagai pengurang penghasilan. Biaya digolongkan ke dalam harga pokok penjualan, biaya penjualan, biaya administrasi dan umum, biaya bunga.“

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Menurut Mulyadi (1993: 8):

"Dalam arti luas, biaya adalah pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dengan satuan uang, yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu. Dalam arti sempit biaya dapat diartikan sebagai pengorbanan sumber ekonomi untuk memperoleh aktiva.Pengertian biaya mengandung 4 unsur, yaitu :

a. Biaya untuk mengukur penggunaan atau pengorbanan sumber ekonomi.

b. Diukur dalam satuan uang atau moneter

c. Biaya historis atau biaya masa depan

d. Berkaitan dengan tujuan tertentu, tujuan tersebut dapat berupa produk atau jasa yang diberikan kepada seseorang.

2. Penggolongan biaya

Menurut Supriyono (1995: 18-35) penggolongan biaya meliputi:

a. Fungsi pokok dari kegiatan atau aktivitas

Fungsi pokok dari kegiatan perusahaan meliputi fungsi produksi dan non produksi, sehingga biaya dapat digolongkan menjadi :

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

1). Biaya Produksi adalah semua biaya yang berhubungan dengan produksi atau kegiatan pengolahan bahan baku. Biaya produksi ini dapat digolongkan menjadi 3 kelompok, yaitu :

a). Biaya bahan baku adalah harga perolehan berbagai macam bahan baku yang dipakai dalam kegiatan pengolahan produk

b). Biaya tenaga kerja langsung adalah balas jasa yang diberikan oleh perusahan kepada karyawannya yang manfaatnya dapat diidentifikasi atau harga yang dibebankan untuk penggunaan tenaga kerja manusia tersebut.

c). Biaya overhead pabrik adalah biaya produksi selain biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung.

2). Biaya non produksi adalah biaya-biaya selain biaya produksi. Biaya non produksi dikelompokkan menjadi :

a). Biaya pemasaran yaitu biaya yang digunakan dalam melaksanakan kegiatan pemasaran dalam menjual barang dan jasa yang dihasilkan perusahaan.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

b). Biaya administrasi dan umum yaitu semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan umum.

c). Biaya keuangan yaitu semua biaya dalam rangka melaksanakan fungsi keuangan.

b. Periode akuntansi dimana biaya dibebankan

Tujuan penggolongan ini untuk ketelitian pembebanan biaya pada periode akuntansi yang dinikmatinya. Biaya ini dibagi menjadi 2 yaitu :

1). Pengeluaran modal adalah pengeluaran yang akan dapat memberikan manfaat pada beberapa periode akuntansi atau pada periode akuntansi yang akan datang

2). Pengeluaran penghasilan adalah pengeluaran yang akan memberikan manfaat hanya pada periode akuntansi dimana pengeluaran ini terjadi.

c. Tendensi perubahannya terhadap aktivitas atau kegiatan

Berdasarkan tendensi perubahan terhadap aktivitas atau kegiatan, biaya ini dapat digolongkan menjadi :

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

1). Biaya tetap (*fixed cost*)

Biaya tetap adalah biaya yang jumlahnya tetap atau konstan dan tidak berubah-ubah serta tidak dipengaruhi oleh perubahan volume kegiatan atau aktivitas sampai pada tingkat tertentu.

2). Biaya variabel (*variabel cost*)

Biaya variabel adalah biaya yang jumlah totalnya akan berubah secara sebanding atau proporsional dengan perubahan volume kegiatan. Semakin tinggi volume kegiatan, semkin besar biaya variabelnya dan semakin rendah volume kegiatan semakin rendah pula total biaya variabel.

3). Biaya semivariabel (*semivariable cost*)

Biaya semivariabel adalah biaya yang jumlah totalnya akan berubah sesuai perubahan volume kegiatan, akan tetapi sifat perubahannya tidak sebanding.

d. Obyek atau pusat biaya yang dihadapi

Atas dasar obyek atau pusat biaya yang dibiayai maka biaya dapat digolongkan menjadi dua yaitu

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

1). Biaya langsung (*direct cost*)

Biaya langsung adalah biaya yang terjadinya atau manfaatnya dapat diidentifikasi dengan obyek atau pusat biaya tertentu

2). Biaya tidak langsung (*indirect cost*)

Biaya tidak langsung adalah biaya yang terjadinya. Atau manfaatnya dinikmati oleh beberapa obyek atau pusat biaya.

e. Tujuan Pengendalian Biaya

Untuk penggolongan biaya berdasarkan tujuan pengendalian biaya maka biaya dapat dibagi menjadi 2 yaitu :

1). Biaya Terkendalikan (*controllable cost*)

Biaya terkendalikan adalah biaya yang secara langsung dapat dipengaruhi oleh seorang pimpinan

2). Biaya tidak terkendalikan (*uncontrollable cost*)

Biaya tidak terkendalikan adalah biaya yang tidak dapat dipengaruhi oleh seorang pimpinan berdasarkan wewenang yang dimilikinya.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

C. Harga Jual

1. Pengertian Harga Jual

Umumnya, dalam keadaan normal, harga jual harus dapat menutup biaya penuh dan dapat menghasilkan laba. Harga jual produk atau jasa suatu perusahaan harus dapat menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Beberapa pengertian harga jual adalah sebagai berikut :

Harga jual adalah jumlah moneter yang dibebankan oleh suatu unit usaha kepada pembeli atas barang atau jasa yang dijual atau diserahkan (Supriyono, 1991: 332)

Untuk penjualan produk, bagi perusahaan manufaktur menggunakan istilah harga jual, sedangkan untuk perusahaan jasa menggunakan istilah tarif. Jadi di sini istilah harga jual dan tarif adalah sama. Tarif adalah nilai tukar untuk manfaat yang ditimbulkan oleh jasa tertentu bagi seseorang. Semakin tinggi manfaat semakin tinggi pula nilai tukarnya.

Dalam suatu mekanisme pasar yang murni, tinggi rendahnya tarif biasanya ditentukan oleh interaksi antara permintaan dan penawaran. Selain itu, banyak pula faktor-faktor lain yang ikut berpengaruh dalam penentuan tarif seperti selera konsumen, jumlah pesaing, dan harga jual yang ditentukan pesaing.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Satu-satunya faktor yang mempunyai kepastian relatif tinggi untuk mempengaruhi penentuan tarif adalah biaya. Biaya memberikan informasi batas bawah suatu tarif harus ditentukan sebab jika tarif ditentukan dibawah biaya penuh produksi, maka perusahaan akan mengalami kerugian.

2. Tujuan penetapan harga jual

Penetapan tarif atau harga jual adalah bidang yang sulit untuk diputuskan, karena banyak faktor yang mempengaruhi dan perlu dipertimbangkan, yaitu: kondisi konsumen, biaya produksi jasa dan distribusi jasa tersebut, kapasitas perusahaan, aktivitas persaingan, besarnya investasi, keadaan perekonomian serta peraturan pemerintah.

Menurut Kotler (1992: 121-123) tujuan penentuan harga jual adalah :

a. Kelangsungan hidup perusahaan

Perusahaan mengejar kelangsungan hidup sebagai tujuan utamanya. Untuk menjaga kelangsungan perusahaan dan perputaran persediaan, biasanya dilakukan pemotongan harga. Laba menjadi tidak begitu penting jika dibandingkan dengan kelangsungan hidup perusahaan. Bagaimanapun, kelangsunga hidup adalah tujuan jangka pendek. Dalam jangka panjang, perusahaan harus mempelajari

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

bagaimana untuk menambah nilai atau kalau tidak, mungkin perusahaan akan mati.

b. Keuntungan maksimal

Banyak perusahaan yang berusaha menetapkan harga yang dapat memaksimalkan keuntungan. Mereka memperkirakan permintaan dan biaya yang berkaitan dengan alternatif harga dan memilih harga yang dapat menghasilkan laba maksimal, aliran kas, atau tingkat pengembalian investasi.

c. Pendapatan maksimal

Banyak perusahaan memasang harga dengan harapan dapat memaksimalkan pendapatan. Banyak manajer yang mempunyai pemikiran bahwa maksimalisasi pendapatan mengarah pada maksimalisasi keuntungan dan pertumbuhan pangsa pasar dalam jangka panjang.

3. Faktor-faktor yang mempengaruhi harga jual

Untuk menentukan harga jual, biasanya manajemen mempertimbangkan beberapa faktor yang mempengaruhi baik faktor biaya, maupun bukan biaya. Menurut Supriyono (1991: 332), faktor-faktor tersebut adalah :

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

a. Tujuan perusahaan, khususnya laba dan ROI

b. Biaya

c. Pendapatan yang diharapkan

d. Jenis produk/jasa yang dijual

e. Jenis industri

f. Citra dan kesan masyarakat

g. Pengaruh pemerintah, khususnya UU

h. Tindakan atau reaksi pesaing

i. Tipe pasar yang dihadapi

j. *Trend* ekonomi

k. Biaya manajemen

l. Tujuan non laba

m. Tanggung jawab sosial perusahaan

4. Penentuan Harga Jual Produk atau Jasa

Dalam era kompetisi yang semakin tajam, perusahaan-perusahaan mengubah strategi pemasarannya dengan meletakkan kepuasan konsumen sebagai prioritas pertama dalam mengarahkan kegiatan bisnis mereka. Perusahaan-perusahaan harus mampu menghasilkan produk atau jasa yang bermutu dengan harga yang rendah untuk dapat tetap

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

bertahan di pasar. Perusahaan-perusahaan berlomba untuk menghasilkan produk atau jasa yang bermutu dengan harga yang rendah dengan berpedoman bahwa konsumen hanya dibebani dengan biaya-biaya untuk aktivitas-penambah nilai (*value added activities*). Dengan demikian, dalam persaingan yang semakin tajam, manajemen memerlukan informasi biaya yang teliti, yang memperhitungkan secara cermat sumber daya (*recources*) yang dikorbankan untuk aktivitas penambah nilai bagi konsumen. Dalam situasi seperti ini, harga jual harus ditentukan berdasarkan informasi biaya penuh produk atau jasa yang dihitung secara cermat.

Ada lima macam penentuan harga jual (Mulyadi, 1993: 80):

a. Penentuan Harga Jual Normal (*Cost Plus Pricing*)

Pada umumnya, biaya tidak menentukan harga jual produk atau jasa. Harga jual suatu produk terbentuk di pasar sebagai interaksi antara jumlah permintaan dan penawaran di pasar. Namun manajemen puncak memerlukan informasi biaya penuh untuk memperhitungkan konsekuensi laba dari setiap alternatif harga jual yang terbentuk di pasar. Oleh karena itu, dalam keadaan normal, manajemen puncak harus memperoleh jaminan bahwa harga jual produk atau jasa yang dijual di pasar dapat menutup biaya penuh

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

untuk menghasilkan produk atau jasa tersebut dan dapat menghasilkan laba yang wajar.

Pada prinsipnya harga jual harus dapat menutup biaya penuh ditambah dengan laba yang wajar. Jika pendekatan *full costing* digunakan dalam penentuan harga pokok produksi, harga jual produk harus dapat menutup biaya penuh, yang merupakan jumlah biaya produksi dan biaya non produksi, ditambah dengan laba wajar. Jika pendekatan *variabel costing* digunakan dalam penentuan harga pokok produksi, harga jual produk harus dapat menutup taksiran biaya penuh, yang merupakan jumlah biaya variabel (biaya produksi variabel dan biaya non produksi variabel) dan biaya tetap (biaya produksi tetap dan biaya non produksi tetap) yang dikeluarkan ditambah harga yang wajar. Laba yang wajar ditentukan sebesar tarif kembalian investasi yang diharapkan, yang dihitung sebesar presentase tertentu dari aktiva penuh. Oleh karena itu, dalam keadaan normal, harga jual suatu produk atau jasa harus dapat menutup taksiran biaya penuh produk atau jasa tersebut ditambah dengan laba yang wajar.

b. Penentuan Harga Jual Waktu dan Bahan (*Time and Material Pricing*)

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Penentuan Harga Jual Waktu dan Bahan ini pada dasarnya merupakan *cost-plus pricing*. Harga jual ditentukan sebesar biaya penuh ditambah dengan laba yang diharapkan. Metode penentuan harga jual ini digunakan oleh perusahaan bengkel mobil, dok kapal, dan perusahaan lain yang menjual jasa reparasi dan bahan dan suku cadang sebagai pelengkap penjualan jasa. Volume jasa dihitung berdasarkan waktu yang diperlukan untuk melayani konsumen, sehingga perlu dihitung harga jual per satuan waktu yang dinikmati oleh konsumen. Sedangkan volume bahan dan suku cadang yang diperlukan sebagai pelengkap penyerahan jasa dihitung berdasarkan kuantitas bahan dan suku cadang yang diserahkan kepada konsumen, sehingga perlu dihitung harga jual per satuan bahan dan suku cadang yang dijual kepada konsumen

c. Penentuan Harga Jual dalam *Cost-type Contract* (*Cost-type Contract Pricing)*

Cost-type Contract adalah kontrak pembuatan produk atau jasa yang pihak pembeli setuju untuk membeli produk atau jasa pada harga yang didasarkan pada total biaya yang sesungguhnya dikeluarkan oleh produsen ditambah dengan laba yang dihitung sebesar presentase tertentu dari total biaya sesungguhnya tersebut. Jika dalam keadaan norma, harga jual produk atau jasa yang akan

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

dijual di masa yang akan datang ditentukan dengan metode *cost-plus pricing,* berdasarkan taksiran biaya penuh sebagai dasar, dalam *cost-type contract* harga jual yang dibebankan kepada konsumen dihitung berdasarkan biaya penuh yang sesungguhnya yang telah dikeluarkan untuk memproduksi dan memasarkan produk.

d). Penentuan Harga Jual Pesanan Khusus (*Special Order Pricing*)

Pesanan khusus merupakan pesanan yang diterima oleh perusahaan di luar pesanan regular perusahaan. Biasanya konsumen yang melakukan pemesanan khusus ini meminta harga di bawah harga jual normal, bahkan seringkali harga yang diminta oleh konsumen berada di bawah biaya penuh, karena biasanya pesanan khusus mencakup jumlah yang besar

e). Penentuan Harga Jual yang Diatur dengan Peraturan Pemerintah

Produk dan jasa yang dihasilkan untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat luas seperti listrik, air, telepon, transportasi umum diatur dengan peraturan pemerintah. Harga jual produk dan jasa tersebut ditentukan berdasarkan biaya penuh masa yang akan datang ditambah dengan laba yang diharapkan (*pendekatan full costing*). Informasi akuntansi penuh yang bermanfaat untuk penetapan harga jual produk atau jasa yang diatur dengan peraturan pemerintah terdiri

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

dari biaya penuh masa yang akan datang yang akan dikeluarkan untuk menghasilkan produk atau jasa dan aktiva penuh yang akan digunakan untuk menghasilkan produk atau jasa tersebut.

D. Organisasi Sektor Publik

1. Tujuan Organisasi

Dilihat dari tujuannya, organisasi sektor publik berbeda dengan sektor swasta. Perbedaan yang menonjol terletak pada tujuan untuk memperoleh laba. Pada sektor swasta, terdapat semangat untuk memaksimumkan laba (*profit motive*), sedangkan pada sektor publik tujuan utama bukan untuk memaksimumkan laba tetapi pemberian layanan publik (*publik service*), seperti: pendidikan, kesehatan masyarakat, keamanan, penegakan hukum, dan transportasi publik. Meskipun tujuan utama sektor publik adalah pemberian pelayanan publik, tidak berarti organisasi sektor publik sama sekali tidak punya tujuan yang bersifat finansial. Organisasi sektor publik juga mempunyai tujuan finansial akan tetapi tujuan finansial tersebut lebih diorientasikan untuk maksimisasi pelayanan publik.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

2. Sumber Pembiayaan.

Perbedaan sektor publik dan sektor swasta dapat dilihat dari sumber pembiayaan organisasi. Pada sektor publik sumber pendanaan berasal dari pajak dan retribusi, *charging for services,* laba perusahaan milik Negara, pinjaman pemerintah dan lain-lain pendapatan yang sah dan tidak bertentangan dengan undang-undang.

3. Pola Pertanggungjawaban

Pertanggungjawaban sektor publik berbeda dengan sektor swasta. Manajemen pada sektor swasta bertanggung jawab pada pemilik perusahaan (pemegang saham) dan kreditor atas dana yang diberikan. Pada sektor publik manajemen bertanggung jawab pada masyarakat karena sumber dana yang digunakan organisasi sektor publik dalam rangka pelayanan publik berasal dari masyarakat. Selain itu organisasi sektor publik juga bertanggung jawab atas pengelolaan dana kepada pemerintah.

4. Struktur Organisasi

Secara kelembagaan, organisasi sektor publik juga berbeda dengan sektor swasta. Struktur organisasi pada sektor publik leih bersifat birokratis, kaku dan hierarkis sedangkan struktur organisasi pada sektor swasta lebih bersifat fleksibel. Salah satu faktor utama yang membedakan sektor publik dan sektor

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

swasta adalah adanya pengaruh politik yang sangat tinggi pada organisasi sektor publik.

5. Karakteristik Anggaran dan Stakeholder

Jika dilihat dari karakteristik anggaran, pada sektor publik rencana anggaran dipublikasikan kepada masyarakat secara terbuka untuk dikritisi dan didiskusikan. Anggaran bukan sebagai rahasia negara. Sementara itu, anggaran pada sektor swasta bersifat tertutup bagi publik karena anggaran merupakan rahasia perusahaan.

”Publik“ dalam organisasi sektor publik memiliki makna yang berbeda dengan yang dipahami oleh organisasi sektor swasta. Pengertian publik terkait dengan *stakeholder* organisasi. Sektor publik memiliki cakupan yang lebih luas dibandingkan dengan sektor swasta, sehingga *stakeholder* pada sektor publik lebih beragam dibandingkan dengan sektor swasta.

6. Sistem Akuntansi

Perbedaan yang lain adalah sistem akuntansi yang digunakan. Sistem akuntansi yang biasa digunakan pada sektor swasta adalah akuntansi berbasis akrual sedangkan pada sektor publik lebih banyak menggunakan sistem akuntansi berbasis kas.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

BAB III

METODA PENELITIAN

A. Jenis penelitian

Penelitian yang dilakukan penulis bersifat studi kasus, yaitu penelitian tentang obyek tertentu. Data yang diperoleh kemudian dianalisis selanjutnya ditarik menjadi suatu kesimpulan. Kesimpulan yang ditarik hanya berlaku di perusahaan yang bersangkutan.

B. Tempat dan waktu penelitian

1. Tempat Penelitian : Kantor Pusat PT Jogja Tugu Trans dan Dinas Perhubungan Provinsi DIY
2. Waktu Penelitian : Bulan Maret-April 2011

D. Subyek dan Obyek Penelitian

1. Subjek Penelitian

   Pihak-pihak yang berhubungan dalam penentuan tarif jasa bus (pimpinan, bagian keuangan, bagian personalia, bagian operasional, dan bagian pemasaran)

2. Objek penelitian

   Objek Penelitian berupa laporan biaya-biaya yang berhubungan dengan penentuan tarif jasa bus.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

E. Data yang Diperlukan

1. Sejarah Perusahaan, Sistem yang digunakan
2. Biaya-biaya yang berhubungan dengan penentuan tarif.
3. Presentase laba yang diharapkan
4. Data operasional rata-rata setiap bus Trans Jogja. (kapasitas, tingkat *load factor*, jarak rata-rata yang ditempuh setiap penumpang.
5. Tarif yang berlaku saat ini.

F. Teknik Pengumpulan data

1. Wawancara

   Wawancara dilakukan secara langsung dengan pihak Dinas Perhubungan sehingga dapat diperoleh data mengenai segala hal mengenai Trans Jogja dan sistem baru yang diterapkan, presentase laba yang diharapkan, kapasitas per bus, tingkat *load factor*, jarak rata-rata yang ditempuh setiap penumpang

2. Dokumentasi

   Dokumentasi dilakukan secara langsung di Dinas Perhubungan dan PT. Jogja Tugu Trans untu memperoleh data-data mengenai segala hal mengenai Trans Jogja, PT Jogja Tugu Trans, rute bus, dan biaya-biaya yang menjadi dasar penentuan tarif.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

G. Teknik Analisis Data

Mendeskripsikan penentuan tarif bus Trans Jogja berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002. Langkah-langkahnya sebagai berikut :

1. Menentukan total biaya pokok
   - Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan
   - Satuan produksi adalah pembagi terhadap total biaya produksi sehingga dapat ditentukan besar per satuan produksi
   - Satuan produksi yang dimaksud di sini adalah kilometer
   - Cara perhitungan biaya pokok dapat dilakukan dalam tahap-tahap sebagai berikut :
     a. Pada kelompok biaya langsung, sebagian biaya dapat secara langsung dihitung per km-kendaraan, tetapi sebagian biaya lagi dapat dihitung per km kendaraan setelah dihitung biaya per tahun.
     b. Biaya tak langsung tidak dapat dihitung secara langsung per km karena biaya total per tahun pegawai selain awak kendaraan dan biaya pengelolaan dihitung.
     c. Biaya pokok per kendaraan-km dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

2. Menentukan Tarif Pokok

$$\textbf{Tarif pokok} = \frac{\textbf{Total biaya pokok}}{\textbf{\textit{Load factor} x kapasitas kendaraan}}$$

- Faktor muat (*load factor*) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen.
- Kapasitas kendaraan adalah kapasitas maksimal yang tersedia untuk penumpang (duduk dan berdiri).

3. Menentukan Tarif BEP

Tarif BEP = tarif pokok x jarak rata-rata

- Jarak rata-rata di sini adalah rata-rata jarak yang ditempuh setiap penumpang

4. Menentukan Tarif

Tarif = Tarif BEP + 10%

- 10% di sini adalah keuntungan yang diharapkan perusahaan.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

BAB IV

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

A. Sejarah Trans Jogja

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), sebagai penghubung antara kota-kota di Pulau Jawa bagian selatan, telah menjadi wilayah simpul jaringan transportasi yang sangat penting. Dari waktu ke waktu, sarana transportasi yang melewati DIY semakin berkembang. Seiring dengan perkembangan tersebut, kebutuhan akan angkutan umum local menjadi semakin tinggi.

Di lain pihak, kondisi transportasi umum yang ada di Provinsi DIY sebelum adanya bus Trans Jogja sangat memprihatinkan, baik dari segi armada yang dioperasikan maupun manajemen pengelolaannya. Manajemen pengelolaan yang menggunakan system setoran dan pengelolaannya dilakukan oleh masing-masing pemilik selaku anggota koperasi akan menyulitkan pembinaan maupun pengendaliannya. Koperasi selaku pemegang izin trayek yang semestinya sebagai pemegang kendali dalam mengoperasikan armadanya, tidak mampu menertibkan pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di lapangan, baik pelanggaran jalur, jam perjalanan, pelanggaran rambu-rambu dan peraturan perundangan yang berlaku. Pelanggaran yang ada lebih disebabkan untuk mengejar setoran kepada pemilik. Kondisi tersebut menyebabkan kualitas pelayanan terhadap masyarakat pengguna angkutan umum rendah, sehingga mulai ditinggalkan oleh masyarakat. Hal ini ditunjukkan dengan semakin menurunnya *load factor* angkutan umum. Setiap

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

tahunnya ada penurunan *load factor* angkutan perkotan sekitar 16,4%. Data tahun 2004 menunjukkan rata-rata *load factor* angkutan perkotaan sekitar 27%.

Kebijakan Pemerintah Daerah yang logis untuk menjawab permasalahan tersebut adalah perlunya reformasi sistem angkutan publik di provinsi DIY baik dari segi pengelolaannya maupun penyediaan sarana transportasi massal yang memadai sesuai keinginan masyarakat yakni aman, nyaman, andal dan terjangkau. Dengan demikian diperlukan sebuah sistem dan manajemen transportasi baru yang dapat mengganti sistem lama yang berbasis setoran menjadi sistem berbasis pelayanan.

B. Sistem berbasis Pelayanan

Sistem baru yang akan diadopsi oleh Pemerintah Kota Yogyakarta adalah system *Buy the Service*, yaitu sistem pembelian pelayanan dari Pemerintah kepada swasta (operator) untuk mengoperasikan angkutan umum dengan standar-standar tertentu, khususnya yang mengutamakan pelayanan kepada masyarakat pengguna. Sistem ini memiliki beberapa keunggulan seperti berikut ini :

1. Tidak menggunakan sistem setoran
2. Mekanisme subsidi mudah dilakukan
3. Operator (termasuk sopir) hanya berfokus pada pelayanan
4. Operator akan dibayar sesuai dengan km layanan.
5. Ada standar pelayanan yang harus dipenuhi, misalnya bus hanya berhenti di *shelter-shelter* dan waktu yang telah ditentukan.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Pelayanan transportasi bus berbasis *Buy the Service* ini lebih mengedepankan pelayanan kepada masyarakat. Untuk mendukung system baru tersebut diperlukan tempat henti khusus (*shelter*) dan mesin tiket otomatis untuk menghidari kebocoran dan memudahkan evaluasi. Implementasi system *Buy the Service* didasarkan pada konsep peremajaan angkutan umum, sesuai dengan amanat Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 78/KEP/2006 tanggal 11 Juli 2006 tentang Pembatasan Izin Trayek dan Izin Operasi Angkutan Umum Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Dalam melaksanakan operasional bus Trans-Jogja, Operator Utama wajib memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada Pengguna Jasa Trans-Jogja, sehingga seluruh pengguna jasa dapat terlayani dengan baik.

Pelayanan yang diberikan oleh Operator Utama mencakup ketepatan waktu, kenyamanan, kehandalan (*reliabilty*) dan keselamatan (*safety*).

Berikut ini adalah Standar Pelayanan dan Pengoperasian Bus Trans Jogja :

1. Standar Kendaraan
   a. Persyaratan Umum Kendaraan Bus

      Performansi/penampilan bus dalam keadaan bersih dan laik pandang baik bagian luar (*eksterior*) maupun bagian dalam (*interior*), meliputi:

      1). Eksterior

         a) Bodi : kondisi baik (tanpa kerusakan, cat tidak rusak/pudar);

         b) Kaca : kondisi baik (kaca pintu/jendela tanpa kerusakan, bersih, tidak pecah/retak);

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

c) Identitas : kondisi tanda/sticker di bodi bus baik (terpasang, tanpa kerusakan, tulisan jelas) meliputi:

- tanda nomor kendaraan bermotor (plat nomor),
- tanda uji kendaraan bermotor (plat & stieker uji),
- tanda nama operator (nama operator),
- tanda urut kendaraan (nomor bodi),
- tanda informasi trayek (papan trayek),
- tanda informasi pengaduan.

d) Pintu : kondisi baik (pintu utama & pintu darurat, panil dan cat tidak rusak)

e) Papan Trayek : kondisi baik, terpasang didepan dan belakang, mudah terlihat, dan dilengkapi lampu.

2) Interior

a) Kabin : kondisi baik (tanpa kerusakan, bersih)

b) Jok : kondisi baik (tanpa kerusakan, bersih & kuat)

c) Handle : kondisi baik (pegangan/hand grip untuk penumpang berdiri & pipa tiang terpasang kuat)

d) Partisi : kondisi papan pembatas penumpang dengan pintu baik;

e) Informasi : kondisi tanda/stieker/alat petunjuk/larangan untuk penumpang terpasang/melekat dengan baik. Informasi meliputi:

- Larangan makan/minum/merokok dalam bus.
- Larangan menyentuh/menggunakan alat-alat *emergency* dalam

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

bus kecuali kondisi darurat.

- Petunjuk tentang upaya kondisi darurat dalam bus (cara membuka pintu darurat, jendela darurat, cara menggunakan alat pemadam api dan palu pemecah kaca, dll).
- Petunjuk letak jendela darurat dan pintu darurat.
- Petunjuk membuang sampah dikotak sampah dalam bus;
- Himbauan prioritas memberikan tempat duduk untuk penumpang lanjut usia, ibu hamil dan penyandang cacat.
- Himbauan tidak membawa makanan/minuman yang menimbulkan gangguan bau menyengat kecuali telah dikemas/dibungkus sedemikian rupa agar tidak bau.

2. Standar Operasi Pelayanan (SOP)

a. Rencana Operasi, ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY bersama Operator Utama, selanjutnya pengoperasian Bus Perkotaan Trans-Jogja mengikuti Rencana Operasi tersebut.

b. Total Armada, Jumlah bus beroperasi didalam trayek Trans-Jogja ditentukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY, atau jumlah bus beroperasi sebanyak-banyaknya 95% .

c Pelayanan Trayek, Operasi Bus Perkotaan Trans-Jogja mencakup pelayanan menaikkan dan menurunkan penumpang disetiap Halte yang telah ditentukan sepanjang Trayek Trans-Jogja.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

d. Kecepatan Tempuh, Kecepatan tempuh kendaraan bus selama operasi didalam trayek Trans-Jogja adalah rata-rata 25 km/jam (dua puluh lima kilometer per jam)

e. Lokasi Pemberangkatan, Lokasi dan rute pemberangkatan pertama ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

f. Lokasi Pemulangan, Lokasi dan rute pemulangan akhir ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

g. Waktu Berangkat, Bus pertama berangkat dari lokasi pemberangkatan awal pada pukul 06:00 WIB ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

h. Waktu Pulang, Bus terakhir berangkat dari lokasi pemberangkatan pada Pukul 22:00 WIB menuju ke Pool setelah mencapai Halte terakhir yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY

i. Penghentian Operasi Bus, Dinas Perhubungan Provinsi DIY melalui Petugas Lapangan dapat memulangkan/menghentikan operasi bus apabila bus selama operasi dianggap tidak memenuhi syarat-syarat yang disebut dalam Standar Operasi ini melalui koordinasi Petugas Operasi dari Operator Utama

C. PT Jogja Tugu Trans

Pengelola Trans Jogja adalah PT Jogja Tugu Trans, sebagai wujud konsorsium empat koperasi pengelola transportasi umum kota dan pedesaan di Yogya (Koperasi Pemuda Sleman, Kopata, Aspada, dan Puskopkar) dan Perum DAMRI. PT Jogja Tugu Trans berlokasi di Jalan Wonosari km 4,5 no 24B Yogyakarta.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Secara kelembagaan, pengelola bus Trans Jogja akan diwadahi dalam bentuk Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Trans Jogja pada Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

Untuk mengupayakan pelayanan terbaik dan keseragaman pelayanan terhadap masyarakat pengguna Trans Jogja, maka perlu disusun Standar Operasi untuk melaksanakan operasional bus. Standar Operasi ini ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Kontrak/Perjanjian Kerjasama antara Dinas Perhubungan DIY dan operator utama yaitu PT Jogja Tugu Trans.

D. Armada dan Infrastruktur Trans Jogja

Trans Jogja adalah sebuah sistem transportasi bus cepat, murah dan ber-AC di seputar Kota Yogyakarta, Indonesia. Trans Jogja merupakan salah satu bagian dari program penerapan Bus Rapid Transit (BRT) yang dicanangkan Departemen Perhubungan. Sistem ini mulai dioperasikan pada awal bulan Maret 2008 oleh Dinas Perhubungan, Pemerintah Provinsi DIY. Motto pelayanannya adalah "Aman, Nyaman, Andal, Terjangkau, dan Ramah lingkungan".

Sistem yang menggunakan bus (berukuran sedang) ini menerapkan sistem tertutup, dalam arti penumpang tidak dapat memasuki bus tanpa melewati gerbang pemeriksaan, seperti juga TransJakarta. Selain itu, diterapkan sistem pembayaran yang berbeda-beda: sekali jalan, tiket berlangganan pelajar, dan tiket berlangganan umum. Ada tiga macam tiket yang dapat dibeli oleh penumpang, yaitu tiket sekali

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

jalan (*single trip*), dan tiket umum berlangganan. Tiket ini berbeda dengan karcis bus biasa karena merupakan merupakan kartu pintar (*smart card*). Karcis akan diperiksa secara otomatis melalui suatu mesin yang akan membuka pintu secara otomatis. Penumpang dapat berganti bus tanpa harus membayar biaya tambahan, asalkan masih dalam satu tujuan

Sebagai komponen dari sistem transportasi terpadu bagi Kota Yogyakarta dan daerah-daerah pendukungnya, sistem ini menghubungkan enam titik penting moda perhubungan di sekitar kota:

* Stasiun KA Jogjakarta,
* Terminal Bus Giwangan sebagai pusat perhubungan jalur bis antarpropinsi dan juga regional,
* Terminal Angkutan Desa Terminal Condong Catur,
* Terminal Regional Jombor di sebelah utara kota,
* Bandar Udara Adisucipto, dan
* Terminal Prambanan.

Kecuali Giwangan dan Stasiun Yogyakarta, titik-titik terletak di wilayah Kabupaten Sleman. Terdapat pula halte yang berada di dekat obyek wisata serta tempat publik penting, seperti sekolah, universitas, rumah sakit, bank, Samsat, serta perpustakaan).

Jumlah bus yang dioperasikan adalah 54 unit termasuk 6 bus cadangan dengan kapasitas masing-masing 22 tempat duduk dan 19 berdiri. Waktu operasi antara pukul 5.30 WIB – 21.30 WIB.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Dari sisi infrastruktur, Pemerintah Provinsi DIY sudah membangun beberapa infrasstruktur berikut ini :

1. Halte / shelter sebanyak 76 unit
2. Rambu dan marka pada titik-titik halte
3. Jaringan computer dan mesin tiket otomatis SMTS (Smart Mass Transit Solution) sejumlah 76 unit.

E. Tenaga Kerja

1. Dari tenaga PNS, Petugas Pemungut Tiket sebanyak 20 orang
2. Dari kontrak dengan pihak ketiga
   a. Petugas Penjual Tiket : 2 shift x 76 lokasi = 152 orang
   b. Petugas Gate Acces (Penjaga Pintu Halte) : 2 shift x 76 lokasi = 152 orang
   c. Petugas keamanan malam dan clean service = 1 shift x 76 lokasi = 76 orang
3. Dari operator (dilakukan oleh operator) :
   a. Juru mudi (sopir) : 2 shift x 54 bus = 108 orang
   b. Keamanan bus : 2 shift x 54 bus = 108 orang

F. Rute Bus Trans Jogja

Trayek 1A: Terminal Prambanan - S5. Kalasan - Bandara Adisucipto - S3. Maguwoharjo - Janti (bawah) - S3. UIN Kalijaga - S4. Demangan - S4. Gramedia - S4. Tugu - Stasiun Tugu - Malioboro - S4. Kantor Pos Besar - S4. Gondomanan - S4. Pasar Sentul - S4. SGM - Gembira Loka - S4.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Babadan -Gedongkuning - JEC - S4. Blok O - Janti (atas) - S3. Maguwoharjo - Bandara Adisucipto - S5. Kalasan - Terminal Prambanan.

Trayek 1B:

Terminal Prambanan – S5. Kalasan – Bandara Adisucipto – S3. Maguwoharjo – Janti (lewat bawah) – S4. Blok O – JEC - S4. Babadan - Gedongkuning – Gembira Loka – S4. SGM – S4. Pasar Sentul - S4. Gondomanan – S4. Kantor Pos Besar - S3. RS.PKU Muhammadiyah – S3. Pasar Kembang - S4. Badran – Bundaran SAMSAT – S4. Pingit – S4. Tugu – S4. Gramedia – Bundaran UGM – S3. Colombo – S4. Demangan – S3. UIN Sunan Kalijaga – Janti – S3. Maguwoharjo – Bandra Adisucipto – S5. Kalasan – Terminal Prambanan.

Trayek 2A:

Terminal Jombor - S4. Monjali - S4. Tugu - Stasiun Tugu - Malioboro - S4. Kantor Pos Besar - S4. Gondomanan - S4. Jokteng Wetan - S4. Tungkak - S4. Gambiran - S3 . Basen - S4. Rejowinangun - S4. Babadan Gedongkuning - Gembira Loka - S4. SGM - S3. Cendana - S4. Mandala Krida - S4. Gayam - Flyover Lempuyangan - Kridosono - S4. Duta Wacana - S4. Galeria - S4. Gramedia - Bunderan UGM - S3. Colombo - Terminal Condongcatur - S4. Kentungan - S4. Monjali - Terminal Jombor.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Trayek 2B:

Terminal Jombor – S4. Monjali – S4. Kentungan – Terminal Condong Catur – S3. Colombo – Bundaran UGM – S4. Gramedia – Kridosono – S4. Duta Wacana - Fly-over Lempuyangan - S4. Gayam – S4. Mandala Krida – S3. Cendana – S4. SGM – Gembiraloka– S4. Babadan Gedongkuning – S4. Rejowinangun – S3. Basen – S4.Tungkak – S4. Joktengwetan – S4. Gondomanan – S4. Kantor Pos Besar – S3. RS PKU Muhammadiyah – S4. Ngabean – S4. Wirobrajan – S3. BPK – S4. Badran – Bundaran SAMSAT – S4. Pingit – S4. Tugu – S4. Monjali – Terminal Jombor.

Trayek 3A:

Terminal Giwangan – S4. Tegalgendu – S3. HS-Silver – Jl. Nyi Pembayun - S3. Pegadaian Kotagede – S3. Basen – S4. Rejowinangun – S4. Babadan Gedongkuning – JEC - S4. Blok O – Janti (lewat atas) - S3. Janti – S3. Maguwoharjo - Bandara ADISUCIPTO - S3. Maguwoharjo – Ringroad Utara – Terminal Condongcatur – S4. Kentungan – S4. MM UGM - S4. MirotaKampus – S3. Gondolayu – S4. Tugu – S4. Pingit – Bundaran SAMSAT - S4. Badran – S3. PasarKembang – Stasiun TUGU - Malioboro – S4. Kantor Pos Besar – S3. RS PKU Muhammadiyah – S4. Ngabean – S4. Pojok Beteng Kulon – S4. Plengkung Gading - S4. Pojok Beteng Wetan – S4. Tungkak – S4. Wirosaban – S4. Tegalgendu – Terminal Giwangan.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Trayek 3B :

Terminal Giwangan – S4. Tegalgendu - S4. Wirosaban – S4. Tungkak – S4. Pojok Beteng Wetan – S4. Plengkung Gading - S4. Pojok Beteng Kulon – S4. Ngabean – S3. RS PKU Muhammadiyah – S3. Pasar Kembang – S4. Badran – Bundaran SAMSAT – S4. Pingit – S4. Tugu – S3. Gondolayu – S4. Mirota Kampus – S4. MM UGM - S4. Kentungan – Terminal Condong Catur – Ringroad Utara – S3. Maguwoharjo – Bandara Adisucipto – S3. Maguwoharjo – Flyover Janti (lewat bawah) – S4. Blok O – JEC - S4. Babadan Gedongkuning – S4. Rejowinangun – S3. Basen – S3. Pegadaian Kotagede – Jl. Nyi Pembayun - S3. HS-Silver – S4. Tegalgendu – Terminal Giwangan.

Tayek 4A:

Terminal Giwangan - Jl. Imogiri Timur - Jl. Pramuka - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Menteri Supeno - Jl. Taman Siswa - Jl. Sultan Agung - Jl. Gadjah Mada - Jl. Hayam Wuruk - Stadion Kridosono - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gadjah Mada - Jl. Sultan Agung - Jl. Taman Siswa - Jl. Menteri Supeno - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Pramuka - Jl. Imogiri Timur - Terminal Giwangan.

Trayek 4B:

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Terminal Giwangan - Jl. Imogiri Timur - Jl. Pramuka - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Veteran - Jl. Pandean - Jl. Glagahsari - Jl. Kusumanegara - Jl. Sidobali - Jl. Ipda Tut Harsono - Jl. Urip Sumoharjo - Jl. Sudirman - Jl. Suroto - Jl. Wardani - Jl. Kusbini - Jl. Langensari - Jl. Urip Sumoharjo - Jl. Ipda Tut Harsono - Jl. Sidobali - Jl. Kusumanegara - Jl. Glagahsari - Jl. Pandean - Jl. Veteran - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Pramuka - Jl. Imogiri Timur - Terminal Giwangan

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

BAB V

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

1. Data produksi operasional rata-rata setiap bus Trans Jogja

   a. Kapasitas per bus = 41 orang (22 tempat duduk, 19 berdiri)

   b. Tingkat *load factor* = 30%

   Tingkat *load factor* rata-rata berdasarkan survey dan ujicoba Trans Jogja yang dilakukan adalah sebesar sekitar 27% dan dalam penentuan tarif mereka menggunakan 30%. Artinya rata-rata setiap bus Trans Jogja diisi oleh sekitar 12 orang setiap ritnya. Saat ini tingkat *load factor* sudah mencapai 43%.

   c. Jarak rata-rata per penumpang = 10km

2. Laba yang diharapkan : 10 % dari Tarif BEP

3. Total Biaya Pokok

   Hasil analisis yang dilakukan PT Jogja Tugu Trans menunjukkan bahwa biaya pokok dengan bis AC tidak berbeda jauh dibandingkan dengan bis non AC. Ini disebabkan selisih harga hanya ada pada AC saja, tetapi biaya yang lain sama. Oleh karena itu direkomendasikan untuk jangka pendek, pelayanan dilakukan dengan bis ber-AC. Bagi yang menginginkan pelayanan dengan bis Non AC dipersilakan untuk menggunakan bis perkotaan atau AKDP yang sudah ada.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Berikut ini adalah rekapitulasi Biaya Pokok per bus (Rp/km) skenario II

Tahun	Trayek	Bis	Halte	Mesin Tiket	Gaji					Total
					Direksi & adm.	Sopir	Penjaga halte	Keamanan bis	Keamanan halte	
2006/2007	1A	3295.59	89.42	284.51	208.74	695.8	104.37	521.85	65.23	5265.51
	1B	3281.28	89.42	284.51	202.92	676.41	101.46	507.31	63.41	5206.72
	2A	3342.88	89.42	284.51	227.96	759.88	113.98	569.91	71.24	5459.78
	2B	3693.79	89.42	284.51	235.92	786.41	117.96	589.81	73.73	5871.55
	3A	3341.16	89.42	284.51	240	757.12	113.57	567.84	70.98	5464.6
	3B	3353.65	89.42	284.51	232.34	774.47	116.17	580.86	72.61	5504.03
2008/2009	1A	2858.15	89.42	284.51	229.61	765.38	114.81	574.03	71.75	4987.66
	1B	2846.67	89.42	284.51	223.21	744.05	111.61	558.04	69.75	4927.26
	2A	2896.11	89.42	284.51	250.76	835.87	125.38	626.9	78.36	5187.31
	2B	3176.89	89.42	284.51	259.52	865.05	129.76	648.79	81.1	5535.04
	3A	2894.73	89.42	284.51	264	832.83	124.92	624.62	78.08	5193.11
	3B	2904.76	89.42	284.51	255.58	851.92	127.79	638.94	79.87	5232.79
2010/2011	1A	3406.11	89.42	284.51	250.49	869.75	125.24	626.22	78.28	5730.02
	1B	3392.25	89.42	284.51	243.51	845.51	121.75	608.77	76.1	5661.82
	2A	3451.42	89.42	284.51	273.56	949.85	136.78	683.89	85.49	5954.92
	2B	3470.23	89.42	284.51	283.11	983.01	141.55	707.77	88.47	6048.07
	3A	3449.77	89.42	284.51	288	946.4	136.28	681.41	85.18	5960.97
	3B	3461.76	89.42	284.51	255.58	968.09	139.41	697.03	87.13	5982.93

Tabel 5.1 Rekapitulasi Biaya Operasi Kendaraan Bis (Rp/km) skenario II.
Sumber : Arsip PT. Jogja Tugu Trans

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan, diperoleh data bahwa Total Biaya Pokok adalah sebesar Rp 5.462,03. Data tersebut adalah biaya taksiran ketika pertama kali akan menentukan tarif Trans Jogja dan sudah mencakup biaya langsung dan tak langsung. Angka tersebut diperoleh dari rata-rata dari Total Biaya Pokok pada tahun 2006/2007 ketika penentuan tarif dilakukan. Ada beberapa skenario perhitungan biaya, tetapi yang dipakai adalah skenario II

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

4. Tarif yang berlaku saat ini

Berdasarkan SK Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta nomor 5 tahun 2008 tentang Tarif Angkutan Bus Perkotaan Trans Jogja di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Struktur tarif terdiri atas 2 jenis yaitu :

a. Tarif flat / datar, yakni skema penentuan tarif dengan biaya yang sama tanpa memperhitungkan jarak tempuh.
b. Tarif regular / langganan berdasarkan waktu (*time based*), yakni mingguan dan bulanan

Tarif angkutan bus perkotaan Trans Jogja adalah :

a. Tarif Umum sebesar Rp3.000 per perjalanan
b. Tarif regular / langganan sebesar :
   1). untuk umum sebesar Rp2.700 per perjalanan
   2). untuk pelajar sebesar Rp2.000 per perjalanan
c. Tarif uji coba sebesar Rp1.000 per perjalanan

Akan tetapi dalam memutuskan tarif Trans Jogja sebesar di atas, Gubernur DIY sebelumnya telah berkoordinasi dan mendapat masukan dari pihak Dinas Perhubungan dan bekerja sama dengan pihak Operator (PT Jogja Tugu Trans) yang telah melakukan survey dan melakukan penentuan tarif berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002 dan akhirnya mengusulkan tarif tersebut kepada Gubernur DIY.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Tarif yang telah diusulkan tersebut tidak serta merta menjadi tarif yang diterapkan. Masih banyak faktor-faktor penting yang mempengaruhi pengambilan keputusan, diantaranya adalah kemampuan dan kemauan membayar masyarakat.

B. Analisis Data

Penentuan tarif menurut perusahaan berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002 bisa dideskripsikan sebagai berikut :

- Total Biaya Pokok

Total biaya pokok sebesar Rp5.462,03 diperoleh dari rata-rata Total Biaya Pokok tahun 2006/2007 semua trayek dari tabel 5.1 di atas

Tahun	Trayek	Total Biaya Pokok
2006/2007	1A	5265.51
	1B	5206.72
	2A	5459.78
	2B	5871.55
	3A	5464.6
	3B	5504.03
Rata-rata		**5462.03**

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

- Tarif pokok

$$\textbf{Tarif pokok} = \frac{\textbf{Total biaya pokok}}{\textbf{\textit{Load factor} x kapasitas kendaraan}}$$

$$= \frac{5.462,03}{30\% \times 41}$$

$$= \frac{5.462,03}{12}$$

$$= 455,16$$

Tarif pokok sebesar 455,15 ini berarti jumlah biaya pokok yang dibebankan kepada setiap penumpang per satu kilometer perjalanan.

- Tarif BEP

Tarif BEP = tarif pokok x jarak rata-rata

= 455,16 x 10 km

= 4.551,6 atau sekitar Rp4.550

Tarif BEP sebesar Rp4.550 ini berarti jumlah biaya pokok yang dibebankan kepada setiap penumpang

- Tarif

Tarif = Tarif BEP + 10 %

= 4.550 + (10% x 4.550)

= 4.550 + 455

= Rp5.005

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Tarif sebesar Rp5.005 ini berarti tarif akhir yang dibebankan kepada setiap penumpang jika mengacu pada SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002

C. Pembahasan

Jika mengacu pada Penentuan Tarif Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002, maka tarif yang berlaku untuk setiap penumpang bus Trans Jogja adalah sebesar **Rp5.005** tetapi pada kenyataannya tarif yang berlaku adalah seperti yang telah diputuskan dalam SK Gubernur yaitu rata-rata sebesar Rp3.000

Dengan kata lain, tarif yang berlaku pada saat ini tidak mengacu pada SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002 meskipun dalam penentuan tarif yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan yang bekerja sama dengan UGM telah menentukan tarif dengan pedoman SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002.

Hal ini bukan tanpa alasan. Tarif yang sebenarnya yaitu sebesar sekitar Rp5.000 pada waktu itu dirasa sangat memberatkan masyarakat pengguna transportasi umum. Survey yang dilakukan pemerintah provinsi DIY bekerja sama dengan Universitas Gadjah Mada menunjukkan bahwa, bagi yang mau naik angkutan ini, *ability to pay* pelajar rata-rata adalah Rp1.800 Namun demikian, banyak (lebih dari 60%) yang memiliki *ability to pay* Rp1.500. Non pelajar memiliki *ability to pay* sekitar Rp3.000. Oleh karena itu tarif

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

diusulkan untuk pelajar dan non pelajar masing-masing Rp1.500 dan Rp3.000

Trans Jogja ketika pertama kali dioperasikan sebenarnya juga berorientasi laba akan tetapi orientasi yang lebih penting adalah pelayanan pada masyarakat. Oleh karena itulah kemudian diputuskan bahwa tarif sebesar sekitar Rp5.000 berdasarkan pedoman SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002 tidak mungkin diberlakukan. Jika dipaksakan untuk diterapkan, bukan tidak mungkin tidak ada masyarakat yang mau menggunakan jasa Trans Jogja.

Konsekuensi dari keluarnya SK Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta nomor 5 tahun 2008 adalah Pemerintah Daerah DIY sampai saat ini harus menyisihkan dana anggaran daerah untuk kepentingan subsidi Trans Jogja. Sampai saat ini Trans Jogja belum mencapai titik BEP atau dengan kata lain biaya operasional masih lebih besar daripada pendapatan. Akan tetapi, jika trend pendapatan terus naik sedangkan biaya operasional tetap, diperkirakan Trans Jogja akan mengalami titik impas (BEP) sekitar tiga sampai empat tahun kedepan sehingga tidak lagi diperlukan subsidi Pemerintah Daerah.

Jika dilihat dari sisi ideal, ada dua pilihan yang bisa ditempuh untuk lebih meningkatkan pendapatan. Yang pertama adalah menaikkan tarif, dan yang kedua adalah menaikkan jumlah penumpang. Cara yang pertama memunculkan dua impikasi yaitu pendapatan naik karena jumlah penumpang tetap atau justru pendapatan justru menurun karena jumlah penumpang turun. Implikasi yang kedua inilah yang coba dihindari oleh pihak Trans Jogja

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

karena orientasi utama. Trans Jogja adalah untuk pelayanan publik. Jadi mereka tidak bisa begitu saja mengorbankan masyarakat hanya untuk meningkatkan pendapatan. Jika sudah demikian, pilihan yang paling logis dan realistis adalah pilihan kedua yaitu meningkatkan jumlah penumpang (*load factor*)

Selama ini, pihak Trans Jogja telah melakukan upaya-upaya untuk lebih meningkatkan jumlah penumpang misalnya dengan cara sosialisasi, menambah sarana dan prasasarana seperti halte, menambah jalur (yang sudah beroperasi jalur 4A dan 4B), dan meningkatkan kualitas pelayanan.

Untuk saat ini tingkat *load factor* sudah mencapai sekitar 43%. Ini berarti jumlah penumpang sudah mengalami kenaikan sebesar 13% dari *load factor* awal. Jumlah penumpang yang terus mengalami peningkatan dari waktu-ke waktu inilah yang menyebabkan trend pendapatan terus naik.

Untuk masa yang akan datang, pihak Dinas Perhubungan sudah mengemukakan wacana akan menambah jalur baru. Tapi hal ini masih dalam tahap wacana. Jika sampai terlaksana, konsekuensinya pihak Trans Jogja harus menunggu lebih lama lagi untuk mencapai titik BEP karena harus mengeluarkan dana lagi untuk investasi. Akan tetapi kembali lagi ke prinsip awal bahwa Trans Jogja lebih mengutamakan untuk melayani kepentingan publik daripada memperoleh laba sehingga segala resiko akan diambil dan dijalani demi kepuasan masyarakat.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan Analisis Data dan Pembahasan, penulis menyimpulkan bahwa penentuan tarif bus Trans Jogja berdasarkan SK Dirjen diperoleh dengan cara menentukan tarif pokok per penumpang per kilometer. Tarif pokok penumpang per kilometer tersebut didapat dari biaya pokok per bus per kilometer dibagi dengan tingkat *load factor* bus. Setelah itu tarif pokok per penumpang per kilometer dikalikan dengan jarak rata-rata yang ditempuh penumpang untuk memperoleh tarif BEP. Setelah itu untuk menentukan tarif per penumpang, tarif BEP tersebut ditambah dengan keuntungan yang diharapkan sebesar 10% dari tarif BEP.

Dari analisis data tersebut, diperoleh hasil bahwa tarif bus Trans Jogja berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no 687 tahun 2002 adalah sebesar Rp5.005 Tarif tersebut berbeda dengan tarif yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp3.000. Perbedaan itu disebabkan karena tarif sekitar Rp5.000 pada waktu itu dirasa sangat memberatkan masyarakat pengguna angkutan umum dan tidak sesuai dengan kemampuan masyarakat. Oleh karena itu, kemudian Gubernur DIY mengeluarkan SK Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta nomor 5 tahun 2008 tentang Tarif Angkutan Bus Perkotaan Trans Jogja di

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang menjadi landasan diberlakukannya tarif sebesar Rp3.000

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis tidak berhasil memperoleh data rincian biaya pokok yang digunakan dalam penentuan tarif sehingga penulis tidak bisa menelusuri data total biaya pokok yang diberikan perusahaan.

C. Saran

1. Bagi pihak Pemprov DIY yang diwakili oleh Dinas Perhubungan sebaiknya juga lebih terbuka dalam memberikan data yang diperlukan demi kepentingan akademis karena mereka juga bisa mengambil manfaat dari penelitian ini.
2. Bagi Peneliti selanjutnya yang ingin melakukan penelitian mengenai bus Trans Jogja sebaiknya mencoba menentukan tarif bus Trans Jogja dengan menggunakan dasar biaya historis sehingga hasilnya bisa lebih relevan.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

DAFTAR PUSTAKA

Blocher, Chen, dan Lin. (2000). *Manajemen Biaya: Dengan tekanan Strategic*, (terjemahan Susty Ambarriari). Jakarta: Salemba Empat

Christian, Merry (1997). *Evaluasi Penerapan Tarif Kamar Rawat Inap. Studi Kasus pada RS Bethesda Yogyakarta. Skripsi*. Universitas Sanata Dharma Yogyakarta

Dewayani, Anita (1997). *Penentuan tarif paket perjalanan wisata. Studi Kasus pada PT Sri Rama Tour*. Skripsi. Universitas Sanata Dharma Yogyakarta

Garrison, Ray H. (1997). *Akuntansi Manajemen: Konsep untuk Perencanaan, Pengendalian, dan Pengambilan Keputusan* (Terjemahan Bambang Purnomosidhi). Yogyakarta: Ak Group.

Harnanto. (1992). *Akuntansi Biaya: Penghitungan Harga Pokok Produk*. Yogyakarta: BPFE

Hansen, Don R and Mowen, Maryanne M. (1994). *Management Accounting (Third Edition)*. Ohio USA: International Thomson Publising.

Kotler, Phillip. (1992). *Manajemen Pemasaran, analisis, Perencanaan, Implementasi dan pengendalian (edisi ke-6), terjemahan Jaka Wacana, MSM Institut Pendidikan Pembinaan Manajemen.* Jakarta: Erlangga

Mardiasmo. (2002). *Akuntansi Sektor Publik*. Yogyakarta: Penerbit Andi.

Mulyadi. (1993). *Akuntansi Biaya: Penentuan Harga Pokok dan Pengendalian Biaya (edisi ke -3)*. Yogyakarta: BPFE

_____ (1995). *Akuntansi Manajemen: (edisi ke -1)*. Yogyakarta: STIE YKPN

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Sembiring, Peristiwa (1994). Penentuan Harga Jual dengan Metode Cost Plus Pricing. Studi Kasus pada CV Sahabat Klaten. *Skripsi*. Universitas Sanata Dharma Yogyakarta

Sugiri, Slamet. (1990). *Akuntansi Manajemen (edisi revisi)*. Yogyakarta: BPFE

Supriyono, RA (1991). *Akuntansi Manajemen: Proses Pengendalian Manajemen (edisi ke -3)*. Yogyakarta: BPFE

_____ (1995). *Akuntansi Biaya: Pengumpulan Biaya dan Penentuan Harga Pokok (edisi ke -2)*. Yogyakarta: BPFE

Tjiptono, Fandy (1997). *Strategi Pemasaran*. Yogyakarta: ANDI

Wijanarko, Didik (2003). Evaluasi Penentuan Tarif Jasa Paket Pos Kilat. Studi kasus pada PT Pos Indonesia. *Skripsi*. Universitas Sanata Dharma Yogyakarta

Wijaya, Adisti (2003), Evaluasi Penentuan Tarif Sewa Kamar Hotel . Studi kasus pada Hotel Dedy Jaya Brebes. *Skripsi*. Universitas Sanata Dharma Yogyakarta

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

LAMPIRAN

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Tabel 11.4. Rekapitulasi Biaya Operasi Kendaraan Bis (Rp/km), Halte dan Tiket Skenario II

Tahun	Trayek	Bis	Halte	Mesin Tiket	Gaji					Total	Bis + sopir	Total	Total no Halte
					Direksi, adm	Sopir	Penjaga Halte	Keamanan bis	Keamanan Halte			No Halte	no manaj.
2006/2007	1A	3.295,59	89,42	284,51	208,74	695,80	104,37	521,85	65,23	5.265,51	3.991,39	5.200,28	4.967,35
	1B	3.281,28	89,42	284,51	202,92	676,41	101,46	507,31	63,41	5.206,72	3.957,69	5.143,31	4.914,38
	2A	3.342,88	89,42	284,51	227,96	759,88	113,98	569,91	71,24	5.459,78	4.102,76	5.368,54	5.142,40
	2B	3.693,79	89,42	284,51	235,92	786,41	117,96	589,81	73,73	5.671,55	4.480,20	5.797,83	5.546,21
	3A	3.341,16	89,42	284,51	240,00	757,12	113,57	567,84	70,98	5.464,60	4.098,28	5.393,62	5.135,18
	3B	3.353,65	89,42	284,51	232,34	774,47	116,17	580,86	72,61	5.504,03	4.128,12	5.431,42	5.182,27
2008/2009	1A	2.858,15	89,42	284,51	229,61	765,38	114,81	574,03	71,75	4.987,67	3.623,53	4.915,91	4.668,63
	1B	2.846,67	89,42	284,51	223,21	744,05	111,61	558,04	69,75	4.927,26	3.590,71	4.857,50	4.614,62
	2A	2.896,11	89,42	284,51	250,76	835,87	125,38	626,90	78,36	5.187,31	3.731,98	5.108,95	4.847,13
	2B	3.176,89	89,42	284,51	259,52	865,05	129,76	648,79	81,10	5.535,04	4.041,95	5.453,94	5.186,10
	3A	2.894,73	89,42	284,51	264,00	832,83	124,92	624,62	78,08	5.193,12	3.727,56	5.115,04	4.839,70
	3B	2.904,76	89,42	284,51	255,58	851,92	127,79	638,94	79,87	5.232,78	3.756,68	5.152,91	4.887,79
2010/2011	1A	3.406,00	89,42	284,51	250,49	869,75	125,24	626,22	78,28	5.729,90	4.275,74	5.651,62	5.389,99
	1B	3.392,25	89,42	284,51	243,51	845,51	121,75	608,77	76,10	5.661,81	4.237,76	5.585,72	5.328,89
	2A	3.451,42	89,42	284,51	273,56	949,85	136,78	683,89	85,49	5.954,91	4.401,27	5.869,42	5.591,93
	2B	3.470,23	89,42	284,51	283,11	983,01	141,55	707,77	88,47	6.048,07	4.453,24	5.959,60	5.675,55
	3A	3.449,77	89,42	284,51	288,00	946,40	136,28	681,41	85,18	5.960,96	4.396,17	5.875,78	5.583,54
	3B	3.461,76	89,42	284,51	255,58	968,09	139,41	697,03	87,13	5.982,92	4.429,86	5.895,80	5.637,93