



**ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)  
DALAM MENGUKUR PRODUKTIVITAS ANTARA  
BUS BARU DAN BUS BEKAS ANGKUTAN  
PARIWISATA (STUDI PADA  
PO ABIYAN TRANS)**

**SKRIPSI**

oleh

**Syauqi Iman Khoiri  
NIM 160810301033**

**JURUSAN AKUNTANSI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS JEMBER  
2020**



**ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)  
DALAM MENGUKUR PRODUKTIVITAS ANTARA  
BUS BARU DAN BUS BEKAS ANGKUTAN  
PARIWISATA (STUDI PADA  
PO ABIYAN TRANS)**

**SKRIPSI**

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Akuntansi (S1) dan mencapai gelar Sarjana Ekonomi

oleh

**Syauqi Ilman Khoiri  
NIM 160810301033**

**JURUSAN AKUNTANSI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS JEMBER**

**2020**

**i**

## PERSEMBAHAN

Syukur Alhamdulillah kepada Allah SWT yang telah memberikan limpahan kuasa dan rahmat-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik yang penulis persembahkan untuk:

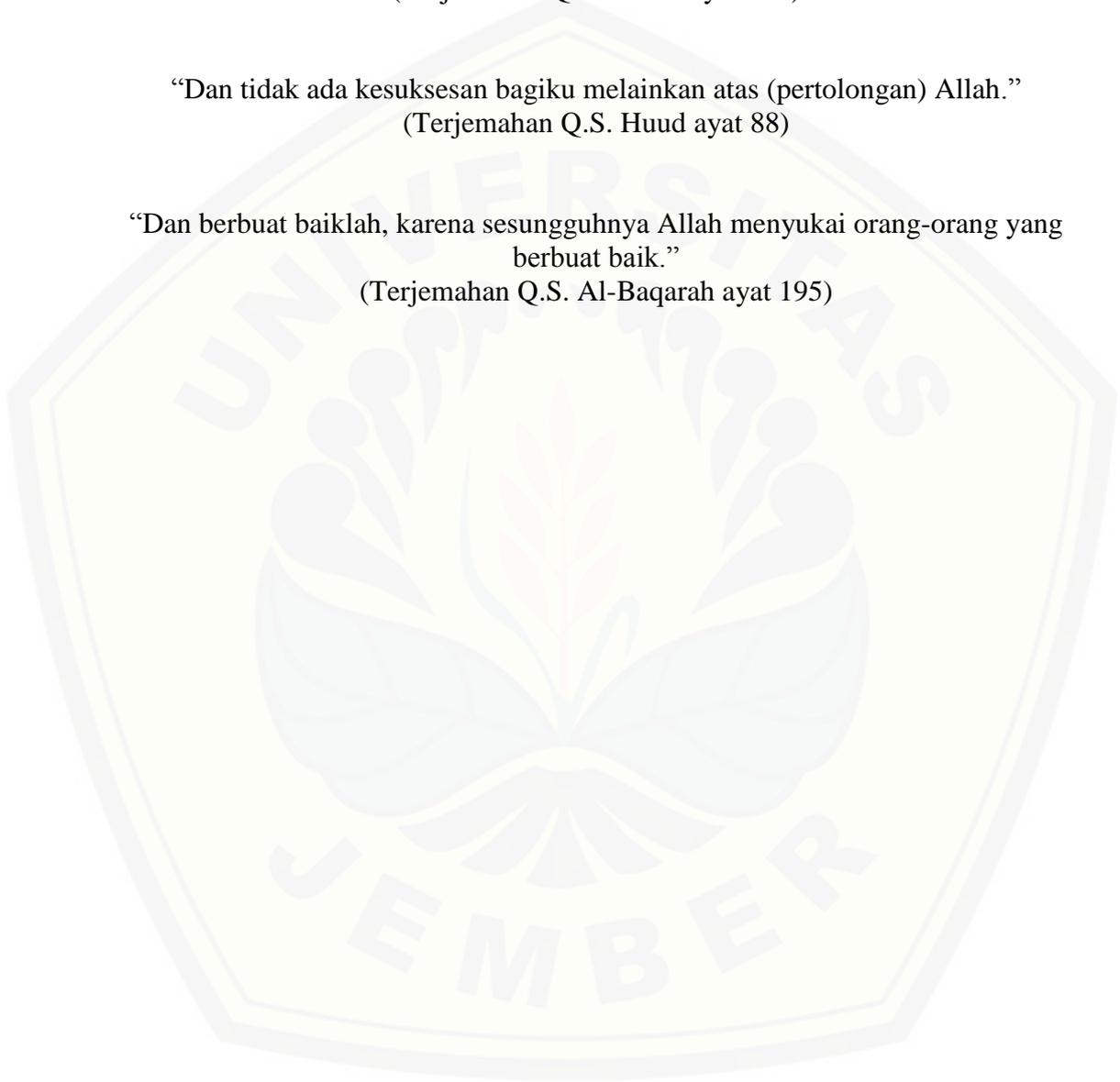
1. Kedua orang tua, ayah Suharto dan ibu Tutik Iptia serta kakak Eko Sasmito maupun Erfan Kurniawan yang senantiasa mendoakan dan memberi dukungan kepada penulis sehingga buah dari doa dan dukungannya telah terwujud dengan terselesaikannya skripsi ini.
2. Dosen pembimbing, yaitu bapak Rochman Effendi, S.E., M.Si, Ak. dan ibu Oktaviani Ari Wardhaningrum, S.E., M.Sc. yang telah bersedia dengan sabar, mengayomi, menuntun, maupun membimbing penulis mulai dari nol hingga skripsi ini dapat terselesaikan.
3. Manajemen (bapak Totok Indarto), direksi (bapak Agus Riyanto), staf (ibu Tina Rahmawati), maupun karyawan PO Abiyan Trans yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu, yang telah banyak memberikan bantuan kepada penulis selama melakukan penelitian di lapangan yang membuat skripsi ini terhindar dari kendala yang berarti.
4. Almamater Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember. Tidak menutup juga bagi semua pihak diluar sana, skripsi ini saya persembahkan bagi akademisi lain yang mungkin dalam perjalanannya dapat menggunakan skripsi ini sebagai bahan rujukan.
5. Terakhir, ucapan terima kasih yang tiada batasnya penulis ucapkan bagi pihak-pihak (guru, pengajar, teman, sahabat, kerabat) yang telah membentuk penulis menjadi penulis yang saat ini. Penulis hanyalah tong kosong yang nyaring bunyinya tanpa campur tangan didikan dan bantuan kalian.

**MOTO**

“Ya Tuhanku, tambahkanlah kepadaku ilmu pengetahuan.”  
(Terjemahan Q.S. Thaha ayat 114)

“Dan tidak ada kesuksesan bagiku melainkan atas (pertolongan) Allah.”  
(Terjemahan Q.S. Huud ayat 88)

“Dan berbuat baiklah, karena sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang  
berbuat baik.”  
(Terjemahan Q.S. Al-Baqarah ayat 195)



**PERNYATAAN**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Syauqi Ilman Khoiri

NIM : 160810301033

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul “Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Dalam Mengukur Produktivitas Antara Bus Baru dan Bus Bekas Angkutan Pariwisata Studi Pada PO Abiyan Trans)” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapatkan sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 11 Februari 2020

Yang menyatakan,

Syauqi Ilman Khoiri

NIM 160810301033

**SKRIPSI**

**ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)  
DALAM MENGUKUR PRODUKTIVITAS ANTARA  
BUS BARU DAN BUS BEKAS ANGKUTAN  
PARIWISATA (STUDI PADA  
PO ABIYAN TRANS)**

oleh  
**Syauqi Ilman Khoiri**  
**NIM 160810301033**

Pembimbing

**Dosen Pembimbing Utama : Rochman Effendi, S.E., M.Si., Ak.**

**Dosen Pembimbing Anggota : Oktaviani Ari Wardhaningrum, S.E., M.Sc.**

**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

Judul Skripsi : Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Dalam  
Mengukur Produktivitas Antara Bus Baru dan Bus Bekas  
Angkutan Pariwisata (Studi Pada PO Abiyan Trans)

Nama Mahasiswa : Syauqi Ilman Khoiri  
NIM : 160810301033  
Jurusan : S1 Akuntansi  
Tanggal Persetujuan : 06 Februari 2020

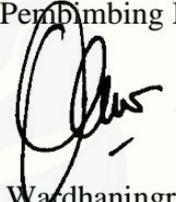
Yang Menyetujui,

Pembimbing I,



Rochman Effendi, S.E., M.Si., Ak.  
NIP. 19710217 200003 1001

Pembimbing II



Oktaviani Ari Wardhaningrum, S.E., M.Sc.  
NRP. 760016882

Mengetahui,  
Ketua Program Studi S1 Akuntansi,



Dr. Agung Budi Sulistiyono, S.E., M.Si., Ak., CA.  
NIP. 19780927 200112 1002

**PENGESAHAN**

**JUDUL SKRIPSI**

**ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) DALAM  
MENGUKUR PRODUKTIVITAS ANTARA BUS BARU DAN  
BUS BEKAS ANGKUTAN PARIWISATA (STUDI PADA  
PO ABIYAN TRANS)**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : Syauqi Ilman Khoiri

NIM : 160810301033

Jurusan : S1 Akuntansi

Telah dipertahankan di depan panitia penguji pada tanggal:

**17 Februari 2020**

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

**Susunan Panitia Penguji**

Ketua : Dr. Alwan Sri Kustono, M.Si., Ak.  
NIP. 19720416 200112 1 001



Sekretaris : Dr. Whedy Prasetya, S.E., M.SA., Ak.  
NIP. 19770523 200801 1 012



Anggota : Drs. Imam Mas'ud, M.M., Ak.  
NIP. 19591110 198902 1 001



Mengetahui / Menyetujui  
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Jember



Dr. Muhammad Miqdad, S.E., M.M., Ak.  
NIP. 11971072 7199512 1001

**Syauqi Ilman Khoiri**

*Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jember*

### **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur produktivitas antara bus baru dan bus bekas pada PO Abiyan Trans guna mengetahui jenis bus mana yang memiliki input (biaya operasional kendaraan) yang efisien dalam menghasilkan output (pendapatan dari tarif sewa) yang optimum. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan studi kasus dan metode wawancara, observasi, dan dokumentasi dalam menggali data dari lapangan. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada PO Abiyan Trans menunjukkan bahwa bus bekas dengan nomor polisi P 7244 UV memiliki rasio produktivitas tertinggi yakni sebesar 1,5382 dalam kurun 1 bulan dan 1,09983 dalam kurun 1 tahun serta bus baru dengan nomor polisi P 7242 UV yang memiliki rasio sebaliknya (terendah) yaitu 1,10333 per bulan dan 1,05549 per tahun diantara 5 unit bus yang ada. Untuk memperoleh output yang maksimum, PO Abiyan Trans perlu mempertimbangkan untuk menggunakan bus bekas dan dapat lebih mempertimbangkan kembali untuk memilih bus baru dalam aktivitas operasionalnya untuk menghindari biaya operasional yang membengkak. Dengan rasio yang telah terukur, menunjukkan bahwa untuk situasi bisnis pada PO Abiyan Trans adalah lebih menguntungkan untuk menggunakan bus bekas daripada bus baru dalam kegiatan operasional perusahaan selama 1 bulan pengukuran secara aktual dan pengukuran menggunakan asumsi 1 tahun.

**Kata Kunci** : Efisiensi Biaya, Produktivitas, Tarif Sewa, Pendapatan, Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

**Syauqi Ilman Khoiri**

*Accounting Departement, Economic and Business Faculty, Jember University*

**ABSTRACT**

*This study aims to measure productivity between new buses and second-hand buses on PO Abiyan Trans in order to find out which type of bus has an efficient input (vehicle operating costs) in producing output (revenue from rental rates) that are optimum. This research is a qualitative research using case study and interview, observation, and documentation methods in extracting data from the field. Based on the results of research conducted on PO Abiyan Trans shows that second-hand buses with registration number P 7244 UV have the highest productivity ratio of 1.5382 in 1 month and 1.09983 in 1 year and new buses with registration number P 7242 UV which has the opposite ratio (lowest), namely 1.10333 per month and 1.05549 per year among the 5 bus units. To obtaining maximum output, PO Abiyan Trans should consider using second-hand buses and have further reconsider choosing a new buses in its operational activities to avoid swelling operational costs. With a ratio of buses that have been measured, it shows that for business situations in PO Abiyan Trans, it is more profitable to second-hand buses rather than new buses in the company's operational activities for 1 month actual measurement and measurement using 1 year assumptions.*

**Keywords** : *Cost Efficiency, Productivity, Lease Rates, Revenue, Vehicle Operating Cost*

## RINGKASAN

**Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Dalam Mengukur Produktivitas Antara Bus Baru dan Bus Bekas Angkutan Pariwisata (Studi Pada PO Abiyan Trans); Syauqi Ilman Khoiri, 160810301033; 2020: 108 halaman; Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.**

Perusahaan otobus (PO) merupakan perusahaan yang menjalankan dan mengelola angkutan umum dengan moda angkutan bus. Perusahaan otobus yang berorientasi ke arah pariwisata ada di antara kita seiring dengan semakin berkembangnya pariwisata di Indonesia. Peluang bagi bisnis angkutan bus menjadi terbuka lebar ketika diresmikannya tol trans-jawa. Tol trans-jawa memberikan solusi berupa nilai kompetitif baru bagi angkutan bus, khususnya bagi bus pariwisata yakni waktu tempuh yang semakin cepat.

Dalam memberikan layanan kepada pelanggan, dibutuhkan unit bus dalam kondisi prima dari segala faktor. Termasuk mengenai pemilihan jenis bus, terdapat bus baru dan bus bekas. Antara kedua jenis kendaraan tersebut baru perlu dibandingkan produktivitasnya, karena kendaraan baru tidak menjamin akan menghasilkan output yang maksimal. Begitu pula dengan kendaraan bekas, meskipun status kendaraannya yang sudah tidak baru lagi, juga tidak menutup kemungkinan untuk menghasilkan output yang maksimal pula. Dalam pemilihan jenis kendaraan tentu dipilih kendaraan yang efisien.

Untuk mencapai efisiensi, pengukuran yang relevan adalah dengan produktivitas yang merupakan pembuatan output secara efisien dan secara spesifik menunjuk pada hubungan antara output (hasil produksi) dan input (bahan baku) yang digunakan untuk memproduksi output (Hansen dan Mowen, 2007). Input dalam penelitian ini adalah pemilihan antara kendaraan bus baru dan bus bekas yang digunakan untuk memperoleh output. Sedangkan outputnya berupa jumlah pesanan jasa yang mampu dihasilkan oleh kedua jenis kendaraan tersebut. Parameter yang digunakan untuk mengukur produktivitas keduanya adalah biaya operasional kendaraan yang terdiri dari biaya tetap, biaya tidak tetap, biaya *overhead*, pendapatan, tarif, dan sebagainya.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif studi kasus yang mengambil objek pada sebuah perusahaan otobus yang melayani khusus di bidang pariwisata yaitu PO Abiyan Trans. PO Abiyan Trans merupakan perusahaan otobus pariwisata dan memiliki garasi sekaligus kantor yang beralamatkan di Jalan K.H. Agus Salim, Desa Mojopanggung, Kecamatan Giri, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur, Kode Pos 68425. Metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini adalah lebih dari satu metode, diantaranya menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi guna menjamin validitas hasil yang diperoleh dari masing-masing metode.

PO Abiyan Trans memiliki 5 unit bus yang terdiri dari 2 unit bus bekas dan 3 bus baru. Bus bekas dalam penelitian ini adalah bus yang diperoleh atas pembelian dari luar karoseri (dalam kasus ini berasal dari pembelian unit milik PO Efisiensi), sedangkan bus baru merupakan bus yang diperoleh dari pembuatan di karoseri (dalam kasus ini adalah karoseri Adiputro). Berdasarkan penelitian yang dilakukan pada PO Abiyan Trans menunjukkan bahwa bus bekas dengan nomor polisi P 7244 UV memiliki rasio produktivitas tertinggi yakni sebesar 1,5382 dalam kurun 1 bulan dan 1,09983 dalam kurun 1 tahun serta bus baru dengan nomor polisi P 7242 UV yang memiliki rasio terendah yaitu 1,10333 per bulan dan 1,05549 per tahun diantara 5 unit bus yang ada.

Adapun semakin tinggi rasio produktivitas, merefleksikan kemampuan setiap unit bus untuk memperoleh output yang maksimum dengan input yang se-efisien mungkin. Dengan rasio yang telah terukur, menunjukkan bahwa PO Abiyan Trans perlu mempertimbangkan untuk memilih bus bekas dan dapat lebih mempertimbangkan kembali untuk menggunakan bus baru dalam aktivitas operasionalnya untuk memperoleh pendapatan yang besar maupun untuk menghindari biaya operasional yang tinggi. Sehingga untuk situasi bisnis pada PO Abiyan Trans adalah lebih menguntungkan untuk menggunakan bus bekas daripada bus baru dalam kegiatan operasional perusahaan selama 1 bulan pengukuran secara aktual dan pengukuran menggunakan asumsi 1 tahun.

## PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT pencipta semesta alam atas segala rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyusun, memproses, dan menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Dalam Mengukur Produktivitas Antara Bus Baru Dan Bus Bekas Angkutan Pariwisata Studi Pada PO Abiyan Trans)” dengan baik dan benar. Berbekal kemampuan dan pengetahuan, penulis berusaha sekuat tenaga untuk menyelesaikan skripsi ini dengan semaksimal mungkin yang diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Akuntansi (S1) dan mencapai gelar Sarjana Ekonomi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan terimakasih kepada seluruh pihak yang telah membantu, memberikan dukungan, menuntun, maupun mengayomi penulis mulai dari awal hingga terselesaikannya skripsi ini. Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna sehingga masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dan bermanfaat guna membangun skripsi ini menjadi lebih baik. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan menambah wawasan bagi semua pihak.

Jember, 11 Februari 2020

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b> .....	ii
<b>HALAMAN MOTO</b> .....	iii
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	iv
<b>HALAMAN PEMBIMBING</b> .....	v
<b>HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI</b> .....	vi
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	vii
<b>ABSTRAK</b> .....	viii
<b>ABSTRACT</b> .....	ix
<b>RINGKASAN</b> .....	x
<b>PRAKATA</b> .....	xii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	xiv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xvii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xviii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xix
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b> .....	1
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	1
<b>1.2 Rumusan Masalah</b> .....	6
<b>1.3 Tujuan Penelitian</b> .....	6
<b>1.4 Manfaat Penelitian</b> .....	6
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	8
<b>2.1 Teori <i>Signaling</i></b> .....	8
<b>2.2 Definisi Biaya</b> .....	9
2.2.1 Klasifikasi Biaya Berdasarkan Elemen Produksi .....	9
2.2.2 Penggolongan Biaya <i>Overhead</i> Pabrik .....	10
A. Biaya <i>Overhead</i> Pabrik Menurut Perilakunya	
Dalam Hubungan Dengan Perubahan Produksi .....	10

B. Pembebanan Biaya <i>Overhead</i> Pabrik.....	10
<b>2.3 Biaya Operasional Kendaraan (BOK).....</b>	<b>11</b>
2.3.1 Pengertian Biaya Operasional Kendaraan (BOK) .....	11
2.3.2 Komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK) .....	12
<b>2.4 Ekonomisasi, Efisiensi, Eektivitas .....</b>	<b>14</b>
<b>2.5 Pendapatan, Tarif, dan Sewa .....</b>	<b>15</b>
2.5.1 Pendapatan .....	15
2.5.2 Tarif dan Sewa .....	16
<b>2.6 Produktivitas .....</b>	<b>16</b>
2.6.1 Pengertian Produktivitas .....	16
2.6.2 Pengukuran Produktivitas .....	17
<b>2.7 Angkutan dan Kendaraan .....</b>	<b>19</b>
2.7.1 Pengertian Angkutan.....	19
2.7.2 Pengertian Angkutan Pariwisata .....	20
2.7.3 Pengertian Kendaraan .....	21
2.7.4 Jenis-Jenis Kendaraan .....	21
A. Pengertian Kendaraan Baru.....	23
B. Pengertian Kendaraan Bekas.....	23
2.7.5 Kriteria Kendaraan Pariwisata .....	24
<b>2.8 Penelitian Terdahulu.....</b>	<b>25</b>
<b>BAB 3. METODE PENELITIAN.....</b>	<b>28</b>
<b>3.1 Jenis Penelitian .....</b>	<b>28</b>
<b>3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian .....</b>	<b>29</b>
<b>3.3 Jenis dan Sumber Data .....</b>	<b>29</b>
<b>3.4 Metode Pengumpulan Data .....</b>	<b>30</b>
<b>3.5 Teknik Analisis Data .....</b>	<b>32</b>
<b>3.6 Tahapan Penelitian .....</b>	<b>35</b>
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>36</b>
<b>4.1 Gambaran Umum Perusahaan .....</b>	<b>36</b>
4.1.1 Sejarah Perusahaan .....	36
4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan .....	37

4.1.3 Struktur Organisasi Perusahaan .....	37
4.1.4 Proses Penerimaan dan Realisasi Pesanan Jasa .....	39
<b>4.2 Analisis Data .....</b>	<b>40</b>
4.2.1 Karakteristik Umum Kendaraan .....	40
4.2.2 Karakteristik Operasional Kendaraan .....	42
4.2.3 Analisis Data Bus 1 (P 7246 UV) .....	46
4.2.4 Analisis Data Bus 2 (P 7244 UV) .....	49
4.2.5 Analisis Data Bus 3 (P 7004 UV) .....	53
4.2.6 Analisis Data Bus 4 (P 7242 UV) .....	56
4.2.7 Analisis Data Bus 5 (P 7014 UV) .....	59
<b>4.3 Analisis dan Review .....</b>	<b>62</b>
4.3.1 Analisis Komponen BOK .....	62
A. Bus 1 (P 7246 UV) .....	62
B. Bus 2 (P 7244 UV).....	63
C. Bus 3 (P 7004 UV).....	63
D. Bus 4 (P 7242 UV).....	63
E. Bus 5 (P 7014 UV).....	64
4.3.2 Analisis Pendapatan .....	65
A. Bus 1 (P 7246 UV).....	65
B. Bus 2 (P 7244 UV).....	65
C. Bus 3 (P 7004 UV).....	65
D. Bus 4 (P 7242 UV).....	66
E. Bus 5 (P 7014 UV).....	66
4.3.3 Analisis Produktivitas .....	67
<b>BAB 5. PENUTUP.....</b>	<b>70</b>
<b>5.1 Kesimpulan.....</b>	<b>70</b>
<b>5.2 Keterbatasan .....</b>	<b>71</b>
<b>5.2 Saran .....</b>	<b>72</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>73</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>76</b>

**DAFTAR TABEL**

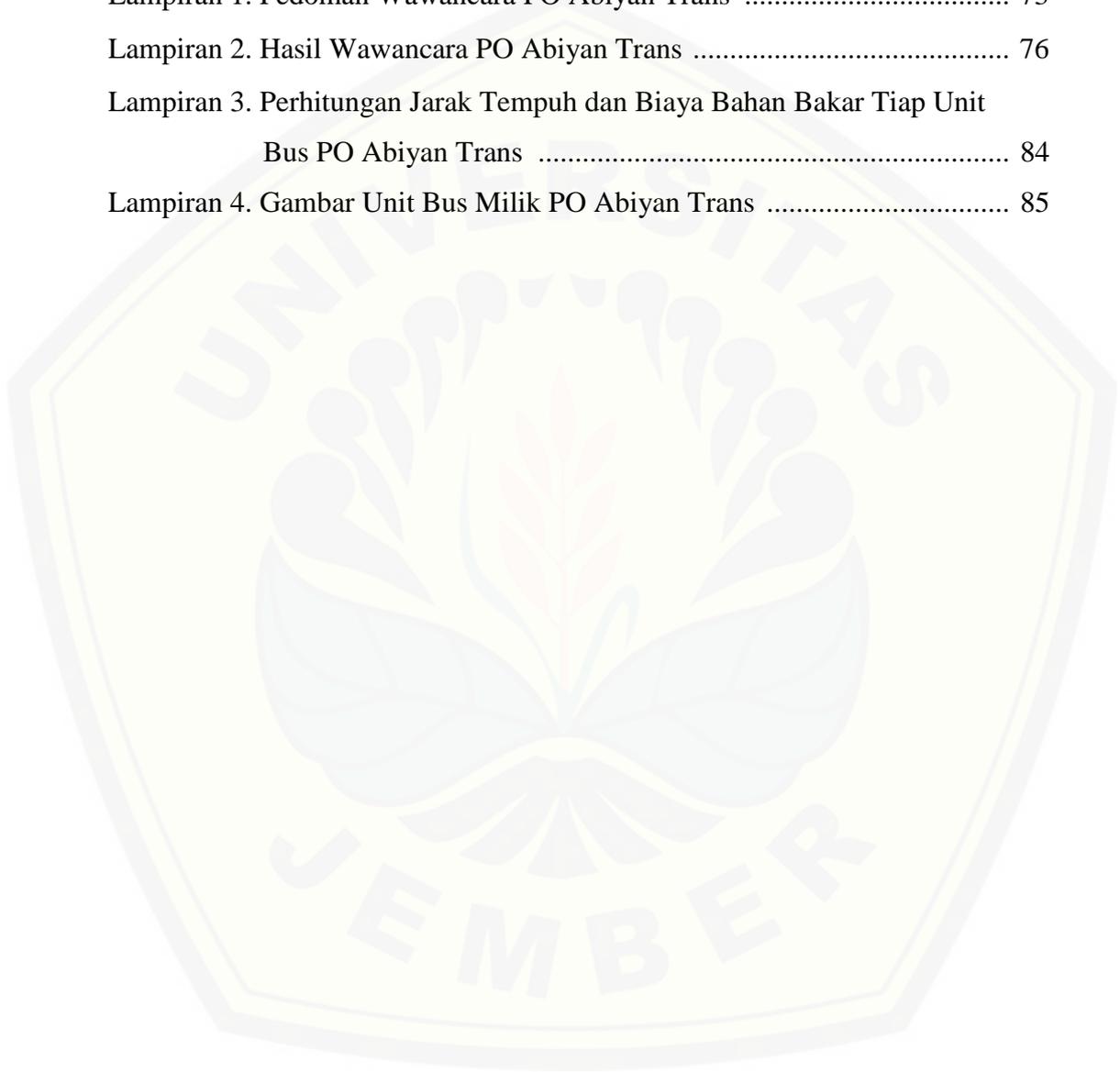
	Halaman
4.1 Tabel Karakteristik Umum Bus PO Abiyan Trans .....	40
4.2 Tabel Operasional Bus Bekas PO Abiyan Trans .....	41
4.3 Tabel Operasional Bus Baru PO Abiyan Trans .....	42
4.4 Tabel Biaya Operasional PO Abiyan Trans .....	45
4.5 Tabel Biaya Perbaikan Berkala PO Abiyan Trans .....	46
4.6 Tabel Perbandingan BOK Antar Unit Bus PO Abiyan Trans .....	64
4.7 Tabel Perbandingan Pendapatan Antar Unit Bus PO Abiyan Trans .....	67
4.8 Tabel Perbandingan Produktivitas Selama 1 Bulan Antar Unit Bus PO Abiyan Trans.....	67
4.9 Tabel Perbandingan Produktivitas Selama 1 Bulan Antar Unit Bus PO Abiyan Trans.....	68

**DAFTAR GAMBAR**

	Halaman
3.1 Teknik Analisis Data .....	32
3.2 Tahapan Penelitian .....	35
4.1 Struktur Organisasi PO Abiyan Trans .....	37
Lampiran Gambar Unit Bus Milik PO Abiyan Trans .....	89
P 7246 UV Tahun Perolehan 2013 Dari PO Efisiensi Kebumen.....	89
P 7244 UV Tahun Perolehan 2014 Dari PO Efisiensi Kebumen.....	89
P 7004 UV Tahun Perolehan 2015 Buatan Karoseri Adiputro Malang.....	90
P 7242 UV Tahun Perolehan 2016 Buatan Karoseri Adiputro Malang.....	90
P 7014 UV Tahun Perolehan 2015 Buatan Karoseri Adiputro Malang.....	91

**DAFTAR LAMPIRAN**

	Halaman
Lampiran 1. Pedoman Wawancara PO Abiyan Trans .....	73
Lampiran 2. Hasil Wawancara PO Abiyan Trans .....	76
Lampiran 3. Perhitungan Jarak Tempuh dan Biaya Bahan Bakar Tiap Unit Bus PO Abiyan Trans .....	84
Lampiran 4. Gambar Unit Bus Milik PO Abiyan Trans .....	85



## BAB 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Dalam kesehariannya, masyarakat tentu tidak dapat lepas dari angkutan (terutama angkutan umum) untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Semakin kompleksnya aktivitas yang masyarakat lakukan, secara tidak langsung memunculkan kebutuhan untuk dapat sampai ke tempat tujuan dengan cepat dan aman. Tidak hanya itu, namun dibutuhkan juga angkutan yang dapat membawa penumpang dalam jumlah banyak. Kebutuhan itu dapat dijawab oleh bus. Terdapat berbagai macam jenis bus, mulai dari mobil bus kecil (*micro bus*), mobil bus sedang, mobil bus besar (*big bus*), hingga mobil bus tingkat. Perusahaan otobus (PO) merupakan perusahaan yang menjalankan dan mengelola angkutan umum dengan moda angkutan bus. Ada setidaknya tiga jenis perusahaan otobus yang beroperasi di Indonesia apabila ditinjau dari jenis layanan yang diberikan, yaitu AKAP (Antar Kota Antar Provinsi), AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi), dan Pariwisata. Lebih spesifik,

*“Angkutan orang untuk keperluan pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda khusus untuk keperluan wisata yang memiliki tujuan tempat wisata” (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 1).*

Nilai kompetitif berikut yang dimiliki angkutan bus khususnya bus pariwisata yang menjadi motivasi bagi peneliti untuk memiliki minat mengembangkan pemikirannya dalam melakukan penelitian di topik ini. Perusahaan otobus yang berorientasi ke arah pariwisata ada di antara kita seiring dengan semakin berkembangnya pariwisata di Indonesia. Perkembangan ini tentu membutuhkan moda angkut untuk menopang mobilitas dari dan menuju tempat wisata khususnya di bidang transportasi. Kebutuhan ini membuka peluang bagi PO yang berkecimpung di bagian pariwisata untuk berlomba-lomba menyediakan layanan angkutan yang prima bagi kebutuhan wisatawan. Tentu dalam penelitian

ini peneliti hanya berfokus pada perbandingan jenis kendaraan yang digunakan oleh perusahaan otobus. Secara ringkas, jenis kendaraan yang dimaksud adalah bus baru dan bus bekas serta diluar konteks perhitungan antara keduanya merupakan pengecualian dan keterbatasan penelitian.

Peluang bagi bisnis angkutan bus terbuka lebar ketika diresmikannya tol trans-jawa. Jalan tol trans-jawa merupakan jaringan jalan tol yang menghubungkan kota-kota di pulau Jawa yang menghubungkan dua kota terbesar di Indonesia, Jakarta dan Surabaya melalui jalan tol. Dengan adanya tol trans-jawa, waktu tempuh yang dibutuhkan untuk menuju kota-kota tertentu menjadi memendek sebab tol trans-jawa menyediakan jalan bebas hambatan yang tentunya bebas macet. Adanya tol trans-jawa tentu mendukung bisnis angkutan bus sebab berkaitan langsung dengan jalan raya yang menjadi lintasan yang dilewati oleh bus. Tol trans-jawa memberikan keuntungan khususnya bagi bus dengan jarak tempuh yang jauh. Bus yang sedianya melewati jalan raya akan termakan waktunya karena seringkali terjebak oleh antrian kendaraan, banyaknya persimpangan jalan, maupun gangguan lainnya. Tersendat ketika di perjalanan tentunya akan membuat penumpang kecewa dan menurunkan tingkat kepuasan penumpang dalam memakai jasa layanan bus. Tol trans-jawa memberikan solusi berupa nilai kompetitif baru bagi angkutan bus, khususnya bagi bus pariwisata yakni waktu tempuh yang semakin cepat.

PO Abiyan Trans merupakan penyedia layanan angkutan pariwisata yang memiliki kedudukan kantor dan garasi di Kabupaten Banyuwangi. PO ini memberikan layanan yang berkaitan dengan aktivitas pariwisata seperti *tour* ziarah wali, *study tour*, *tour* wisata, *city tour* dan lain sebagainya. Alasan utama dipilihnya PO Abiyan Trans untuk menjadi objek penelitian tentu dikarenakan PO ini merupakan PO di bidang pariwisata yang memiliki dua jenis bus yang menjadi objek penelitian, yaitu bus baru dan bus bekas. Tidak hanya itu, PO Abiyan Trans merupakan salah satu PO pariwisata di Banyuwangi yang memiliki nama besar dan memiliki konsumen yang loyal. Sebagaimana penuturan dari pemilik PO Abiyan Trans saat ditemui peneliti pada tanggal 2 Juli 2019 yang menuturkan :

*“Rata-rata konsumen Abiyan itu konsumen yang pernah pakai jasa kita, mereka datang lagi, mas karena pelayanan ke penumpang itu yang kita utamakan. Antara bus baru dan bus bekas kita samakan harganya supaya yang bus bekas bisa mengimbangi yang bus baru.”*

Atas dasar itulah peneliti memiliki rasa ingin tahu mengapa perusahaan menetapkan kebijakan sedemikian rupa dalam aktivitas bisnisnya.

Dalam memberikan layanan kepada pelanggan, dibutuhkan unit bus dalam kondisi prima dari segala faktor. Peneliti memiliki keresahan bahwa saat ini tengah marak PO di Indonesia yang berbondong-bondong untuk melakukan pembelian kendaraan baru dari karoseri (pabrik pembangunan dan perakitan mesin serta rangka bus) tanpa mempertimbangkan aspek bagaimana manfaat dan kontribusinya terhadap kinerja perusahaan secara keseluruhan, meskipun di lain sisi perusahaan telah mempertimbangkan secara matang konsekuensinya. Dengan mengecualikan kebijakan perusahaan tersebut, antara kendaraan baru perlu dibandingkan produktivitasnya dengan kendaraan bekas, karena kendaraan baru tidak menjamin akan menghasilkan output yang maksimal. Begitu pula dengan kendaraan bekas, meskipun status kendaraannya yang sudah tidak baru lagi, juga tidak menutup kemungkinan untuk menghasilkan output yang maksimal pula. Dalam membandingkan produktivitas keduanya, salah satu metode yang relevan adalah menggunakan strategi pengurangan biaya.

*Sebagaimana dijabarkan oleh Mulia (2014:4) “Strategi pengurangan biaya adalah pengurangan biaya secara permanen dan nyata, sehingga membentuk harga satuan unit produk atau jasa yang baru tanpa memengaruhi fungsi dan kualitas dari produk atau jasa yang ditawarkan.”*

Definisi tersebut apabila diinterpretasikan ke dalam penelitian ini adalah efisiensi tidak selalu dapat dicapai dengan mengorbankan pengeluaran finansial dalam jumlah yang besar, dalam hal ini adalah membeli bus baru dari karoseri. Akan tetapi terdapat alternatif pengurangan biaya dalam memilih kendaraan (bus) yang dapat ditempuh seperti dengan membeli bus bekas diluar karoseri, (misalnya dari sesama PO) yang dinilai masih memiliki kontribusi yang layak bagi aktivitas operasional perusahaan dan dengan tentu harga yang lebih rendah jika dibandingkan dengan membeli bus baru dari karoseri.

*Menurut Hansen dan Mowen (2007), “Produktivitas berkaitan dengan pembuatan output secara efisien dan secara spesifik menunjuk pada hubungan antara output (hasil produksi) dan input (bahan baku) yang digunakan untuk memproduksi output.”*

Input dalam penelitian ini adalah pemilihan antara kendaraan bus baru dan bus bekas yang digunakan untuk memperoleh output. Sedangkan outputnya berupa jumlah pesanan jasa yang mampu dihasilkan oleh kedua jenis kendaraan tersebut.

Parameter yang digunakan untuk mengukur produktivitas kedua jenis kendaraan tersebut adalah dengan menggunakan biaya operasional kendaraan. Secara ringkas, biaya-biaya yang ada pada biaya operasional adalah biaya tetap, biaya tidak tetap, biaya *overhead*, pendapatan, tarif, dan sebagainya. Di dalam parameter tersebut masih terdapat sub-parameter lainnya, adapun akan secara rinci dipaparkan di bab selanjutnya. Alur penelitian ini secara ringkas akan merujuk pada parameter yang dibuat, selanjutnya akan dibandingkan masing-masing biaya dan faktor yang berhubungan dengan pengoperasian bus baru dan bus bekas (dalam hal ini adalah input). Setelah itu akan terjawab jenis kendaraan mana yang memiliki output berupa jumlah pesanan jasa yang tinggi dan jenis kendaraan mana yang outputnya dinilai kurang memberikan output yang signifikan. Dengan kata lain output yang dimaksud juga bermakna dalam memberikan jasa pelayanan kepada penumpang jenis kendaraan mana diantara bus baru dan bus bekas yang menghasilkan *income* maksimal.

PO Abiyan Trans saat ini per bulan Oktober 2019 memiliki 5 unit kendaraan pariwisata yang aktif melayani penumpang, yang terdiri dari 2 bus bekas dan 3 bus baru. Dari masing-masing unit bus tersebut selanjutnya dihitung dan dibandingkan mewakili tiap jenis kendaraan. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yang utama berasal dari wawancara, yang didukung oleh hasil observasi dan dokumentasi atas catatan pemasukan dan pengeluaran yang ada. Narasumber utama pada penelitian ini tentu adalah pemilik PO Abiyan Trans. Penggalan data juga dilakukan terhadap narasumber lainnya yang memiliki keterkaitan dengan keuangan perusahaan, misalnya bagian staf manajerial. Penelitian ini memiliki sumber rujukan yang menjadi inspirasi peneliti sehingga tercetus ide dan topik penelitian yaitu dari Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan

Volume 2, Nomor 1 tahun 2014 atas nama Ramadhan (2014) dengan judul Analisis Perhitungan dan Perbandingan Biaya Operasional (BOK) *Bus Rapid Transit* (BRT) Transmisi Jenis Mercedes Benz OH-1521 dan Hino RK8-235 (Studi Kasus : Koridor 1 Rute Terminal Alang-Alang Lebar – Terminal Ampera). Penelitian ini secara spesifik mengulas tiap mesin yang digunakan oleh bus ternyata memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *income* yang diperoleh perusahaan. Dengan metode biaya operasional kendaraan, Ramadhan (2014) menghitung dengan seksama tiap komponen biaya seperti biaya tetap, biaya tidak tetap, dan biaya overhead dengan cermat sehingga diperoleh kesimpulan yang valid. Atas dasar itu biaya operasional kendaraan digunakan sebagai pembanding dalam penelitian ini.

Perhitungan komponen biaya dan faktor lain serta pembandingan antara bus baru dan bus bekas ini menjadi penting atas dasar berikut. Setelah pembandingan dilakukan maka akan terjawab antara bus baru dan bus bekas, jenis bus mana yang memiliki produktivitas tinggi yaitu dengan biaya operasional tertentu yang dapat menghasilkan *income* yang optimal bagi perusahaan. Di lain sisi, hasil pembandingan ini juga akan mengungkap antara bus baru dan bus bekas, jenis kendaraan mana yang memiliki produktivitas rendah yaitu dengan biaya operasional tertentu juga, namun tidak menghasilkan output yang signifikan sehingga PO Abiyan Trans sebagai operator bus dapat mempertimbangkan kembali bagaimana keberlangsungan jenis kendaraan ini dalam aktivitas operasional perusahaan. Oleh karena itu secara tidak langsung penelitian dapat memberikan kontribusi kepada pihak PO Abiyan Trans dalam menentukan jenis kendaraan mana yang menjadi fokus perhatian untuk dapat dikembangkan lebih lanjut. Atas berbagai alasan, motivasi, serta peluang yang ada maka peneliti dapat merumuskan ide penelitian yang dilakukan secara mendalam melalui judul penelitian **ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) DALAM MENGUKUR PRODUKTIVITAS ANTARA BUS BARU DAN BUS BEKAS ANGKUTAN PARIWISATA, (Studi Pada PO Abiyan Trans)**

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dirumuskan, pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah bagaimana hasil perbandingan produktivitas antara bus baru dan bus bekas?

## 1.3 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk membandingkan produktivitas antara bus baru dan bus bekas melalui perhitungan biaya operasional kendaraan (input) dan hubungannya terhadap jumlah pesanan jasa yang mampu dihasilkan (output) yang ada pada perusahaan otobus Abiyan Trans.

## 1.4 Manfaat

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

### 1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan akan memberikan sumbangsih kepada bidang akademis dalam pengembangan keilmuan akuntansi khususnya akuntansi manajemen melalui perhitungan biaya operasional kendaraan yang mampu membandingkan dua jenis kendaraan untuk menentukan produktivitas atas masing-masing jenis kendaraan. Lebih lanjut penelitian ini dapat menjadi alternatif strategi kebijakan dalam melakukan pengurangan biaya dimana perusahaan tidak perlu menurunkan, mengurangi maupun memotong kualitas dan mutu pelayanan kepada pelanggan, akan tetapi dilaksanakan melalui mengkombinasi pemilihan unit bus antara bus baru dan bekas dalam aktivitas operasional perusahaan yang mampu menghasilkan output tertentu dengan jumlah input tertentu pula. Penelitian ini juga dapat dijadikan sumber rujukan bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneruskan penelitian ini maupun dijadikan sumber referensi.

## 2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi objek penelitian yaitu perusahaan otobus Abiyan Trans. Penelitian ini diharapkan akan memberikan evaluasi atas pengambilan keputusan yang sudah ada sekaligus rekomendasi bagi PO Abiyan Trans memilih jenis kendaraan yang digunakan untuk melayani penumpang melalui pemberian informasi yang valid dan dapat diandalkan. Selain itu hasil dari penelitian ini diharapkan akan membantu PO Abiyan Trans dalam memfokuskan perhatiannya terhadap jenis kendaraan mana yang akan dikembangkan selanjutnya, kaitannya adalah keputusan akan membeli bus baru dari karoseri lagi atau justru pilihan lainnya yaitu kembali membeli bus bekas dari sesama PO atau opsi lainnya.

## BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Teori *Signaling*

Menurut Brigham (2006), isyarat atau *signal* adalah tindakan yang diambil perusahaan untuk memberi petunjuk bagi investor tentang manajemen dalam memandang prospek perusahaan ke depan. Informasi dapat berupa keterangan, gambaran, maupun laporan dan menjadi hal yang penting karena berpengaruh terhadap keputusan investasi maupun kebijakan yang akan diambil. Informasi akuntansi memprediksi arus kas yang mempengaruhi nilai perusahaan dan informasi tersebut digunakan untuk menunjukkan bagaimana nilai perusahaan akan berubah. Teori *signaling* berusaha memprediksi informasi yang akan diungkapkan oleh perusahaan lebih dari yang diminta oleh investor untuk menghindari asimetri informasi antara keduanya. (Godfrey *et al.*, 2010) Tidak selarasnya informasi dapat membuat investor menutup diri, memberikan kucuran dana yang sedikit terhadap perusahaan, atau bahkan enggan menanamkan dananya maupun menarik dananya.

Kaitan teori *signaling* dengan penelitian ini adalah produktivitas bus yang tinggi menunjukkan efisiensi dalam menghasilkan pendapatan jasa. Informasi tersebut direfleksikan dalam eskalasi rasio produktivitas dari tiap jenis kendaraan bus. Bus dengan rasio tertinggi menunjukkan bus mampu menghasilkan output pendapatan jasa yang tinggi dengan biaya operasional kendaraan yang efisien (serendah-rendahnya). Informasi akuntansi tersebut merupakan sinyal bagi manajemen untuk berfokus pada pengembangan jenis kendaraan tertentu (bus baru atau bus bekas) supaya dapat menghasilkan *income* yang optimum. Lebih lanjut, sinyal positif itu dapat ditangkap oleh pihak luar (misalnya kreditor) dalam menilai kelayakan kredit apabila debitur (dalam kasus ini PO Abiyan Trans) ingin mengajukan pembiayaan usaha (dalam kasus ini guna membeli unit bus baru dari karoseri maupun bus bekas dari PO lain).

## 2.2 Definisi Biaya

Menurut Siregar dkk., (2013), biaya adalah kos barang atau jasa yang telah memberikan manfaat yang digunakan untuk memperoleh pendapatan. Sedangkan menurut Mulyadi (2015), ada empat unsur pokok dalam definisi biaya, yaitu (1) biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi, (2) diukur dalam satuan uang, (3) yang telah terjadi atau yang secara potensial akan terjadi, (4) pengorbanan tersebut untuk tujuan tertentu. Oleh karena itu dapat diketahui bahwa biaya merupakan pengorbanan berupa barang atau jasa yang telah memberikan manfaat, baik yang telah dan potensial untuk terjadi dengan tujuan tertentu. Terakhir, Siregar dkk., (2013) menyatakan bahwa pada dasarnya, biaya dapat diklasifikasikan berdasarkan :

1. Hubungan biaya dengan produk
2. Hubungan biaya dengan volume kegiatan
3. Elemen biaya produksi
4. Fungsi pokok perusahaan
5. Hubungan biaya dengan proses pokok manajerial

### 2.2.1 Klasifikasi Biaya Berdasarkan Elemen Produksi

Apabila biaya diklasifikasikan berdasarkan elemen biaya produksi, maka biaya dapat digolongkan menjadi :

1. Biaya bahan baku (*Raw material cost*)

Biaya bahan baku merupakan besaran dari nilai bahan baku yang dimasukkan ke dalam proses produksi untuk selanjutnya diubah menjadi barang jadi.

2. Biaya tenaga kerja (*Direct labor cost*)

Biaya tenaga kerja merupakan besaran biaya yang terjadi untuk menggunakan tenaga karyawan dalam mengerjakan produksi

3. Biaya *overhead* pabrik (*Manufacture overhead cost*)

Biaya *overhead* pabrik merupakan biaya-biaya yang terjadi di dalam lingkup pabrik selain biaya bahan baku maupun biaya tenaga kerja langsung.

### 2.2.2 Penggolongan Biaya *Overhead* Pabrik

Pada penelitian ini memfokuskan kepada biaya *overhead* pabrik diantara ketiga klasifikasi biaya yang disebutkan sebelumnya. Hal ini tidak lepas dari objek penelitian ini merupakan angkutan pariwisata yang menyediakan layanan jasa sehingga meniadakan biaya bahan baku dan menaruh sedikit fokus kepada biaya tenaga kerja.

#### A. Biaya *Overhead* Pabrik Menurut Perilakunya Dalam Hubungan Dengan Perubahan Volume Produksi

Mulyadi (2015) menggolongkan biaya *overhead* pabrik ke dalam tiga unsur apabila ditinjau dari perilaku unsur-unsur biaya *overhead* pabrik dalam hubungannya dengan perubahan volume kegiatan. Adapun tiga unsur yang dimaksud adalah :

1. Biaya *overhead* pabrik tetap

Biaya *overhead* pabrik tetap adalah biaya *overhead* pabrik yang tidak berubah dalam kisaran perubahan volume kegiatan tertentu.

2. Biaya *overhead* pabrik variabel

Biaya *overhead* pabrik variabel merupakan biaya *overhead* pabrik yang berubah sebanding dengan perubahan volume kegiatan.

3. Biaya *overhead* pabrik semivariabel

Biaya *overhead* pabrik semivariabel merupakan biaya *overhead* pabrik yang berubah tidak sebanding dengan dengan perubahan volume kegiatan.

#### B. Pembebanan Biaya *Overhead* Pabrik

Siregar dkk., (2013) menyatakan bahwa biaya *overhead* pabrik dapat dibebankan kepada pesanan atas dasar :

1. Jumlah sesungguhnya

Pencatatan biaya *overhead* pabrik sesungguhnya dilakukan dan dicatat dalam jurnal, buku besar, dan secara rinci dalam buku pembantu. Adapun dokumen sumber untuk memperoleh informasi mengenai biaya *overhead* pabrik adalah faktur pembelian, formulir permintaan bahan, kartu jam kerja, dan memo.

## 2. Tarif yang ditentukan di muka

Masalah penggunaan biaya *overhead* pabrik sesungguhnya adalah kesulitan untuk menelusuri secara langsung biaya *overhead* pabrik kepada pesanan tertentu. Untuk itu, dilakukan pembebanan biaya *overhead* pabrik berdasarkan tarif yang ditentukan di muka yang harus mempertimbangkan pemilihan dasar pembebanan dengan tepat agar jumlah biaya *overhead* setara dengan jumlah pemicu terjadinya biaya tersebut secara proporsional. Faktor lain yang perlu dipertimbangkan adalah pemilihan level aktivitas yang dipakai yaitu : (1) kapasitas teoritis sebesar 100% kapasitas, (2), kapasitas praktis dengan besaran antara 75% dan 85% dari kapasitas teoritis, (3) kapasitas sesungguhnya yang diharapkan, yaitu kapasitas produksi berdasarkan output sesungguhnya pada suatu periode, (4) kapasitas normal, yang merupakan 75% kapasitas dari kapasitas teoritis.

## 2.3 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

### 2.3.1 Pengertian Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Menurut Ramadhan (2014), biaya operasional kendaraan merupakan biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Sedangkan menurut Nugroho dan Purwaningsih (2015), biaya operasional kendaraan adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Definisi lain menurut Rasidah dan Aznedra (2017), biaya operasional kendaraan adalah biaya yang secara ekonomis terjadi dengan dioperasikannya suatu kendaraan pada kondisi normal untuk tujuan tertentu. Biaya operasional kendaraan sebagai input yang dikorbankan harus setimpal dengan output yang dihasilkan. Input yang besar tetapi menghasilkan output yang kecil tergolong tidak efisien. Untuk tujuan efisien tersebut, pekerjaan dikatakan efisien jika mampu mencapai output dengan menggunakan input seminimum mungkin (Utari dkk., 2016).

Dari pemaparan sebelumnya dapat dijabarkan definisi dari biaya operasional kendaraan yaitu total dari semua biaya yang dikorbankan atas beroperasinya suatu kendaraan dengan tujuan untuk beranjak dari tempat asal menuju tempat tujuan dalam kondisi normal, yakni dalam konteks lebih spesifik adalah efisien, dimana biaya-biaya tersebut mampu diminimalkan sedemikian rupa tanpa mengurangi tujuan output yang ditetapkan.

### **2.3.2 Komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK)**

Menurut Rahman (2012), komponen biaya operasi kendaraan terdiri dari tiga kelompok biaya, yaitu : biaya tetap (*standing cost*), biaya tidak tetap (*running cost*), dan biaya *overhead*. Lebih rinci, di dalam kelompok biaya tersebut terdapat sub-kelompok biaya diantaranya :

#### **1. Biaya Tetap (*Standing Cost*)**

Biaya tetap merupakan biaya yang dalam pengeluarannya tetap tanpa bergantung pada volume produksi yang terjadi. Dalam kegiatan bisnis, biaya tetap disebut biaya kapasitas yaitu biaya yang lahir karena menunjang kegiatan operasi pada suatu kapasitas tertentu bagi kegiatan (produksi, pemasaran, dan administrasi) (Utari dkk., 2016).

##### **a. Biaya Modal Kendaraan (BM)**

Menurut Rahman (2012), para pengusaha angkutan antar kota dalam provinsi sebagian memilih sistem pemilikan kendaraan dalam sistem kredit beserta bunga yang harus dilunasi dalam jangka waktu tertentu. Adapun kebijakan ini relevan untuk diterapkan pada perusahaan yang kesusahan dalam memperoleh modal atau baru merintis usahanya. PO Abiyan Trans sempat menggunakan kebijakan ini, tetapi ketika penelitian ini berlangsung PO Abiyan Trans telah menyelesaikan kewajibannya. Sehingga peneliti hanya menghitung biaya modal kendaraan yang telah selesai pembiayaannya (lunas).

b. Biaya Penyusutan (BP)

Menurut Rahman (2012), biaya penyusutan merupakan biaya yang dikeluarkan untuk penyusutan nilai kendaraan yang diakibatkan berkurangnya umur ekonomis. Untuk menghitung biaya penyusutan dapat menggunakan rumus :

$$D = \frac{(P - L)}{n}$$

D = Penyusutan kendaraan per tahun

P = Harga kendaraan baru

L = Nilai sisa kendaraan

n = Umur ekonomis

c. Biaya Perizinan dan Administrasi (BPA)

Menurut Rahman (2012), biaya izin kendaraan tahunan dikenakan meliputi biaya Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), izin usaha, dan biaya pemeriksaan (KIR).

d. Biaya Asuransi (BA)

2. Biaya Tidak Tetap (*Running Cost*)

Menurut Rasidah dan Aznedra (2017), biaya tidak tetap juga disebut biaya variabel (*variable cost*) dikarenakan biaya ini sangat bervariasi bergantung pada hasil yang di produksi. Sedangkan menurut Rahman (2012), biaya tidak tetap merupakan biaya yang dikeluarkan saat kendaraan beroperasi. Biaya ini meliputi :

a. Biaya Awak Kendaraan dan Biaya Bahan Bakar (BBM)

b. Biaya Pemakaian Ban (PB)

c. Biaya Perbaikan (PP)

3. Biaya *Overhead*

Menurut Siregar *et al.*, (2013), biaya *overhead* pabrik adalah biaya-biaya yang terjadi di pabrik selain biaya bahan baku maupun biaya tenaga kerja langsung. Pada penelitian ini, dilakukan observasi secara langsung untuk menelusuri biaya-biaya yang termasuk ke dalam biaya *overhead*.

## 2.4 Ekonomisasi, Efisiensi, Efektivitas

Menurut Bayangkara (2015), ekonomisasi merupakan ukuran input yang digunakan dalam berbagai program khususnya dalam perolehan sumber daya yang digunakan dalam operasi dengan pengorbanan yang paling kecil. Ekonomisasi berfokus pada perolehan dengan harga terendah dalam mencapai tujuan perusahaan. Peneliti tidak menggunakan istilah ekonomisasi karena peneliti tidak berfokus pada input saja (harga terendah), tetapi memperhatikan output pula. Peneliti lebih condong untuk menggunakan istilah efisiensi. Menurut Utari dkk. (2016), efisiensi merupakan suatu cara untuk mendapatkan hasil yang lebih besar dari jumlah masukan yang paling minimum. Penggunaan istilah efisiensi tidak lepas dari dua aspek yakni input yang rendah dan output yang tinggi.

Dalam memperoleh input yang rendah, efisiensi berkaitan dengan strategi pengurangan biaya atau *cost reduction strategies*. Strategi pengurangan biaya adalah proses yang dilakukan oleh perusahaan dengan melakukan pengurangan biaya secara permanen dan nyata, sehingga membentuk harga satuan unit produk atau jasa yang baru tanpa memengaruhi fungsi dan kualitas dari produk atau jasa yang ditawarkan dengan tujuan untuk meningkatkan keuntungan (Mulia, 2014). Strategi pengurangan biaya berusaha mengurangi jumlah masukan dengan harapan jumlah keluaran yang berkualitas lebih besar daripada jumlah masukan yang dikorbankan.

Efektivitas dapat dipahami sebagai tingkat keberhasilan suatu perusahaan untuk mencapai tujuannya. Efektivitas juga merupakan ukuran dari output dalam mencapai tujuan dari pelaksanaan suatu program/aktivitas (Bayangkara, 2015). Lebih lanjut, istilah efektivitas merujuk pada output mana yang paling memberikan dampak positif tentu dengan input yang setimpal (tinggi). Peneliti memperhitungkan input pula (dalam hal ini input yang paling rendah) dalam mengukur output dengan outcome terbaik sehingga istilah ini kurang tepat untuk digunakan.

## 2.5 Pendapatan, Tarif, dan Sewa

Sumber arus kas masuk pada objek penelitian ini terdiri dari tiga unsur, yaitu (1) pendapatan, (2) tarif dan (3) sewa. Ini tidak lepas dari objek penelitian yang bergerak di bidang transportasi sebagai perusahaan penyedia layanan jasa berupa layanan jasa angkutan untuk keperluan pariwisata maupun keperluan lainnya.

### 2.5.1 Pendapatan

Santoso (2007) menyatakan bahwa pendapatan (*revenue*) adalah arus kas masuk maupun penambahan aktiva atau penyelesaian suatu kewajiban atau kombinasi dari keduanya yang berasal dari penyerahan atau produksi barang, pemberian jasa atau aktivitas-aktivitas lainnya yang merupakan operasi utama (*major/central operation*) yang berkelanjutan atau reguler dari suatu perusahaan. Kemudian Santoso (2009) merinci lebih lanjut mengenai sumber pendapatan yang berasal dari dua sumber, yaitu (1) kegiatan utama atau kegiatan sentral yang berkesinambungan (*major and recurring operation*), dan (2) bukan kegiatan utama atau kegiatan yang tidak berkesinambungan (*pheriperal operation*).

Dari penjabaran diatas dapat tersirat definisi dari pendapatan bahwa pendapatan merupakan arus kas masuk yang berasal dari aktivitas operasi utama perusahaan yang berkelanjutan, misalnya penyerahan maupun penyediaan jasa. Dalam penelitian ini, pendapatan yang dihitung merupakan pendapatan yang termasuk ke dalam kategori pendapatan yang bersumber dari kegiatan utama atau kegiatan sentral yang berkesinambungan, sebagaimana yang telah disebutkan di atas. Perlakuan ini memiliki dasar karena pendapatan yang diterima oleh objek penelitian hanya bersumber dari operasi utamanya, yakni operasional layanan angkutan pariwisata. Adapun pendapatan yang dimaksud merupakan pendapatan dari sewa kendaraan bus termasuk semua layanan dalam perjanjian sewa kendaraan tersebut.

### 2.5.2 Tarif dan Sewa

Mengenai tarif untuk angkutan khususnya angkutan pariwisata, Rasidah dan Aznedra (2017) berpendapat bahwa tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Untuk hal pembebanan ke dalam harga, dihitung menurut kemampuan transportasi. Sedangkan mengenai sewa, sewa guna usaha merupakan konteks yang relevan dengan aktivitas sewa yang ada dalam objek penelitian. Menurut Santoso (2009), sewa guna usaha adalah adalah suatu perjanjian dimana penyewa guna usaha (*leese*) diberikan hak untuk menggunakan kekayaan yang dimiliki oleh perusahaan sewa guna usaha (*lessor*) untuk jangka waktu tertentu dalam sejumlah biaya periodik tertentu.

Dari beberapa definisi di atas dapat ditarik sebuah pemahaman mengenai tarif sewa bahwa tarif sewa merupakan daftar harga yang ditetapkan oleh perusahaan sewa guna usaha dan berlaku bagi pemakai jasa atau penyewa guna usaha yang ingin menggunakan kekayaan yang dimiliki oleh penyewa dengan biaya periodik tertentu serta dalam jangka waktu tertentu pula.

## 2.6 Produktivitas

### 2.6.1 Pengertian Produktivitas

Menurut Hansen dan Mowen (2007), produktivitas berkaitan dengan pembuatan output secara efisien dan secara spesifik merujuk pada hubungan antara output (hasil produksi) dan input (bahan baku) yang digunakan untuk memproduksi output. Sedangkan total efisiensi produktif adalah suatu titik dimana dua kondisi terpenuhi : (1) pada setiap bauran input untuk memproduksi output tertentu tidak digunakan lebih dari satu input dari yang diperlukan dan (2) dengan bauran yang memenuhi kondisi pertama, dipilih bauran dengan biaya terendah. Menurut Utari dkk. (2016), produktivitas adalah keluaran (output) dibagi masukan (input) pada salah satu faktor produksi seperti biaya, investasi,

bahan baku, dan lain-lain. Secara umum, produktivitas diukur sebagai perbandingan relatif dari jumlah output barang atau jasa yang dihasilkan dengan input tenaga kerja, material, dan peralatan.

Hubungan antara efisiensi dengan produktivitas merupakan kesatuan yang tidak dapat dilepaskan. Produktivitas merupakan ukuran yang komprehensif bagi efisiensi dan efektivitas organisasi karena produktivitas adalah rasio antara keluaran yang dihasilkan dari proses produksi atau jasa dengan masukannya yang berarti produktivitas dipengaruhi langsung oleh efisiensi sumber daya di dalam memproduksi barang atau jasa (Utari dkk., 2016). Sehingga produktivitas dapat diartikan sebagai perbandingan antara output (hasil produksi) dengan input (bahan baku, tenaga kerja, peralatan) dalam menghasilkan output berupa barang atau jasa dan untuk tujuan total efisiensi produktif, digunakan bauran input yang memiliki biaya paling rendah. Produktivitas dinyatakan dalam rumus :

$$\text{Rasio Produktivitas} \equiv \frac{\text{Output yang dihasilkan}}{\text{Input yang digunakan}}$$

Adapun dalam penelitian ini, rasio produktivitas tersebut akan berguna dalam membandingkan produktivitas antara bus baru dan bus bekas. Pembilang rasio tersebut yang merupakan output yang dihasilkan ditelusuri dari total pendapatan yang diperoleh perusahaan selama satu tahun. Sedangkan penyebutnya yang merupakan input yang digunakan didapat dari total biaya operasional kendaraan per tahun. Hasil pembagian dari keduanya selanjutnya akan menghasilkan angka yang merefleksikan bagaimana produktivitas dari masing-masing jenis kendaraan.

### **2.6.2 Pengukuran Produktivitas**

Menurut Hansen dan Mowen (2007) pengukuran produktivitas adalah penilaian kuantitatif atas perubahan produktivitas. Tujuan dari pengukuran ini adalah untuk menilai apakah efisiensi produktif meningkat atau justru menurun. Pengukuran ini memungkinkan manajer untuk membandingkan manfaat relatif dari berbagai kombinasi input,

pemilihan input, dan bauran input yang bermanfaat. Umumnya, pengukuran produktivitas dilakukan dengan model rasio output dibagi input dan angka indeks (Utari dkk., 2016). Namun indeks produktivitas agregat adalah kompleks dan sulit untuk diinterpretasikan serta belum diterima secara umum. Dua pendekatan yang telah memperoleh beberapa pengakuan adalah pengukuran profil dan pengukuran produktivitas yang berkaitan dengan laba (Hansen dan Mowen, 2007).

#### 1. Pengukuran profil produktivitas

Pengukuran profil menyediakan serangkaian ukuran operasional parsial yang berbeda dan terpisah. Profil yang dimaksud disini adalah pembuatan sebuah produk atau jasa yang membutuhkan beberapa kombinasi input. Profil tersebut dapat dibandingkan dari waktu ke waktu untuk menyediakan informasi mengenai perubahan produktivitas. Namun, perbandingan beberapa profil produktivitas ini tidak selalu dapat mengungkapkan sifat seluruh perubahan efisiensi produktif. Bahkan dalam beberapa kasus analisis profil tidak mampu memberikan indikasi yang jelas mengenai apakah perubahan produktivitas membawa hasil yang baik atau buruk. Meskipun profil ini juga mampu menunjukkan adanya *trade-off* pada bauran input, *trade-off* tersebut memiliki multitafsir terhadap makna yang dihasilkan. Apabila pengaruh ekonomis yang dihasilkan dari perubahan produktivitas adalah positif, maka *trade-off* adalah baik. Namun jika menunjukkan hasil negatif, maka perubahan produktivitas adalah buruk.

#### 2. Pengukuran produktivitas yang berkaitan dengan laba

Pengukuran jumlah perubahan laba yang diakibatkan oleh perubahan merupakan definisi dari pengukuran ini. Menilai pengaruh perubahan produktivitas terhadap laba dilakukan dengan menetapkan periode dasar. Laba yang berubah dari periode dasar ke periode berjalan selanjutnya mengindikasikan adanya perubahan produktivitas. Dengan menilai pengukuran ini, manajer dapat

dengan mudah dalam mengetahui manfaat ekonomis dari perubahan produktivitas. Hubungan antara perubahan produktivitas dengan laba diinterpretasikan dalam peraturan terkait laba (*Profit-linkage Rule*). Peraturan ini mensyaratkan perhitungan dalam mengukur perubahan produktivitas dilakukan dengan menghitung biaya input yang akan digunakan dalam keadaan tanpa perubahan produktivitas, kemudian dilakukan perbandingan biaya tersebut dengan biaya input aktual yang digunakan. Hasil dari perhitungan tersebut menghasilkan selisih yang merupakan jumlah perubahan laba yang disebabkan oleh perubahan produktivitas.

## **2.7 Angkutan dan Kendaraan**

### **2.7.1 Pengertian Angkutan**

Definisi angkutan disini merujuk dari Peraturan Menteri Perhubungan yang mengkategorikan angkutan pariwisata ini ke dalam angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 1, angkutan adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Menurut Alviani (2017), angkutan adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). Lebih luas lagi, angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dalam wilayah perkotaan, wilayah tertentu, atau dari suatu tempat ke tempat lain yang mempunyai asal dan tujuan tapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 1). Dalam penyelenggaraannya, perusahaan angkutan umum yang memiliki wewenang untuk mengelola merupakan perusahaan otobus (PO). Perusahaan ini harus berbentuk badan hukum dengan diantaranya BUMN, BUMS, perseroan terbatas, dan koperasi dan paling sedikit memiliki lima kendaraan yang digunakan untuk operasional.

Sehingga dalam konteks ini angkutan adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat (berupa asal) ke tempat tertentu (berupa tujuan) yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan umum (dalam hal ini adalah perusahaan otobus) dan dilayani dengan menggunakan mobil bus umum serta tidak memiliki lintasan maupun waktu yang tetap.

### **2.7.2 Pengertian Angkutan Pariwisata**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 31 ayat 1, angkutan untuk keperluan pariwisata adalah pelayanan angkutan yang disediakan untuk keperluan kegiatan wisata. Sedangkan menurut Aglesia (2019) angkutan pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan wisata maupun keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya. Lebih lanjut, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 31 Ayat 2 mensyaratkan angkutan pariwisata merupakan angkutan yang :

- a. Mengangkut wisatawan
- b. Tidak terjadwal dan tidak masuk ke dalam terminal.
- c. Melayani dari dan menuju daerah tujuan wisata.
- d. Tidak boleh digunakan untuk keperluan selain wisata.
- e. Pembayaran tarif menggunakan dasar waktu penggunaan kendaraan sesuai dengan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan.

Atas beberapa pengertian diatas dapat ditarik kesimpulan atas pengertian angkutan pariwisata, yaitu pelayanan angkutan yang diperuntukan untuk mengangkut wisatawan dengan tanda khusus pada mobil bus umum sebagai pembedanya sehingga tidak masuk ke dalam terminal, tidak memiliki trayek, dan memiliki jadwal tertentu.

### 2.7.3 Pengertian Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 1, kendaraan yang diperuntukan untuk angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek diklasifikasikan sebagai kendaraan bermotor umum. Definisi dari kendaraan bermotor umum adalah kendaraan yang digunakan untuk angkutan orang atau barang dengan dipungut bayaran. Definisi lain mengungkapkan bahwa kendaraan bermotor merupakan kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya dan digunakan khususnya untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam atau menggunakan bahan bakar fosil. Dalam konteks penelitian ini, akan lebih fokus kepada kendaraan berupa mobil bus umum. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 1, mobil bus umum adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari delapan orang termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari tiga ribu lima ratus kilogram dengan dipungut bayaran.

Berdasarkan beberapa definisi yang telah dijabarkan, dapat ditarik sebuah pengertian dari kendaraan yaitu sarana yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dengan kapasitas lebih dari delapan tempat duduk dengan penggerak alat teknik dan umumnya berbahan bakar fosil serta dipungut bayaran tertentu atas layanan jasa.

### 2.7.4 Jenis-Jenis Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 32 ayat 1, salah satu kriteria kendaraan pariwisata harus menggunakan kendaraan berupa mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang dilengkapi dengan fasilitas untuk keperluan wisata. Lebih rinci, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 32 ayat 2 mengklasifikasikan beberapa jenis kendaraan berupa mobil bus umum, antara lain :

#### 1. Mobil Bus Kecil

Mobil bus kecil merupakan kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 3.500 kilogram sampai dengan 5.000 kilogram dengan panjang maksimal 6.000 milimeter dan lebar tidak melebihi 2.100 milimeter serta tinggi tidak melebihi 1,7 kali dari lebar kendaraan.

#### 2. Mobil Bus Sedang

Mobil bus sedang merupakan kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 5.000 kilogram sampai dengan 8.000 kilogram dengan panjang maksimal 9.000 milimeter dan lebar tidak melebihi 2.100 milimeter serta tinggi tidak melebihi 1,7 kali dari lebar kendaraan.

#### 3. Mobil Bus Besar

Mobil bus besar merupakan kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 8.000 kilogram sampai dengan 16.000 kilogram dengan panjang 9.000 milimeter sampai dengan 12.000 milimeter dan lebar tidak melebihi 2.500 milimeter serta tinggi maksimal 4.200 milimeter atau tidak melebihi 1,7 kali dari lebar kendaraan.

#### 4. Mobil Bus Maxi

Mobil bus maxi merupakan kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 16.000 kilogram sampai dengan 24.000 kilogram dengan panjang keseluruhan 12.000 milimeter sampai dengan 13.500 milimeter dan ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi 2.500 milimeter serta tinggi maksimal 4.200 milimeter atau tidak melebihi 1,7 kali dari lebar kendaraan.

#### 5. Mobil Bus Tingkat

Mobil bus tingkat merupakan kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 21.000 kilogram sampai dengan 24.000

kilogram dengan panjang keseluruhan 9.000 milimeter sampai dengan 13.500 milimeter dan ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi 2.500 milimeter serta tinggi maksimal 4.200 milimeter.

#### **A. Pengertian Kendaraan Baru**

Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2018 Pasal 5 ayat 2 menjelaskan mengenai kendaraan yang diperoleh berdasarkan metode harga isi (*on the road*), maka Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) ditetapkan sebelum dikenakan Pajak Pertambahan Nilai (PPN), Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB). NJKB tersebut kemudian dijadikan dasar pengenaan BBN-KB. Definisi ini dapat menjelaskan pengertian kendaraan baru dari sisi pengenaan biaya administrasi dan dokumen kendaraan, bahwa kendaraan baru merupakan kendaraan yang dibeli atau diperoleh dengan metode harga isi atau *on the road* (meskipun pelanggan dapat memilih metode harga kosong atau *off the road* juga) sehingga membuat nilai jual atas kendaraan sudah termasuk dalam biaya pajak pertambahan nilai (PPN), pajak kendaraan bermotor (PKB), dan bea balik nama kendaraan bermotor (BBN-KB) hingga membentuk nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) yang kemudian menjadi dasar dalam menentukan besaran bea balik nama kendaraan bermotor (BBN-KB).

#### **B. Pengertian Kendaraan Bekas**

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Pajak Nomor Kep. – 238/PJ./2002, kendaraan bermotor bekas adalah kendaraan bermotor yang memiliki roda dua atau lebih, atau yang kondisinya bukan baru, dan telah terdaftar pada instansi yang berwenang atau memiliki nomor polisi. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2018 Pasal 5 ayat 2 menjelaskan mengenai kendaraan yang diperoleh berdasarkan metode harga kosong (*off the road*), maka Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) ditetapkan sebelum dikenakan Pajak

Pertambahan Nilai (PPN). NJKB tersebut kemudian dijadikan dasar pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB). Definisi ini merefleksikan pengertian kendaraan bekas dari sisi pengenaan biaya administrasi dan dokumen kendaraan yang lebih menekankan metode harga kosong atau *off the road*, bahwa kendaraan bekas merupakan kendaraan yang kondisinya sudah tidak baru lagi namun sudah dan tetap memiliki nomor polisi sehingga kendaraan tersebut tidak perlu mengurus administrasi kendaraan lainnya. Oleh karena itu kendaraan bekas lebih spesifik ke arah dibeli atau diperoleh dengan metode harga kosong atau *off the road* sehingga membuat nilai jual atas kendaraan tersebut hanya akan dikenakan pajak pertambahan nilai (PPN), kemudian membentuk nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) baru yang kemudian menjadi dasar dalam menentukan besaran bea balik nama kendaraan bermotor (BBN-KB).

#### **2.7.5 Kriteria Kendaraan Pariwisata**

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan pariwisata harus memenuhi kriteria sebagaimana yang ditetapkan oleh negara. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 31 Ayat 2 dan Pasal 32 Ayat 1, kendaraan pariwisata harus :

- a. Menggunakan kendaraan berupa mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang dilengkapi dengan fasilitas untuk keperluan wisata.
- b. Memasang stiker yang bertuliskan “PARIWISATA” yang dapat dibaca dengan jelas dan ditempatkan di kaca depan, kaca belakang, badan sebelah kiri, dan badan sebelah kanan mobil bus.
- c. Mencantumkan nama perusahaan, merk dagang, nomor urut kendaraan, dan nomor uji kendaraan pada bagian kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
- d. Menyertakan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat yang bisa terbaca oleh pengguna jasa dan diletakkan di dalam serta

diluar kendaraan.

- e. Memasang alat yang memantau kerja pengemudi untuk merekam kecepatan kendaraan dan perilaku mengemudi dalam mengoperasikan kendaraan
- f. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan undang-undang, yaitu warna dasar kuning tulisan hitam.
- g. Memenuhi kelengkapan dokumen yang masih berlaku seperti surat tanda nomor kendaraan, kartu tanda uji berkala, dan kartu elektronik standar pelayanan.

## 2.8 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian sebelumnya telah mengupas dengan rinci mengenai perhitungan dan perbandingan biaya operasional kendaraan (BOK), adapun penelitian-penelitian tersebut adalah :

Nama Peneliti (Tahun)	Variabel Penelitian	Judul	Hasil
Rahmatang Rahman (2012)	1. Biaya Operasional Kendaraan 2. Tarif 3. Pendapatan	Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi Rute Palu-Poso	Dengan tarif Rp. 80.000,- bus sedang dapat menutupi biaya operasional Rp. 75.086,- per penumpang dan mampu menghasilkan pendapatan per tahun Rp. 92.487.588,-. Sedangkan bus kecil hanya mampu menghasilkan pendapatan Rp. 54.917.566,- dan tarif yang ditetapkan yaitu Rp. 50.000,- lebih kecil dari biaya operasional yang dikeluarkan Rp. 52.104,-

Zulkifli Ramadhan (2014)	1. Biaya Operasional Kendaraan 2. Tarif 3. Pendapatan	Analisis Perhitungan dan Perbandingan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Rapid Transit (BRT) Transmusi Jenis Mercedes Benz OH-1521 dan Hino RK8-235	Bus jenis Mercedes Benz OH-1521 dan Hino RK8-235 dengan tarif Rp. 8.000,- per penumpang mampu menutupi biaya operasional Rp. 6.719,- dan Rp. 6.572,- per penumpang. Tetapi bus jenis Mercedes Benz OH-1521 bisa menghasilkan pendapatan bersih lebih tinggi dari bus jenis Hino RK8-235 yakni sebesar Rp. 99.080.925,- dan Rp. 110.490.575,- per tahun.
Handy Nugroho dan Ratna Purwaningsih (2015)	1. Biaya Operasional Kendaraan 2. Tarif 3. Pendapatan 4. <i>Willingness To Pay</i>	Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) Pada Bus AKAP Kelas <i>Executive</i> . (Studi Kasus : bus Rosalia Indah kelas <i>executive</i> jurusan Solo - Jabodetabek)	<i>Big Bus</i> dibandingkan dari berbagai jumlah keterisian, dan diketahui harus terisi penumpang sebanyak 57% - 65% dari total daya angkut dalam satu kali perjalanan mulai dari setiap masing-masing 36, 34, 30, 28 jenis daya angkut penumpang untuk dapat menutupi biaya operasional satu kali perjalanan. Berdasarkan analisis <i>Willingness To Pay</i> menunjukkan angka Rp. 190.571,- adalah tarif

			batas bawah dan tarif Rp. 198.429,- merupakan tarif batas atas yang dapat diberlakukan.
--	--	--	---

Pembeda beberapa penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah :

1. Pemilihan Jenis Angkutan.

Penelitian dari Rahman Rahman berfokus pada Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang terkategori sebagai angkutan orang dalam trayek. Sedangkan penelitian dari Zulkifli Ramadhan memfokuskan pada *Bus Rapid Transit (BRT)* Transmusi yang termasuk dalam angkutan perkotaan sebagai angkutan orang dalam trayek. Sedangkan dalam penelitian ini peneliti memilih jenis angkutan pariwisata yang tergolong ke dalam angkutan orang tidak dalam trayek dengan PO Abiyai Trans sebagai operatornya.

2. Objek Perbandingan

Rahman (2012) dan Ramadhan (2014) masing-masing memilih bus sedang untuk dibandingkan dengan bus kecil serta bus dengan jenis mesin Mercedes Benz OH-1521 untuk dibandingkan dengan bus dengan jenis mesin Hino RK8-235. Namun, pada penelitian ini peneliti membandingkan bus baru dan bus bekas serta mentiadakan perhitungan dari berbagai jenis daya angkut karena bus yang ada pada PO Abiyai Trans memiliki daya angkut yang sama.

3. Analisis Yang Digunakan

Beberapa peneliti sebelumnya menggunakan *Fare Box Ratio* dalam menganalisis hasil akhir perbandingannya. Berbeda dari itu, peneliti menggunakan rasio produktivitas pada analisis tersebut karena pembanding dan pembilang dalam keduanya adalah sama, yakni pendapatan sebagai output dibagi dengan total BOK sebagai input. Selanjutnya rasio produktivitas ini digunakan sebagai dasar pengukuran produktivitas antara kedua jenis bus.

## BAB 3. METODE PENELITIAN

### 3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif. Selaras dengan yang diungkapkan oleh Indriantoro dan Supomo (2009), penelitian kuantitatif menekankan pada pengujian teori-teori melalui pengukuran variabel-variabel penelitian dengan angka dan melakukan analisis data dengan prosedur statistik. Pada praktiknya, penelitian ini berorientasi pada penggalan data langsung ke lapangan berupa wawancara karena ketersediaan data yang hanya dapat diperoleh melalui interaksi dengan narasumber. Oleh karena itu data-data yang diperoleh dari lapangan yang berupa data kualitatif selanjutnya diterjemahkan menjadi data kuantitatif untuk kemudian dapat diolah secara statistik. Mengenai pengolahan data, dilakukan dengan bantuan aplikasi *Microsoft Excel* mulai dari proses kompilasi data hingga stratifikasi data

Penelitian ini tergolong ke dalam penelitian deskriptif, sebagaimana didefinisikan oleh Indriantoro dan Supomo (2009) yang menyatakan penelitian deskriptif adalah penelitian terhadap masalah-masalah berupa fakta-fakta saat ini dari suatu populasi. Tujuan dari penelitian ini adalah menjawab pertanyaan yang berkaitan dengan *current status* dari objek yang diteliti dan menjelaskan aspek-aspek yang relevan dengan fenomena yang diamati, dalam hal ini adalah biaya operasional kendaraan. Berkaitan dengan metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode survei, yaitu teknik dengan pengumpulan dan analisis data berupa opini dari responden melalui tanya-jawab yang terdiri dari dua metode yakni kuesioner dan wawancara. Adapun wawancara dalam penelitian ini digunakan sebagai instrumen pendukung data sekunder, dalam hal ini dokumentasi yang menjadi sumber data utama dalam memperoleh data.

### 3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini mengambil objek pada sebuah perusahaan otobus yang melayani khusus di bidang pariwisata yaitu PO Abiyan Trans. PO Abiyan Trans memiliki garasi dan sekaligus kantor yang beralamatkan di Jalan K.H. Agus Salim Nomor 112, Desa Mojopanggung, Kecamatan Giri, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur. Pertimbangan yang digunakan dalam memilih PO Abiyan Trans sebagai objek penelitian adalah frekuensi pemberangkatan pesanan yang tinggi, status hukum yang legal, pencatatan keuangan yang rapi, dan tentunya memiliki unit bus yang menjadi kriteria (bus baru dan bus bekas). Adapun perusahaan selain PO Abiyan Trans yang pernah peneliti temukan tidak memiliki salah satu dari semua pertimbangan. Adapun waktu penelitian dilaksanakan pada 1 hingga 31 Januari 2020.

### 3.3 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data kuantitatif. Data kuantitatif tersebut meliputi informasi yang dijabarkan dalam bentuk angka seperti pemakaian bahan bakar, pemakaian ban, komponen perbaikan kendaraan, baik perbaikan 1 bulan maupun perbaikan 1 tahun dan lain sebagainya. Selain jenis data, terdapat pula sumber data, dimana ada dua sumber data yang mengisi penelitian ini, yaitu data primer dan data sekunder. Menurut Sugiyono (2008), data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari perusahaan berupa hasil pengamatan setempat dan perolehan dokumen perusahaan serta wawancara langsung pada pimpinan atau karyawan perusahaan. Data primer diperoleh dengan metode wawancara terhadap pihak yang berkaitan dengan biaya operasional kendaraan, yakni pemilik maupun bagian administrasi.

Data primer dalam penelitian ini utamanya adalah pendapatan jasa yang diperoleh, sekaligus jumlah realisasi pesanan jasa yang menimbulkan pendapatan, dan penggunaan suku cadang kendaraan, termasuk pemakaian bahan bakar tiap kendaraan. Selain itu terdapat pula data sekunder. Adapun data sekunder adalah data yang diperoleh yang secara tidak langsung,

misalnya melalui dokumen. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui menelaah faktur dan catatan terkait pengeluaran serta pemasukan perusahaan yang berkaitan dengan operasional kendaraan. Data sekunder dalam penelitian ini adalah data mengenai tarif sewa jasa yang menimbulkan pemasukan bagi perusahaan, biaya administrasi dan asuransi kendaraan serta harga suku cadang tiap jenis kendaraan.

### 3.4 Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini adalah menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Wawancara merupakan suatu kegiatan tanya jawab dengan tatap muka antara pewawancara (*interviewer*) dan yang diwawancarai (*interviewee*) mengenai masalah yang diteliti, dimana pewawancara bermaksud memperoleh persepsi, sikap, dan pola pikir dari yang diwawancarai yang relevan dengan masalah yang diteliti (Gunawan, 2013). Wawancara dalam penelitian ini mengambil data dari beberapa narasumber yaitu direktur, staf manajerial, maupun awak kendaraan (sopir dan kernet) PO Abiyan Trans.

Selain menggunakan wawancara, metode lain yang digunakan dalam pengumpulan data adalah observasi. Menurut Fathoni (2006), observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran. Observasi dalam penelitian ini diterapkan untuk mengamati secara langsung aktivitas operasional perusahaan yang berhubungan dengan pengoperasian kendaraan seperti jumlah penggunaan bahan bakar, pemakaian ban, maupaun pesanan jasa yang diterima dari konsumen. Setelah memperoleh data tersebut, maka metode selanjutnya yang dapat digunakan adalah dokumentasi.

Menurut Bungin (2008), teknik dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian sosial untuk menelusuri data historis. Bentuk dokumentasi dalam penelitian ini salah satunya adalah data mengenai jumlah realisasi pesanan jasa dalam satu

bulan. Berdasarkan kebutuhan data tersebut, maka perlu dilaksanakan dokumentasi untuk menelusuri data historis jumlah pesanan jasa dari bulan tertentu yang digunakan sebagai masa penelitian. Metode yang sama diterapkan untuk menelusuri pemakaian bahan bakar tiap kendaraan sehingga jumlah realisasi dari keduanya dapat terhitung.

Penelitian ini berbasis pada metode dokumentasi dalam menggali data karena sumber data yang tersedia pada objek penelitian adalah mayoritas dari dokumen-dokumen perusahaan seperti faktur, surat, maupun memo. Pada penelitian ini berfokus pada penelaahan data perjalanan bus selama 1 bulan yang dilakukan bersama staf manajerial untuk menelusuri jarak tempuh bus dan tarif sewa yang berlaku. Metode lain yang dilakukan adalah observasi dengan mengamati secara langsung aktivitas bisnis yang berlangsung di perusahaan. Adapun observasi yang dilakukan pada penelitian ini adalah ikut andil dalam memantau pergantian suku cadang kendaraan bersama direktur, *driver*, dan *co-driver* untuk mengamati komponen apa saja yang secara rutin memerlukan untuk dilakukan pergantian atau penambahan komponen. Khusus pada metode wawancara adalah hanya sebagai metode pendukung dalam memperoleh data, dimana peneliti mewawancarai narasumber yang berbeda dengan pertanyaan yang sama untuk mendapatkan data yang kredibel. Berikut adalah identitas dari narasumber pada saat wawancara dilakukan :

Nama Narasumber	: Agus Riyanto
Jenis Kelamin	: Laki-Laki
Jabatan	: Direktur PO Abiyan Trans
Nama Narasumber	: Agustina Rahmawati
Jenis Kelamin	: Perempuan
Jabatan	: Staf Manajerial PO Abiyan Trans
Nama Narasumber	: Saiful
Jenis Kelamin	: Laki-Laki
Jabatan	: <i>Driver</i> PO Abiyan Trans

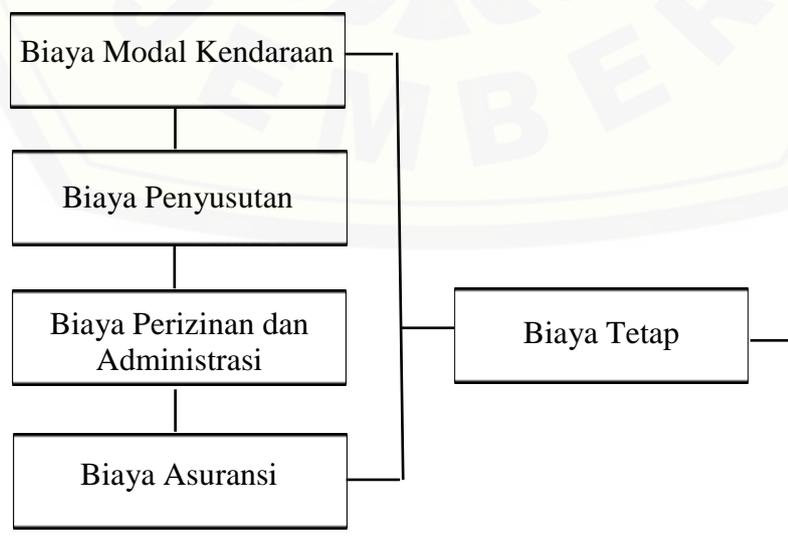
Nama Narasumber : Asnwai  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Driver* PO Abiyan Trans

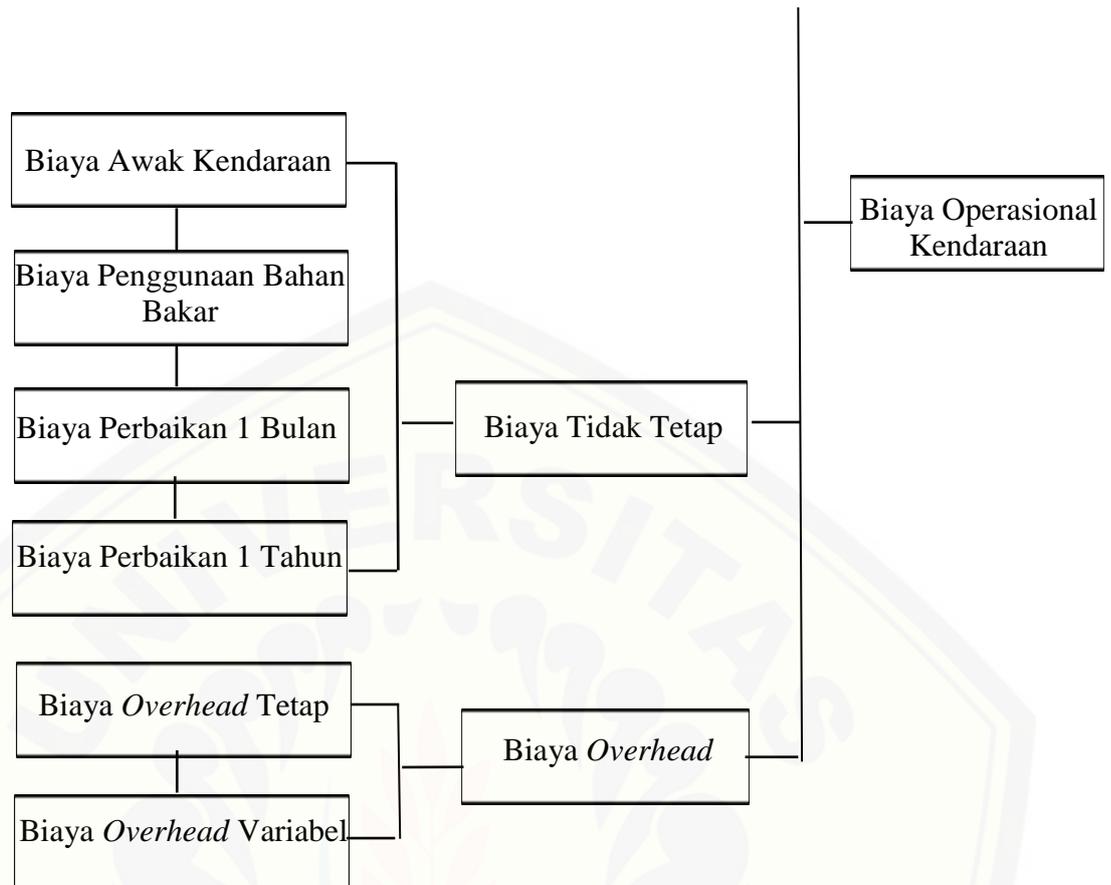
Nama Narasumber : Yudi  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Co-Driver* PO Abiyan Trans

Nama Narasumber : Niko  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Co-Driver* PO Abiyan Trans

### 3.5 Teknik Analisis Data

Menurut Gunawan (2013), analisis data adalah sebuah kegiatan untuk mengatur, mengurutkan, mengelompokan, memberi kode, maupun mengkategorikannya sehingga diperoleh temuan berdasarkan fokus masalah yang ingin dijawab. Berikut adalah penjabaran dalam bentuk visual pengelompokan biaya-biaya yang membentuk biaya operasional kendaraan, yang terdiri dari tiga komponen utama yakni biaya tetap, biaya tidak tetap, biaya *overhead*.





**Gambar 3.1** Teknik Analisis Data

Setelah menganalisis komponen biaya operasional kendaraan, kelengkapan data untuk dianalisis akan melewati beberapa tahapan :

1. Analisa biaya operasional kendaraan (BOK)

Analisa ini menghitung keseluruhan biaya operasional kendaraan per tahunnya mulai dari biaya tetap, biaya tidak tetap, hingga biaya *overhead* kendaraan dengan cara :

$$BOK = \text{Biaya Tetap} + \text{Biaya Variabel} + \text{Biaya Overhead}$$

2. Analisa pendapatan

Analisa selanjutnya adalah melakukan analisa pendapatan jasa yang diterima perusahaan selama masa penelitian dengan rumus :

$$\text{Pendapatan} = \text{Jumlah Pendapatan Jasa} - BOK$$

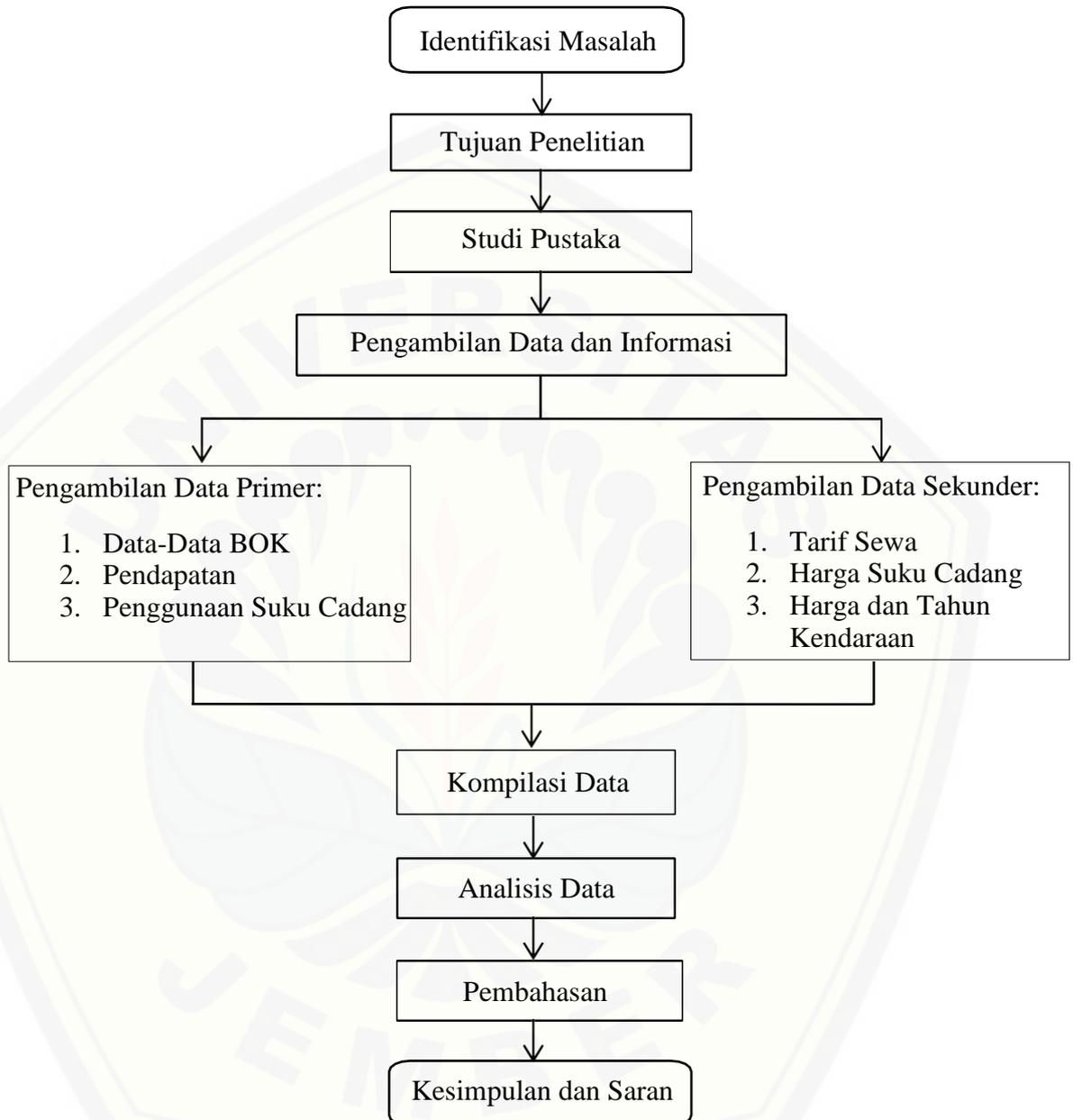
### 3. Analisa produktivitas

Setelah jumlah pendapatan dan biaya operasional kendaraan perusahaan per tahunnya telah diketahui, maka keduanya akan diperhitungkan sebagai pembilang dan penyebut dalam rasio produktivitas untuk menentukan produktivitas dari bus bus baru maupun bus bekas. Dapat dihitung dengan cara :

$$\text{Produktivitas} = \text{Jumlah Pendapatan Jasa} \div \text{BOK}$$

Jenis bus yang menghasilkan angka lebih besar tentu merefleksikan produktivitas yang besar pula, karena dapat menghasilkan pendapatan tertentu dengan pengorbanan biaya operasional tertentu juga dengan asumsi aktivitas operasional perusahaan yang normal.

### 3.6 Tahapan Penelitian



**Gambar 3.2** Tahapan Penelitian

## BAB 5. PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan bahwa keresahan peneliti terjawab, dimana untuk mendapatkan biaya operasional bus yang efisien tidak harus dengan membeli unit bus baru yakni mengeluarkan biaya modal dengan jumlah besar. Akan tetapi terdapat alternatif lain, yaitu melakukan pembelian unit bus bekas dengan biaya modal yang lebih rendah apabila dibandingkan dengan membeli unit bus baru. Argumen ini didukung dengan hasil perhitungan yang menunjukkan bahwa dalam kurun waktu 1 bulan maupun 1 tahun, bus bekas yang diwakili bus 1 dan bus 2 mampu mengungguli bus baru yang terdiri dari bus 3, bus 4, dan bus 5 dari segi produktivitas yang mencerminkan efisiensi biaya operasional.

Bus 2 yang mewakili bus bekas memiliki pendapatan bersih tertinggi yakni sebesar Rp. 9.398.706,- selama 1 bulan dan Rp. 76.792.467,- selama 1 tahun. Hasil ini tidak lepas dari BOK sebesar Rp 61.101.294,- per bulan dan Rp 769.207.533,- mampu ditutup dengan pendapatan kotor sebesar Rp 70.500.000,- dalam 1 bulan dan Rp 846.000.000,- dalam 1 tahun. Hal sebaliknya justru menimpa bus 4 sebagai bus baru dengan BOK yang membengkak hingga mencapai Rp 66.163.095,- per bulan dan Rp 829.949.143,- per tahun akan tetapi tidak diimbangi dengan pendapatan kotor yang setimpal, yaitu hanya sebesar Rp 73.000.000,- dalam 1 bulan dan Rp 876.000.000,-, dalam 1 tahun yang membuat bus 4 hanya mampu mendapat pendapatan bersih sebesar Rp 6.836.905 dalam 1 bulan dan Rp 46.050.857,- dalam 1 tahun. Hal ini menandakan untuk menutupi biaya operasional yang tinggi harus diimbangi dengan pendapatan yang tinggi pula.

Terakhir yang dapat disimpulkan dari penelitian ini adalah terdapat berbagai macam pertimbangan tersendiri yang dipikirkan oleh pemilik perusahaan dalam preferensi dalam pemilihan unit (memilih bus baru atau bus bekas), akan tetapi setelah penelitian ini usai, pemilik perusahaan dapat mempertimbangkan ulang preferensinya dengan meninjau hasil perhitungan dan perbandingan yang telah dilakukan.

## 5.2 Keterbatasan

Dalam melaksanakan penelitian ini terdapat keterbatasan diantaranya :

1. Kendala waktu penelitian. Waktu penelitian yang terbatas membuat penggalan data tidak dapat berlangsung maksimal. Pada awal penelitian direncanakan penggalan data selama 1 tahun, kemudian direvisi pada tengah-tengah penelitian menjadi 1 bulan.
2. Adapaun kendala pada poin pertama tidak lepas dari kesulitan peneliti dalam mendapatkan data dari objek penelitian selama 1 tahun, karena objek penelitian hanya bersedia untuk memberikan data selama 1 bulan.
3. Kendala pemilihan objek penelitian. Di lingkungan sekitar kampus peneliti susah ditemukan perusahaan yang sesuai dengan kriteria penelitian. Selama pengalaman mencari objek penelitian, hal-hal berikut yang sering ditemukan oleh peneliti seperti hanya sedikit perusahaan yang memiliki bus baru dan bus bekas dalam satu aktivitas operasional, tidak tercatatnya pengeluaran maupun pemasukan dalam perusahaan dengan baik, legalitas perusahaan yang masih diragukan, bahkan lebih buruk yaitu tidak bersedia untuk dijadikan objek penelitian.
4. Minimnya dokumen pendukung. Selama melakukan penelitian, peneliti kesulitan untuk memvalidasi hasil wawancara yang telah diperoleh untuk dicocokkan dengan dokumen pendukung. Sehingga, peneliti harus melakukan perhitungan tersendiri, seperti perhitungan pemakaian bahan bakar untuk setiap pesanan jasa.

### 5.3 Saran

Berikut adalah saran dari peneliti berdasarkan keterbatasan-keterbatasan yang telah disebutkan :

1. Penelitian ini jauh dari kata sempurna karena hanya menggunakan data 1 bulan sebagai acuan, sehingga bagi peneliti lain yang ingin melanjutkan penelitian ini diharapkan agar memperoleh data yang lebih lengkap, yakni data selama 1 tahun.
2. Dalam melakukan pemilihan objek penelitian, dibutuhkan kriteria yang lebih luas lagi agar tidak terpaku dalam kriteria yang ada. Dalam artian penelitian ini berfokus pada objek perusahaan bus pariwisata, dalam lain kasus dapat juga dilakukan penelitian di perusahaan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) maupun AKDP (Antar Kota Antar Provinsi).
3. Khusus bagi pihak objek penelitian yaitu PO Abiyan Trans, berdasarkan hasil perhitungan dan perbandingan telah terjawab bahwa bus bekas (bus 1 dan bus 2) yang banyak dipilih oleh pelanggan sebagai preferensi unit bus yang mereka gunakan dalam perjalanannya. Oleh karena itu, diyakini akan menghasilkan output yang maksimum apabila pihak perusahaan fokus pada pemilihan unit bus bekas sebagai pilihan utama yang ditawarkan kepada pelanggan sebagai preferensi pilihannya. Akan tetapi tidak menutup kemungkinan juga untuk mengedepankan bus baru (bus 3, bus 4, dan bus 5) sebagai unit bus yang paling utama untuk ditawarkan kepada pelanggan, dengan pertimbangan pertama adalah biaya operasional yang cukup tinggi. Untuk menyasati biaya operasional yang tinggi tersebut pula maka harus diimbangi dengan output yang tinggi juga. Sehingga biaya operasional yang tinggi dapat tertutup dan menghasilkan pemasukan yang optimal bagi perusahaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aglesia, D. N. 2019. Perencanaan Sistem Operasional Angkutan Wisata di Kota Yogyakarta. *Skripsi*. Yogyakarta : Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta
- Bayangkara I. 2015. *Audit Manajemen : Prosedur dan Implementasi Edisi 2*. Jakarta : Salemba Empat
- Brigham, Eugene F., dan Joel F. 2006. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan : Edisi 10 Terjemahan Oleh Ali Akbar Yulianto*. Jakarta : Salemba Empat
- Bungin, M. B. 2008. *Penelitian Kualitatif : Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta : Kencana
- Alviani. 2017. Analisa Kinerja Angkutan Umum Penumpang Kota Probolinggo (Studi Kasus : Terminal Bayuangga – Mayangan). *Skripsi*. Malang. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Malang
- Fathoni, A. 2006. *Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Hansen D. R., dan Mowen, M. M. 2007. *Managerial Accounting*. 8<sup>th</sup> ed. Mason : Thomson Higher Education
- Godfrey J., Hodgson A., Tarca A., Hamilton J., dan Holmes S. 2010. *Accounting Theory* 7<sup>th</sup> ed. Milton : John Wiley & Sons Australia
- Gunawan, I. 2013. *Metode Penelitian Kualitatif : Teori & Praktik*. Jakarta : Bumi Aksara
- Hakim M. L., Choiri M., dan Yuniarti R. 2016. Analisis Kelayakan Investasi Peremajaan Bus Antara Pembelian Bus *Secondhand* dan Rekondisi Bus. *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Sistem Industri*. Volume IV. Nomor 01
- Indriantoro N., dan Supomo B. 2009. *Metodelogi Penelitian Bisnis : Untuk Akuntansi dan Manajemen*. Yogyakarta : BPFE-YOGYAKARTA
- Kaltim, Tribun. 2013. Tempuh 3,8 Kilometer, Bus Baru Hino Konsumsi 1 Liter Solar. <http://kaltim.tribunnews.com/2013/11/20/tempuh-38-kilometer-bus-baru-hino-konsumsi-1-liter-solar> [Diakses pada 02 Februari 2020]

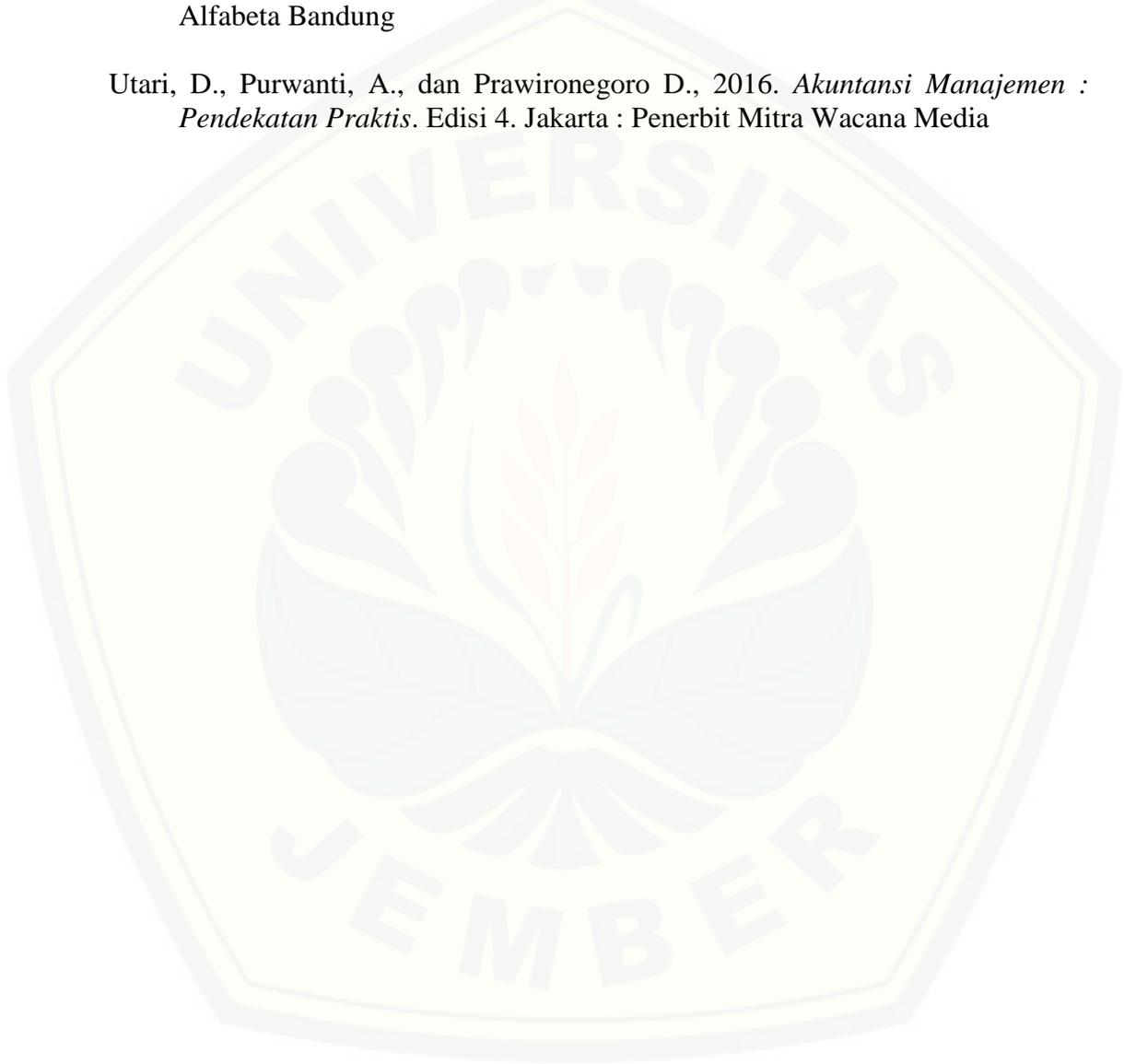
- Keputusan Direktur Jenderal Pajak Nomor Kep. – 238/PJ./2002. *Pemungutan Pajak Pertambahan Nilai Atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Bekas*. 30 April 2002. Jakarta : Direktur Jenderal Pajak
- Nugroho, H. dan Purwaningsih, R. 2015. Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan *Willingness To Pay* (WTP) Pada Bus AKAP Kelas *Executive*. (Studi Kasus : bus Rosalia Indah kelas *executive* jurusan Solo - Jabodetabek). *Jurnal Teknik Industri*. Volume x. Nomer x.
- Mulia, E. 2014. *Cost Reduction Strategies : Mengoptimalkan Efisiensi dan Efektifitas Biaya Jangka Panjang Perusahaan*. Jakarta : PT Elex Media Komputindo
- Mulyadi. 2015. *Akuntansi Biaya*. Edisi 5. Yogyakarta: Unit Penerbit dan Percetakan Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018. *Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek*. Jakarta : Menteri Perhubungan
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2018. *Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2018*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 No. 144. Jakarta : Kemendagri
- Rahman, R. 2012. Analisa Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi Rute Palu-Poso. *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi*. Volume II. Nomor 1 : 8-21
- Ramadhan, Z. 2014. Analisis Perhitungan dan Perbandingan Biaya Operasional (BOK) *Bus Rapid Transit* (BRT) Transmusi Jenis Mercedes Benz OH-1521 dan Hino RK8-235 (Studi Kasus : Koridor 1 Rute Terminal Alang-Alang Lebar – Terminal Ampera). *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan*. Volume 2, Nomor 1.
- Rasidah, dan Aznedra. 2017. Analisis Penentuan Tarif Bus Kota Trans Batam Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability To Pay* (ATP), dan *Willingness To Pay* (WTP) (Studi Kasus pada Perum DAMRI Batam). *Measurement*. Volume 11. Nomor 1 : 96-106
- Santoso, I., 2007. *Akuntansi Keuangan Menengah (Intermediate Accounting)*. Buku 1. Bandung : PT Refika Aditama
- Santoso, I., 2009. *Akuntansi Keuangan Menengah (Intermediate Accounting)*. Buku 2. Bandung : PT Refika Aditama

Siregar, B., B. Suropto., D. Hasporo., E. W. Lo., E. Herowati., L. Kusumasari dan Nurrofik. 2013. *Akuntansi Biaya*. Edisi Kedua. Jakarta : Salemba Empat

Sudaryono, 2017, *Metodologi Penelitian*. Edisi 1. Depok : PT RajaGrafindo Persada

Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Pendidikan*. Cetakan 6. Bandung : Penerbit Alfabeta Bandung

Utari, D., Purwanti, A., dan Prawironegoro D., 2016. *Akuntansi Manajemen : Pendekatan Praktis*. Edisi 4. Jakarta : Penerbit Mitra Wacana Media



**LAMPIRAN 1**  
**PEDOMAN WAWANCARA PO ABIYAN TRANS**

**PERBANDINGAN EFISIENSI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN  
(BOK) MELALUI PENGUKURAN PRODUKTIVITAS ANTARA BUS  
BARU DAN BUS BEKAS ANGKUTAN PARIWISATA (STUDI PO  
ABIYAN TRANS)**

**A. Narasumber**

- Nama Narasumber : Agus Riyanto  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : Direktur PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Agustina Rahmawati  
Jenis Kelamin : Perempuan  
Jabatan : Staf Manajerial PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Saiful  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Driver* PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Asnawi  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Driver* PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Yudi  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Co-Driver* PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Niko  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Co-Driver* PO Abiyan Trans

**B. Daftar Pertanyaan Wawancara :****INFORMASI UMUM**

1. Bagaimana sejarah singkat berdirinya perusahaan?
2. Apa visi dan misi perusahaan?
3. Bagaimana struktur organisasi di perusahaan dan apa tugas masing-masing?

**PENELUSURAN KARAKTERISTIK UMUM KENDARAAN**

1. Berapa unit bus yang dimiliki PO Abiyan Trans?
2. Bagaimana asal usul perolehan tiap unit bus? Apakah berasal dari pembelian di karoseri atau pembelian di luar karoseri (dalam hal ini PO lain)?
3. Bagaimana karakteristik untuk tiap unit bus? Mulai dari harga perolehan, tahun pembelian, *body*, mesin, jumlah kursi, bahan bakar, hingga kapasitas tangki bahan bakar?

**PENENTUAN TARIF SEWA JASA OLEH PERUSAHAAN**

1. Berapa tarif sewa yang berlaku?
2. Apakah tarif sewa untuk tiap unit bus sama?
3. Apabila berbeda, dasar apa yang digunakan untuk membedakannya?

**PENELUSURAN PENDAPATAN OPERASIONAL KENDARAAN**

1. Bagaimana sistem pembagian yang menentukan unit bus mana yang digunakan untuk melayani pesanan jasa dari pemesan?
2. Berapa jumlah realisasi pesanan jasa dalam satu bulan?
3. Unit bus mana saja yang digunakan untuk merealisasikan setiap pesanan jasa?
4. Sebutkan tempat asal penjemputan, destinasi kunjungan, dan titik penurunan kepulauan konsumen dari setiap pesanan jasa.

**PENELUSURAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN**

1. Bagaimana sistem penggajian yang ada pada Abiyan Trans?
2. Berapa biaya yang dikeluarkan untuk gaji tersebut?
3. Berapa biaya bahan bakar yang dihabiskan untuk menyelesaikan masing-masing pesanan jasa?

4. Bagaimana kebijakan perusahaan mengenai pemakaian ban maupun penggantian ban?
5. Bagaimana kebijakan perusahaan mengenai *service* kecil dan *service* besar?
6. Komponen apa saja yang termasuk dalam keduanya?
7. Biaya apa saja yang dibutuhkan untuk administrasi kendaraan?
8. Berapa biaya yang dikeluarkan untuk tiap-tiap pos pengeluaran tersebut?

#### **PENELUSURAN BIAYA MODAL KENDARAAN DAN PENYUSUTAN**

1. Bagaimana skema pembiayaan untuk memperoleh tiap unit bus?
2. Apakah perusahaan menetapkan kebijakan penyusutan?
3. Apabila ada, bagaimana kebijakan tersebut dalam penerapannya?

**LAMPIRAN 2****HASIL WAWANCARA PO ABIYAN TRANS****PERBANDINGAN EFISIENSI BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN  
(BOK) MELALUI PENGUKURAN PRODUKTIVITAS ANTARA BUS  
BARU DAN BUS BEKAS ANGKUTAN PARIWISATA (STUDI PO  
ABIYAN TRANS)****A. Narasumber**

- Nama Narasumber : Agus Riyanto  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : Direktur PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Agustina Rahmawati  
Jenis Kelamin : Perempuan  
Jabatan : Staf Manajerial PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Saiful  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Driver* PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Asnwai  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Driver* PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Yudi  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Co-Driver* PO Abiyan Trans
- Nama Narasumber : Niko  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : *Co-Driver* PO Abiyan Trans

**B. Daftar Pertanyaan Wawancara :****INFORMASI UMUM**

## 1. Bagaimana sejarah singkat berdirinya perusahaan?

PO Abiyan Trans berawal dari banyaknya PO dari luar Banyuwangi yang datang memasuki Kabupaten Banyuwangi untuk mengambil pelanggan. Kami (pendiri PO Abiyan Trans) berpikiran untuk kenapa tidak mendirikan PO yang berasal dari Banyuwangi sendiri, sehingga pelanggan dari Banyuwangi tidak perlu mendatangkan bus dari PO luar Banyuwangi. Pada awal berdiri, PO Abiyan Trans masih berkecimpung dalam lingkup kecil seperti sewa mobil atau minibus yang dimulai pada September 2013. Baru pada bulan selanjutnya yaitu Oktober 2013 PO Abiyan Trans mulai membeli unit *big bus* pertamanya untuk digunakan operasional. Untuk unit bus pertama kita datangkan dari PO Efisiensi Kebumen untuk selanjutnya seiring berjalannya waktu kita rutin setiap tahun melakukan pembelian unit *big bus* secara berkala. Pada 2020 tercatat PO Abiyan telah memiliki 5 unit *big bus* yang aktif melayani pelanggan.

## 2. Apa visi dan misi perusahaan?

Visi kita (PO Abiyan Trans) adalah mendukung program pemerintah, khususnya pada kepemimpinan bupati Banyuwangi saat ini yaitu Bapak Anas melalui bidang transportasi. Berkembangnya pariwisata Banyuwangi tentu kita dukung dengan penyediaan layanan jasa transportasi ini. Untuk misi, pada intinya kita mensejahterkan seluruh karyawan dan keluarga yang ada pada naungan PO Abiyan Trans. Menyinggung pada visi kita, tentu kita tidak bisa membuka lapangan pekerjaan yang besar. Namun kita mengambil putra daerah Banyuwangi untuk dijadikan karyawan di PO Abiyan Trans.

## 3. Bagaimana struktur organisasi di perusahaan dan apa tugas masing-masing?

Untuk struktur organisasi, kami (PO Abiyan Trans) punya Pak Totok Indarto sebagai CEO atau komisaris, saya sendiri (Agus Riyanto) sebagai direktur, kemudian Ibu Agustina Rahmawati sebagai staf yang menangani urusan manajerial. Untuk karyawan, kita punya 12 orang. Masing-masing 6 *driver* dan *co-driver* yang memegang 1 unit bus dan 2 orang untuk cadangan.

### **PENELUSURAN KARAKTERISTIK UMUM KENDARAAN**

1. Berapa unit bus yang dimiliki PO Abiyan Trans?

Untuk saat ini PO Abiyan Trans memiliki 5 unit *big bus*.

2. Bagaimana asal usul perolehan tiap unit bus? Apakah berasal dari pembelian di karoseri atau pembelian di luar karoseri (dalam hal ini PO lain)?

Dalam hal pengadaan unit bus, kita (PO Abiyan Trans) istilahnya “*nempil*” dari PO lain. Maksudnya adalah kendaraan bus milik PO lain tersebut kita tebus dengan harga tertentu untuk kita miliki. Salah satu rekanan kita untuk pengadaan unit bus tersebut adalah PO Efisiensi asal Kebumen, Jawa Tengah dimana kita membeli 2 unit dari mereka. Tidak hanya itu, kami juga membangun unit bus kita dari karoseri Adiputo Malang melalui rekanan kita yaitu PO Subur Jaya untuk mempercepat pengadaan unit dan menghindari antrian proses pengerjaan yang memakan waktu yang lama.

3. Bagaimana karakteristik untuk tiap unit bus? Mulai dari harga perolehan, tahun pembelian, *body*, mesin, jumlah kursi, bahan bakar, hingga kapasitas tangki bahan bakar?

Untuk tiap tahun kita (PO Abiyan Trans) secara rutin membeli unit bus baru. Untuk unit pertama kita beli di tahun 2013 seharga 1,4 milyar rupiah dan berangsur bertambah nilai pembeliannya sekitar 100 juta rupiah untuk tiap unit busnya. Mulai dari 1,5 ; 1,6 ; 1,7 ; hingga yang terakhir 1,8 milyar rupiah. *Alhamdulillah* semua unit bus kita buatan karoseri Adiputro Malang dan kesemuanya menggunakan mesin Hino RK8-260. Mengenai jumlah kursi masing-masing unit bus berbeda, ada yang berkonfigurasi 2-2 dan ada pula yang 2-3. Kemudian tentu bahan bakarnya menggunakan solar dan kapasitas tangki penyimpanannya berkisar diantara 300 liter.

### **PENENTUAN TARIF SEWA JASA OLEH PERUSAHAAN**

1. Berapa tarif sewa yang berlaku?

Mengenai tarif sewa, besarnya bervariasi yang bergantung kepada banyak faktor penentu. Faktor utama yang menentukan adalah jarak. Jauh dekatnya jarak yang ditempuh menuju destinasi menentukan besaran tarif sewa. Dalam

satuan angka untuk tarif sewa dengan destinasi dalam kota (Banyuwangi) adalah berkisar antara 2 sampai 2,5 juta rupiah. Sedangkan untuk tarif sewa yang menuju luar kota tentu dengan tarif yang lebih mahal, yaitu kurang lebih antara 3,5 hingga 4 juta rupiah.

2. Apakah tarif sewa untuk tiap unit bus sama?

Sama. Tidak ada variasi tarif sewa dari tiap bus karena kita (PO Abiyan Trans) tidak memiliki bus dengan sasis bus premium seperti *Mercedes Benz* 1836 maupun *Scania*. Untuk saat ini mengenai sasis bus, kita percayakan kepada *Hino*. Selain itu, pelayanan kepada penumpang yang kita utamakan sehingga tidak membedakan tarif antar masing-masing bus.

3. Apabila berbeda, dasar apa yang digunakan untuk membedakannya?

Mengenai unit bus, masing-masing bus sama dan kecuali mengenai tarif sewa yang berbeda adalah berdasarkan jarak, banyaknya tempat pemberhentian selama perjalanan dari dan menuju destinasi, dan lain sebagainya.

#### **PENELUSURAN PENDAPATAN OPERASIONAL KENDARAAN**

1. Bagaimana sistem pembagian yang menentukan unit bus mana yang digunakan untuk melayani pesanan jasa dari pemesan?

Kalau kita (PO Abiyan Trans) mengikuti preferensi dan keinginan dari pelanggan, mengenai bus *type* seperti apa yang diminta. Hal ini tentunya berkaitan juga dengan kebutuhan jumlah kursi, jumlah penumpang yang akan diangkut, dan konfigurasi kursi yang akan digunakan (membutuhkan kursi dengan susunan 2-2 ataupun 2-3). Dalam kebanyakan kasus, pelanggan kita meminta bus dengan corak warna yang sama, susunan kursi yang sama, atau bahkan jenis kaca depan bus (*single glass* atau *double glass*) yang sama pula. Sedangkan dari pihak kita sendiri, kita pilih bus yang dalam kondisi *ready* untuk jalan, dalam hal terdapat kendala yang menyebabkan unit bus kita tidak *ready*, maka kita “lempar” orderan tersebut ke rekanan kita atau kita datangkan unit bus lain dari rekanan kita juga.

2. Berapa jumlah realisasi pesanan jasa dalam satu bulan?

Kita memiliki *high* dan *low season*. Kalau *high season* biasanya berlangsung di akhir pekan, tanggal merah, hari cuti, ataupun hari libur nasional dimana kebanyakan dari pelanggan ini sedang dalam masa liburan. Di *season* seperti itulah *orderan* kita (PO Abiyan Trans) ramai. Semua unit kita dapat dipastikan jalan semua sehingga di garasi tidak ada bus yang *standby*. Dalam satu bulan itu bisa sampai 2 hari kalender saja kita yang kosong (tidak ada keberangkatan). Kalau *low season* biasanya di hari kerja (senin - jumat) atau hari masuk sekolah anak-anak. Ketika mengalami *season* seperti ini unit kita kebanyakan tidak jalan atau dalam kasus tertentu hanya 1-2 unit saja yang jalan. Saat *season* ini terjadi biasanya kita bisa sampai 4-7 hari tidak ada keberangkatan.

3. Unit bus mana saja yang digunakan untuk merealisasikan setiap pesanan jasa?

Bergantung pada permintaan pelanggan. Kita (PO Abiyan Trans) mengikuti preferensi dari pelanggan yang menginginkan unit bus seperti apa. Apabila pelanggan tidak memilih unit busnya, maka kita sendiri yang memilihkan. Akan tetapi dalam kebanyakan kejadian selalu pelanggan yang memilih unit busnya sendiri.

4. Sebutkan tempat asal penjemputan, destinasi kunjungan, dan titik penurunan kepulauan konsumen dari setiap pesanan jasa.

Kembali lagi adalah bergantung pada permintaan pelanggan kita (PO Abiyan Trans). Pelanggan yang datang pasti sudah menyiapkan *rundown* yang menjelaskan mereka minta untuk menuju ke tempat mana saja. Dari *rundown* tersebut selanjutnya kita koordinasikan dengan *crew* di lapangan supaya tidak terjadi miskomunikasi selama di perjalanan.

### **PENELUSURAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN**

1. Bagaimana sistem penggajian yang ada pada Abiyan Trans?

Kita (PO Abiyan Trans) menggunakan sistem “borongan”, yaitu setiap pesanan jasa yang masuk kita bagi beberapa persen untuk masing-masing. 50 % untuk pihak perusahaan sedangkan 50% lagi adalah untuk *crew*, dan

angka tersebut sudah termasuk biaya operasional bus (seperti biaya bahan bakar maupun konsumsi *crew*) dan selisih dari biaya tersebut merupakan pendapatan bagi *crew* untuk kemudian dibagi rata antara sopir dan kernet.

2. Berapa biaya yang dikeluarkan untuk gaji tersebut?

Tergantung dari besaran perjanjian tarif sewa antara pihak perusahaan dengan pihak penyewa atau dalam hal ini pelanggan.

3. Berapa biaya bahan bakar yang dihabiskan untuk menyelesaikan masing-masing pesanan jasa?

Bergantung kepada jarak yang ditempuh. Yang jelas mesin kita menggunakan Hino RK8-260 yang punya emisi Euro 2, sehingga bahan bakar yang cocok dan sering kita gunakan adalah bio solar. Kemudian banyak sedikitnya solar yang dipakai juga bergantung pada kondisi lalu lintas, karena apabila ada kemacetan tentu konsumsi solarnya semakin besar.

4. Bagaimana kebijakan perusahaan mengenai pemakaian ban maupun penggantian ban?

Untuk ban, dari tampilan fisik kita (PO Abiyan Trans) sudah bisa melihat ban tersebut sudah nampak aus atau mulai kehilangan daya cengkramnya sehingga dalam hal ini perlu untuk diganti. Rata-rata kita biasanya mengganti ban dalam kurun waktu 1 tahun, bisa kurang dan bisa lebih, bergantung kepada jenis merk dari tiap ban karena faktor tersebut sangat menentukan daya tahan ban.

5. Bagaimana kebijakan perusahaan mengenai *service* kecil dan *service* besar?

Untuk *service* kecil, kita (PO Abiyan Trans) limpahkan sepenuhnya kepada *crew*, karena mereka (sopir dan kernet) yang secara langsung berinteraksi di lapangan. Sedangkan untuk *service* besar adalah pihak manajemen yang menanggung, namun tetap *crew* yang melaporkan kebutuhan untuk *service* tersebut. Khusus untuk *service* yang berkaitan dengan mesin, kita serahkan kepada salah satu rekanan kita yaitu PO Haryanto dari Kudus, Jawa Tengah. Apabila kerusakan terletak pada komponen *body* bus, kita percayakan kepada karoseri Adiputro Malang dan *body repair* Dafi Putra.

6. Komponen apa saja yang termasuk dalam keduanya?

Yang rutin kita (PO Abiyan Trans) ganti adalah komponen ban, oli (baik oli mesin, oli gardan, oli transmisi), rem (baik kampas maupun minyak rem), saringan-saringan (seperti saringan udara, saringan oli, saringan solar), kopling, aki, dan lain sebagainya. Tetap kembali lagi, *crew*-lah yang menentukan bagian mana yang perlu dan diganti dan diperbaiki serta bagian apa yang memerlukan penambahan.

7. Biaya apa saja yang dibutuhkan untuk administrasi kendaraan?

Yang termasuk di dalam biaya administrasi kendaraan adalah biaya STNK, biaya asuransi kendaraan, biaya izin usaha (KPS atau Kartu Pemeriksaan Pariwisata), dan biaya pemeriksaan KIR kendaraan.

8. Berapa biaya yang dikeluarkan untuk tiap-tiap pos pengeluaran tersebut?

Untuk biaya STNK kurang lebih 2 juta rupiah per tahun, sedangkan biaya asuransi adalah diantara 1,3 - 1,4 juta rupiah per tahun, untuk biaya izin usaha (KPS atau Kartu Pemeriksaan Pariwisata) adalah 250 ribu rupiah, dan biaya pemeriksaan KIR kendaraan sebesar 110 ribu tiap 6 bulan sekali. Adapun biaya tersebut dengan asumsi ditangani lewat tangan pertama (tanpa melalui tangan kedua atau calo) serta besaran biayanya bervariasi, dalam artian terdapat naik dan turun yang bergantung pada kebijakan pemerintah yang diterapkan di setiap tahunnya.

### **PENELUSURAN BIAYA MODAL KENDARAAN DAN PENYUSUTAN**

1. Bagaimana skema pembiayaan untuk memperoleh tiap unit bus?

Kesemua unit kita (PO Abiyan Trans) diperoleh melalui kredit sehingga masih terikat dalam pembiayaan bank. Kebijakan ini kita ambil pada tahun 2013 pada saat awal kita berdiri. Akan tetapi saat ini kita sudah tidak ada keterkaitan lagi dengan kredit ataupun pembiayaan apapun lagi.

2. Apakah perusahaan menetapkan kebijakan penyusutan?

Tentu kita (PO Abiyan Trans) menggunakan penyusutan terutama dalam pengadaan unit bus. Kita mengikuti peraturan pemerintah mengenai angkutan pariwisata yang maksimal beroperasi selama 10 tahun.

3. Apabila ada, bagaimana kebijakan tersebut dalam penerapannya?

Yang menjadi perhatian kita (PO Abiyan Trans) adalah mengenai umur kendaraan atau masa manfaat dari tiap-tiap kendaraan, dimana kita mengikuti peraturan pemerintah untuk umur kendaraan pariwisata yaitu maksimal sebesar 15 tahun sejak tahun perolehan pertama. Bahkan ada diantara unit bus kita ada yang sudah mendekati 10 tahun sehingga kita pertimbangkan dalam waktu dekat untuk kita lepas ataupun mengeluarkannya dari aktivitas operasional. Kemudian kita juga menyisihkan 2% dari tarif sewa pada pesanan jasa yang kemudian digunakan untuk keperluan *service* kendaraan.



LAMPIRAN 3

No.	Tanggal Keberangkatan	Destinasi	Jarak Tempuh (Km)	Total PP. (Km)	Tarif Sewa	Pendapatan Jasa	Biaya Operasional		Armada Yang Digunakan
							Biaya Crew	Biaya Solar	
1	01 Januari 2020	GWK, Nusa Dua, Bali	164, 13, 164	341	Rp 6.000.000	Rp 3.000.000	Rp 2.151.000	Rp 849.000	P 7242 UV
2	02 Januari 2020	Gusdur, Bonang, Drajat	373, 91, 39, 54,	949	Rp 8.000.000	Rp 4.000.000	Rp 1.682.000	Rp 2.318.000	P 7244 UV
		Giri, Gresik, Ampel, Bangkalan	4, 22, 31, 335						
		Ampel, Gresik, Giri, Drajat, Bonang	318, 22, 5, 53, 42	1.782	Rp 20.000.000	Rp 10.000.000	Rp 5.646.000	Rp 4.354.000	P 7246 UV
		Kudus, Muria, Kalijaga, Gunung Jati	58, 20, 45, 268, 85						
Ampel, Gresik, Giri, Drajat, Bonang	318, 22, 5, 53, 42	1.782	Rp 20.000.000	Rp 10.000.000	Rp 5.646.000	Rp 4.354.000	P 7004 UV		
Kudus, Muria, Kalijaga, Gunung Jati	58, 20, 45, 268, 85								
3	03 Januari 2020	Borobudur, Prambanan, DIY	623, 50, 583	1.256	Rp 11.000.000	Rp 5.500.000	Rp 2.417.000	Rp 3.083.000	P 7242 UV
		Pantai Pandawa, Waterblow, Bali	169,12, 164	345	Rp 6.000.000	Rp 3.000.000	Rp 2.142.000	Rp 858.000	P 7014 UV
4	04 Januari 2020	Penglipuran dan Rama Krisna Bali	176, 54, 153	383	Rp 6.000.000	Rp 3.000.000	Rp 2.050.000	Rp 950.000	P 7244 UV
5	05 Januari 2020	Juanda, Sidoarjo	313	626	Rp 5.000.000	Rp 2.500.000	Rp 963.000	Rp 1.537.000	P 7014 UV
6	06 Januari 2020	Kemen PU dan Dirjen Bina Marga, Jakarta	1066, 7, 1057	2.130	Rp 18.000.000	Rp 9.000.000	Rp 3.782.000	Rp 5.218.000	P 7244 UV
7	07 Januari 2020	Kemen PU dan Dirjen Bina Marga, Jakarta	1066, 7, 1057	2.130	Rp 18.000.000	Rp 9.000.000	Rp 3.782.000	Rp 5.218.000	P 7242 UV
8	08 Januari 2020	Tidak Ada Perjalanan	0	0	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	-
9	09 Januari 2020	Dishub dan Malang Night Paradise	312, 3, 301	616	Rp 5.500.000	Rp 2.750.000	Rp 1.237.000	Rp 1.513.000	P 7014 UV
10	10 Januari 2020	UB, UMM, Museum Angkut, Malang	319, 4, 11, 317	651	Rp 5.500.000	Rp 2.750.000	Rp 1.153.000	Rp 1.597.000	P 7004 UV
11	11 Januari 2020	Pantai Boom dan Cemara, Waduk Sidodadi	5, 8, 51, 50	114	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 950.000	Rp 300.000	P 7246 UV
		Dispar Bali	137	274	Rp 6.000.000	Rp 3.000.000	Rp 2.313.000	Rp 687.000	P 7242 UV
		Dispar Bali	137	274	Rp 6.000.000	Rp 3.000.000	Rp 2.313.000	Rp 687.000	P 7246 UV
		Ampel, Gresik, Giri, Drajat, Bonang	318, 22, 5, 53, 42	1.782	Rp 20.000.000	Rp 10.000.000	Rp 5.646.000	Rp 4.354.000	P 7244 UV
		Kudus, Muria, Kalijaga, Gunung Jati	58, 20, 45, 268, 85						
		Ampel, Gresik, Giri, Drajat, Bonang	318, 22, 5, 53, 42	1.782	Rp 20.000.000	Rp 10.000.000	Rp 5.646.000	Rp 4.354.000	P 7014 UV
Kudus, Muria, Kalijaga, Gunung Jati	58, 20, 45, 268, 85								
12	12 Januari 2020	Stadion Gajayana, Malang	319	638	Rp 5.500.000	Rp 2.750.000	Rp 1.184.000	Rp 1.566.000	P 7004 UV
13	13 Januari 2020	Tidak Ada Perjalanan	0	0	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	-
14	14 Januari 2020	Tidak Ada Perjalanan	0	0	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	-
15	15 Januari 2020	Dira Ambulu dan Dira Kencong, Jember	132, 37, 150	319	Rp 3.000.000	Rp 1.500.000	Rp 705.000	Rp 795.000	P 7246 UV
16	16 Januari 2020	Juanda, Sidoarjo	313	626	Rp 5.000.000	Rp 2.500.000	Rp 963.000	Rp 1.537.000	P 7242 UV
17	17 Januari 2020	Bromo, Probolinggo	245	490	Rp 5.000.000	Rp 2.500.000	Rp 1.292.000	Rp 1.208.000	P 7246 UV
		UGM, Kantor Gubernur, Keraton, Yogya	611, 6, 2, 599	1.218	Rp 10.000.000	Rp 5.000.000	Rp 2.009.000	Rp 2.991.000	P 7004 UV
18	18 Januari 2020	Villa Solong Bwi, Margo Utomo Kalibaru	8, 62, 57	127	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 919.000	Rp 331.000	P 7242 UV
		Jatim Park 2 dan 3 Malang	327, 4, 313	644	Rp 5.500.000	Rp 2.750.000	Rp 1.170.000	Rp 1.580.000	P 7244 UV
		Jatim Park 2 dan 3 Malang	327, 4, 313	644	Rp 5.500.000	Rp 2.750.000	Rp 1.170.000	Rp 1.580.000	P 7014 UV
19	19 Januari 2020	Hawai Water Park dan Batu Night Specta	305, 17, 316	638	Rp 5.500.000	Rp 2.750.000	Rp 1.184.000	Rp 1.566.000	P 7242 UV
20	20 Januari 2020	Juanda, Sidoarjo	313	626	Rp 5.000.000	Rp 2.500.000	Rp 963.000	Rp 1.537.000	P 7246 UV
		Pantai Parangtritis dan Malioboro, Yogya	637, 30, 600	1.267	Rp 11.000.000	Rp 5.500.000	Rp 2.390.000	Rp 3.110.000	P 7014 UV

No.	Tanggal Keberangkatan	Destinasi	Jarak Tempuh (Km)	Total PP. (Km)	Tarif Sewa	Pendapatan Jasa	Biaya Operasional		Armada Yang Digunakan
							Biaya Crew	Biaya Solar	
21	21 Januari 2020	Tidak Ada Perjalanan	0	0	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	-
22	22 Januari 2020	Pantai Cacalan, Alas Purwo, Pulau Merah	7, 64, 58, 69	198	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 747.000	Rp 503.000	P 7242 UV
		Pantai Cacalan, Alas Purwo, Pulau Merah	7, 64, 58, 69	198	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 747.000	Rp 503.000	P 7244 UV
		Desa Osing Kemiren dan Djawatan	5, 35, 31	71	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 1.054.000	Rp 196.000	P 7246 UV
		Desa Osing Kemiren dan Djawatan	5, 35, 31	71	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 1.054.000	Rp 196.000	P 7004 UV
23	23 Januari 2020	Margo Utomo, Kalibaru	58	116	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 945.000	Rp 305.000	P 7244 UV
		Margo Utomo, Kalibaru	58	116	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 945.000	Rp 305.000	P 7004 UV
		Djawatan dan Pulau Merah	33, 38, 70	141	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 885.000	Rp 365.000	P 7014 UV
		Ijen, Licin	17	34	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 1.143.000	Rp 107.000	P 7242 UV
		Suramadu dan WBL	332, 89, 367	788	Rp 6.500.000	Rp 3.250.000	Rp 1.322.000	Rp 1.928.000	P 7246 UV
24	24 Januari 2020	Gusdur, Bonang, Drajad	373, 91, 39, 54,	949	Rp 8.000.000	Rp 4.000.000	Rp 1.682.000	Rp 2.318.000	P 7004 UV
		Giri, Gresik, Ampel, Bangkalan	4, 22, 31, 335						
		Jatim Park 1 Batu, Selecta Pujon	328, 9, 321	658	Rp 5.500.000	Rp 2.750.000	Rp 1.135.000	Rp 1.615.000	P 7242 UV
		Jatim Park 1 Batu, Selecta Pujon	319, 16, 328	658	Rp 5.500.000	Rp 2.750.000	Rp 1.135.000	Rp 1.615.000	P 7244 UV
		Jatim Park 1 Batu, Selecta Pujon	319, 16, 328	658	Rp 5.500.000	Rp 2.750.000	Rp 1.135.000	Rp 1.615.000	P 7246 UV
25	25 Januari 2020	Malioboro Yogyakarta	610	1.120	Rp 11.000.000	Rp 5.500.000	Rp 2.746.000	Rp 2.754.000	P 7014 UV
		Tidak Ada Perjalanan	0	0	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	-
26	26 Januari 2020	Djawatan dan Pulau Merah	33, 38, 70	141	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 885.000	Rp 365.000	P 7242 UV
		Djawatan dan Pulau Merah	33, 38, 70	141	Rp 2.500.000	Rp 1.250.000	Rp 885.000	Rp 365.000	P 7244 UV
27	27 Januari 2020	Tidak Ada Perjalanan	0	0	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	-
28	28 Januari 2020	Tidak Ada Perjalanan	0	0	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	-
29	29 Januari 2020	Tidak Ada Perjalanan	0	0	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	-
30	30 Januari 2020	Tidak Ada Perjalanan	0	0	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	-
31	31 Januari 2020	Balekambang, Jatim Park 3, Coban Talun	375, 70, 15,	795	Rp 9.000.000	Rp 4.500.000	Rp 2.555.000	Rp 1.945.000	P 7004 UV
		Museum Angkut, Coban Rais	11, 6, 318						
		Panglipuran, Pandawa, Bali	176, 67, 170	413	Rp 6.000.000	Rp 3.000.000	Rp 1.978.000	Rp 1.022.000	P 7242 UV
		Panglipuran, Pandawa, Bali	176, 67, 170	413	Rp 6.000.000	Rp 3.000.000	Rp 1.978.000	Rp 1.022.000	P 7014 UV
<b>Total</b>				<b>7.679</b>	<b>Rp 88.000.000</b>	<b>Rp 44.000.000</b>	<b>Rp 24.956.000</b>	<b>Rp 19.044.000</b>	

LAMPIRAN 4  
GAMBAR UNIT BUS MILIK PO ABIYAN TRANS



P 7246 UV Tahun Perolehan 2013 Dari PO Efisiensi Kebumen



P 7244 UV Tahun Perolehan 2014 Dari PO Efisiensi Kebumen



P 7004 UV Tahun Perolehan 2015 Buatan Karoseri Adiputro Malang



P 7242 UV Tahun Perolehan 2016 Buatan Karoseri Adiputro Malang



P 7014 UV Tahun Perolehan 2017 Buatan Karoseri Adiputro Malang

**PO. ABIYAN TRANS**  
 Jln. KH. Agus Salim 112 Banyuwangi  
 No. Telp. : 081217644815 / 087806500298



**SURAT PERJANJIAN SEWA**

Penyewa	:	
Tujuan / Rute	:	
Berangkat	:	Tgl. : Jam :
Kembali	:	Tgl. : Jam :
Lama Pemakaian	:	
Tempat Penjemputan	:	
Jumlah Bus	:	
Uang Sewa	:	Rp.
Uang Muka (Dp)	:	Rp.
Sisa	:	Rp.

**ABIYAN Trans**

# Pembayaran yang sah dengan cara datang ke Kantor / Transfer ke Rek BCA 1800756690 a/n AGUS RIYANTO  
 # Uang Muka minimum 20% dari biaya sewa. Harga tidak mengikat sewaktu - waktu dapat berubah  
 # Bilamana Perjanjian sewa di batalkan oleh **PENYEWA**, Maka **UANG MUKA (DP)** tidak dapat **DI KEMBALIKAN**  
 # Sisa uang **SEWA** harus di lunasi selambat - lambatnya 3 hari sebelum berangkat

Banyuwangi, ..... 20 .....

PETUGAS

Penyewa

( ..... )

( ..... )

Contoh Dokumen Perjanjian Pelaksanaan Sewa Kendaraan

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA  
JL. MERDEKA BARAT NO. 8  
JAKARTA 10110

TEL. (021) 3506138,  
3506129, 3506145,  
3506204, 3506143

FAX : (021) 3507202, 3506129,  
3506145, 3506204, 3506143  
email : [hubdat@hubdat.web.id](mailto:hubdat@hubdat.web.id)  
Home Page : [www.hubdat.web.id](http://www.hubdat.web.id)

---

**KARTU PENGAWASAN  
IZIN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PARIWISATA**

**NOMOR : SK.00005/AJ.202/6/DJPD/2020/100004246-00002**

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : **SK.00005/AJ.202/6/DJPD/2020** tanggal **16-01-2020** tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan **PARIWISATA**, kepada : **PT PUTRA ABIYAN TRANSPORT** yang dipimpin oleh **Agus Riyanto** di Kab/Kota **BANYUWANGI**, diberikan Kartu Pengawasan untuk keperluan mengangkut penumpang atau keperluan lain sesuai jenis pelayanan yang diizinkan.

**Untuk keperluan tersebut dipergunakan mobil bus sebagai berikut :**

- Nomor Kendaraan	: P7014UV	- ID Kendaraan	: 00002
- Nomor Uji Kendaraan	: RB-8607	- Tgl. Uji Berkala	: 15 Mei 2020
- Daya Angkut orang	: 58 Orang	- Tahun	: 2016
- Daya Angkut Barang	: 570 Kg	- Merek	: HINO
- Nomor Rangka	: MJERK8JSKGJN18894	- Nomor Mesin	: J08EUFJ76018
- Berlaku Sampai	: 16 JANUARI 2021		

---

Ditetapkan di : JAKARTA  
Pada Tanggal : 16 JANUARI 2020

A.n DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT  
DIREKTUR ANGKUTAN JALAN

**AHMAD YANI, ATD., MT.**  
Penerima Utama Muda - IV/c  
NIP. 19650930 199003 1 003

Contoh Kartu Pengawasan Izin Penyelenggaraan Angkutan Pariwisata Pada Salah Satu Unit Bus PO Abiyan Trans



Aktivitas Perbaikan Berkala Pada Salah Satu Unit Bus PO Abiyan Trans



Contoh Salah Satu Komponen Suku Cadang Untuk Perbaikan Berkala Pada Unit Bus PO Abiyan Trans



The screenshot shows a news article on the website [tribun Kaltim.co.id](http://tribun Kaltim.co.id). The article is titled "Tempuh 3,8 Kilometer, Bus Baru Hino Konsumsi 1 Liter Solar" and is dated Wednesday, November 20, 2013, at 13:54. The article features a photograph of a Hino bus chassis (Sasis Hino RN 285) and a quote from Toshiro Mizutani, President of PT Hino Motor Indonesia Sales (HMSI) in Bekasi, stating that the bus uses a common rail turbo intercooler (JO8E-VT) engine, which is fuel-efficient. The article also mentions that based on tests conducted on the Jakarta-Puncak route, the bus consumes 3.8 km per liter of solar fuel, which is more economical than other models.

**Tempuh 3,8 Kilometer, Bus Baru Hino Konsumsi 1 Liter Solar**  
Rabu, 20 November 2013 13:54

**BEKASI, tribun Kaltim.co.id** - Hino memperkenalkan produk terbarunya Hino Bus RN 285 yang dilengkapi stabilizer dan lateral rod pada shock absorber depan dan belakang.

"Model bus ini menggunakan mesin diesel common rail turbo intercooler JO8E-VT bertenaga besar namun hemat bahan bakar," kata Toshiro Mizutani, Presiden Direktur PT Hino Motor Indonesia Sales (HMSI) di Bekasi, Rabu (20/11/2013).

Berdasarkan uji coba yang dilakukan jalur Jakarta-Puncak, konsumsi bahan bakar solar mencapai 3,8 km/liter. Konsumsi ini lebih irit lima persen.

### Referensi Perhitungan Biaya Bahan Bakar