

**ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS TRANS JOGJA DENGAN
MENGUNAKAN METODE *COST PLUS PRICING*
PENDEKATAN *FULL COSTING*
(Studi Kasus Pada Bus Trans Jogja)**

SKRIPSI



Disusun oleh :
Bernadeta Ratih Miratri
(052114112)

**PRODI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS SANATA DHARMA
YOGYAKARTA
2010**

Skripsi
**ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS TRANS JOGJA DENGAN
MENGUNAKAN METODE COST PLUS PRICING
PENDEKATAN FULL COSTING**

Studi Kasus Pada Bus Trans Jogja

Oleh :
Bernadeta Ratih Miratri
NIM : 052114112



Telah disetujui oleh :

Pembimbing

Lisia Apriani, S.E., M.Si., Akt, QIA

Tanggal : 7 Juni 2010

Skripsi
**ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS TRANS JOGJA DENGAN
MENGUNAKAN METODE *COST PLUS PRICING*
PENDEKATAN *FULL COSTING*
Studi Kasus pada Bus Trans Jogja**

Dipersiapkan dan ditulis oleh:
Bernadeta Ratih Miratri
NIM : 052114112

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 29 Juni 2010
dan dinyatakan memenuhi syarat

Susunan Dewan Penguji

	Nama Lengkap
Ketua	Dra. YFM. Gien Agustinawansari, M.M., Akt.
Sekretaris	Lisia Apriani, S.E., M.Si., Akt., QIA.
Anggota	Lisia Apriani, S.E., M.Si., Akt., QIA.
Anggota	A. Diksa Kuntara, S.E., M.F.A., QIA.
Anggota	Firma Sulistiyowati, S.E., M.Si., QIA.

Tanda Tangan


.....

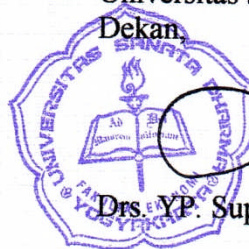
.....


.....

.....

.....

Yogyakarta, 30 Juni 2010
Fakultas Ekonomi
Universitas Sanata Dharma
Dekan,




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

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Banyak kesuksesan yang dapat kita raih, tapi tanpa Doa dan mengutamakan Tuhan, semua itu tidak ada artinya”

“Sukses ketika kita bisa menghargai diri kita, keluarga, orang lain, dan mensyukuri setiap hal yang kita dapatkan dalam hidup ini”

“Tidak menyerah pada keadaan dan Tetap semangat”

“Percaya Diri dan memiliki kepribadian yang baik”

Skripsi ini kupersembahkan untuk:

- ◆ Bapak dan Ibu tersayang
- ◆ Kakak ku yang baik
- ◆ Mas Mianku yang setia menemaniku
- ◆ Keluarga dan teman-temanku, dan yang mendukung terselesainya skripsi ini



**UNIVERSITAS SANATA DHARMA
FAKULTAS EKONOMI
JURUSAN AKUNTANSI – PROGRAM STUDI AKUNTANSI**

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya menyatakan bahwa Skripsi dengan judul: **ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS TRANS JOGJA DENGAN MENGGUNAKAN METODE COST PLUS PRICING PENDEKATAN FULL COSTING (Studi Kasus Pada Bus Trans Jogja)** dan dimajukan untuk diuji pada tanggal 29 Juni 2010 adalah hasil karya saya.

Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan 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 yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian nanti terbukti bahwa saya ternyata melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijasah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Yogyakarta, 20 Juni 2010
Yang membuat pernyataan,

Bernadeta Ratih Miratri

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : Bernadeta Ratih Miratri

NIM : 052114112

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

ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS TRANS JOGJA DENGAN MENGGUNAKAN METODE COST PLUS PRICING PENDEKATAN FULL COSTING (Studi Kasus Pada Bus Trans Jogja) beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan demikian saya memberikan kepada Perpustakaan Universitas Sanata Dharma hak untuk menyimpan data, 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 izin 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: 20 Juni 2010

Yang menyatakan



(Bernadeta Ratih Miratri)

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur kepada Tuhan Allah Bapa kita Yesus Kristus, karena kasihNya memampukan penulis untuk menyusun dan menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Analisis Penentuan Tarif Bus Trans Jogja Dengan Menggunakan Metode Cost Plus Pricing pendekatan Full Costing”, studi kasus pada perusahaan jasa transportasi BUS TRANS JOGJA. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi program studi Akuntansi Universitas Sanata Dharma Yogyakarta.

Dalam penulisan Skripsi ini, penulis mendapat banyak dukungan berupa tenaga, pikiran, materi, dan waktu dari berbagai pihak, oleh karena itu penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Dr. Ir. Paulus Wiryono Priyotamtama, S.J. selaku Rektor Universitas Sanata Dharma.
2. Lisia Apriani, S.E., M.Si., Akt, QIA selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan banyak waktu, tenaga, dan pikiran ditengah kesibukannya untuk membimbing, mengarahkan, memberikan masukan dan motivasi berupa dorongan yang sangat berarti bagi penulis, sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
3. Seluruh Dosen, khususnya bapak dan ibu Dosen yang telah memberikan waktu, tenaga, pikiran, dan materi selama saya menenpuh perkuliahan di Universitas Sanata Dharma.

4. Ir. Riski Budi Utomo, M.T. selaku Bagian Keuangan Dinas Perhubungan (Bus Trans Jogja) yang telah bersedia meluangkan waktu, tenaga untuk memberikan data dan informasi kepada penulis dalam penyelesaian Skripsi ini.
5. Ayah dan ibu saya yang saya cintai dan sayangi, Bapak Drs. Agustinus Tumidjan dan Chatarina Rini Sundari, BA yang terus memberikan dukungan moral, materi, doa dan Kasih Sayang yang tulus kepadaku. Terima kasih atas semua ketulusan kasih sayang dan dukungan dari bapak dan ibu.
6. Kakak ku Mas Antonius Septiantara Wijaya yang telah memberikan banyak motivasi dan teladan yang baik, serta mendukung terselesaikannya Skripsi ini. Terima Kasih atas dukungan Doa dan Kasih yang tulus sebagai seorang kakak yang baik.
7. Simbah putri, Pakde Agus, Budhe Lia, Om Pur, Bulik Sus, Om Agus, Bulik Tik, Om Sopyan, Bulik ani, Om Momong, Bulik Atik, Om Aji dan Bulik Aris serta kakak dan adik-adik keponakanku semua. Terima kasih atas dukungan, doa, dan keceriaan yang memberi motivasi serta semangat.
8. My Beloved Gregorius Miantara, S.Pd. yang setia menemaniku, memotivasi dan memberikan dukungan doa, kasih, serta perhatian yang tulus.
9. Semua sahabatku yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu, terima kasih atas persahabatan, dukungan dan kebersamaannya.
10. Teman-teman seperjuangan MPT ku: Arum, Vida, Ivon, Novi, Vita, Kristina, Mbak Icha, Noel, Tuter, Mas Ari, Agus. Terus semangat menjadi pribadi yang baik dan sukses.

- 11.Semua teman-temanku Akuntansi 2005, khususnya Katrin, Nova, Ita, Hendra, Niko Uya, Bayu, Armin, Tika. Tetap menjaga persahabatan.
- 12.Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini.

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
ABSTRAK	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian.....	4
E. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II LANDASAN TEORI.....	6
A. Jasa	6
B. Pengertian Nilai/Harga	9
C. Penentuan Harga.....	9
D. Strategi Penentuan Harga Yang Bisa Digunakan.....	12
E. Konsep Kos	13
F. Biaya Yang Berbeda Untuk Tujuan Yang Berbeda	16
G. Strategi Harga.....	17
a. Dasar Biaya	18

b. Dasar Konsumen	20
c. Dasar Persaingan.....	21
H. Metode-Metode Penentuan Harga.....	22
BAB III METODE PENELITIAN	26
BAB IV GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN	31
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN.....	66
BAB VI PENUTUP	79
A. Kesimpulan.....	79
B. Keterbatasan Penelitian	79
C. Saran.....	80
DAFTAR PUSTAKA	81
LAMPIRAN :	
1. Biaya Pokok Angkutan Bus Trans-Jogja.....	83
2. Perhitungan Biaya dan Laba yang diharapkan	89
3. Bagian Isi SK687-2002 (Persentase 10% Jasa Keuntungan)	90

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Besarnya Biaya-Biaya dalam Operasional dan Non Operasional Bus Trans Jogja	70
Tabel 4.2 Perhitungan km yang ditempuh 1 armada per tahun	72
Tabel 4.3 Selisih Tarif	74

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1: Tampilan Contoh Definisi Harga Pokok Produk	17
Gambar 2: Skema dasar Sistem Buy The Service di Provinsi DIY dapat dilihat pada gambar berikut ini	35

ABSTRAK

ANALISIS PENENTUAN TARIF BUS TRANS JOGJA DENGAN MENGGUNAKAN METODE *COST PLUS PRICING* PENDEKATAN *FULL COSTING*

Studi Kasus Pada Perusahaan Jasa Transportasi
BUS TRANS JOGJA Yogyakarta

Bernadeta Ratih Miratri
Universitas Sanata Dharma
Yogyakarta
2010

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui : (1) Prosedur penentuan tarif Bus Trans Jogja (2) Ada atau tidaknya perbedaan penentuan tarif yang ditetapkan bus trans Jogja dengan penetapan tarif yang ditetapkan berdasarkan metode *Cost Plus Pricing* Pendekatan *Full Costing*. Penelitian dilaksanakan pada Dinas Perhubungan (Bus Trans Jogja) yang berlokasi di Jalan Babarsari 30 Yogyakarta. Jenis penelitian ini adalah studi kasus. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi.

Teknik analisis data yang digunakan untuk membahas masalah tersebut adalah teknik analisis deskriptif, menyajikan penentuan tarif berdasarkan metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*, membandingkan hasil temuan lapangan dengan teori dengan menghitung persentase selisih kemudian kesimpulan pengujian menggunakan taraf signifikansi α (alpha) yang ditetapkan akan dipakai. Dalam pengujian pada umumnya dipakai $\alpha=0,05$ atau 5 %.

Untuk menjawab masalah pertama, peneliti menyajikan langkah-langkah analisis data yang dilakukan. Selanjutnya penentuan tarif sebagai pembanding adalah metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*. Untuk menjawab masalah kedua dengan menghitung tarif bus berdasarkan metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*. Kemudian membandingkan hasil temuan lapangan dengan teori.

Dari hasil analisis data penulis menyimpulkan bahwa terdapat perbedaan penentuan tarif yang ditentukan perusahaan dengan teori, kemudian selisih tersebut dihitung dengan persentase dan ditemukan selisih perbedaan sebesar 7,22 %. Perbedaan tersebut dikarenakan Bus Trans Jogja tidak memasukkan unsur laba didalam penentuan tarif namun memasukkan pajak dalam penentuan tarif.

ABSTRACT

AN ANALYSIS OF TARIFF DETERMINATION OF TRANS JOGJA BUS USING *COST PLUS PRICING* METHOD WITH *FULL COSTING* APPROACH

A Case Study at Trans Jogja Transportation Yogyakarta

Bernadeta Ratih Miratri
Sanata Dharma University
Yogyakarta
2010

The purposes of this research were to : (1).to find out the tariff determination of Trans Jogja Bus, (2). to find out whether the tariff determination of Trans Jogja had the differences or not with the tariff determination determined based on *Cost Plus Pricing* with *Full Costing* approach. The research was conducted at Trans Jogja Bus Transportation located at Babarsari Street no 30 Yogyakarta. It was a case study. The techniques for data collections were interview and documentation.

The data analysis technique used to solve both problems was descriptive analysis , giving tariff determination based on cost plus pricing method with full costing approach, comparing the result with the theory by calculating the difference percentage and then concluding the testing using α (alpha) predetermined signification level. In the testing, $\alpha= 0,05$ or 5% is generally used.

To answer the first problem, the researcher presented the steps in data analysis. Then, the tariff determination used as the comparison is *Cost Plus Pricing* method with *Full Costing* Approach. To answer the second problem, the researcher calculated the bus rate based on *Cost Plus Pricing* Method with *Full Costing* Approach. Then the result would be compared with the theory.

From the result of data analysis it could be concluded that there was a difference between the determined tariff of Trans Jogja transport with the theory, and then the difference was calculated to the percentage and it was found the difference in the amount of 7,22%. The difference was because Trans Jogja Bus Transportation did not include profit substance into the tariff determination but it included tax into the tariff determination.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Banyaknya perusahaan manufaktur menimbulkan persaingan yang cukup ketat. Hal tersebut membuat beberapa pengusaha memilih perusahaan Jasa untuk memulai usahanya. Namun munculnya perusahaan jasa juga tidak bisa lepas dari persaingan yang cukup ketat pula. Banyak muncul perusahaan jasa dari kelas menengah ke atas. Bahkan ada juga pihak yang tidak mendirikan perusahaan jasa namun memuai usaha dengan menawarkan jasa mereka atau jasa dari fasilitas pribadi yang mereka miliki. Dari situ mereka dapat memperoleh keuntungan.

Dari usaha jasa yang mereka tawarkan ada yang meneruskan sampai usaha jasa mereka lebih besar lagi. Bahkan ada yang sebelumnya hanya berupa usaha kecil dengan aset milik pribadi menjadi perusahaan yang melibatkan banyak investasi bahkan melibatkan beberapa investor. Dari segi keuntungan bisa dibilang bahwa usaha jasa cukup menjanjikan keuntungan yang luar biasa yang termasuk perusahaan jasa, antara lain Industri penerbangan, Perusahaan Otomotif, Salon, Studio foto, Jasa transportasi laut, transportasi darat.

Maraknya perusahaan jasa membuat masing-masing penyedia jasa harus dapat memberikan nilai lebih bagi pelanggannya agar tidak mudah kehilangan konsumen. Hal tersebut sangat penting bagi kelangsungan hidup perusahaan jasa tersebut, selain itu hal tersebut harus dilakukan agar dapat

memperoleh pangsa pasar yang berkesinambungan serta untuk dapat memenangkan persaingan di tengah maraknya perusahaan jasa.

Salah satu perusahaan jasa yang bisa dibilang terdapat begitu banyak persaingan adalah perusahaan transportasi darat khususnya perusahaan jasa transportasi bus. Penyedia jasa bus merupakan penyedia jasa yang memiliki kemudahan untuk mendapatkan banyak konsumen dan terus menerus beroperasi, karena bus merupakan alat transportasi yang menyediakan jasa transportasi dengan tarif yang cukup murah dibanding penyedia jasa dengan menggunakan kapal laut, pesawat maupun kereta api. Hal tersebut dilihat dari jarak jauh dimana orang akan bepergian keluar kota atau dari daerah satu ke daerah yang lain. Dan bagi masyarakat dalam suatu kota juga banyak yang memerlukan alat transportasi ini, karena selain tarif yang murah dibanding taxi, ojek, becak; bus memberikan akses yang mudah dan tidak memakan waktu lama untuk dapat sampai tempat tujuan. Kebanyakan orang yang menggunakan bus dalam suatu kota antara lain karena lebih praktis dan mudah daripada mengendarai kendaraan pribadi, tidak memiliki kendaraan pribadi, menghindari resiko di jalan.

Semakin meningkatnya jumlah permintaan konsumen terhadap penggunaan jasa transportasi bus, membuat para pengusaha konvensional mulai melirik bisnis ini, karena itu para pelaku bisnis pun mulai terjun sebagai penyedia jasa bus karena faktor tersebut menjadikan bisnis ini semakin lama semakin ketat persaingannya, sehingga pengusaha tidak hanya diharapkan

menyediakan bus saja, namun hal yang lebih penting adalah menetapkan tarif yang tepat bagi konsumen dan tepat bagi pengusaha itu sendiri.

Penetapan tarif sangat penting untuk mengambil keputusan bagi manajemen. Penetapan tarif juga harus menggunakan metode yang tepat pula agar hasil perhitungan dan penetapan tarif bisa diperoleh hasil yang maksimal.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana penentuan tarif Bus Trans Jogja?
2. Apakah tarif yang ditetapkan bus trans Jogja memiliki perbedaan terhadap penetapan tarif yang ditetapkan berdasarkan *Cost Plus Pricing* dengan pendekatan *Full Costing*?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian yang dilakukan penulis bertujuan untuk mengetahui bagaimana penentuan tarif yang ditetapkan oleh bus trans jogja dalam menetapkan tarif bus trans jogja serta bertujuan untuk mengetahui perbedaan penentuan tarif bus trans Jogja dengan tarif bus yang ditetapkan berdasarkan sistem *Cost Plus Pricing* dengan pendekatan *Full Costing*.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap perusahaan khususnya manajemen bus Trans Jogja dalam memilih metode penentuan tarif yang tepat.

2. Bagi Universitas Sanata Dharma

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan bacaan bagi para mahasiswa Universitas Sanata Dharma serta bahan pertimbangan untuk penelitian atau penulisan skripsi khususnya yang berkaitan dengan penentuan tarif.

3. Bagi Penulis

Dengan penelitian ini, penulis dapat memperluas pengetahuan tentang penentuan tarif dengan cara membandingkan hasil penentuan tarif pada suatu perusahaan dengan penentuan tarif menurut kajian teori.

E. Sistematika Penulisan

Bab I : Pendahuluan

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II : Landasan Teori

Bab ini berisi tentang Jasa : pengertian jasa, karakteristik jasa, pemasaran jasa ; Harga : Pengertian Nilai/Harga, Penentuan Harga,

Strategi Penentuan Harga Yang Bisa Digunakan ; Biaya: Konsep Kos, Biaya Yang Berbeda Untuk Tujuan Yang Berbeda, Strategi Harga, Metode-Metode Penentuan Harga.

Bab III : Metode Penelitian

Bab ini berisi tentang jenis penelitian, subjek dan objek penelitian, lokasi dan waktu penelitian, data yang diperlukan, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

Bab IV : Gambaran Umum Perusahaan

Bab ini menguraikan tentang gambaran umum perusahaan : sejarah perusahaan, manajemen pengelolaan dengan system Buy The Service, visi dan misi, laporan kemajuan, standar pelayanan dan pengoperasian, standar operasi pelayanan.

Bab V : Analisis Data dan Pembahasan

Dalam bab ini menguraikan tentang penjelasan langkah-langkah penentuan tarif Bus Trans Jogja menurut perusahaan dan menurut teori, menentukan tarif berdasarkan tinjauan pustaka dengan metode *Cost Plus Pricing* pendekatan *Full Costing*.

Bab VI : Penutup

Dalam bab ini berisi kesimpulan, keterbatasan penelitian, dan saran-saran.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Jasa

1. Pengertian Jasa

Jasa adalah setiap kegiatan atau pembuatan yang ditawarkan oleh suatu pihak lain yang pada dasarnya bersifat *intangible* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan pemilikan sesuatu (Tjiptono, 1995: 107).

Menurut Philip Kotler, Jasa adalah setiap tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya bersifat *intangible* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu. Produk jasa bisa berhubungan dengan produk fisik maupun tidak.

2. Karakteristik Jasa

Jasa memiliki karakteristik utama yang membedakan dengan produk

(Tjiptono, 1995: 105-110) :

a. Intangibility

Konsep *Intangible* pada jasa memiliki dua pengertian yaitu :

1. Sesuatu yang tidak dapat disentuh dan tidak dapat dirasa
2. Sesuatu yang tidak dapat dengan mudah didefinisikan, diformulasikan atau dipahami secara rohani

b. Inseparability

Umumnya jasa diproduksi dan dikonsumsi pada waktu bersamaan. Barang umumnya diproduksi, kemudian dijual, lalu dikonsumsi. Sedangkan jasa dilain pihak biasanya dijual terlebih dahulu, baru kemudian diproduksi dan dikonsumsi secara simultan. Interaksi antara penyedia jasa dan pelanggan merupakan ciri khusus dalam pemasaran jasa.

c. Variability

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

d. Perishability

Jasa tidak dapat disimpan. Hal ini tidak menjadi masalah bila permintaannya tetap karena mudah untuk menyiapkan pelayanan untuk permintaan sebelumnya bila permintaan berfluktuasi berbagai permasalahan timbul.

Delapan aspek mendasar yang membedakan jasa dengan barang fisik, yaitu menurut Lovelock, yaitu bahwa (Umar, 2003: 4) :

- 1) Produk jasa yang dikonsumsi tidak dapat dimiliki oleh konsumen.
- 2) Produk jasa merupakan suatu kinerja yang sifatnya *intangibles*.
- 3) Dalam proses produksi jasa, konsumen memiliki peran yang lebih besar untuk turut serta pengolahnya dibandingkan dengan produk barang fisik.

- 4) Orang-orang yang terlibat dalam proses jasa berperan sedikit-banyak dalam pembentukan atau mendesain jasa.
- 5) Dalam hal operasionalisasi masukan dan keluaran, produk jasa lebih bervariasi.
- 6) Produk jasa tertentu sulit dievaluasi oleh konsumen.
- 7) Jasa tidak dapat disimpan.
- 8) Faktor waktu dalam proses jasa dan konsumsi jasa relatif lebih diperhatikan.

3. Pemasaran Jasa

Satu masalah dalam lembaga-lembaga yang menyediakan jasa adalah bahwa mereka tidak dapat menyimpan produk untuk memenuhi permintaan konsumen bilamana diperlukan, sebagai contoh sebuah tempat peristirahatan tidak dapat menyimpan ruangan tambahan untuk keperluan musim libur. Namun demikian unit usaha sering mencoba melancarkan permintaan yang tidak teratur. Salah satu cara yang ditempuh adalah meningkatkan harga apabila permintaan banyak dan melakukan promosi lebih agresif pada waktu permintaan rendah. Secara umum masalah pemasaran dari unit usaha jasa ini lebih sulit karena permintaan dapat berfluktuasi sangat besar dan tidak terdapat pengelolaan atau penyimpanan yang dapat menyesuaikan penawaran jasa dengan permintaannya. Jadi pemasaran dilakukan untuk mengatur permintaan melalui kebijakan harga, promosi dan perubahan produk (Basu, 1984: 325).

4. Proses Pembelian Jasa

Ada lima tahap proses pembelian jasa (Umar, 2003: 4), yaitu:

- a. Tahap pertama dimulai dari kesadaran akan adanya kebutuhan,
- b. Lalu ditindaklanjuti dengan pencarian jasa-jasa yang dapat memenuhi kebutuhan itu.
- c. Selanjutnya, dilakukan proses evaluasi atas alternatif jasa tersebut.
- d. Tahapan keempat adalah keputusan pembelian pada jasa yang dianggap paling cocok oleh konsumen tersebut.
- e. Tahap kelima adalah tahap evaluasi atas produk jasa yang dikonsumsi.

B. Pengertian Nilai/Harga

Harga sesuatu produk merupakan ukuran terhadap produk yang dibelinya. Seseorang akan berani membayar suatu produk dengan harga yang mahal apabila dia menilai kepuasan yang diharapkannya terhadap produk yang akan dibelinya itu tinggi. Demikian sebaliknya. Kelebihan nilai antara yang diterima dengan yang diberikan oleh suatu perusahaan disebut laba. Sedangkan kelebihan nilai yang didapatkan oleh pembeli adalah berupa kepuasan (*utility*) yang diperoleh dari pemilikan produk yang dibelinya di atas nilai uang yang dibayarkannya untuk itu. Jadi laba dalam hal ini merupakan motivasi bagi perusahaan untuk memberikan kepuasan kepada konsumen.

C. Penentuan Harga

Ada tiga pendekatan dalam penentuan harga: pendekatan *supply* dan *demand*, pendekatan yang berorientasi ke biaya, dan pendekatan pasar.

Meskipun ketiganya berbeda, tapi pada prinsipnya mereka saling melengkapi. Dengan ketiga alat tersebut, perusahaan dijamin bahwa harga yang ditentukan akan menutupi biaya, menghasilkan keuntungan, dan citra produk yang baik pada konsumen.

1. Pendekatan *Supply* dan *Demand*

Interaksi antara *supply* dan *demand* merupakan proses tawar-menawar yang tidak terlihat dan informal yang secara terus-menerus untuk menegosiasikan jumlah produk yang akan dibuat atau dikonsumsi pada tingkat harga tertentu. Pada saat tingkat harga tinggi, produsen akan mau menghasilkan banyak produk dan jika tingkat harga yang rendah akan mengkonotasikan tingkat penawaran yang rendah.

Demand adalah kualitas barang yang akan dibeli konsumen pada tingkat harga tertentu. Harga yang tinggi akan menyebabkan konsumen akan mencari produk alternatif. Sebaliknya, harga yang rendah akan mendorong konsumen membeli lebih banyak. *Equilibrium price* adalah tingkatan harga saat konsumen bersedia membayar seimbang dengan kuantitas yang akan dihasilkan produsen. Pendekatan ini bisa berjalan untuk pasar keseluruhan, tapi sulit dijalankan untuk suatu produk individual.

2. Pendekatan yang Berorientasi Pada Biaya

Pendekatan ini dilakukan dengan menjumlah biaya yang dikeluarkan untuk membuat barang ditambah biaya untuk jasa yang terkait, biaya *overhead*, dan tingkat keuntungan yang diinginkan. Dalam pendekatan

yang berorientasi pada biaya ini, ada dua macam pendekatan yang bisa digunakan yaitu : *mark up pricing* dan *break-even analysis*.

Mark up pricing dilakukan dengan menghitung seluruh biaya yang terkait dalam suatu produk kemudian ditentukan *markup* untuk menutupi biaya dan tingkat keuntungan yang diinginkan.

Perhitungan *mark up* bisa dilakukan dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Prosentase Mark Up} = \frac{\text{Harga Jual} - \text{Biaya}}{\text{Harga Jual}}$$

Break even analysis (analisis pulang pokok) adalah metode penentuan jumlah unit yang harus dijual pada tingkat harga tertentu untuk menutupi biaya dan menghasilkan keuntungan. Dalam metode ini, perusahaan membandingkan biaya total dan penerimaan total. Biaya total terdiri atas biaya tetap dan biaya variabel.

Biaya tetap merupakan biaya yang jumlahnya tetap berapapun unit yang diproduksi. Biaya variabel merupakan biaya yang jumlahnya berubah sesuai peningkatan jumlah produk. Penerimaan total terdapat dari perkalian harga jual dan kualitas produk yang dijual.

Titik pulang pokok bisa dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{BEP (UNIT)} = \frac{\text{Biaya Tetap Total}}{\text{Harga per Unit} - \text{Biaya Variabel per Unit}}$$

3. Pendekatan Pasar

Pendekatan ini mengasumsikan bahwa variabel dalam pasar mempengaruhi harga. Faktor-faktor tersebut meliputi faktor Politik, Sosial, budaya, persepsi Individu, persaingan, waktu, serta *good will*.

D. Strategi Penentuan Harga Yang Bisa Digunakan

Ada berbagai strategi penentuan harga yang bisa digunakan. Pertimbangan-pertimbangan yang seringkali digunakan dalam strategi penentuan harga yang dipakai adalah : sasaran perusahaan, tahapan produk dalam *product life cycle* (daur ulang suatu produk), dan kondisi persaingan. Beberapa strategi yang bisa digunakan antara lain :

1. *Skimming pricing*; penentuan harga tinggi saat produk pertama memasuki pasar.
2. *Penetrating pricing*; penentuan harga rendah untuk menembus pasar dan mendapatkan pangsa pasar baru.
3. *Odd pricing*: penentuan harga dengan mengurangi sedikit dari jumlah tertentu (misal: Rp 9.995)
4. *Follow the leader pricing*: penentuan harga didasarkan pada harga yang ditentukan pemimpin pasar.
5. *Price Lining*: penentuan harga yang berbeda untuk tiap model produk yang berbeda dan jenis produk tertentu.
6. *Relative Pricing*: penentuan harga yang bisa jadi lebih besar, sama, atau lebih kecil dari pesaing.
7. *Psychological pricing*: hampir sama *Odd Pricing*

8. *Multiple unit pricing*: penentuan harga lebih murah jika membeli dalam jumlah tertentu
9. *Leader Pricing* : Menjual barang yang menarik di bawah harga pasar
10. *Price discount*: pengurangan dari harga yang telah ditetapkan.

E. Konsep Kos

Kos (*cost*) merupakan pengukur pengorbanan sumber daya ekonomis untuk melakukan kegiatan tertentu.

1. Berdasarkan Fungsi Perusahaan

Untuk menjalankan usaha dengan baik, perusahaan membagi bagi kegiatan berdasarkan fungsi-fungsi pokok. Pada perusahaan manufaktur, misalnya, kegiatan dibagi ke dalam fungsi produksi dan fungsi non-produksi. Fungsi produksi bertugas dan bertanggung jawab untuk memproduksi barang dengan kualitas tertentu. Fungsi non-produksi, yang juga disebut fungsi komersial, terdiri atas fungsi administrasi dan fungsi penjualan.

Fungsi administrasi melakukan kegiatan-kegiatan akuntansi, personalia, penggajian, dan lain sebagainya. Fungsi penjualan bertugas melakukan kegiatan dalam rangka memasarkan hasil produksi, misalnya mengiklankan hasil produksi, melakukan promosi penjualan, melakukan penjualan barang, dan menentukan saluran distribusi. Biaya administrasi dan umum dalam hal ini dimaksudkan sebagai biaya-biaya yang terjadi dalam hubungannya dengan kegiatan-kegiatan yang tidak dapat diidentifikasi dengan aktivitas produksi maupun pemasaran. Biaya

administrasi dan umum adalah biaya-biaya yang terjadi dalam hubungannya dengan penyusunan kebijaksanaan dan pengarahannya perusahaan secara keseluruhan. Contoh biaya administrasi dan umum adalah; gaji direksi, biaya-biaya bagian akuntansi dan personalia, biaya rapat pemegang saham, sumbangan-sumbangan, gaji eksekutif, biaya telpon dan lain-lain.

2. Berdasar Dapat Ditelusurnya Ke Objek Kos

Objek kos adalah objek yang menjadi sasaran kos. Objek kos dapat berupa produk, departemen, atau kegiatan. Kos langsung (*direct cost*) adalah kos yang dapat ditelusur atau diidentifikasi ke suatu objek kos tertentu karena hanya dikeluarkan untuk manfaat objek kos itu sendiri. Kos tak langsung (*indirect cost*) adalah kos yang dikeluarkan untuk lebih dari satu objek kos dan tak dapat ditelusur secara langsung ke salah satu objek kos tertentu: oleh karena itu kos tersebut bersifat umum dan disebut *common cost*.

3. Berdasar Perubahan Volume Kegiatan

Kos tetap (*fixed cost*) adalah kos yang jumlah totalnya tetap, tidak berubah untuk suatu periode tertentu. Kos ini tidak akan naik turun meskipun volume kegiatannya bervariasi. Kos variabel (*variable cost*) adalah kos yang jumlah totalnya bervariasi secara proporsional dengan variasi volume kegiatan, tetapi jumlah per unitnya tetap.

4. Berdasar Kemampuan Manajer Untuk Mengendalikan

Kos terkendali adalah kos yang secara signifikan dapat dipengaruhi dan dikendalikan oleh manajer tertentu pada perioda tertentu. Kos tak terkendali adalah kos yang secara signifikan tak dapat dipengaruhi dan dikendalikan oleh manajer tertentu pada perioda tertentu.

5. Berdasar Pengambilan Keputusan

Kos relevan adalah kos yang akan terjadi di masa mendatang dan berbeda di antara berbagai alternatif keputusan. Kos tak relevan adalah kos yang tak memenuhi salah satu atau kedua-duanya dari kriteria kos relevan. Kos terhindarkan adalah kos yang dapat dihindarkan jika satu alternatif keputusan diambil.

6. Berdasar Dampak Keputusan Terhadap Kas Keluar

Sunk cost adalah kos yang telah dikeluarkan dan yang tak dapat diubah oleh keputusan sekarang atau masa yang akan datang.

Kos tunai (*out-of-pocket cost*) adalah kos yang membutuhkan pengeluaran kas di masa mendatang akibat keputusan sekarang atau keputusan yang akan datang.

7. Klasifikasi Lain: *Opportunity Cost*

Opportunity cost adalah manfaat potensial yang hilang atau dikorbankan karena dipilihnya satu alternatif keputusan tertentu. Manfaat potensial ini dapat berupa pendapatan (*revenue*), laba bersih (*net income*), atau pun penghematan kos (*cost saving*).

F. Biaya Yang Berbeda Untuk Tujuan Yang Berbeda

Harga pokok produk adalah pembebanan biaya yang mendukung tujuan manajerial yang spesifik. Arti “harga pokok produk” bergantung pada tujuan manajerial yang sedang berusaha dicapai. Hal ini mengilustrasikan prinsip manajemen biaya yang fundamental, yaitu “biaya yang berbeda untuk tujuan yang berbeda”. Sebagai contoh pertama, anggaplah pihak manajemen tertarik dengan analisis tingkat laba strategis. Demi mendukung tujuan ini, manajemen memerlukan informasi tentang semua pendapatan dan biaya yang berhubungan dengan suatu produk. Pada kasus ini, rantai nilai harga pokok produk telah sesuai karena memperhitungkan semua biaya yang diperlukan untuk menilai tingkat laba strategis. Rantai nilai internal perusahaan adalah seperangkat aktivitas yang dibutuhkan untuk mendesain, mengembangkan, memproduksi, memasarkan, mendistribusikan, dan melayani produk.

Rantai nilai harga pokok produk diperoleh dengan membebankan biaya pada serangkaian aktivitas yang mendefinisikan rantai nilai, kemudian membebankan biaya dari berbagai aktivitas itu pada produk.

Gambar 1: Tampilan Contoh Definisi Harga Pokok Produk

Definisi Harga Rantai Nilai Harga Harga Pokok Produk Harga Pokok Produk
 Pokok Produk => Pokok Produk Operasional Tradisional

Penelitian dan Pengembangan		
Produksi	Produksi	Produksi
Pemasaran	Pemasaran	
Layanan Pelanggan	Layanan Pelanggan	

Tujuan ==>1. Keputusan Penetapan Harga 1.Keputusan desain strategis 1.Pelaporan

Manajerial 2.Keputusan Bauran Produk 2.Analisis tingkat laba taktis Keuangan Eksternal

G. Strategi Harga

Harga merupakan sesuatu hal yang penting setelah produk atau jasa siap untuk dipasarkan, oleh karena itu Pengusaha perlu memikirkan tentang penetapan harga jual produknya karena harga yang tidak tepat akan berakibat tidak menarik pada para pembeli untuk membeli barang tersebut.

Penetapan harga jual barang yang tepat tidak selalu berarti bahwa harga haruslah ditetapkan rendah atau serendah mungkin. Seringkali kita jumpai bahwa apabila harga barang tertentu itu rendah maka banyak konsumen justru tidak senang karena dengan harga yang murah membuat semua orang akan dapat membelinya dan dengan demikian berarti semua orang dapat memakai barang tersebut (Gitosudarmo, 1994: 223). Oleh karena itu maka penentuan harga jual haruslah dipikirkan baik-baik.

Dalam hal ini terdapat beberapa dasar penetapan harga yaitu:

1. Biaya
2. Konsumen
3. Persaingan

a. Dasar Biaya

Biaya produksi yang telah dikeluarkan untuk menghasilkan barang tersebut tentu saja akan menjadi pertimbangan utama bagi pengusaha dalam menentukan harga jual produknya itu. Harga jual yang ditetapkan di bawah biaya produksinya tentu saja akan mendatangkan kerugian bagi perusahaan. Sebaliknya harga jual yang ditetapkan di atas biaya produksinya tentulah akan menghasilkan keuntungan. Oleh karena itu pada umumnya pengusaha menggunakan dasar penetapan harga jual produknya atas dasar biaya produksinya dan kemudian ditambah dengan margin keuntungan yang diinginkannya. Cara penetapan harga yang mendasarkan diri pada biaya produksi dengan menambahkan presentase tertentu keuntungan yang diinginkan ini sering disebut "*Cost-Plus Pricing*" atau juga dikenal sebagai "*Mark-up Pricing*".

Berdasarkan pendekatan ini harga diperhitungan dengan melihat variable biaya sebagai penentu utama. dalam hal ini biaya produksi, biaya penjualan, biaya tetap, biaya variabel dan sebagainya dihitung terlebih dahulu baru ditetapkan harga yang diperlukan.

Penentuan harga dengan dasar biaya ada dua metode yang dapat dilakukan yaitu:

1) *Cost plus pricing* dan *Mark Up Pricing*

Prinsip penentuan *cost plus* dan *mark-up* adalah dengan menambahkan

presentase tertentu yang diinginkan sebagai keuntungan di atas biaya atau harga perolehannya atau harga pokoknya. Presentase yang diinginkan dapat didasarkan atas biaya atau presentase tertentu dari harga yang terbentuk kemudian.

Dalam hal ini penentuan harga dengan metode *cost plus* dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$\text{Harga jual} = \text{Biaya Pokok} + \text{Margin Keuntungan}$$

Sedangkan penetapan harga berdasarkan *mark-up* formulasinya adalah:

$$\text{Harga jual} = \text{Harga Beli} + \text{Mark-up}$$

Mark-up merupakan kelebihan harga jual di atas harga belinya. Cara ini sering digunakan oleh para makelar atau pedagang.

Dengan demikian keuntungan dan biaya-biaya diambilkan dari *mark-up* tersebut.

2) *Break Even Analisis* dan *Target Pricing*

Suatu perusahaan jika penghasilan yang diperoleh sama besarnya dengan biaya yang digunakan untuk memperoleh penghasilan tersebut maka perusahaan dikatakan dalam keadaan break even atau pulang

pokok atau impas. Dengan demikian perusahaan dikatakan memperoleh keuntungan jika penghasilannya melebihi biaya yang dikeluarkan dan dikatakan menderita kerugian jika sebaliknya.

b. Dasar Konsumen

Dalam hal-hal tertentu penetapan seperti di atas kurang berhasil. Hal ini disebabkan karena mungkin cara penetapan harga demikian tidak sesuai dengan selera dan keinginan konsumen. Mungkin konsumen tidak senang harga jual yang rendah meskipun biaya produksinya sebenarnya rendah. Sebaliknya dalam kondisi tertentu dimana konsumen masih perlu diperkenalkan dahulu dengan produk tersebut maka meskipun biayanya tinggi perlu di berlakukan harga jual yang rendah. Dengan demikian perlu penetapan harga jual atas dasar yang lain yaitu atas dasar kondisi selera konsumen atau permintaan konsumen. Apabila selera konsumen atau permintan konsumen menghendaki harga yang rendah sebaiknya harga jual juga harus ditetapkan rendah dan sebaliknya jika konsumen menghendaki tinggi, maka harga jual tinggi pula.

Dengan menetapkan harga tertentu maka terbentuklah citra atau “ image “ tertentu dari konsumen kepada perusahaan. Penetapan harga yang tinggi akan membentuk image bahwa barang tersebut adalah barang yang bagus dengan kualitas tinggi serta merupakan barang yang biasa digunakan oleh masyarakat kalangan atas. Image atau citra yang terbentuk oleh harga yang tinggi pada umumnya karena berlakunya hukum “ *Price Quality Relationship* “ yang sering disingkat PQR. Hukum ini mengatakan

bahwa produk dengan harga yang tinggi pada umumnya memiliki kualitas yang tinggi pula, demikian pula sebaliknya.

Dalam pendekatan konsumen biaya bukan merupakan kunci utamanya. Dalam hal ini manager lebih banyak menggunakan factor psikologis pembeli sebagai dasar penentuan harga. Metode “ *Persieved Value Pricing* “ yaitu harga ditetapkan atas dasar persepsi konsumen terhadap harga yang ditetapkan oleh pengusaha.

c. Dasar Persaingan

Dalam hal ini kita menetapkan harga menurut kebutuhan perusahaan dalam hal persaingannya dengan perusahaan lain yang sejenis dan merupakan pesaing-pesaingnya. Dalam situasi tertentu sering perusahaan harus menetapkan harga jualnya jauh di bawah biaya produksinya. Sebagai contoh “ *Politik Dumping* “ yaitu menjual barang ke luar negeri dengan harga rendah untuk merebut pasar di luar negeri. Cara lain yang dapat dilakukan adalah dengan menerapkan potongan harga atau discount, pembelian secara kredit atau angsuran atau yang lebih dikenal dengan istilah *Leasing* dan termasuk disini pula pemberian hadiah.

Metode ini menekankan atau melihat terhadap apa yang telah, sedang, dan akan dilakukan oleh pesaing. Metode yang dapat digunakan adalah:

a. Going Rate Pricing

Harga jual ditentukan mengikuti harga yang terjadi dalam persaingan. Harga yang ditentukan oleh pesaing untuk produk yang sejenis harus dimonitor.

b. Sales-bid Pricing

Penentuan harga jual ini juga memperhatikan harga yang ditetapkan oleh pesaing, akan tetapi gerak perusahaan dan pesaing masing-masing tidak saling memperhatikan. Masing-masing perusahaan menebak dan hanya memperkirakan apa yang dilakukannya dengan mengajukan harga dalam penawaran tertutup. Umumnya dipergunakan pada penawaran suatu pekerjaan yang menggunakan sistem lelang atau tender.

H. Metode-Metode Penentuan Harga

Ada dua pendekatan pokok dalam penentuan harga jual, yaitu: Pendekatan biaya (penetapan harga biaya plus, penetapan harga *mark-up*, dan penetapan harga *breakeven*).

Yang kedua adalah pendekatan pasar atau persaingan (Basu & Ibnu, 1988: 215) yaitu :

a. Penetapan Harga Biaya Plus (*Cost plus Pricing Method*)

Dengan metode ini, harga jual per unit ditentukan dengan menghitung jumlah seluruh biaya per unit ditambah jumlah tertentu untuk menutup laba yang dikehendaki pada unit tersebut (*margin*). Dapat dihitung dengan rumus :

$$\text{Harga Jual} = \text{Biaya Total} + \text{Margin}$$

Menurut Mulyadi (1990), biaya dapat dibedakan menjadi 2 pendekatan untuk menghitung taksiran biaya, yaitu :

1) *Variable costing*

Pendekatan ini digunakan untuk menghitung harga pokok produksi, maka harga jual produksi harus dapat menutup biaya penuh yang merupakan biaya variable dan biaya tetap.

Harga jual dapat dihitung dengan rumus:

$$\text{Harga Jual} = \text{Biaya Variabel} + \% \text{ Mark-up}$$

$$\% \text{ Mark-up} = \frac{\text{Biaya Tetap} + \text{Laba yang diharapkan}}{\text{Biaya Variabel}}$$

Harga pokok dengan pendekatan *variable costing* dilukiskan sebagai berikut (Mulyadi, 1991) :

Biaya Variabel:

Biaya produksi variabel :

Biaya Bahan Baku..... xx

Biaya Tenaga Kerja Langsung..... xx

Biaya Overhead Pabrik Variabel..... xx +

Total Biaya Produksi Variabel.....xx

Biaya Pemasaran Variabel..... xx

Biaya Administrasi & Umum Variabel.... xx +

Total Biaya Variabel.....xx

Biaya Tetap:

Biaya Overhead Pabrik Tetap.....	xx
Biaya Administrasi & Umum Tetap.....	xx
Biaya Pemasaran Tetap.....	xx
Total Biaya Tetap.....	xx
Total Biaya.....	xx

2) *Full costing*

Pendekatan ini digunakan untuk menghitung harga pokok produksi, maka harga jual produksi harus dapat menutupi biaya penuh yang merupakan jumlah biaya produksi dan non produksi ditambah laba yang wajar. Harga jual dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Harga Jual} = \text{Biaya Produksi} + \% \text{ Mark-up}$$

$$\% \text{ Mark-up} = \frac{\text{Biaya non Produksi} + \text{Laba yang diharapkan}}{\text{Biaya Produksi}}$$

Pengumpulan harga pokok produk perusahaan manufaktur menggunakan pendekatan *full costing* (Mulyadi, 1991) :

Biaya Produksi:

Biaya Bahan Baku.....	xx
Biaya Tenaga Kerja Langsung.....	xx
Biaya Overhead Pabrik Tetap.....	xx
Biaya Overhead Pabrik Variabel.....	<u>xx</u> ±

Total Biaya Produksi..... xx

Biaya Non Produksi:

Biaya Administrasi & Umum..... xx

Biaya Pemasaran..... xx +

Total Biaya Non Produksi..... xx +

Total Biaya.....xx

b. Penetapan Harga *Mark-up* (*Mark-up Pricing Method*)

Penetapan harga *mark-up* hampir sama dengan penetapan harga biaya plus, namun para pedagang atau perusahaan perdagangan lebih banyak menggunakan penetapan harga dengan sejumlah *mark-up*.

Rumus:

$$\text{Harga jual} = \text{Harga Beli} + \text{Mark-up}$$

Mark-up adalah kelebihan harga jual diatas harga belinya.Keuntungan dapat diperoleh dari sebagian *mark-up* tersebut.

c. Penetapan Harga *Break-Even* (*Break-Even Pricing*)

Pada permintaan pasar dan masih mempertimbangkan biaya menggunakan beberapa anggapan tertentu, yaitu:

- 1) Seluruh biaya dapat digolongkan ke dalam biaya variabel dan ke dalam biaya variable.
- 2) Seluruh barang yang diproduksi akan terjual.
- 3) Biaya variabel per unitnya tetap.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian studi kasus. Sehingga kesimpulan yang diperoleh hanya berlaku pada hal – hal yang berkaitan dengan objek yang diteliti.

B. Subjek dan Objek Penelitian

1. Subjek Penelitian

Subjek penelitian adalah bagian keuangan dan administrasi PT. Jogja Tugu Trans (Dinas Perhubungan DIY).

2. Objek Penelitian

Objek penelitian adalah metode penentuan tarif bus dan biaya-biaya yang berkaitan dalam penentuan tarif.

3. Lokasi dan waktu penelitian

a. Lokasi penelitian

Penelitian dilakukan pada Bus Trans Jogja (Dinas Perhubungan) di Jogjakarta.

b. Waktu penelitian

Penelitian akan dilaksanakan pada bulan November 2009 sampai Desember 2009.

4. Data Yang Diperlukan

- a. Gambaran umum perusahaan.
- b. Biaya-biaya yang diperhitungkan dalam menentukan perhitungan tarif bus Trans Jogja.
- c. Jumlah bus yang dimiliki perusahaan.
- d. Data langkah-langkah atau prosedur penentuan tarif bus Trans Jogja.

5. Teknik Pengumpulan Data

- a. Wawancara

Dimaksudkan untuk memperoleh data mengenai gambaran umum perusahaan dan langkah-langkah atau prosedur penentuan tarif bus Trans Jogja.

- b. Dokumentasi

Pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengutip dan meneliti dokumen data yang ada di perusahaan berkaitan dengan data yang diperlukan untuk memecahkan permasalahan yang diteliti.

C. Teknik Analisis Data

1. Teknik Deskriptif yaitu menyajikan data dari hasil penelitian mengenai elemen-elemen yang berhubungan dengan penentuan tarif bus.
 - a. Langkah-langkah analisis data yang dilakukan:
 - 1) Menentukan tarif sewa bus Trans Jogja berdasarkan data dari perusahaan.

2) Menjabarkan langkah-langkah penentuan tarif bus Trans Jogja berdasarkan perusahaan.

b. Menghitung tarif bus berdasarkan perusahaan

2. Menghitung tarif bus berdasarkan metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*.

Langkah-langkah penentuan tarif bus sebagai berikut:

Biaya Gaji Karyawan	=	xx
Biaya Peralatan	=	xx
Biaya Perlengkapan	=	xx
Biaya Komunikasi dan Transportasi	=	xx
Biaya Lain-Lain	=	xx
Biaya Depresiasi dan Pemeliharaan	=	<u>xxx+</u>
(Variabel + Tetap)		
Total Biaya Operasional	=	xxx
Biaya Administrasi dan Umum	=	xx
Biaya Pemasaran	=	<u>xxx+</u>
Total Biaya Non Operasional	=	<u>xxx+</u>
Total Biaya Penuh	=	xxx

(Taylor & Neilson, 1964:65)

3. Membandingkan hasil temuan lapangan dengan teori

Membandingkan langkah-langkah penentuan tarif bus Trans Jogja dengan langkah-langkah penentuan tarif dengan metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*.

Langkah-langkah penentuan tarif dengan metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*, yaitu:

a. Menghitung jumlah biaya operasional dan jumlah biaya non operasional untuk memperoleh biaya penuh.

1) Menghitung jumlah persentasi *mark-up* dengan dengan rumus, yaitu:

$$\frac{\text{Laba yang diharapkan} + \text{biaya non Operasional}}{\text{Biaya Operasional}}$$

Biaya Operasional

Laba yang diharapkan merupakan hasil persentase dari investasi (aktiva penuh):

$$\% \text{ Mark-up} = \frac{\text{Laba yang diharapkan} + \text{Biaya non Operasional}}{\text{Biaya Operasional}}$$

Biaya Operasional

$$\% \text{ Mark-up} = \frac{(\text{y\%} \times \text{Aktiva Penuh}) + \text{Biaya non Operasional}}{\text{Biaya Operasional}}$$

Biaya Operasional

2). Menghitung harga jual normal dengan menambahkan jumlah *Mark-up* pada biaya produksi, yaitu:

$$\text{Harga jual (perunit)} = \text{Biaya produksi (perunit)} + \% \text{ Mark-up}$$

3). Menyajikan perhitungan tarif bus berdasarkan perhitungan perusahaan dan berdasarkan perhitungan dengan metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*.

Membandingkan hasil penentuan tarif bus Trans Jogja dengan hasil penentuan tarif menurut metode *cost plus pricing*, jika terdapat selisih maka dinyatakan dalam prosentase.

Jika terdapat selisih maka digunakan rumus sebagai berikut:

$$\frac{\text{Selisih Tarif}}{\text{Tarif bus menurut teori}} \times 100\%$$

Tarif bus menurut teori

Dari perhitungan dan hasil prosentase di atas dapat ditarik kesimpulan apakah ada perbedaan antara penentuan tarif yang ditetapkan bus Trans Jogja terhadap penentuan tarif bus menurut kajian teori.

4). Kesimpulan Pengujian

Untuk mengambil kesimpulan penelitian diperlakukan nilai kritis untuk taraf signifikansi α (alpha) yang ditetapkan akan dipakai. Dalam pengujian pada umumnya dipakai $\alpha = 0,05$ atau 5%.

Demikian pula dalam penelitian ini untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan antara penentuan tarif bus trans jogja dengan penentuan tarif berdasarkan metode cost plus pricing pendekatan full costing, maka digunakan taraf signifikansi 5 % berdasarkan taraf keyakinan yang lazim diterima dalam bidang ekonomi, dalam hal ini sebagai acuan apakah ada perbedaan.

BAB IV

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

A. Sejarah Perusahaan

Sejarah bus patas (bus trans-jogja) atau lahirnya Program Bus Patas telah dimulai dengan adanya Studi Kelayakan Angkutan Eksekutif pada Tahun Anggaran 2004. Rencana implementasi pada Tahun Anggaran 2005 ditunda karena dibutuhkan studi kelayakan yang lebih komprehensif (mencakup analisis teknis, ekonomi, sosial-budaya, psikologis, dan wisata), sehingga pada Tahun Anggaran 2005 Dinas Perhubungan Provinsi DIY telah mengadakan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan persiapan operasional Bus Trans Jogja, sebagai berikut ini:

1. Studi Kelayakan Reformasi Sistem Transportasi Angkutan Umum Perkotaan

di Propinsi DIY.

2. Sosialisasi Operasional Bus Trans Jogja.
3. Penyusunan Draft MoU/Kerjasama Pemda Propinsi DIY dengan Operator Bus Trans Jogja.
4. Persiapan Pembentukan Badan Pengelola Bus Trans Jogja dan Penyusunan Draft Raperda Badan Pengelola Bus Trans Jogja.

Pihak operator yang akan mengoperasikan Bus Trans Jogja direkomendasikan tergabung dalam satu manajemen khusus (konsorsium) yang sahamnya dimiliki oleh anggota koperasi yang ada, sehingga

kepemilikan kendaraan (bus) akan dimiliki oleh konsorsium tersebut, bukan milik orang per orang. Hal ini akan mengembalikan dan mengoptimalkan fungsi dari koperasi.

Rencana implementasi pada Tahun Anggaran 2006 terpaksa ditunda karena adanya bencana alam gempa bumi pada 27 Mei 2006.

B. Pendahuluan

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), sebagai jalur 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 transportasi lokal termasuk angkutan umum semakin tinggi. Di lain pihak, kondisi transportasi umum yang ada di Provinsi DIY masih sangat memprihatinkan, baik dari segi manajemen pengelolaannya maupun kondisi armada yang dioperasikan.

Manajemen pengelolaan yang menggunakan sistem setoran dan pengoperasiannya dilakukan oleh masing-masing pemilik selaku anggota koperasi akan menyulitkan pembinaan dan pengendaliannya. Koperasi selaku pemegang Ijin Trayek yang semestinya sebagai pemegang kendali dalam mengoperasikan armadanya tidak mampu menertibkan terhadap pelanggaran-pelanggaran di lapangan, baik pelanggaran jalur, jam perjalanan, pelanggaran rambu-rambu maupun Peraturan Perundang-undangan yang

berlaku. Pelanggaran yang ada lebih disebabkan untuk mengejar setoran kepada pemilik.

Kondisi tersebut menyebabkan kualitas pelayanan kepada masyarakat pengguna angkutan umum rendah, sehingga mulai ditinggalkan oleh masyarakat. Hal ini ditunjukkan dengan semakin menurunnya load factor angkutan umum. Setiap tahunnya untuk angkutan perkotaan ada penurunan kurang lebih 16,4 %

dan data tahun 2004 rata-rata load factor angkutan perkotaan 27 %. Kebijakan pemerintah daerah yang logis untuk menjawab permasalahan tersebut adalah perlunya reformasi sistem angkutan publik di Provinsi DIY baik dari manajemen pengelolaannya maupun penyediaan sarana angkutan massal yang memadai sesuai dengan keinginan masyarakat yakni aman, nyaman, andal dan terjangkau.

Dengan demikian diperlukan sebuah sistem dan manajemen transportasi baru yang dapat mengganti sistem lama berbasis setoran menjadi sistem berbasis pelayanan. Perlu dicatat bahwa proses reformasi sistem ini merupakan implementasi konsep peremajaan angkutan umum, sehingga dalam pelaksanaannya tidak akan menambah jumlah armada bus perkotaan. Hal ini sesuai dengan amanat Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 78/KEP/2006 tanggal 11 Juli 2006 Tentang Pembatasan Izin Trayek dan Izin Operasi Angkutan Umum di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

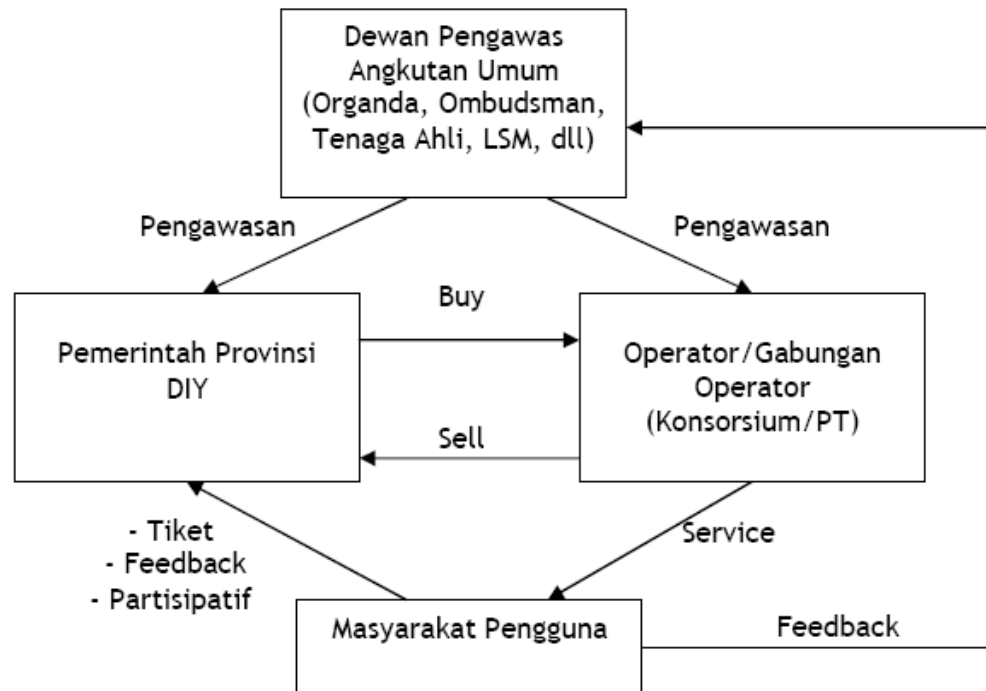
C. SKEMA DASAR BUY THE SERVICE

Sistem baru yang akan diadopsi oleh Pemerintah Provinsi DIY adalah sistem Buy the Service, yaitu sistem pembelian pelayanan dari Pemerintah kepada Swasta (operator) untuk mengoperasikan angkutan umum dengan standar-standar tertentu, khususnya untuk mengutamakan pelayanan kepada masyarakat pengguna.

Sistem ini memiliki beberapa keunggulan seperti berikut ini.

- a. Tidak menggunakan sistem setoran.
- b. Mekanisme subsidi mudah dilakukan.
- c. Operator (termasuk sopir) hanya berkonsentrasi pada pelayanan.
- d. Operator akan dibayar sesuai dengan km layanan.
- e. Ada standar pelayanan yang harus dipenuhi, antara lain bus hanya berhenti di tempat henti dan pada waktu-waktu yang telah ditentukan.
- f. Pelayanan transportasi bus dengan sistem Buy The Service lebih mengedepankan pelayanan masyarakat (*public services*).
- g. Untuk mendukung sistem baru tersebut diperlukan tempat henti khusus dan sistem tiket otomatis untuk menghindari kebocoran dan memudahkan evaluasi.
- h. Implementasi sistem Buy the Service didasarkan pada konsep peremajaan angkutan umum, sesuai dengan amanat Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 78/KEP/2006 tanggal 11 Juli 2006 Tentang Pembatasan Izin Trayek dan Izin Operasi Angkutan Umum di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Gambar 2: Skema dasar Sistem Buy The Service di Provinsi DIY dapat dilihat pada gambar berikut ini.



1. LAPORAN KEMAJUAN (PROGRESS REPORT) TAHUN 2007

Pada tahun 2007, tahapan/proses perencanaan Bus Patas adalah sebagai berikut:

- a. Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta telah memberikan nama/nomenklatur/brand image Bus Patas dengan nama 'BUS TRANS JOGJA'.

- b. Secara kelembagaan, pengelola Bus Trans-Jogja akan diwadahi dalam

bentuk Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Trans-Jogja pada Dinas Perhubungan Provinsi DIY. Draft Raperda Pembentukan dan Organisasi Unit Pelaksana Teknis Dinas Trans-Jogja pada Dinas Perhubungan Provinsi DIY telah dibuat dan telah diajukan kepada DPRD Provinsi DIY serta menunggu pembahasan. Namun, sebelum UPTD terbentuk, operasionalisasi Bus Trans-Jogja dapat dilaksanakan di bawah Bidang Angkutan, Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

- c. Adanya MoU antara Pemerintah Provinsi DIY dengan Pemerintah Kota Yogyakarta Nomor 6/KES.BER/GUB/2007

04/NKB2007

tanggal 3 April 2007 tentang Peningkatan Pelayanan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Wilayah Perkotaan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Hal ini didasari adanya keinginan Pemerintah Kota Yogyakarta yang berkeinginan turut serta dalam meningkatkan pelayanan angkutan umum di wilayah perkotaan Yogyakarta. Pihak Pemerintah Kota Yogyakarta akan mendapatkan bantuan bus dari Ditjen Perhubungan Darat Departemen Perhubungan RI sebanyak 10 unit bus, yang akan digabungkan dalam pengelolaan Bus Trans-Jogja. Hal ini didasarkan pada Kesepakatan Bersama antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan Pemerintah Kota Yogyakarta Tentang Perencanaan, Pembangunan dan Pengoperasian Angkutan Umum Massal di Kota Yogyakarta Nomor : UM.007/7/3/DRJD/2005 (30/NKB/2005).

Pemerintah Kota Yogyakarta juga akan membangun infrastruktur berupa halte/shelter bus sebanyak 34 unit di wilayah Kota Yogyakarta, sedangkan 42 unit lainnya akan dibangun oleh Pemerintah Provinsi DIY melalui dana APBD Tahun Anggaran 2007.

- d. Dari sisi operator, konsorsium operator telah dibentuk dalam bentuk Perseroan Terbatas (PT) dengan nama PT Jogja Tugu Trans (JTT), yang didirikan berdasarkan Akta Nomor : 12 tanggal 2 Juni 2007 yang dibuat di hadapan notaris Muhammad Haryanto, SH. Anggaran Dasar telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor: W22-00129 IIT.01.01-TH.2007. PT JTT merupakan konsorsium dari : Koperasi KOPATA, Koperasi ASPADA, Koperasi PUSKOPKAR, Koperasi PEMUDA dan Perum DAMRI.
- e. Kesepakatan Bersama (MoU) antara Pemerintah Provinsi DIY dengan PT. Jogja Tugu Trans (JTT) telah ditandatangani pada 21 Agustus 2007 dalam bentuk Kesepakatan Bersama, Nomor : 18/KES.BER/GUB/2007
Nomor : 01/MOU/JTT-DIY/VIII/2007
tentang Kerja Sama Pengelolaan Sistem Pelayanan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Wilayah Perkotaan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- f. Bus yang akan dioperasikan sebanyak 54 unit (termasuk 8 cadangan), dengan komposisi 20 unit dari Ditjen Perhubungan Darat, 34 unit

diadakan oleh operator. Tahap yang sudah dilaksanakan adalah penyusunan spesifikasi bus yang akan digunakan.

- g. Jaringan trayek Bus Trans-Jogja telah dituangkan dalam bentuk Keputusan Gubernur Nomor 132/KEP/2007 tanggal 28 Agustus 2007 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Bus Perkotaan Trans-Jogja di Provinsi DIY.

Dengan uraian trayek sebagai berikut.

NO	Kode Trayek	Trayek dan Rute yang Dilalui
1.	1	<p>A. Trayek : TERMINAL PRAMBANAN – BANDARA ADISUCIPTO - STASIUN TUGU- MALIOBORO - JEC Rute : TERMINAL PRAMBANAN – S5.Kalasan - Bandara ADISUCIPT – S3.Maguwoharjo – JANTI (lewat bawah) – S3.UIN Kalijaga – S4.Demangan – S4.Gramedia - S4.Tugu – Stasiun Tugu – MALIOBORO – S4.Kantor Pos Besar – S4.Gondomanan – S4.PasarSentul - S4.SGM – GEMBIRALOKA – S4.Babadan Gedongkuning – JEC – S4.Blok-O – JANTI (lewat atas) – S3.Maguwoharjo – Bandara ADISUCIPTO – S5.Kalasan – TERMINAL PRAMBANAN.</p>
		<p>B. Trayek : TERMINAL PRAMBANAN – BANDARA ADISUCIPTO – JEC – KANTOR POS BESAR – PINGIT – UGM Rute : TERMINAL PRAMBANAN – S5.Kalasan – Bandara ADISUCIPTO – S3.Maguwoharjo – JANTI (lewat bawah) – S4.Blok-O – JEC - S4.Babadan Gedongkuning – GEMBIRALOKA – S4.SGM – S4.PasarSentul - S4.Gondomanan – S4.Kantor Pos Besar – S3.RS.PKU Muh – S3.Pasar Kembang - S4.Badran – Bundaran Samsat – S4.Pingit – S4.Tugu – S4. Gramedia – BUNDARAN UGM – S3.Colombo – S4.Demangan – S3.UIN Kalijaga – JANTI – S3.Maguwoharjo – BANDARA ADISUCIPTO – S5.Kalasan – TERMINAL PRAMBANAN.</p>

2.	2	<p>A. Trayek : TERMINAL JOMBOR - MALIOBORO – BASEN – KRIDOSONO – UGM – TERMINAL CONDONGCATUR Rute : TERMINAL JOMBOR – S4.Monjali – S4.Tugu – Stasiun Tugu – MALIOBORO – S4.Kantor Pos Besar – S4.Gondomanan – S4.JoktengWetan – S4.Tungkak - S4.Gambiran – S3.Basen – S4.Rejowinangun – S4.BabadanGedongkuning – GEMBIRALOKA – S4.SGM – S3.Cendana – S4.MandalaKrida – S4.Gayam – FlyoverLempuyangan - KRIDOSONO – S4.DutaWacana – S4.Galeria – S4.Gramedia – BUNDARAN UGM – S3.Colombo – TERMINAL CONDONGCATUR – S4.Kentungan – S4.Monjali – TERMINAL JOMBOR.</p> <p>B. Trayek : TERMINAL JOMBOR – TERMINAL CONDONGCATUR – UGM – KRIDOSONO – BASEN – KANTOR POS BESAR – WIROBRAJAN - PINGIT Rute : TERMINAL JOMBOR – S4.Monjali – S4.Kentungan – TERMINAL CONDONGCATUR – S3.Colombo – BUNDARAN UGM – S4.Gramedia – KRIDOSONO – S4.DutaWacana – FlyoverLempuyangan - S4.Gayam – S4.Mandalakrida – S3.Cendana – S4.SGM – GEMBIRALOKA – S4.BabadanGedongkuning – S4.Rejowinangun – S3.Basen – S4.Tungkak – S4.Joktengwetan – S4.Gondomanan – S4.Kantor Pos Besar – S3.RS.PKU Muh. – S4.Ngabean – S4.Wirobrajan – S3.BPK – S4.Badran – Bundaran Samsat – S4.Pingit – S4.Tugu – S4.Monjali – TERMINAL JOMBOR.</p>
----	----------	--

h. Besaran tarif angkutan Bus Trans-Jogja direncanakan sebagai berikut ini. Tahap yang sudah dilaksanakan adalah rapat koordinasi dan penyusunan draft SK Gubernur.

1) Tarif Flat/Datar adalah Rp. 3.000,- per perjalanan.

- 2) Tarif Reguler/Langgan berdasarkan pulsa elektronik sebesar Rp.2.000,- per perjalanan (untuk pelajar) dan Rp. 2.500,- per perjalanan (untuk umum).
 - 3) Pembayaran tarif angkutan Trans-Jogja adalah dengan cara kartu elektronik (Smart Card).
- i. Dari sisi infrastruktur, Pemerintah Provinsi DIY akan membangun beberapa infrastruktur berikut ini.
- 1) Halte/shelter sebanyak 42 (empat puluh dua) unit. Jumlah halte keseluruhan (ditambah dari Pemerintah Kota Yogyakarta) adalah 76 (tujuh puluh enam) unit.
 - 2) Rambu dan marka pada titik-titik halte.
 - 3) Jaringan komputer dan mesin ticketing SMTS (Smart Mass Transit Solution) sejumlah 76 (tujuh puluh enam) unit.
 - 4) Seluruh kegiatan infrastruktur pada saat ini sedang dalam tahap pengadaan rekanan (pelelangan).
- j. Dari sisi tenaga kerja, kebutuhan tenaga kerja dalam operasionalisasi Bus Trans-Jogja adalah sebagai berikut.
- 1) Dari tenaga PNS, dibutuhkan sebanyak 20 (dua puluh) orang sebagai petugas pemungut tiket. Perekrutan sudah dilaksanakan.
 - 2) Dari kontrak dengan pihak ketiga (saat ini sedang dalam tahap proses persiapan pengadaan rekanan/lelang).

- a) Petugas Penjual Tiket : 2 shift x 76 lokasi = 152 orang.
 - b) Petugas Gate Access (penjaga pintu halte) : 2 shift x 76 lokasi = 152 orang.
 - c) Petugas keamanan malam dan cleaning service :
1 shift x 76 lokasi = 76 orang.
- 3) Dari operator (dilakukan oleh operator) :
- a) Juru mudi : 2 shift x 54 bus = 108 orang.
 - b) Keamanan Bus : 2 shift x 54 bus = 108 orang.

D. Program Terkait

Program Bus Trans-Jogja merupakan program yang tidak dapat berdiri sendiri atau memiliki dependensi tinggi terhadap program-program lain.

Program bus Trans Jogja yang tidak dapat berdiri sendiri atau memiliki dependensi tinggi terhadap program-program lain, seperti berikut ini.

1. Park and Ride.

Park and Ride adalah program pembuatan fasilitas parkir pada interchange atau pergantian moda, misalnya pada halte bus. Wilayah aglomerasi perkotaan Yogyakarta memiliki potensi alur pergerakan yang membutuhkan fasilitas ini. Dengan adanya bus Trans-Jogja, maka diharapkan dapat ditindaklanjuti dengan adanya fasilitas park and ride di titik-titik masuk/keluar wilayah perkotaan Yogyakarta.

2. Pembatasan Kendaraan Pribadi.

Untuk menarik pengguna angkutan publik, mengurangi beban kemacetan dan polusi, perlu adanya program yang mendukung, yakni pembatasan kendaraan pribadi. Pembatasan/pelarangan kendaraan pribadi secara fisik dapat dijalankan pada ruas-ruas jalan tertentu, misalnya Jalan Malioboro.

3. Kenaikan Tarif Parkir.

Salah satu upaya meningkatkan potensi penumpang angkutan publik adalah dengan kenaikan tarif parkir di badan jalan (off street parking) di ruas-ruas jalan tertentu.

Program ini (sesuai kewenangan) berada di tingkat Kabupaten/Kota.

4. 3 in 1.

Program ini mewajibkan mobil penumpang terisi sekurang-kurangnya 3 penumpang termasuk sopir, dan dapat diimplementasikan pada ruas-ruas jalan tertentu.

E. STANDAR PELAYANAN & PENGOPERASIAN

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

Pelayanan yang diberikan oleh Operator Utama mencakup standar pelayanan dunia transportasi untuk pelayanan umum (*Public Service*), yang mencakup ketepatan waktu, kenyamanan, kehandalan (*Reliability*) dan keselamatan (*Safety*).

1. STANDAR KENDARAAN

a. Persyaratan Umum Kendaraan Bus

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

1) EXTERIOR

- a) Bodi : kondisi baik (tanpa kerusakan, cat tidak rusak/pudar);
- b) Kaca : kondisi baik (kaca pintu/jendela tanpa kerusakan, bersih, tidak pecah/retak);
- c) Identitas : kondisi tanda/stieker dibodi 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 urutan 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, ada jok khusus *diffable* dan jok tertentu yang dilengkapi *safety belt*, dll);
- 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 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;

b. Persyaratan Teknis Kendaraan Bus

- 1) Telah menjalani pemeriksaan berkala oleh instansi yang berwenang melakukan pengujian kendaraan bermotor agar kondisi kendaraan tetap memenuhi persyaratan teknis dan kondisi laik tetap jalan;
- 2) Telah menjalani pemeliharaan berkala dengan semestinya;
- 3) Tidak melewati batas perawatan yang wajar sesuai standar ATPM dan Standar Operasi Perawatan.

c. Perlengkapan Kendaraan Bus

- 1) Kendaraan bus yang dioperasikan oleh Operator Utama wajib memiliki Perlengkapan Standar Karoseri dengan kondisi baik dan berfungsi baik sebagai berikut:
 - a) Alat pemadam api ringan/APAR berfungsi dengan baik dan masa pakai masih memenuhi ketentuan;
 - b) Palu pemecah kaca;
 - c) Ban cadangan;
 - d) Indikator-indikator kondisi baik dan berfungsi dengan semestinya:
 - Pengukur putaran (rpm) & temperatur (C °);
 - Pengukur kecepatan bus (speedometer);
 - Penunjuk fungsi lampu-lampu, AC, dan Papan Display;
 - e) Alat pendingin udara (*Air Conditioner/AC*) kestabilan temperatur Δt sebesar 10°C (sepuluh derajat Celcius) dalam kondisi penumpang penuh pada kapasitas maksimal kendaraan;
 - f) Kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan/P3K standar.

- 2) Kendaraan Bus sebelum beroperasi diwajibkan memiliki Perlengkapan Tambahan Khusus sebagai berikut:
- a) Alat pengukur Kilometer Tempuh Bus (odometer) dan pengukur berfungsi baik, ditera dan masa berlaku peneraan masih memenuhi ketentuan, oleh Pihak Ketiga yang berwenang;
 - b) Pintu penumpang utama arah geser (*slidding door*) *pneumatic*;
 - c) Perangkat Suara sebagai informasi halte tujuan (*Flash memory*);
 - d) Perangkat Tampilan (*LED Display*) sebagai penunjuk waktu dan penunjuk halte tujuan;
 - e) Peralatan Radio Komunikasi berfungsi dengan baik;

2. STANDAR OPERASI PELAYANAN (SOP)

- a. Dinas Perhubungan Provinsi DIY
 - 1) RENCANA OPERASI, ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY bersama Operator Utama, selanjutnya pengoperasian Bus Perkotaan Trans-Jogja mengikuti Rencana Operasi tersebut;
 - 2) TOTAL ARMADA, Jumlah bus beroperasi didalam trayek Trans-Jogja ditentukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY, atau jumlah bus beroperasi sebanyak-banyaknya 95% (sembilanpuluh lima persen);
 - 3) PELAYANAN TRAYEK, Operasi Bus Perkotaan Trans-Jogja mencakup pelayanan menaikkan dan menurunkan penumpang disetiap Halte yang telah ditentukan sepanjang Trayek Trans-Jogja;

- 4) KECEPATAN TEMPUH, Kecepatan tempuh kendaraan bus selama operasi didalam trayek Trans-Jogja adalah rata-rata 25 km/jam (dua puluh lima kilometer per jam);
- 5) LOKASI PEMBERANGKATAN, Lokasi dan rute pemberangkatan pertama ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY;
- 6) LOKASI PEMULANGAN, Lokasi dan rute pemulangan akhir ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY;
- 7) WAKTU BERANGKAT, Bus pertama berangkat dari lokasi pemberangkatan awal pada Pukul 06:00 WIB ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY;
- 8) 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;
- 9) 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;
- 10) TATA CARA PENGHENTIAN BUS OPERASI, Petugas Lapangan dapat menghentikan operasi bus dengan ketentuan standar prosedur penghentian bus sebagai berikut:

- a) Bus berhenti di lokasi Halte dan Terminal yang ditunjuk Petugas Lapangan untuk pencatatan Kilometer Tempuh;
- b) Apabila Bus dipulangkan sesuai ketentuan jadwal rutin, Petugas lapangan mengisi Berita Acara 01 – Pengurangan/Penambahan Bus Operasi sebagaimana terlampir dalam Standar Operasi;
- c) Apabila Bus dipulangkan tidak sesuai ketentuan jadwal rutin, Petugas lapangan mengisi Berita Acara 02 – Penghentian Bus Operasi sebagaimana terlampir dalam Standar Operasi;
- d) Apabila Bus dipulangkan karena pelanggaran Standar Operasi, Petugas lapangan mengisi Berita Acara 04 – Bukti Penindakan Pelanggaran Standar Operasi Trans-Jogja.

11) BERITA ACARA PENGHENTIAN BUS OPERASI, Petugas Lapangan yang berwenang menghentikan Bus operasi melakukan Berita Acara Penghentian Bus Operasi dengan pencatatan data-data sebagai berikut:

- a) Hari, tanggal dan jam pemulangan/penghentian Bus;
- b) Nomor bodi Bus;
- c) Nomor Plat Kendaraan (TNKB);
- d) Kilometer Bus pada saat dipulangkan sebagaimana yang ditunjukkan dalam odometer/speedometer bus;
- e) Nama lengkap dan identitas Pramudi yang mengemudikan Bus saat dipulangkan;
- f) Alasan pemulangan/penghentian operasi Bus yang bersangkutan;

g) Apabila pemulangan/penghentian operasi Bus karena pelanggaran yang dilakukan Operator Utama sebagaimana tercantum dalam Bagian III Standar Operasi Pelayanan dan Pengoperasian ini, maka Petugas Lapangan membuat juga Berita Acara Pelanggaran Standar Operasi Pelayanan dan Pengoperasian Bus sebagaimana terlampir dalam **Lampiran ... Standar Operasi** ini.

b. OPERATOR UTAMA

- 1) PENGENDALIAN OPERASI, Operator Utama wajib mengikuti petunjuk dari Ruang Kendali Utama dan Pihak yang berwenang dengan jenjang hirarki:
 - a) Ruang Kendali Utama;
 - b) Penegak Hukum berwenang;
- 2) KEBUTUHAN ARMADA, Operator Utama wajib menyediakan dan mengoperasikan Bus Perkotaan Trans-Jogja sesuai jumlah armada (kendaraan) yang telah ditentukan dalam Kontrak;
- 3) JADWAL PERJALANAN, Operator Utama wajib mengoperasikan bus sesuai Jadwal Rencana Operasi yang dibuat/diatur oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY;
- 4) PENCATATAN KILOMETER TEMPUH, Operator Utama wajib memberitahukan armada bus-nya sesuai lokasi yang ditentukan Dinas Perhubungan Provinsi DIY untuk pencatatan kilometer tempuh oleh Petugas Lapangan;

- 5) WAKTU TEMPUH, Operator Utama wajib memastikan waktu tempuh pada Kondisi Lalu lintas Normal.

Yang dimaksud kondisi Lalu Lintas Normal, sebagai berikut:

- o **Trayek 1 TERMINAL PRAMBANAN – KOTA – STASIUN TUGU** *Round Trip per Rit* tidak melebihi menit (1 kali pergi-pulang);
 - o **Trayek 2 TERMINAL GIWANGAN – KOTA – BANDARA ADISUCIPTO**, *Round Trip per Rit* tidak melebihi menit (1 kali pergi-pulang);
 - o **Trayek 3 TERMINAL JOMBOR – KOTA - MALIOBORO**, *Round Trip per Rit* tidak melebihi menit (1 kali pergi-pulang);
- 6) WAKTU SINGGAH, Operator Utama wajib singgah di halte dengan lama waktu menghentikan kendaraan 15-30 detik;
- 7) LOKASI PEMBERHENTIAN, Operator Utama wajib menghentikan/ mengistirahatkan bus di lokasi-lokasi yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY;
- 8) LOKASI PEMBERHENTIAN, Dalam rangka tarik ulur/Split System Operator Utama wajib menghentikan/ mengistirahatkan bus di lokasi-lokasi yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY;

- 9) PERANGKAT SUARA, Operator Utama wajib memasang perangkat pengumuman suara (*Voice Announcer*) untuk disetiap armada bus;
- 10) PERGANTIAN TUGAS, Operator Utama wajib melaksanakan pergantian shift Pramudi di lokasi-lokasi yang telah ditentukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY sesuai dengan ketentuan jam kerja dan jam istirahat bagi pengemudi. Pengaturan waktu istirahat pramudi ditetapkan oleh Operator Utama;
- 11) PERGANTIAN TUGAS, Operator Utama dilarang melakukan penugasan Pramudi dalam 2 (dua) shift berturut-turut mengingat faktor keselamatan;

c. PRAMUDI

- 1) PRAMUDI, Pengemudi bertanggungjawab terhadap bus yang dikemudikannya;
- 2) PRAMUDI, Pengemudi wajib berhati-hati dan memperhatikan keselamatan penumpang, keselamatan pejalan kaki, dan keselamatan pengguna jalan lainnya serta keselamatan aset-aset Dinas Perhubungan Provinsi DIY;
- 3) PRAMUDI, Pengemudi wajib menghentikan bus sedemikian rupa sehingga posisi pintu utama bus berada tepat di depan pintu halte (jarak 10 – 15 cm dari tepi pintu halte);

- 4) PRAMUDI, Apabila terjadi Petugas Lapangan melakukan penghentian operasi bus maka Pengemudi menghentikan Bus di lokasi yang ditunjuk oleh Petugas lapangan untuk pencatatan;

3. STANDAR KESELAMATAN

a. KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K-3)

Operator Utama harus memastikan bahwa Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K-3) telah disosialisasikan, diperhatikan dan dilaksanakan dengan baik oleh semua Pihak yang terkait dalam pelaksanaan operasi Bus;

b. PERLENGKAPAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA

(K-3) Operator Utama wajib melengkapi dan menjaga agar seluruh armada Bus selalu dilengkapi peralatan keselamatan sekurang-kurangnya sebagai berikut:

- 1) Perlengkapan Palu Pemecah Kaca;
- 2) Perlengkapan Alat Pemadam Kebakaran tipe Ringan (APAR);
- 3) Perlengkapan Kotak P3K lengkap sebanyak 1 (satu) set;

c. LARANGAN

Dalam pengoperasian Bus, Pramudi dilarang melakukan:

- 1) Melanggar lampu lalu lintas;
- 2) Membuka pintu penumpang, kecuali di Halte
- 3) Mengemudikan bus dengan kecepatan melebihi kecepatan tempuh maksimal 40 km/jam dalam kota dan 60 km/jam untuk luar kota;

- 4) Melakukan pengereman/*Deselerasi* mendadak, kecuali dalam keadaan darurat;
- 5) Mengemudikan bus dengan mengabaikan faktor keselamatan;
- 6) Mengemudikan bus terlalu dekat dengan kendaraan di depannya, kecuali keadaan lalu lintas yang tidak memungkinkan;
- 7) Mengemudikan bus pada malam hari tanpa menyalakan lampu penerangan (di dalam dan di luar);
- 8) Mengoperasikan Bus Trans-Jogja di luar trayek Trans-Jogja kecuali dalam keadaan darurat atas persetujuan Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

d. PENANGANAN KECELAKAAN

Dalam pengoperasian Bus, apabila terjadi kecelakaan yang berakibat luka atau meninggal dunia pada Pihak Ketiga, maka:

- 1) Penanganan kecelakaan mengacu kepada Prosedur Penyidikan Perkara Kecelakaan resmi Kepolisian Republik Indonesia;
- 2) Pada saat terjadi kecelakaan, Bus yang bersangkutan Wajib Berhenti, kecuali dalam keadaan memaksa untuk keselamatan;
- 3) Pada saat terjadi kecelakaan, Pramudi Bus yang bersangkutan Wajib Melaporkan kepada pusat kendali operasi Operator Utama dan Petugas Dinas Perhubungan Provinsi DIY yang berwenang;
- 4) Setelah Bus yang bersangkutan berhenti, Pramudi wajib untuk bekerjasama dengan *Satuan Pengamanan* di Bus dan Petugas lainnya yang berwenang untuk:

- a) Memeriksa kondisi korban;
 - b) Membuat laporan kecelakaan;
 - c) Melaporkan data-data terinci mengenai korban kecelakaan kepada Dinas Perhubungan Provinsi DIY dalam waktu selambat-lambatnya 1 x 12 jam (satu kali duabelas jam), mencakup:
 - o Nama Lengkap;
 - o Jenis kelamin;
 - o Alamat;
 - o Nomor telephone/ e-mail korban;
 - o Nomor telephone/ e-mail keluarga/kerabat dekat korban;
 - o Jenis kecelakaan;
 - o Deskripsi lengkap/ kronologis kejadian kecelakaan;
 - o Deskripsi lengkap kondisi korban kecelakaan.
 - d) Mengikuti prosedur hukum yang berlaku.
- 5) Operator Utama wajib untuk memberikan bantuan kemanusiaan kepada Korban Kecelakaan sebagai berikut:
- a) Luka-luka: *biaya pengobatan*;
 - b) Meninggal dunia: *biaya pemakaman*;

Selain biaya-biaya tersebut di atas, korban/ahli waris korban berhak atas Santunan/Asuransi berkaitan dengan kecelakaan yang dialaminya, berdasarkan Undang-Undang No. 33 dan No. 34 Tahun 1964.

4. STANDAR LAYANAN PELANGGAN

Untuk menjamin kepuasan pelanggan / pengguna jasa Trans-Jogja, maka Operator Utama diwajibkan :

a. PELAYANAN PELANGGAN / *COSTUMER SERVICE*

- 1) Operator Utama wajib menyediakan/mengoperasikan Layanan Aduan selama Waktu Operasi untuk menerima pengaduan, saran, dan sebagainya yang merupakan masukan/*input* dari masyarakat kepada Operator Utama dan Dinas Perhubungan Provinsi DIY.
- 2) Operator Utama wajib melaporkan pengaduan, saran, dan sebagainya yang merupakan masukan/*input* dari masyarakat yang diterimakan kepada Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

b. PELAYANAN INFORMASI / *INFORMATION SERVICE*

Operator Utama wajib menyediakan/mengoperasikan Layanan Informasi selama Waktu Operasi untuk mengakomodasi kebutuhan masyarakat akan informasi tentang Trans-Jogja dari Operator Utama dan Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

5. STANDAR PELAPORAN

- a. MEKANISME PELAPORAN, Dalam rangka menjamin efektifitas dari mekanisme pengawasan atas kinerja Operator Utama, maka Dinas Perhubungan Provinsi DIY memerlukan pelaporan yang teratur dan komprehensif terhadap segala aktivitas operasional Operator Utama.

- b. SISTEM MANAJEMEN ARMADA, Operator Utama diwajibkan untuk menerapkan Sistem Manajemen Armada secara *terkomputerisasi*, yang disediakan dan dibuat sesuai dengan Standar dan Spesifikasi oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY yang dihubungkan secara langsung/*on-line* melalui intranet antara Operator Utama dengan Ruang Kendali Utama di kantor Dinas Perhubungan Provinsi DIY.
- c. SARANA SISTEM MANAJEMEN ARMADA, Operator Utama wajib menyediakan perlengkapan, peralatan, hardware maupun software jaringan komunikasi yang dibutuhkan untuk penerapan/ implementasi Sistem Manajemen Armada beserta data-data pelengkap meliputi:
- 1) Kendaraan: data lengkap kondisi bus beserta kelengkapan, perlengkapan beserta kegiatan pemeliharaan dan perawatan terhadap Bus;
 - 2) Pelayanan: data lengkap pengaduan dan saran yang masuk dari pelanggan/pengguna jasa melalui *costumer service*;
 - 3) Pramudi: data lengkap Pengemudi mencakup catatan pelanggaran, kecelakaan, penghargaan dan sanksi yang pernah terjadi pada setiap Pramudi;
 - 4) Penanganan; data lengkap dari tindak lanjut terhadap pengaduan dan saran yang masuk baik khususnya dari penumpang maupun dari masyarakat secara umum yang ditujukan kepada Operator Utama maupun Dinas Perhubungan Provinsi DIY;

- 5) Rencana Operasi (Ren-Ops): laporan lengkap pelaksanaan Rencana Operasi oleh Operator Utama:
- 6) Kecelakaan: laporan data lengkap kecelakaan yang terjadi dan penyebabnya meliputi:
 - o tanggal kecelakaan;*
 - o pramudi bus pada saat kecelakaan;*
 - o korban/kerusakan/kerugian akibat kecelakaan yang diderita dan;*
 - o tindak lanjut penanganan kecelakaan.*

SANKSI PELANGGARAN

Untuk menjamin penerapan Standar Operasi Pelayanan (SPO) dan Pengoperasian dapat berjalan dengan baik dan benar, maka diperlukan mekanisme sanksi atas pelanggaran-pelanggaran terhadap Standar Operasi ini.

Sanksi-sanksi tersebut berupa *Pengurangan Kilometer Tempuh, pada bulan di mana pelanggaran tersebut terjadi, denda kepada Operator Utama dan atau Kewajiban bagi Operator Utama untuk mengenakan sanksi baik berupa sanksi administratif, indisipliner maupun pemecatan terhadap petugasnya yang bertanggungjawab.*

Sanksi-sanksi tersebut mencakup:

Deskripsi Pelanggaran	Sanksi – Sanksi
1. Alat pengukur kilometer ditemukan rusak.	<input type="checkbox"/> Bus yang alat pengukur Kilometer Tempuh rusak dikeluarkan dari trayek Trans-Jogja yaitu setelah mencapai Halte terakhir dalam arah perjalanannya.
2. Pramudi menaikkan/menurunkan penumpang di Halte atau lokasi selain yang ditentukan dalam trayek Trans-Jogja sepanjang rute perjalanannya <i>tanpa persetujuan/tanpa instruksi</i> dari Ruang Kendali Utama atau Petugas Lapangan yang berwenang kecuali Keadaan Darurat.	<input type="checkbox"/> Pengurangan Kilometer Tempuh sebesar 10 km tiap pelanggarannya. <input type="checkbox"/> Pramudi dikenakan sanksi Pelanggaran Berat.
3. Bus berputar arah ditengah-tengah rute perjalanan tanpa petunjuk dari Ruang Kendali Utama atau Petugas Lapangan Dinas Perhubungan Provinsi DIY.	<input type="checkbox"/> Pengurangan Kilometer Tempuh sebesar 10 km tiap pelanggarannya.
Deskripsi Pelanggaran	Sanksi – Sanksi
	<input type="checkbox"/> Pramudi dikenakan sanksi

	Pelanggaran Berat.
4. Bus ditemukan dalam keadaan kotor/ tidak bersih bagian luar/bagian dalamnya	<input type="checkbox"/> Denda sebesar Rp 100.000 (seratus ribu) per bus per hari.
5. Pramudi menaikkan/menurunkan penumpang selain Halte Trans-Jogja kecuali Keadaan Darurat.	<input type="checkbox"/> Pengurangan Kilometer Tempuh sebesar 10 km tiap pelanggarannya. <input type="checkbox"/> Pramudi dikenakan sanksi Pelanggaran Berat.
6. Bus gagal beroperasi <u>sebelum</u> beroperasi di Trayek Trans-Jogja karena gangguan teknis/mekanis pada kendaraan.	<input type="checkbox"/> Kilometer Tempuh Bus yang bersangkutan pada hari itu diperhitungkan.
7. Bus gagal beroperasi <u>pada saat</u> beroperasi di Trayek Trans-Jogja karena gangguan teknis/mekanis pada	<input type="checkbox"/> Kilometer Tempuh Bus yang bersangkutan pada hari itu diperhitungkan s.d. saat bus gagal

F. Kesimpulan Trans Jogja

Permasalahan angkutan umum di Provinsi DIY adalah permasalahan yang sangat urgen dan mendesak untuk segera diatasi secara sistemik, karena menyangkut problematika kemacetan lalu lintas, buruknya pelayanan angkutan umum, buruknya perilaku pengemudi dalam berlalu lintas, hingga

permasalahan besarnya *social-cost* masyarakat akibat penyakit-penyakit transportasi. Salah satu formulasi yang cukup ampuh untuk menanggulangi permasalahan tersebut adalah dengan cara optimalisasi angkutan publik.

Penggantian sistem setoran dengan sistem *buy the service* pada angkutan publik adalah solusi yang paling optimal untuk mereformasi sistem angkutan umum yang ada dengan tetap mempertahankan moda bus umum. Skema ini memiliki kelebihan-kelebihan seperti menghilangkan sistem setoran, kemudahan pengaturan jumlah armada dan trayek, hingga pada mudahnya mekanisme pemberian subsidi pemerintah kepada masyarakat pengguna angkutan publik melalui subsidi tarif.

Di Provinsi DIY, Bus Trans-Jogja direncanakan akan dioperasikan pada awal Desember 2007, dengan membuat 3 (tiga) trayek ulang-alik, dan armada sejumlah 54 unit bus (termasuk cadangan) dengan asumsi rasio kendaraan baru : lama adalah 2 : 3. Jumlah total halte/shelter adalah 76 (tujuh puluh enam) buah (34 dibangun oleh Pemerintah Kota Yogyakarta, dan 42 dibangun oleh Pemerintah Provinsi DIY).

Sistem *buy the service* ini merupakan wujud komitmen dari Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dalam mereformasi, merefungsionalisasi dan merestrukturisasi sistem angkutan publik di kawasan perkotaan. Sistem ini diharapkan akan mengembalikan fungsi utama angkutan publik, yakni memberikan pelayanan kepada seluruh lapisan masyarakat.

G. Visi dan Misi Dinas Perhubungan

Visi : Terwujudnya Transportasi dan Pos Telekomunikasi yang mantap guna mempercepat dan mendukung masyarakat yang kompetitif.

Misi : Meningkatkan kualitas pelayanan bidang transportasi (darat, laut dan udara) yang memenuhi standar pelayanan dengan memprioritaskan peningkatan prasarana dan sarana transportasi serta pengembangan system angkutan umum yang menyediakan aksesibilitas tinggi, tepat waktu dan efisien.

H. Lokasi Perusahaan

PT. Jogja Tugu Trans berkedudukan di Jalan Bintaran Tengah no.5 Yogyakarta. Bagian Pengelola Keuangan Bus Trans Jogja berlokasi di kantor Dinas Perhubungan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Jalan Babarsari no.30 Yogyakarta. Adanya kedua lokasi tersebut berdasarkan kesepakatan antara

PT. Jogja Tugu Trans dan Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, para pihak sepakat untuk saling mengikatkan diri antara satu dengan lain dalam suatu Kesepakatan Bersama tentang Kerja Sama Pengelolaan Sistem Pelayanan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Wilayah Perkotaan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan ketentuan dan syarat – syarat yang telah disepakati bersama.

I. DESKRIPSI PELAKSANAAN BUS TRANS JOGJA

1. TRANS-JOGJA : Sistem angkutan massal diwilayah perkotaan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan menggunakan bus pada trayek/ jalur yang telah ditetapkan.
2. DINAS PERHUBUNGAN : Dinas teknis pada Pemerintah Provinsi PROVINSI DIY Daerah Istimewa Yogyakarta, dipimpin oleh Kepala Dinas.
3. OPERATOR UTAMA : Lembaga atau badan hukum sebagai operator yang bertanggungjawab penuh kepada Dinas Perhubungan Provinsi DIY untuk mengoperasikan sarana, prasarana dan sistem operasional bus Trans-Jogja.
4. ATPM (AGEN TUNGGAL PEMEGANG MERK) : Perusahaan dan/atau lembaga/badan hukum lain yang memiliki hak usaha penyaluran/ pendistribusian, perawatan dan perawatan terhadap suatu merk dagang kendaraan beserta kelengkapan/suku cadang nya, dan selanjutnya disebut ATPM.

5. BENGKEL RESMI : Bengkel kendaraan yang ditunjuk oleh ATPM untuk melakukan pemeliharaan dan perawatan kendaraan merk tertentu.
6. TRAYEK : Rute lintasan dari asal, persinggahan hingga tujuan yang ditetapkan dalam pelayanan angkutan umum.
7. TRAYEK TRANS-JOGJA : Trayek yang telah ditetapkan untuk dilayani oleh bus perkotaan Trans-Jogja.
8. SPESIFIKASI KENDARAAN : Dokumen spesifikasi dan desain/rancang bangun kendaraan bus yang telah ditetapkan sebagai Bus Perkotaan Trans-Jogja oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY. Dokumen tersebut selanjutnya menjadi **Lampiran** Standar Prosedur Operasi yang menjadi bagian tidak terpisahkan.
9. BUS : Kendaraan angkutan orang (bus) dengan spesifikasi yang telah ditentukan dan ditetapkan dalam **Lampiran** Standar Prosedur Operasi (SPO) ini.
10. BUS OPERASI : Kendaraan (bus) yang dioperasikan pada trayek bus perkotaan Trans-Jogja.

11. OPERASI BUS : Pengoperasian bus untuk mengangkut penumpang di trayek Trans-Jogja dalam satu hari.
- Pada saat keluar dari Pool, bus dilarang mengangkut penumpang dari dan ke trayek Trans-Jogja.*
12. KILOMETER TEMPUH : Jumlah jarak tempuh produksi (isi) ditambah jumlah jarak tempuh empty (kosong), digunakan satuan *Km*.
13. KILOMETER KOSONG/
KM-EMPTY : Jarak tempuh kosong kendaraan (bus) yang dihitung dari jumlah jarak tempuh (km) mulai Pool hingga Lokasi Awal Pemberangkatan dan sebaliknya pada periode waktu tertentu digunakan satuan *Bus-Km*.
- (per rit, per hari, per minggu, per bulan, per tahun).
14. KILOMETER PRODUKSI/
KM-LOAD : Jarak tempuh isi kendaraan (bus) yang dihitung dari jumlah jarak tempuh saat melayani jalur yaitu sejak Lokasi Awal Pemberangkatan hingga Lokasi Akhir Pemberangkatan dan sebaliknya pada

- periode waktu tertentu digunakan satuan *Bus-Km*.
- (per rit, per hari, per minggu, per bulan, per tahun).
15. MANUAL KENDARAAN : Buku/booklet yang berisi petunjuk pemeliharaan kendaraan secara periodik
16. PANDUAN PERAWATAN : Buku/booklet yang berisi petunjuk bagaimana perawatan kendaraan secara periodik.
17. POLIS ASURANSI KENDARAAN : Bukti berupa Polis Asuransi kendaraan terhadap kecelakaan/ kebakaran/ dll sesuai jenis asuransi yang digunakan untuk menjamin eksistensi kendaraan.
18. NORMAL TAGIHAN : Jumlah tagihan bulanan yang harus dibayar oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY selama 1 bulan.
19. TOTAL TAGIHAN : Jumlah keseluruhan tagihan yang harus dibayar oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY selama bulan keterlambatan belum termasuk denda

BAB V

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Pada bab sebelumnya telah dikemukakan bahwa teknik analisis data yang digunakan adalah teknik deskriptif dan teknik komparatif. Teknik deskriptif digunakan untuk menyajikan data dari hasil penelitian mengenai elemen-elemen yang berhubungan dengan penentuan tarif sewa bus trans Jogja. Sedangkan teknik komparatif yang digunakan untuk membandingkan antara hasil temuan lapangan di perusahaan jasa transportasi Bus Trans Jogja dengan kajian teori yang digunakan yaitu metode *Cost Plus Pricing* dengan pendekatan *Full Costing*.

A. Penentuan Tarif sewa Bus Trans Jogja

Permasalahan angkutan umum di Provinsi DIY adalah permasalahan yang sangat urgen dan mendesak untuk segera diatasi secara sistemik, karena menyangkut problematika kemacetan lalu lintas, buruknya pelayanan angkutan umum, buruknya perilaku pengemudi dalam berlalu lintas, hingga permasalahan besarnya social-cost masyarakat akibat penyakit-penyakit transportasi. Salah satu formulasi yang cukup ampuh untuk menanggulangi permasalahan tersebut adalah dengan cara optimalisasi angkutan publik.

Optimalisasi angkutan publik ini juga tidak sembarang diterapkan untuk sistim operasi angkutan umum, karena perlu mempertimbangkan penentuan tarif yang tepat agar kelangsungan hidup perusahaan dapat terjaga serta penyediaan jasa

transportasi publik untuk masyarakat dapat berlangsung untuk memenuhi kebutuhan masyarakat khususnya dalam bidang transportasi.

Menurut Pihak Bus Trans Jogja, penggantian sistem setoran dengan sistem buy the service pada angkutan publik adalah solusi yang paling optimal untuk mereformasi sistem angkutan umum yang ada dengan tetap mempertahankan moda bus umum. Skema ini memiliki kelebihan-kelebihan seperti menghilangkan sistem setoran, kemudahan pengaturan jumlah armada dan trayek, hingga pada mudahnya mekanisme pemberian subsidi pemerintah kepada masyarakat pengguna angkutan publik melalui subsidi tarif. Di Provinsi DIY, Bus Trans-Jogja dioperasikan pada awal Desember 2007, dengan membuat 3 (tiga) trayek ulang-alik, dan armada sejumlah 54 unit bus (termasuk cadangan) dengan asumsi rasio kendaraan baru : lama adalah 2 : 3. Jumlah total halte/shelter adalah 76 (tujuh puluh enam) buah (34 dibangun oleh Pemerintah Kota Yogyakarta, dan 42 dibangun oleh Pemerintah Provinsi DIY).

Sistem buy the service ini merupakan wujud komitmen dari Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dalam mereformasi, merefungsionalisasi dan merestrukturisasi sistem angkutan publik di kawasan perkotaan. Sistem ini diharapkan akan mengembalikan fungsi utama angkutan publik, yakni memberikan pelayanan kepada seluruh lapisan masyarakat.

Saat ini bus Trans Jogja menetapkan tarif per km/ bus adalah sebesar Rp.5.189,-, dengan tarif umum yang dikenakan pada penumpang secara umum adalah Rp3000,- dimana selisih dari tarif sesungguhnya mendapat subsidi dari Pemerintah Daerah

Istimewa Yogyakarta. Dalam menentukan tariff, bus Trans Jogja menentukan cara dengan memasukkan semua komponen biaya langsung yang terdiri dari : Biaya Penyusutan, Biaya Bunga Modal, Biaya Awak Bus, Biaya BBM, Biaya Ban, Biaya Pemeliharaan Kendaraan, Biaya Terminal, Biaya PKB (STNK), Biaya Keur Bus, Biaya Asuransi, Biaya Asuransi Penumpang dan biaya tidak langsung dengan hasil total biaya per km kemudian ditambah Pajak. Untuk rinciannya bisa dilihat pada Rekapitulasi Biaya per km Tarif Sewa Bus Trans Jogja.

Saat ini bus Trans Jogja menetapkan tarif per km/ bus adalah sebesar Rp.5.189 dengan rincian sebagai berikut :

Rekapitulasi Biaya per km Tarif Sewa Bus Trans Jogja

1.	Biaya Langsung	Rupiah
	a. Biaya Penyusutan	630.69
	b. Biaya Bunga Modal	333.89
	c. Biaya Awak Bus	1,360.37
	d. Biaya BBM	860.00
	e. Biaya Ban	375.00
	f. Biaya Pemeliharaan Kendaraan	549.79
	g. Biaya Terminal	71.39
	h. Biaya PKB (STNK)	25.97
	I. Biaya Keur Bus	0.37
	j. Biaya Asuransi	129.85
	g. Biaya Asuransi Penumpang	8.24
	Jumlah	4,345.56
2.	Biaya Tidak Langsung	371.35
3.	Total Biaya per km	4,716.91
4.	JUMLAH	4,716.91

Lanjutan Rekapitulasi Biaya per km Tarif Sewa Bus Trans Jogja

5.	Pajak	471.69
6.	JUMLAH TOTAL	5,188.60
	PEMBULATAN	5,189.00

Sedangkan untuk menentukan tarif bus dengan metode *Cost Plus Pricing* dengan pendekatan *Full Costing*, yaitu prinsip penentuan *cost plus* dan *mark-up* adalah dengan menambahkan presentase tertentu yang diinginkan sebagai keuntungan di atas biaya atau harga perolehannya atau harga pokoknya. Presentase yang diinginkan dapat didasarkan atas biaya atau presentase tertentu dari harga yang terbentuk kemudian. Metode yang digunakan untuk menghitung harga pokok produksi, maka harga jual produksi harus dapat menutupi biaya penuh yang merupakan jumlah biaya operasional dan non operasional ditambah laba yang wajar. Harga jual dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Harga Jual} = \text{Biaya Operasional} + \% \text{ Mark-up}$$

$$\% \text{ Mark-up} = \frac{\text{Biaya non Operasional} + \text{Laba yang diharapkan}}{\text{Biaya Operasional}}$$

Taksiran biaya-biaya yang digunakan dalam penentuan tarif sewa Bus Trans Jogja dapat dilihat pada Tabel 4.2. Besarnya biaya-biaya dihitung berdasarkan km. Bagaimana besarnya biaya-biaya tersebut terjadi tidak dapat dijabarkan oleh penulis karena data yang didapat merupakan data yang sudah jadi.

Tabel 4.1 Besarnya Biaya-Biaya dalam Operasional dan Non Operasional Bus Trans
Jogja

	Beban biaya	Indikator	/bus/th	Jml bis	Biaya/bis	Total Biaya	
A. Biaya Operasional	Biaya Penyusutan				68,100,000		
	Biaya bunga modal				51,075,000		
	Biaya Karyawan	Gaji		97,680,000			
		Uang dinas		7,920,000			
		Tunjangan		13,420,000			
		Asuransi		2,100,000			
		Jumlah				121,120,000	
	Biaya Transportasi	BBM		75,172,656			
		Biaya Ban		30,000,000			
		Retribusi Terminal		6,240,000			
Biaya keur bus			32,000				
Jumlah				111,444,656			
Biaya Pemeliharaan	Service Ringan		12,168,340				
	Service Besar		14,336,000				
	Pemeliharaan Body		9,080,000				
Jumlah				35,584,340			
Biaya perlengkapan	Asuransi Penumpang		720,000				
	Asuransi Kendaraan		11,350,000				
	Biaya Pajak Kendaraan		2,270,000				
Jumlah				14,340,000			

Tabel 4.1 (Lanjutan) Besarnya Biaya-Biaya dalam Operasional dan Non Operasional Bus Trans Jogja

	Beban biaya	Indikator	/bus/th	Jml bis	Biaya/bis	Total Biaya
	Biaya Lain-lain	Overhoul	10,896,000			
		Penambahan Olie	2,730,000			
		Biaya cuci	10,920,000		24,546,000	
	Total Biaya Operasional					426,209,996
B. Biaya Non Operasional	Biaya Administrasi dan Umum		1,417,800,000	103	13,765,049	
	Biaya Pemasaran		-	103	-	
	Biaya non operasional lainnya		159,750,000	103	1,550,971	
	Total Biaya Non Operasional					15,316,019
	Total Biaya Penuh					441,526,015

Pihak PT. Trans Jogja menetapkan laba yang diharapkan untuk 1 bus adalah sebesar Rp.45.000.000 pertahun, dengan biaya operasional sebesar Rp.426.209.996 pertahun dan biaya non operasional sebesar Rp.15.316.019 per tahun, sehingga dapat dihitung besarnya % markup :

$$\% \text{ Mark-up} = \frac{\text{Biaya non Operasional} + \text{Laba yang diharapkan}}{\text{Biaya Operasional}}$$

$$\% \text{ Mark-up} = \frac{\text{Rp.15.316.019} + \text{Rp.45.000.000}}{\text{Rp.426.209.996}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Mark-up} = 14,15\%$$

Sedangkan biaya produksi merupakan biaya operasional yang besarnya Rp.426.209.996 per hari yang selanjutnya dihitung dalam bentuk per km. Untuk menentukan nilai ini terlebih dahulu dihitung banyaknya km yang ditempuh oleh 1 armada bus dalam 1 tahun seperti tampak pada tabel 4.2.

Tabel 4.2 Perhitungan km yang ditempuh 1 armada per tahun

No	Parameter	Jumlah	Satuan
1	Km Tempuh per rit	34	Km
2	Frekwensi	8	Rit
3	Km Tempuh per hari	280	Km
4	Hari Operasi per bulan	26	Hari
5	Hari Operasi per tahun	312	Hari
6	Km-tempuh per bulan	7,284	Km
7	Km-tempuh per tahun	87,360	Km

Panjang rute Bus Trans Jogja adalah sepanjang 34 km, dengan frekuensi trayek adalah 8 kali perhari, sehingga dalam satu hari menempun trayek sepanjang 280 km (34 x 8). Hari operasi per bulan adalah 26 hari, sehingga dalam satu tahun adalah sebanyak 312 hari dan setiap harinya menempuh 280 km maka jumlah km yang ditempuh Bus Trans Jogja dalam satu tahun adalah sebesar $280 \times 312 = 87.360$ km.

Dengan keterangan jumlah realisasi bus yang beroperasi per hari sebanyak 49 bus, sementara Bus Trans Jogja memiliki jumlah keseluruhan bus adalah 54 Bus Siap Guna Operasi (SGO), dengan rincian :

1. Sejumlah 54 bus adalah bus Siap Guna Operasi,
2. Sejumlah 49 bus Siap Operasi, dan
3. Sejumlah 5 bus merupakan Cadangan.

Dengan asumsi setiap bus memiliki jumlah operasi bus per bulan adalah 26 hari, sisa hari dalam setiap bulannya adalah 4 hari yang digunakan untuk perawatan dan pemeliharaan bus. Namun Bus Trans Jogja tetap beroperasi setiap hari, sehingga jumlah bus yang siap beroperasi setiap harinya adalah 49 bus sementara 5 bus yang lain sebagai cadangan karena dalam tahap perawatan dan pemeliharaan. Sehingga dalam dokumen BOK (Biaya Operasional Kendaraan) Trans Jogja ditulis jumlah operasi bus perbulan adalah 26 hari.

Dengan demikian biaya produksi per km adalah sebesar :

$$\text{Biaya produksi / km} = \frac{426.209.996}{87.360} = \text{Rp.4.879}$$

Dengan markup 14,15% maka dapat ditentukan besarnya biaya Bus Trans Jogja adalah sebesar :

$$\text{Tarif} = \text{Rp.4.879} + (14,15\% \times \text{Rp.4.879}) = \text{Rp.5.593 per km}$$

Sedangkan tarif yang diberlakukan oleh Bus Trans Jogja adalah sebesar Rp.5.189 per km. Dengan demikian terjadi selisih dalam penentuan tarif yang

dilakukan oleh pihak Trans Jogja dengan perhitungan peneliti yang menggunakan metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing* dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel 4.3 Selisih Tarif

Tarif Bus Trans Jogja	Tarif Cost Plus Pricing	Selisih (Rp)	selisih (%)
5189	5593	404	7.22%

Berdasarkan perhitungan yang sudah dilakukan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan tarif yang ditentukan oleh bus Trans Jogja dengan tarif yang ditentukan oleh metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*. Perbedaan tersebut dapat dilihat dari hasil perhitungan persen selisih perbedaan tarif sebesar 7,22% antara perhitungan tarif bus Trans Jogja dan perhitungan tarif menurut metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*.

B. Pembahasan

Tarif yang baik adalah tarif yang mampu mengembalikan seluruh biaya yang dikeluarkan dan menghasilkan laba. Karena suatu usaha harus dapat memperhitungkan biaya yang dikeluarkan terhadap kembalian atau perolehan hasil penjualan agar dapat menimbulkan keuntungan. Untuk itu sangat penting bagi pihak pimpinan perusahaan untuk menghitung tarif sewa bis Trans Jogja dengan menggunakan dasar biaya. Hal ini sangat diperlukan karena perhitungan tarif berdasarkan biaya untuk kelangsungan hidup perusahaan. Dalam teori penentuan harga berdasar metode Biaya menyebutkan, bahwa biaya produksi yang telah dikeluarkan untuk menghasilkan barang tentu saja akan menjadi pertimbangan utama bagi pengusaha dalam menentukan harga jual

produknya. Harga jual yang ditetapkan di bawah biaya produksinya tentu saja akan mendatangkan kerugian bagi perusahaan. Sebaliknya harga jual yang ditetapkan di atas biaya produksinya tentulah akan menghasilkan keuntungan. Oleh karena itu pada umumnya pengusaha menggunakan dasar penetapan harga jual produknya atas dasar biaya produksinya dan kemudian ditambah dengan margin keuntungan yang diinginkannya.

Dalam kondisi penentuan harga berdasarkan biaya pada umumnya berjalan baik, perusahaan tetap berlangsung dan konsumen terpenuhi kebutuhannya. Dalam sector publik, akan lebih mudah dalam memperoleh banyak konsumen, karena dibanding harga yang ditetapkan bisa dibidang usaha sektor publik memberikan harga murah dilihat dari lebih berkualitasnya pelayanan dan fasilitas yang diberikan, karena hal tersebut dapat memberikan nilai tambah bagi konsumen.

Dewasa ini semakin tinggi tingkat persaingan dalam bisnis transportasi, termasuk minat masyarakat dalam menggunakan jasa Bus Trans Jogja yang akan membandingkan dengan kendaraan pribadi. Sehingga penentuan tarif berdasarkan biaya bisa digunakan untuk membantu manajemen dalam memprediksikan keputusan penentuan tarif sewa bus Trans Jogja kedepan.

Setelah menentukan tarif menggunakan perhitungan perusahaan dan penentuan tarif berdasarkan teori yaitu metode *Cost Plus Pricing* pendekatan *Full Costing* maka penulis akan membahas keduanya berdasarkan permasalahan yang telah dijabarkan dalam bab sebelumnya. Berdasarkan langkah-langkah yang telah diuraikan di atas dapat diketahui bahwa penentuan tarif sewa bus Trans Jogja berbeda

dengan penentuan tarif berdasarkan teori yang diajukan. Penulis menggunakan pendekatan *Full Costing* sebagai penentu harga jual dengan tujuan harga jual harus dapat menutup seluruh biaya penuh yang merupakan jumlah biaya produksi dan non produksi (dalam hal ini yang dimaksud adalah biaya operasional dan non operasional) ditambah dengan laba yang wajar. Selain itu pendekatan *Full Costing* mempunyai tujuan utama yaitu untuk pelaporan eksternal dan konsep penentuan harga pokok dengan pendekatan ini sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum. Menurut Prinsip Akuntansi Indonesia (PAI) : Biaya adalah harga pokok yang telah dikeluarkan di dalam proses untuk menghasilkan pendapatan, yaitu jumlah pengeluaran dan beban yang diperkenankan, langsung atau tidak langsung untuk menghasilkan barang atau jasa (IAI, 1973:41).

Full Costing sering disebut *absorption* atau *conventional costing* adalah metode penentuan harga pokok produksi, yang membebankan seluruh biaya produksi, baik yang berperilaku tetap maupun variabel kepada produk. *Full Costing* mengadakan pemisahan antara biaya produksi dengan *period cost*. Biaya produksi adalah biaya yang dapat diidentifikasi dengan produk yang dihasilkan, sedangkan *period cost* adalah biaya-biaya yang tidak ada hubungannya dengan produksi dan dibebankan sebagai biaya dalam periode terjadinya.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif Bus Trans Jogja tidak memasukkan unsur laba di dalam menentukan tarif, sehingga tarif yang ditentukan oleh bus Trans Jogja ini masih dibawah tarif yang ditentukan dengan metode *Full Costing*. Perbedaan tersebut disebabkan karena selama ini dalam penentuan tarif Bus

Trans Jogja tidak memasukkan unsur laba dan masih dikelola pemerintah. Karena Bus Trans Jogja masih dikelola pemerintah dengan Operator swasta (PT. Jogja Tugu Trans) menyebabkan adanya peraturan yang membuat tarif tersebut dalam perhitungannya tidak memasukkan laba serta pemerintah memberikan subsidi terhadap konsumen, yaitu sebesar tarif sesungguhnya dikurangi harga yang dibayar oleh konsumen.

Selama ini Bus Trans Jogja sudah mencapai target penjualan bahkan pada tahun 2008 Bus Trans Jogja berhasil melebihi target penjualan. Dengan melihat adanya kenaikan jumlah penjualan, pemerintah berencana untuk kedepannya akan mengelola Bus Trans Jogja menjadi BUMD, dimana BUMD sebagai pengelola Bus Trans Jogja dalam manajemennya bisa memasukkan unsure laba dalam penentuan tarifnya. Berkaitan dengan rencana pemerintah tersebut, penulis merasa perlu memberikan saran berupa metode untuk menentukan tarif yang lebih tepat.

Dari beberapa uraian diatas penulis mengajukan Metode *Cost Plus Pricing* pendekatan *Full Costing*. Penulis memilih metode tersebut karena metode ini memiliki kemampuan untuk dapat menutup biaya penuh. Dalam hal perusahaan jasa metode ini mampu memasukkan semua biaya operasional dan non operasional dengan pendekatan *Full Costing*, serta memasukkan unsure laba didalamnya dalam bentuk *Mark Up*. Sehingga dalam menentukan tarif dapat menutup biaya penuh serta memperoleh laba yang diharapkan. Metode *Cost Plus Pricing* pendekatan *Full Costing* sudah sesuai dengan rantai nilai harga pokok produk dengan tujuan manajerial penetapan harga jual karena Metode *Cost Plus Pricing* pendekatan *Full*

Costing memasukkan semua biaya operasional dan biaya non operasional termasuk biaya pemasaran.

Adanya perbedaan tarif antara Bus Trans Jogja dengan teori disebabkan karena dalam penentuan tarif Bus Trans Jogja hanya memperhitungkan seluruh biaya saja tidak memperhitungkan laba atas operasi, walaupun terdapat perbedaan tetapi penulis menyarankan untuk menggunakan model perhitungan tarif dengan model *Cost Plus Pricing* pendekatan *Full Costing* berkaitan dengan rencana pemerintah untuk mengelola Bus Trans Jogja menjadi Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang dapat memasukkan unsur laba dalam menentukan tarifnya.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Tarif Sewa bus yang berlaku pada Trans Jogja dibuat oleh Gubernur Yogyakarta dan dibahas kembali bersama anggota DPRD, dan ditentukan besarnya tarif per km adalah sebesar Rp.5189 dengan perhitungan tariff berdasarkan biaya pokok. Sedangkan besarnya tarif yang dihitung dengan *Cost Plus Pricing* Pendekatan *Full Costing* adalah sebesar Rp.5593. Dengan demikian terjadi perbedaan selisih perhitungan, dimana tarif Bus Trans Jogja 7,22% lebih tinggi dibandingkan dengan tarif Bus Trans Jogja. Hal ini disebabkan karena dalam penentuan tarif Bus Trans Jogja tidak didasarkan pada perhitungan mark up laba, sementara dalam metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*, semua komponen biaya dimasukkan ditambah mark up laba, sehingga dapat menutup biaya penuh serta menghasilkan laba yang diharapkan, namun kedepannya pemerintah berencana untuk mengelola Bus Trans Jogja melalui BUMD yang dalam manajemennya dapat memasukkan unsure laba dalam menentukan tarif.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti tidak mendapat Laporan Keuangan yang berkaitan dengan penjualan, biaya serta laba.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, penulis merasa perlu untuk mengajukan saran kepada pihak Bus Trans Jogja, antara lain :

1. Dengan melihat penentuan tarif bus Trans Jogja saat ini terdapat perbedaan antara metode *Cost Plus Pricing* pendekatan *Full Costing* dengan metode yang diterapkan perusahaan, walaupun demikian penulis menyarankan untuk tetap menggunakan metode penentuan tarif saat ini, hal tersebut berkaitan dengan pengelolaan Bus Trans Jogja saat ini yang masih dikelola pemerintah daerah bekerjasama dengan PT. Jogja Tugu Trans.
2. Dalam waktu kedepan berkaitan dengan rencana pemerintah untuk mengelola Bus Trans Jogja menjadi BUMD, penulis menyarankan untuk dapat melakukan perubahan tarif dengan metode *Cost Plus Pricing* Pendekatan *Full Costing* khususnya ketika Bus Trans Jogja sudah di kelola pihak BUMD. Metode ini dapat dijadikan sebagai masukan atau pertimbangan bagi Bus Trans Jogja dalam menentukan tarif sewa bus agar tarif bus yang ditetapkan nantinya dapat menutup biaya penuh dan mampu menghasilkan laba seperti yang diharapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agung, I Gusti Ngurah (2002). *Statistika Analisis Hubungan Kausal Berdasarkan Data Kategorik*. Edisi Revisi, Cetakan kedua. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada.
- Gitosudarmo, Indriyo (1994). *Manajemen Pemasaran*. Edisi I, Cetakan 1. Yogyakarta : BPFE.
- Ikatan Akuntan Indonesia (1973). *Prinsip-Prinsip Akuntansi Indonesia*. Jakarta
- Mowen, Maryanne M & Hansen, Don R (2009). *Managerial Accounting: Akuntansi Manajemen*. Buku 1, Edisi 8. Jakarta : Salemba Empat.
- Mulyadi (1983). *Akuntansi Biaya: Penentuan Harga Pokok & Pengendalian Biaya*. Edisi 3. Yogyakarta : BPFE
- Mulyadi (1990). *Handout Akuntansi Manajemen*. Cetakan 2. Yogya : BPFE.
- Mulyadi (1991). *Akuntansi Biaya: Penentuan Harga Pokok & Pengendalian Biaya*. Edisi 5. Yogyakarta: STIE YKPN.
- Mulyadi (1993). *Akuntansi Manajemen: Konsep, Manfaat dan Rekayasa*. Edisi II. Yogyakarta : STIE YKPN.
- Supriyono, RA (1982). *Akuntansi Manajemen : Konsep kos*. Yogyakarta : BPFE UGM & STIE YOGYA.
- Supriyono, RA (1985). *Akuntansi Biaya: Pengumpulan Biaya & Penentuan Harga Pokok*. Edisi 2, Cetakan 3. Yogyakarta : BPFE
- Swastha, Bashu & Ibnu, Sukotjo (1988). *Pengantar Bisnis Modern*, Edisi 3. Yogyakarta : Liberty.
- Swastha Bashu DH (2002). *Azas-azas Marketing*. Edisi 3, Cetakan pertama. Yogyakarta : Liberty.
- Taylor, Philip J & Neilson, Benjamin O (1964). *Management Accounting for Hospital*. Philadelphia : W.B. Saunders Co.
- Tjiptono, Fandy (1995). *Strategi Pemasaran*. Yogyakarta : Andi Offset
- Umar Husein (2003). *Metode Riset Perilaku Konsumen Jasa*. Jakarta : Ghalia Indonesia

LAMPIRAN

Lampiran II. PERJANJIAN KERJASAMA

Nomor :

Tanggal :

BIAYA POKOK ANGKUTAN BUS TRANS-JOGJA
Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
untuk Bus yang diadakan oleh Operator

KOMPONEN	BIAYA per BUS-KM BUS SEDANG
1	2
A. Karakteristik Kendaraan	
1 Type : Bus Sedang	
2 Jenis Pelayanan : Kelas PATAS AC	
3 Kapasitas angkut :	40 pnp
B Produksi Per Bus	
1 Km Tempuh per rit	34 km
2 Frekwensi	8 rit
3 Km Tempuh per hari	280 km
4 Hari Operasi per bulan	26 hari
5 Hari Operasi per tahun	312 hari
6 Km-tempuh per bulan	7,284 km
7 Km-tempuh per tahun	87,410 km
C Biaya per Km	
1 Biaya langsung	
a Biaya penyusutan	
1) Harga Kendaraan (HK)	454,000,000 rupiah
2) Masa susut (MS)	7 tahun
3) Nilai residu (NR) 0.15	68,100,000
HK - NR	
4) Per km = -----	630.69 rp/bus-km
Km Tempuh per Tahun x MS	
b Biaya bunga modal	
1) tingkat bunga per tahun (I) 15 %	0.15
2) harga bus per buah (dibiayai dari pinjaman 75%)	340,500,000 rupiah
3) Rumus perhitungan	
$\frac{N + 1}{2} \times \frac{HK \times 75\% \times I\%}{N}$	
2 km tempuh per thn X N	
*) N = Masa pinjaman = 7 Tahun	
4) Bunga modal/km	333.89 rp/bus-km
c Biaya Awak kendaraan/bus	
1) Susunan awak kendaraan	
a) Supir	2.2 Orang
b) Kondektur/Keamanan	2.2 Orang
Jumlah	4.4 Orang
2) Gaji dan Tunjangan	
a) Gaji/Upah per bulan	
(1) Supir per orang	2,000,000 rupiah
(2) kondektur/keamanan per orang	1,700,000 rupiah
(3) Gaji per tahun	97,680,000 rupiah

1	2
b) Uang Dinas Jalan (TKO) per bulan	
(1) Sopir per orang	150,000 rupiah
(2) Kondektur per orang	150,000 rupiah
(3) TKO per tahun	7,920,000 rupiah
c) Tunjangan Sosial	
(1) Jasa produksi/THR	
- per bus per tahun	2,860,000.00
- per orang	650,000.00
(2) Pengobatan	
- per orang per bulan	75,000 rupiah
- per tahun	3,960,000 rupiah
(3) Pakaian Dinas	
- Per orang per tahun	6 stel
- harga per stel	250,000 rupiah
- per tahun	6,600,000 rupiah
(4) ASURANSI TENAGA KERJA	
- per bus per bulan	175,000 rupiah
- per tahun	2,100,000 rupiah
3) Biaya Awak bus per tahun	118,910,000 rupiah
4) Biaya awak bus per km	
Rumus: $\frac{\text{Biaya Awak per tahun}}{\text{km tempuh per tahun}}$	1,360.37 rp/bus-km
d Biaya BBM	
1) Penggunaan BBM (liter)	5 km/liter
2) Penggunaan BBM per hari	56 liter
3) Harga BBM per liter	4,300 rupiah
4) Biaya BBM per bus per hari	240,938 rupiah
5) Biaya BBM per km	
Rumus: $\frac{\text{Biaya BBM per bus per hari}}{\text{Produksi per hari}}$	860 rp/bus-km
e Biaya Ban	
1) Penggunaan Ban per bus	6 buah
2) Daya tahan ban (km)	20,000 km
3) Harga ban per buah (Rp.)	1,250,000 rupiah
4) Biaya ban per bus (BBB)	7,500,000 rupiah
5) Biaya ban per km	
Rumus: $\frac{\text{BBB}}{\text{Daya thn ban/kap angkut}} =$	375.00 rp/bus-km
f Biaya Pemeliharaan/Reparasi kendaraan	
1) Service Kecil	
a) Dilakukan setiap	4,000 km
b) Biaya bahan	
(1) olie mesin	6 liter
- harga per liter	35,000 rupiah
- total	210,000 rupiah

1	2
(2) olie gardan	1 liter
- harga per liter	35,000 rupiah
- total	35,000
(3) Oli Transmisi	1 liter
- Harga per liter	38,000 rupiah
- total	38,000
(4) Gemuk	3.08 kg
- Harga per Kg	65,000 rupiah
- Total	200,417 rupiah
c) Upah kerja service	125,000 rupiah
d) Biaya service	608,417 rupiah
e) Biaya service per km	
Rumus : $\frac{\text{Biaya sekali servis}}{\text{Km per sekali servis}} =$	152.10 rp/bus-km
2) Servis besar	
a) Dilakukan setiap	10,000 km
b) Biaya bahan	
(1) Olie mesin	- liter
- harga per liter	35,000 rupiah
- Total	- rupiah
(2) Olie Gardan	- liter
- Harga per liter	35,000 rupiah
- Total	- rupiah
(3) Olie Transmisi	- liter
- Harga per liter	38,000 rupiah
- Total	- rupiah
(4) Gemuk	1.8 Kg
- Harga per Kg	65,000 rupiah
- Total	117,000 rupiah
(5) Minyak Rem	1.25 liter
- Harga per liter	80,000 rupiah
- Total	100,000 rupiah
(6) Filter olie	1 buah
- Harga per buah	150,000 rupiah
- Total	150,000 rupiah
(7) Filter Udara	1 buah
- Harga per buah	300,000 rupiah
- Total	300,000 rupiah
(8) Elemen lainnya	1 buah
- Harga	800,000 rupiah
- Total	800,000 rupiah
c) Upah kerja servis	325,000 rupiah
d) Biaya servis	1,792,000 rupiah
e) Biaya servis per km	
Rumus : $\frac{\text{Biaya sekali servis}}{\text{Km per sekali servis}}$	

1	2
----- = Km per sekali servis	179.20 rp/bus-km
3) Overhaul mesin	
a) Dilakukan setiap	300,000 km
b) Biaya overhaul (5 % x harga chasis)	13,620,000 rupiah
c) Biaya per km	0.0005 rp/bus-km
4) Overhaul body	
a) Dilakukan setiap	300,000 km
b) Biaya overhaul (9 % x harga bus)	40,860,000 rupiah
c) Biaya per km	0.0016 rp/bus-km
5) Penambahan olie mesin	
a) Penambahan per hari	0.3 liter
b) harga olie per liter	35,000 rupiah
c) biaya tambahan olie per hari (Rp.)	8,750 rupiah
d) Biaya per km	31.23 rp/bus-km
6) Biaya cuci bus	
a) Biaya per hari	35,000 rupiah
b) Biaya per km	124.93 rp/bus-km
7) Penggantian SC (2% x harga chasis)	5,448,000 rupiah
Bi: Biaya per km	62.33 rp/bus-km
8) Pemeliharaan Body (0,5% dari harga karoseri)	9,080,000 rupiah
	103.88 rp/bus-km
Pemeliharaan & Repair per km	549.79 rp/bus-km
g. Biaya Retribusi Terminal	
1) SPE per hari per bus	20,000 rupiah
2) SPE per km	71.39 rp/bus-km
h. Biaya PKB (STNK)	
1) PKB per tahun per bus (0,5 % dari harga bus)	2,270,000 rupiah
2) PKB per km	25.97 rp/bus-km
i. Biaya keur bus	
1) Keur per tahun per bus	2 kali
2) Biaya per sekali keur	16,000 rupiah
3) Biaya keur per tahun per bus	32,000 rupiah
4) Biaya keur per km	0.37 rp/bus-km
j. Biaya Asuransi kendaraan	
1) Premi per bus per tahun 2,5% x harga bus	11,350,000 rupiah
2) Biaya asuransi per km	129.85 rp/bus-km
k. Biaya Asuransi Penumpang	
Asuransi pnp per bus per bulan	60,000.00
Per bus per tahun	720,000.00
Per tahun per km	8.24 rp/bus-km
2. Biaya Tidak Langsung	
a. Biaya Pegawai Kantor	
1) Susunan Pegawai (a) Komisaris	5.0

1	2
(b) Direksi	4.0 Orang
(c) Bagian Adm & Keuangan	6.0 Orang
(d) Bagian Operasi	15.0 Orang
(e) Bagian Teknik	10.0 Orang
(f) Bagian Umum	15.0 Orang
Jumlah	55.0 Orang
2) Gaji dan Tunjangan :	
(a) Gaji/upah	
(1) Rata-rata per orang per bulan	1,868,182 rupiah
(2) Gaji per tahun	1,233,000,000 rupiah
(b) Uang Dinas Jalan	
(1) Rata-rata per orang per bulan	- rupiah
(2) TKO per tahun	- rupiah
(c) Tunjangan Sosial	
(1) Jasa Produksi (0 x Total Gaji)	-
(2) Pengobatan	
- per orang per bulan	100,000 rupiah
- per tahun	66,000,000 rupiah
(3) Pakaian Dinas :	
- per orang per tahun	6 stel
- harga per stel	250,000 rupiah
- biaya per orang per tahun	82,500,000 rupiah
(4) ASTEK	
- per orang per bulan	55,000 rupiah
- per tahun	36,300,000 rupiah
3) Biaya pegawai pertahun	1,417,800,000 rupiah
Biaya pegawai per-pnp	16,220.13 rp/bus-km
b. Biaya Pengelolaan	
1) Penyusutan Bangunan Kantor	
(a) Nilai	850,000,000 rupiah
(b) Penyusutan per tahun	42,500,000 rupiah
2) Penyusutan Bangunan Pool & Bengkel	
(a) Nilai	200,000,000 rupiah
(b) Penyusutan per tahun	10,000,000 rupiah
3) Penyusutan Peralatan Kantor	
(a) Nilai	100,000,000 rupiah
(b) Penyusutan per tahun	20,000,000 rupiah
4) Penyusutan Peralatan Pool & Bengkel	
(a) Nilai	75,000,000 rupiah
(b) Penyusutan per tahun	15,000,000 rupiah
5) Pemeliharaan Kantor, Bengkel dan Peralatannya	25,000,000 rupiah
6) Biaya Adm. Kantor per tahun	15,000,000 rupiah
7) Biaya Listrik, Air & Telpn per tahun	30,000,000 rupiah
8) Biaya perjalanan Dinas per tahun	- rupiah
9) Pajak Bumi dan Bangunan	1,250,000 rupiah
10) Biaya izin usaha	100,000 rupiah
11) Biaya Izin Trayek	1,000,000 rupiah
12) Biaya lain-lain	- rupiah
13) Total Biaya pengelolaan per tahun	159,750,000 rupiah
Total Biaya pengelolaan per pnp	

1	2
c. Biaya Tidak Langsung per tahun	1,577,550,000 rupiah
d. Jumlah Bus	
1) SGO	54 bus
2) SO (90% dari SGO)	49 bus
e. Produksi km per tahun bus SO	4,248,122 rupiah/bus-km
f. Biaya Tidak Langsung per km	371.35 rupiah/bus-km
D. REKAPITULASI BIAYA PER KM	
1. Biaya Langsung	
a. Biaya Penyusutan	630.69
b. Biaya Bunga Modal	333.89
c. Biaya Awak Bus	1,360.37
d. Biaya BBM	860.00
e. Biaya Ban	375.00
f. Biaya Pemeliharaan Kendaraan	549.79
g. Biaya Terminal	71.39
h. Biaya PKB (STNK)	25.97
i. Biaya Keur Bus	0.37
j. Biaya Asuransi	129.85
g. Biaya Asuransi Penumpang	8.24
Jumlah	4,345.56
2. Biaya Tidak Langsung	371.35
3. Total Biaya per km	4,716.91
4. JUMLAH	4,716.91
5. Pajak	471.69
6. JUMLAH TOTAL	5,188.60
PEMBULATAN	5,189.00

PIHAK KEDUA

PIHAK PERTAMA

POERWANTO JOHAN RIYADI

HAMENGKU BUWONO X

		/bus/th	Jml bis	
A. Biaya Operasional	Biaya Penyusutan			68,100,000
	Biaya bunga modal			51,075,000
	Biaya Karyawan	Gaji	97,680,000	
		Uang dinas	7,920,000	
		Tunjangan	13,420,000	
		Asuransi	2,100,000	
		Jumlah		121,120,000
	Biaya Transportasi	BBM	75,172,656	
		Biaya Ban	30,000,000	
		Retribusi Terminal	6,240,000	
		Biaya keur bus	32,000	
		Jumlah		111,444,656
	Biaya Pemeliharaan	Service Ringan	12,168,340	
		Service Besar	14,336,000	
		Pemeliharaan Body	9,080,000	
	Jumlah		35,584,340	
Biaya perlengkapan	Asuransi Penumpang	720,000		
	Asuransi Kendaraan	11,350,000		
	Biaya Pajak Kendaraan	2,270,000		
	Jumlah			
Biaya Lain-lain	Overhaul	10,896,000		
	Penambahan Olie	2,730,000		
	Biaya cuci	10,920,000		
	Jumlah		24,546,000	
	Total Biaya Operasional			411,869,996
B. Biaya Non Operasional	Biaya Administrasi dan Umum	1,417,800,000	103	13,765,049
	Biaya Pemasaran	-	103	-
	Biaya non operasional lainnya	159,750,000	103	1,550,971
	Total Biaya Operasional			15,316,019
	Total Biaya Penuh			427,186,015
	Laba yang diharapkan	45,000,000		Total Biaya/km
	% Markup	14.64%		Jm km
	Biaya produksi per unit	411,869,996		Total Biaya
	Jumlah km dalam setahun	87,410		10% Biaya
	Biaya produksi per unit / km	4,712		45,357,007
	Harga Tiket per uni / km/ bus	5,402		

BAB IV

PENENTUAN TARIF

(Bagian Isi SK687-2002)

1. Pengertian Umum

- 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 :

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

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

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{Total biaya pokok}}{\text{Faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}}$$

Km yang ditempuh = Jarak trayek x jumlah perjalanan dalam satu

Per tahun hari x jumlah hari operasi dalam satu bulan x

Jumlah bulan dalam satu tahun

- c. Faktor muat (Load Factor) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70%.
- d. Satuan produksi adalah pembagi terhadap total biaya produksi sehingga dapat ditentukan besar per satuan produksi.
- e. Alat produksi adalah sarana angkutan yang digunakan untuk memproduksi jasa angkutan penumpang dengan atau tanpa fasilitas tambahan.

f. Fasilitas tambahan yang digunakan pada alat produksi meliputi :

1) Fisik

- Alat pendingin udara (AC)

2) Operasional

- Ekonomi

- Non Ekonomi