

ANALISIS PERHITUNGAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) BUS TRANSJAKARTA KORIDOR VII DI JAKARTA

Abdul Gani Kamaludin
ITL Trisakti
aganik@gmail.com

Dian Ardyahiya Ekawati
ITL Trisakti
p3m@itltrisakti.ac.id

Marthaleina
ITL Trisakti
marthaleina_rs@yahoo.com

ABSTRACT

PT Eka Sari Lorena Transport and PT Jakarta Mega Trans are the operators managing Transjakarta at corridor VII that serves route Kampung Melayu – Kampung Rambutan. The decision related to transport fares needs careful handling and wise policy because it has to bridge the gap of interest between the passengers and the transportation provider. Therefore, careful estimation and improvement are urgently required in calculating the operational cost of public vehicle as the basis of decision making. This study is conducted to find out the estimation of public vehicle operational cost of PT Eka Sari Lorena Transport, PT Jakarta Mega Trans and the operational cost based on SK Dirjen Nomor 687 year 2002. The calculation method referred to SK Dirjen No 687 year 2002. The result shows that the public vehicle operational cost of PT Eka Sari Lorena is Rp 9.373,00/bus-km while PT Jakarta Mega Trans is Rp 13.010,00/bus-km. The estimation of public vehicle operational cost on that particular route is Rp 8.802,64/bus-km. The analysis of those two transportation providers reveals that there is a significant different component influencing the operational cost, that is the component of financing the human resources.

Key words: *operational cost of public vehicle, BOK, Transjakarta*

PENDAHULUAN

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan berbagai upaya untuk mengatasi permasalahan angkutan umum perkotaan dan kemacetan di Jakarta. Salah satunya yaitu dengan sistem angkutan massal (Mass Rapid Transit) atau yang lebih dikenal dengan bus Transjakarta. Keberadaan angkutan umum perkotaan di kota-kota besar sangatlah penting sebagai pengangkut pergerakan masyarakat untuk mengerjakan aktivitas sehari-harinya. Transjakarta ini diharapkan dapat mendukung aktivitas ibukota yang padat dengan tujuan untuk memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman dan terjangkau dengan tarif sebesar Rp 3.500,- bagi warga Jakarta sehingga konsumen mau beralih dari moda kendaraan pribadi menjadi moda transportasi umum.

Penentuan besaran tarif angkutan membutuhkan penanganan dan kebijakan yang arif karena harus dapat menjembatani

kepentingan penumpang selaku konsumen dan pengusaha/operator angkutan. Pada dasarnya penetapan tarif oleh pemerintah bertujuan untuk menjamin kelangsungan angkutan umum perkotaan dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan penumpang serta mempertimbangkan kemampuan dan kemauan daya beli konsumen. Bus Transjakarta diharapkan mampu memenuhi kebutuhan konsumen dalam mendapatkan moda transportasi yang aman, nyaman, murah dan memiliki halte – halte yang terletak di kawasan strategis dan tersebar di sepanjang jalan khususnya bagi penumpang yang menggunakan jasa bus Transjakarta koridor VII yang melewati jalur-jalur strategis perekonomian masyarakat yaitu Kampung Rambutan – Kampung Melayu. (Fiva, Sembiring, and Risky) penetapan tariff disesuaikan dengan jalur tempuh.

Dengan memperhatikan besarnya biaya operasional yang dikeluarkan oleh masing-masing operator diharapkan dapat menjembatani pada kedua belah pihak yaitu operator dan pengguna jasa. Faktor-faktor lain yang mempengaruhi besarnya biaya operasional kendaraan seperti biaya pemeliharaan/suku cadang, harga bahan bakar, gaji/upah awak kendaraan dan pegawai, sarana dan prasarana dan sebagainya sehingga mempengaruhi besar kecilnya biaya operasional kendaraan. Maka perlu dilakukan penelitian mengenai perhitungan tarif bus Transjakarta Koridor VII berdasarkan biaya operasional kendaraan sehingga dapat mengetahui apakah tarif yang berlaku pada kedua operator tersebut sesuai atau tidak.

KAJIAN PUSTAKA

Manajemen keuangan adalah suatu kegiatan perencanaan, penganggaran, pemeriksaan, pengelolaan, pengendalian, pencarian dan penyimpanan dana yang dimiliki oleh suatu organisasi atau perusahaan. Tujuan manajemen keuangan adalah untuk memaksimalkan nilai perusahaan. Dengan demikian apabila suatu saat perusahaan dijual, maka harganya dapat ditetapkan setinggi mungkin. Seorang manajer juga harus mampu menekan arus peredaran uang agar terhindar dari tindakan yang tidak diinginkan. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) didefinisikan sebagai biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Berdasarkan pertimbangan ekonomi, diperlukan kesesuaian antara besarnya tarif (penerimaan). Dalam hal ini pengusaha angkutan umum mendapatkan keuntungan yang wajar dan dapat menjamin kelangsungan serta perkembangan jasa usaha yang dikelolanya.

Biaya Operasional Kendaraan dibagi menjadi 2 (dua) bagian yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya langsung adalah biaya yang dalam pengeluarannya langsung tanpa tergantung pada volume produksi yang terjadi. Biaya tidak langsung

adalah biaya yang tidak langsung dikenakan terhadap operasi angkutan tetap menjadi bagian dari biaya pokok dan unit biaya. Biaya operasional kendaraan merupakan penjumlahan antara biaya langsung ditambah biaya tidak langsung, sedangkan biaya operasional kendaraan per-rit adalah total biaya operasional kendaraan selama satu tahun dibagi dengan kilometer tempuh kendaraan per tahun. Menurut (Hernawan and Putri) Biaya operasional akan mendukung profitabilitas perusahaan.

Biaya Pokok Produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Besarnya biaya pokok produksi sangat bergantung pada besarnya biaya total operasi persatuan waktu dan besarnya produksi pelayanan per satuan waktu. Biaya Pokok Produksi terdiri dari biaya langsung dan biaya tidak langsung ditambah dengan keuntungan sebesar 10% dari total biaya pokok produksi. (Ratnasari) biaya pokok adalah seluruh komponen biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan,

Pada prinsipnya kebijakan penetapan tarif angkutan kota harus dapat menyelamatkan dua kepentingan yaitu dapat memberikan keuntungan yang wajar untuk dapat mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan dan besarnya tarif terjangkau bagi masyarakat. (Sitorus) penerimaan tariff adalah sudah diperhitungkan dengan komponen biaya operasional.

METODE PENELITIAN

Seluruh data-data biaya dikumpulkan dari kegiatan penelitian lapangan maupun penelitian pustaka. Komponen-komponen biaya yang digunakan antara lain seperti pembiayaan umum yang meliputi harga kendaraan, nilai depresiasi kendaraan, besar penyusutan dan besarnya asuransi serta pembiayaan operasional dan pemeliharaan bus yang meliputi biaya bahan bakar, biaya awak kendaraan, biaya terminal, biaya SDM selain awak kendaraan, pajak dan KIR, biaya perawatan pool dan bengkel, biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel serta biaya perawatan peralatan kantor. Dari komponen-

komponen biaya yang sudah ditentukan maka akan dapat diketahui besarnya biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh operator setiap kilometernya.

Berdasarkan hasil studi literatur dan survai di lapangan, didapatkan data sebagai berikut:

Data Karakteristik Kendaraan pada Operator :

NO	URAIAN KARAKTERISTIK	PT. EKA SARI LORENA TRANSPORT	PT. JAKARTA MEGA TRANS
1	Harga Kendaraan (Rp)	1.300.000.000	1.473.882.437
2	Kapasitas Penumpang (pnp)	85	85
3	Bahan Bakar	BBG	BBG
4	Harga Bahan Bakar	3100 lsp	3100 lsp
5	Jumlah bus perkoridor (unit)	34	51
6	Jumlah bus beroperasi (unit)	31	46
7	Jumlah hari operasi per bus per bulan (hari)	25	25
8	Jumlah hari operasi per bus per tahun (hari)	300	300
9	Jarak per trip (km)	27	27
10	Jarak tempuh per bus per hari (km)	297	297
11	Kilometer tempuh per tahun (km)	89.100	89.100
12	Jarak tempuh per liter (km)	2,00	2,10

Sumber: Hasil Wawancara, 2016

Nilai residu kendaraan, sebesar 20% dari harga kendaraan.= Rp 294.776.487,-

Nilai depresiasi per bus per tahun, diperoleh dari harga kendaraan dikurangi nilai residu dibagi dengan masa penyusutan kendaraan, dimana masa penyusutan kendaraan = 7 tahun Nilai depresiasi per bus per tahun = Rp 168.443.707,-

Biaya profisi (legal admin) sebesar 2,5% dari harga bus dibagi masa pinjaman = Rp 7.369.412,-. Asuransi TLO per bus sebesar 1,3% dari harga bus = Rp 19.160.472,-

Biaya bunga atas modal per bus per tahun, dimana suku bunga sebesar 13,83 % per tahun = Rp 203.837.941,-

Biaya investasi per bus per tahun (rp/bus/tahun) = Rp. 398.811.532,-

Biaya investasi per bus per kilometer (rp/km) = Rp 4.476,-/bus-km

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis data di atas, maka biaya yang dikeluarkan untuk pembiayaan umum pada operator PT Eka Sari Lorena Transport adalah sebesar Rp 3.334,-/bus-km sedangkan pada operator PT Jakarta Mega Trans adalah sebesar Rp 4.476,-/bus-km Total biaya perawatan dan suku cadang Rp 242.069.269,-/bus/thBiaya pramudi/orang/tahun Rp 33.296.000,-

Total biaya pramudi/tahun = 32 x Rp 33.296.000,- = Rp 1.065.472.000,-

Biaya pramudi/bus/tahun = Rp 1.065.472.000/34 = Rp 31.337.412,-

Total biaya operasional

Rp 426.000.000,-/thn

Biaya operasional kantor per bus = Rp 426.000.000/34

Biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel, dimana masa penyusutan diasumsikan 5 tahun, antara lain:

Biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel

No	Uraian	Jumlah	Nilai Investasi (Rp)	Biaya Depresiasi (Rp)
1	Kendaraan ops. bengkel	4 unit	20.000.000	16.000.000
2	Kendaraan ops. kantor	4 unit	20.000.000	16.000.000
3	Peralatan kantor	1 set	50.000.000	10.000.000
4	Peralatan bengkel	1 set	810.539.600	162.107.920
Jumlah biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel/thn				204.107.920
Biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel/bus/thn				6.003.174

Sumber : Hasil Wawancara, 2016

Biaya Perawatan Peralatan Kantor per bus biaya investasi perlengkapan pool dan dihitung dari 2,5% dari biaya investasi bengkel perlengkapan pool dan bengkel per tahun.

No	Uraian	Jumlah	Harga Satuan (Rp)	Nilai investasi (Rp)
1	Investasi kendaraan operasional bengkel	4 unit	5.000.000	20.000.000
2	Investasi kendaraan operasional kantor	4 unit	5.000.000	20.000.000
3	Investasi peralatan kantor	1 set	50.000.000	50.000.000
4	Investasi peralatan bengkel	1 set	810.539.600	810.539.600
Total biaya investasi				900.539.600
Biaya perawatan = 2,5% dari total biaya investasi				22.513.490
Biaya perawatan peralatan kantor per bus				662.161

Sumber : Hasil Wawancara, 2016

Berdasarkan hasil analisis di atas maka biaya operasional dan pemeliharaan yang dikeluarkan oleh PT Eka Sari Lorena Transport sebesar Rp 6.038,00/bus-km. Dari hasil perhitungan komponen-komponen biaya baik itu pembiayaan umum maupun pembiayaan operasional dan pemeliharaan, maka dapat diketahui besarnya biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh operator PT Eka Sari Lorena Transport (termasuk investasi) per km, yaitu:

Biaya investasi/bus/kilometer + Biaya operasi/bus/kilometer
= Rp 3.334,- + Rp 6.038,-
= **Rp 9.373,-/bus-km**

a. Perhitungan pembiayaan operasional tetap

- 1) Biaya BBM per bus per tahun, diperoleh dari kilometer tempuh per tahun dibagi dengan jarak tempuh per liter dikalikan harga BBG per liter = $89.100/2,10 \times \text{Rp } 3.100,-/\text{lsp}$
= Rp 131.528.571,-
 - 2) Biaya perawatan dan suku cadang per bus per tahun, meliputi:
 - Engine Rp 3.862.334.067,-
 - Bagian AC Rp 1.932.156.014,-
 - Power train dan rem Rp 789.019.533,-
 - Sistem kelistrikan Rp 662.067.426,-
 - Bagian body Rp 768.199.460,-
- Total biaya perawatan dan suku cadang Rp 8.013.776.499,-/th

- Biaya perawatan dan suku cadang per bus per tahun =
 = Rp 8.013.776.499/51
 = Rp 157.132.872,- /bus/thn
- 3) Biaya pramudi per bus per tahun
 Jumlah pramudi = 127 orang Biaya pramudi(gaji+tunjangan)/orang/bulan Rp 6.395.367,
 - Biaya pramudi/orang/tahun Rp 76.744.400,-
 Total biaya pramudi/tahun = 127 x Rp 76.744.400,-
 = Rp 9.746.538.800,-
 Biaya pramudi/bus/tahun = Rp 9.746.538.800,-/51
 =
 Rp 191.108.604,-
- 4) Biaya mekanik per bus per tahun
 Jumlah mekanik = 30 orang
 Biaya mekanik (gaji+tunjangan)/orang/bulan Rp 6.356.283,-
 Biaya mekanik/orang/tahun Rp 76.275.400,-
 Total biaya mekanik/tahun = 30 x Rp 76.275.400,-
 Biaya mekanik/bus/tahun = Rp 2.288.262.000/51
 = Rp 44.867.882,-
- 5) Biaya terminal per bus per tahun Rp 0,-
- 6) Rekapitulasi biaya operasional/bus/tahun, sebagai berikut:
- Biaya BBM
 Rp 131.528.571,-/bus/thn
 - Biaya perawatan dan suku cadang Rp 157.132.872,-/bus/thn
 - Biaya pramudi
 Rp 191.108.603,-/bus/thn
 - Biaya mekanik
 Rp 44.867.882,-/bus/thn
 - Biaya terminal
 Rp 0,-/bus/thn

Total biaya operasional per bus per tahun Rp 524.637.930,-/bus/thn

b. Perhitungan Pembiayaan Pemeliharaan Tetap

- 1) Biaya SDM Bengkel dan Pool per bus, meliputi: Kepala Bengkel, Kepala Mekanik, Kepala Logistik, Staf Logistik, Staf Administrasi Teknik, *Office boy*/kurir, dan *Security*/Satpam yang berjumlah 27 orang.
 Total biaya SDM Pool dan Bengkel per tahun = Rp 1.548.122.400,-
 Biaya SDM Pool dan Bengkel/bus/thn = Rp 30.355.341,-
- 2) Biaya SDM Management dan Kantor per bus, meliputi: komisariss (4 orang), direktur (4 orang), manajer (4 orang), staf (45 orang).
 Total biaya SDM Manajemn Kantor per thn Rp 5.404.304.080,-
 Biaya SDM Manajemen dan Kantor/bus/thn = Rp 105.966.747,-
- 3) Biaya Operasional Kantor, meliputi:
- Fasilitas kantor
 Rp 690.000.000,-/thn
 - Kendaraan operasional
 Rp 52.800.000,-/thn
 - ATK
 Rp 10.000.000,-/thn
 - Auditor dan jasa hukum
 Rp 120.000.000,-/thn
- Total biaya operasional Rp 982.800.000,-/thn
 Biaya operasional kantor per bus = Rp 982.800.000/51
 = Rp 19.270.588,-/bus/thn
- 4) Biaya Operasional Bengkel per tahun = Rp 66.000.000,-/thn

Biaya operasional bengkel per bus per tahun = Rp 66.000.000/51
Biaya perawatan pool dan bengkel per bus = Rp 12.500.000/51 = Rp 245.098/bus/thn

= Rp 1.294.118/bus/th

5) Biaya pajak dan KIR bus per tahun = Rp 6.200.000,-/bus/thn

6) Biaya perawatan pool dan bengkel per tahun = Rp 12.500.000,-/thn

7) Biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel, dimana masa penyusutan diasumsikan 5 tahun dengan nilai residu kendaraan sebesar 20%, antara lain:
Biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel

No	Uraian	Biaya Depresiasi (Rp)
1	Depresiasi kendaraan	120.000.000
2	Depresiasi perlengkapan kantor dan bengkel	35.660.000
3	Investasi alat komunikasi	12.000.000
4	Biaya pra operasi	0
5	Depresiasi peralatan bengkel	200.000.000
Jumlah biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel/thn		367.660.000
Biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel/bus/thn		7.209.020

Sumber: Hasil Wawancara, 2016

8) Biaya Perawatan Peralatan Kantor per bus dihitung dari 2,5% dari biaya investasi perlengkapan pool dan bengkel per tahun.

Biaya Perawatan Peralatan Kantor

No	Uraian	Nilai Investasi (Rp)
1	Investasi kendaraan	750.000.000
2	Investasi perlengkapan kantor	178.300.000
3	Investasi alat komunikasi	60.000.000
4	Investasi peralatan bengkel	1.000.000.000
Total biaya investasi		1.988.300.000
Biaya perawatan = 2,5% dari total biaya investasi		49.707.500
Biaya perawatan peralatan kantor per bus		974.657

Sumber: Hasil Wawancara, 2016

9) Rekapitulasi biaya pemeliharaan per bus per tahun

- Biaya SDM Bengkel dan Pool Rp 30.355.341,-
- Biaya SDM Management dan kantor Rp 105.966.747,-
- Biaya operasional kantor Rp 19.270.588,-

- Biaya operasional bengkel Rp 1.294.118,-
- Pajak dan kir Rp 6.200.000,-
- Biaya perawatan pool dan bengkel Rp 245.098,-
- Biaya depresiasi peralatan kantor dan bengkel Rp 7.209.020,-

- Biaya perawatan peralatan kantor Rp 974.657,-
- Total biaya pemeliharaan per bus Rp 171.515.568,-
- c. Total biaya operasional dan pemeliharaan per bus per tahun
 $= \text{Rp } 524.637.930,- + \text{Rp } 171.515.568,-$
 $= \text{Rp } 696.153.498,-/\text{bus}/\text{thn}$
- d. Profit margin per bus (10% dari total biaya operasional dan pemeliharaan per bus per tahun)
 $= 10\% \times \text{Rp } 696.153.498,-$
 $= \text{Rp } 69.615.350,-$
- e. Total biaya operasi per bus per tahun (termasuk profit margin)
 $= \text{Rp } 696.153.498,- + \text{Rp } 69.615.350,-$
 $= \text{Rp } 765.768.848,-$
- f. Biaya operasi per bus per kilometer
 $= \text{Total biaya operasi per bus per tahun} / \text{kilometer tempuh per tahun}$
 $= \text{Rp } 765.768.848/89.100$
 $= \text{Rp } 8.594,- / \text{bus-km}$
 Berdasarkan hasil analisis di atas maka biaya operasional dan pemeliharaan yang dikeluarkan oleh PT Jakarta Mega Trans sebesar Rp 8.594,00/bus-km

Dari hasil perhitungan komponen-komponen biaya baik itu pembiayaan umum maupun pembiayaan operasional dan pemeliharaan, maka dapat diketahui besarnya biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh operator PT Jakarta Mega Trans (termasuk investasi) per km, yaitu:

$$= \text{Biaya investasi}/\text{bus}/\text{kilometer} + \text{Biaya operasi}/\text{bus}/\text{kilometer}$$

$$= \text{Rp } 4.476,- + \text{Rp } 8.594,-$$

$$= \text{Rp } 13.070,-/\text{bus-km}$$

Dari hasil perhitungan komponen-komponen biaya baik itu biaya langsung, biaya tidak langsung dan biaya fasilitas tambahan, maka dapat diketahui besarnya biaya operasional kendaraan pada bus

Transjakarta Koridor VII Rute Kampung Melayu-Kampung Rambutan sebesar **Rp 8.802,64/bus-km.**

Berdasarkan perhitungan pembiayaan umum dan pembiayaan operasional pada operator yang melayani bus Transjakarta Koridor VII Rute Kampung Melayu-Kampung Rambutan yaitu PT Eka Sari Lorena Transport dan PT Jakarta Mega Trans, maka biaya yang harus dikeluarkan sebagaimana tabel berikut: Biaya Operasional Kendaraan yang dikeluarkan PT Eka Sari Lorena Transport sebesar Rp 9.373,00/bus-km lebih rendah dibandingkan PT Jakarta Mega Trans sebesar Rp 13.070/bus-km. Dan jika dihitung berdasarkan formulasi pada SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002, biaya yang dikeluarkan untuk bus Transjakarta Koridor VII (Kampung Melayu – Kampung Rambutan) sebesar Rp 8.802,64/bus-km. Perhitungan biaya operasional kendaraan bus Transjakarta Koridor VII Rute Kampung Melayu-Kampung Rambutan dengan menggunakan formulasi perhitungan yang berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002.

Terdapat perbedaan biaya-biaya pada komponen yang mempengaruhi dalam perhitungan biaya operasional kendaraan pada operator PT Eka Sari Lorena Transport dan PT Jakarta Mega Trans. Perbedaan komponen biaya yang paling signifikan yaitu pada biaya sumber daya manajemen dan kantor (98,27%), biaya operasional bengkel (91,06%), biaya mekanik (89%) dan biaya pramudi (83%). Dengan adanya perbedaan pada komponen-komponen biaya inilah yang mempengaruhi besar kecilnya perhitungan biaya operasional kendaraan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang dilakukan pada penelitian ini, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut: 1) Biaya yang dikeluarkan untuk pembiayaan umum pada operator PT Eka Sari Lorena Transport adalah sebesar Rp 3.334,-/bus-km sedangkan pada operator PT Jakarta Mega

Trans adalah sebesar Rp 4.476,-/bus-km. 2) Pembiayaan yang dikeluarkan untuk operasional dan pemeliharaan pada operator PT Eka Sari Lorena Transport sebesar Rp 6.038,00/bus-km sedangkan pada PT Jakarta Mega Trans sebesar Rp 8.594,00/bus-km. Dari hasil analisis pembiayaan umum dan pembiayaan operasional serta pemeliharaan maka didapatkan biaya operasional kendaraan pada PT Eka Sari Lorena Transport sebesar Rp 9.373,00/bus-km sedangkan pada PT Jakarta Mega Trans sebesar Rp 13.070,00/bus-km. Biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan pada operator PT. Eka Sari Lorena Transport lebih efisien dibandingkan PT. Jakarta Mega Trans, hal ini dikarenakan terdapat perbedaan signifikan pada komponen biaya sumber daya manusia yang meliputi biaya pramudi, biaya mekanik dan biaya sumber daya manusia manajemen dan kantor. 3) Biaya operasional kendaraan bus Transjakarta pada Koridor VII Rute Kampung Melayu – Kampung Rambutan berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 adalah Rp 8.802,64/bus-km.

Sistem perawatan yang baik akan memberikan keuntungan kepada operator/pengusaha angkutan, karena meskipun kendaraan telah habis umur ekonomisnya tetapi kendaraan tersebut masih dapat dioperasikan untuk beberapa tahun lagi sehingga dapat memberikan keuntungan bagi perusahaan.

Mengingat PT Jakarta Mega Trans telah tutup kontrak per tanggal 1 Juni 2016 dengan PT Transjakarta, maka sebaiknya operator PT Eka Sari Lorena Transport dalam melakukan perhitungan biaya operasional kendaraan menyesuaikan dengan formula perhitungan yang terdapat pada SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor: 687 Tahun 2002.

DAFTAR PUSTAKA

- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 89 Tahun 2002. Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK 687/ AJ206 /DRJD /2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- Morlok, E.K. 1998. Pengantar Teknik dan Perencanaan, Jakarta : Erlangga
- Mulyadi 2000. Akuntansi Biaya . Edisi Ke-5, Yogyakarta : Aditya Media
- Perda Propinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Transportasi.
- Ramadhan, Zulkifli, 2014 Analisis Perhitungan dan Perbandingan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Rapi Transit (BRT) Transmisi Jenis Mercedes Benz OH-1521 dan Hino RK8-235, Jurnal Teknik Sipil, Universitas Sriwijaya.
- Sugiono, 2003, Metode Penelitian Bisnis. Edisi 1. Bandung : Alfabeta
- Tamin,O,Z, 2000, Perencanaan dan Permodelan Transportasi, ITB, Bandung.
- Warpani, Suwardjoko. 1990 Merencanakan Sistem Perangkutan, Bandung. ITB