

## **BAB 3**

### **LANDASAN TEORI**

#### **3.1 Umum**

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi terlihat dari semakin meningkat kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dari daerah tertentu keseluruh tanah air. Transportasi merupakan urat nadi bagi kelancaran seluruh aktivitas operasional bagi manusia (Yuniarti Taty, 2009).

Dalam kehidupan sosial/bermasyarakat ada bentuk hubungan yang bersifat resmi, seperti hubungan antara lembaga pemerintah dengan swasta, maupun hubungan yang bersifat tidak resmi, seperti hubungan keluarga, sahabat, dan sebagainya. Untuk kepentingan hubungan sosial ini, transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai fasilitas dan kemudahan, seperti:

1. Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok.
2. Pertukaran dan penyampaian informasi.
3. Perjalanan pribadi maupun sosial.
4. Mempersingkat waktu tempuh antara rumah dan tempat bekerja.
5. Mendukung perluasan kota atau penyebaran penduduk menjadi kelompok yang lebih kecil.

Untuk melakukan kepentingan tersebut, dibutuhkan angkutan yang dapat mengantarkan ke tempat tujuan aktivitas. Angkutan adalah sarana untuk membantu orang atau sekelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Angkutan dapat dikategorikan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum penumpang. Angkutan umum penumpang bertujuan untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat.

Angkutan umum adalah kendaraan atau angkutan yang memang disediakan dan dapat dipergunakan oleh masyarakat umum dan dikenakan tarif tertentu. Kendaraan

atau angkutan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar (Munawar, 2005).

### **3.2 Jenis Angkutan Umum**

Menurut Keputusan Menteri nomor 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum. Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek, terdiri dari :

- a. Angkutan Lintas Batas Negara
- b. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi
- c. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi
- d. Angkutan Kota
- e. Angkutan Pedesaan
- f. Angkutan Perbatasan
- g. Angkutan Khusus

#### **3.2.1 Angkutan Lintas Batas Negara**

Pelayanan angkutan lintas batas negara dilaksanakan dalam jaringan trayek lintas batas negara:

- a. Pelayanan angkutan lintas batas negara diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :
  1. mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan mobil bus yang dioperasikan.
  2. Pelayanan angkutan yang dilakukan bersifat pelayanan cepat, yaitu pelayanan angkutan dengan pembatasan jumlah terminal yang wajib disinggahi selama perjalanan.
  3. Dilayani hanya oleh mobil bus besar atau mobil bus sedang dengan pelayanan non ekonomi, kecuali ditentukan lain dalam perjanjian antar Negara.
  4. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan, persinggahan dan tujuan angkutan orang adalah terminal tipe A, atau simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, stasiun kereta api dan pusat kegiatan.

5. Prasarana jalan yang dilalui dalam pelayanan angkutan lintas batas Negara sebagaimana tercantum dalam izin trayek yang telah ditetapkan.
- b. Kendaraan yang digunakan untuk angkutan lintas batas negara harus dilengkapi dengan :
1. Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
  2. Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta kota yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan.
  3. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan "ANGKUTAN LINTAS BATAS NEGARA".
  4. Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan.
  5. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
  6. Tulisan standar pelayanan.
  7. Daftar tarif yang berlaku
  8. Kotak obat lengkap dengan isinya
  9. Alat pemantau unjuk kerja pengemudi, yang sekurang-kurangnya dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya.
- c. Selain itu, kendaraan angkutan lintas batas negara dapat dilengkapi dengan :
1. kotak obat lengkap dengan isinya.
  2. alat pemantau unjuk kerja pengemudi, yang sekurang-kurangnya dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya.

### **3.2.2 Angkutan Antar Kota Antar Provinsi**

Pelayanan angkutan antar kota antar provinsi, dilaksanakan dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi.

1. Pelayanan angkutan antar kota antar provinsi diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan mobil bus yang dioperasikan.
  - b. pelayanan angkutan yang dilakukan bersifat pelayanan cepat, yaitu pelayanan angkutan dengan pembatasan jumlah terminal yang wajib disinggahi selama perjalanan.
  - c. dilayani hanya oleh mobil bus besar atau mobil bus sedang dengan pelayanan non ekonomi, kecuali ditentukan lain dalam perjanjian antar Negara.
  - d. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan, persinggahan dan tujuan angkutan orang adalah terminal tipe A, atau simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, stasiun kereta api dan pusat kegiatan.
  - e. prasarana jalan yang dilalui dalam pelayanan angkutan lintas batas negara sebagaimana tercantum dalam izin trayek yang telah ditetapkan.
2. Kendaraan yang digunakan untuk angkutan antar kota antar propinsi harus dilengkapi dengan :
- a. nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
  - b. papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta kota yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan.
  - c. jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan "ANGKUTAN LINTAS BATAS NEGARA".
  - d. jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan.
  - e. fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
  - f. tulisan standar pelayanan.
  - g. daftar tarif yang berlaku.
3. Selain dilengkapi dengan kelengkapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), kendaraan angkutan lintas batas negara dapat dilengkapi dengan :
- a. kotak obat lengkap dengan isinya.

- b. alat pemantau unjuk kerja pengemudi, yang sekurang-kurangnya dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya.

### **3.2.3 Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi**

Pelayanan angkutan antar kota dalam propinsi dilaksanakan dalam jaringan trayek antar kota dalam provinsi.

- a. Pelayanan angkutan antar kota dalam propinsi diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :
  - 1. mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan mobil bus yang dioperasikan.
  - 2. pelayanan angkutan yang dilakukan bersifat pelayanan cepat atau lambat.
  - 3. dilayani dengan mobil bus besar atau mobil bus sedang, baik untuk pelayanan ekonomi maupun pelayanan non ekonomi.
  - 4. tersedianya terminal penumpang sekurang-kurangnya tipe B, pada awal pemberangkatan, persinggahan, dan terminal tujuan.
  - 5. prasarana jalan yang dilalui dalam pelayanan angkutan antar kota dalam propinsi sebagaimana tercantum dalam izin trayek yang telah ditetapkan.
- b. Kendaraan yang digunakan untuk angkutan antar kota dalam propinsi harus dilengkapi dengan :
  - 1. nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
  - 2. papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta kota yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan.
  - 3. enis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan "ANGKUTAN ANTAR KOTA DALAM PROPINSI".
  - 4. jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan.
  - 5. fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
  - 6. tulisan standar pelayanan.
  - 7. daftar tarif yang berlaku.

- c. Selain dilengkapi dengan kelengkapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), kendaraan angkutan antar kota antar propinsi dapat dilengkapi dengan :
  - 1. kotak obat lengkap dengan isinya.
  - 2. alat pemantau unjuk kerja pengemudi, yang sekurang-kurangnya dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya.

#### **3.2.4 Angkutan Kota**

Pelayanan angkutan kota dilaksanakan dalam jaringan trayek kota, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu daerah Kota atau wilayah Ibu kota Kabupaten. Pelayanan angkutan kota dapat diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- 1. Trayek Utama
  - a) mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan.
  - b) melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap.
  - c) pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.
- 2. Trayek Cabang
  - a) berfungsi sebagai trayek penunjang terhadap trayek utama.
  - b) mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan.
  - c) melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman.
  - d) pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.
- 3. Trayek Ranting
  - a) Tidak mempunyai jadwal tetap.

- b) Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.
- c) Melayani angkutan dalam kawasan permukiman.

#### 4. Trayek Langsung

- a) mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan.
- b) pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.
- c) Melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan permukiman.

Untuk kota yang berpenduduk di atas 500.000 jiwa, trayek utama dan trayek langsung dilayani dengan bus besar, trayek cabang dengan bus sedang, dan trayek ranting dengan bus kecil dan/atau mobil penumpang umum.

Untuk kota yang berpenduduk antara 100.000 – 500.000 jiwa, trayek utama dilayani dengan bus sedang, trayek cabang dengan bus kecil, dan trayek ranting dengan mobil penumpang umum.

Untuk kota yang berpenduduk kurang dari 100.000 jiwa, trayek utama dilayani dengan bus kecil dan/atau mobil penumpang umum dan trayek cabang dilayani dengan mobil penumpang.

1. nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
2. papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan.
3. jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan “ANGKUTAN KOTA”.
4. jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan.

5. tulisan standar pelayanan.
6. daftar tarif yang berlaku.

Pada mobil bus yang melayani trayek kota dapat dipasang papan reklame, yang pemasangannya tidak boleh mengganggu identitas kendaraan dan harus sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

### **3.2.5 Angkutan Pedesaan**

Pelayanan angkutan pedesaan dilaksanakan dalam jaringan trayek yang berada dalam satu daerah Kabupaten yang menghubungkan:

- a. Kawasan pedesaan dengan kawasan pedesaan
- b. Kawasan ibu kota kabupaten dengan kawasan pedesaan

Pelayanan angkutan pedesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal
- b. Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi
- c. Pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama.
- d. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang-kurangnya terminal tipe C.
- e. Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan pedesaan harus dilengkapi dengan:

- a. Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
- b. Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan.
- c. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan “ANGKUTAN PERDESAAN”.
- d. Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard
- e. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
- f. Daftar tarif yang berlaku.

### **3.2.6 Angkutan Perbatasan**

Pelayanan angkutan perbatasan, dilaksanakan dalam trayek yang menghubungkan:

- a. Antara Kota dengan Kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah kabupaten.
- b. Antara Kabupaten dengan kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah Kota.
- c. Antara Kota dengan Kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah Kota lain.
- d. Antara Kabupaten dengan kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah kabupaten lain

Pelayanan angkutan perbatasan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Mempunyai jadwal tetap atau tidak berjadwal.
- b. Belum terlayani trayek AKAP atau trayek AKDP
- c. Dilayani dengan mobil bus atau mobil penumpang umum
- d. Berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan perbatasan.

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan perbatasan harus dilengkapi dengan :

- a. Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
- b. Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan.
- c. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan “ANGKUTAN PERBATASAN”.
- d. Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan.

### **3.2.7 Angkutan Khusus**

Angkutan khusus dalam trayek terdiri dari :

- a. Angkutan Antar Jemput
- b. Angkutan Karyawan

- c. Angkutan Permukiman
- d. Angkutan Pemasu Moda

Angkutan khusus dalam trayek merupakan pelayanan pelengkap terhadap pelayanan angkutan antar kota antar propinsi, angkutan antar kota dalam provinsi dan angkutan kota.

a. Angkutan Antar Jemput

Pelayanan angkutan antar jemput dilaksanakan dalam trayek dengan asal dan tujuan perjalanan tetap atau sebaliknya. Pelayanan angkutan antar jemput diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

1. tidak berjadwal dan tidak boleh singgah di terminal.
2. menggunakan mobil bus kecil dan/atau mobil penumpang umum.
3. menggunakan plat tanda nomor warna dasar kuning dengan tulisan hitam.
4. pelayanan dari pintu ke pintu dengan jarak maksimum 500 km; e.
5. tidak menaikkan penumpang di perjalanan.
6. tidak mengenakan tarif yang berpotensi / dapat mengganggu pelayanan angkutan dalam trayek pada lintasan yang sama.
7. kendaraan yang dioperasikan tidak melebihi 20% dari jumlah kendaraan dalam trayek tetap dengan asal dan tujuan perjalanan yang sama.

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan karyawan harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. dilengkapi fasilitas pendingin udara yang berfungsi dengan baik.
2. umur kendaraan maksimum 5 tahun.
3. tidak mencantumkan papan trayek pada kendaraan yang dioperasikan.
4. dilengkapi tanda khusus berupa stiker dengan tulisan “ANGKUTAN ANTAR JEMPUT” yang ditempatkan pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan.
5. dilengkapi logo dan nama perusahaan yang ditempatkan pada pintu depan bagian tengah sebelah kiri dan kanan.
6. dilengkapi tanda jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard kendaraan, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan.

b. Angkutan Karyawan

Pelayanan angkutan karyawan dilaksanakan dalam trayek yang melayani dari dan ke satu tujuan sentra kerja dengan beberapa titik asal penumpang. Pelayanan angkutan karyawan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

1. khusus mengangkut karyawan.
2. berjadwal dan tidak boleh singgah di terminal.
3. menggunakan mobil bus.
4. menggunakan plat tanda nomor warna dasar kuning dengan tulisan hitam
5. pembayaran dilakukan secara langsung atau tidak langsung oleh karyawan.
6. tidak menaikkan penumpang umum.

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan karyawan harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. dilengkapi tanda khusus berupa stiker dengan tulisan “ANGKUTAN KARYAWAN” yang ditempatkan pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan
2. dilengkapi logo dan nama perusahaan yang ditempatkan pada pintu depan bagian tengah sebelah kiri dan kanan
3. dilengkapi tanda jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashbord kendaraan, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan.

c. Angkutan Permukiman

Pelayanan angkutan permukiman dilaksanakan dalam trayek yang melayani dari dan ke satu kawasan permukiman dengan beberapa titik tujuan penumpang. Pelayanan angkutan permukiman diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

1. khusus mengangkut penumpang kawasan permukiman.
2. berjadwal dan tidak boleh singgah di terminal.
3. menggunakan mobil bus besar dan/atau bus sedang.
4. menggunakan plat tanda nomor warna dasar kuning dengan tulisan hitam
5. tidak menaikkan penumpang dalam perjalanan.

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan permukiman harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. dilengkapi tanda khusus berupa stiker dengan tulisan “ANGKUTAN PERMUKIMAN” yang ditempatkan pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan.
2. dilengkapi logo dan nama perusahaan yang ditempatkan pada pintu depan bagian tengah sebelah kiri dan kanan.
3. dilengkapi tanda jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard kendaraan, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan.

d. Angkutan Pemasu moda

Pelayanan angkutan pemuas moda dilaksanakan untuk melayani penumpang dari dan/atau ke terminal, stasiun kereta api, pelabuhan dan bandar udara kecuali dari terminal ke terminal.

Pelayanan angkutan pemuas moda diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

1. khusus perpindahan penumpang dari satu moda ke moda lain.
2. Berjadwal.
3. menggunakan mobil bus dan /atau mobil penumpang.
4. menggunakan plat tanda nomor warna dasar kuning dengan tulisan hitam.

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan pemuas moda harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. mencantumkan papan trayek pada kendaraan yang dioperasikan.
2. dilengkapi tanda khusus berupa stiker dengan tulisan sesuai jenis pelayanan yang tercantum pada izin trayek, yang ditempatkan pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan.
3. dilengkapi logo dan nama perusahaan yang ditempatkan pada pintu depan bagian tengah sebelah kiri dan kanan.
4. dilengkapi tanda jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard kendaraan, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan.
5. dilengkapi fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.

### 3.3 Tarif Angkutan Umum

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2002, tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan pada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang dinyatakan dalam rupiah. Penetapan tarif dimasukkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana pengangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintasan yang bersangkutan.

Guna melindungi konsumen, pemerintah menetapkan batas tarif maksimum, dan bila dianggap perlu untuk menjaga persaingan sehat, pemerintah juga menetapkan tarif minimum. Sementara itu tarif harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih memberi keuntungan wajar kepada pihak pengusaha angkutan umum dan dapat diterima konsumen.

Perhitungan tarif angkutan umum merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif *Break Event Point*) dan di tambah 10 % untuk keuntungan jasa perusahaan, secara matematis dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ tarif BEP} \quad (3.1)$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata} \quad (3.2)$$

$$\text{Bunga modal/th} = \frac{\text{Total biaya pokok}}{\text{Faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}} \quad (3.3)$$

Faktor muat penumpang (*loading factor*) adalah nisbah antara jumlah penumpang yang diangkut dengan daya tampung atau kapasitas kendaraan selama satu lintasan (Warpani, 2002). Perhitungan faktor pengisian adalah sebagai berikut:

$$\text{Load Factor} = \frac{\text{Jumlah penumpang}}{\text{kapasitas kendaraan}} \times 100\% \quad (3.4)$$

Keterangan:

F = faktor pengisian (*loading factor*).

P = banyaknya penumpang yang diangkut sepanjang satu lintasan sekali jalan.

K = daya tampung kendaraan yang diijinkan.

### 3.3.1 Kebijakan Tarif

Kebijakan tarif dapat dipandang sebagai kebijakan multisisi. Di satu sisi dapat

dipandang sebagai alat pengendali lalu lintas, disisi yang lain dapat berarti alat untuk mendorong masyarakat menggunakan kendaraan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan sisi yang lainnya lagi dapat digunakan untuk mengarahkan perkembangan wilayah dan kota. (Warpani: 2002).

Kebijakan tarif tidak dapat hanya didasarkan pada perhitungan biaya semata-mata, karena didalamnya terkandung misi pelayanan kepada masyarakat. Menurut Suprijadi (1991) (dalam Warpani, 2002;150), kebijakan tarif yang berlaku di Indonesia mengacu pada pendekatan berikut.

a. Pendekatan Penyedia Jasa

Apabila kebijakan tarif yang berdasarkan pendekatan penyedia jasa dimaksudkan untuk menjaga kelangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa pengangkutan, serta demi menjaga kelancaran penyedia jasa, keamanan, dan kenyamanan layanan jasa perangkutan, maka: (Warpani: 2002).

1. Tarif didasarkan atas berbagai biaya yang dikeluarkan, dalam arti dapat menutup seluruh biaya produksi jasa angkutan dan memperoleh kelebihan berupa laba;
2. Tarif seharusnya dapat memberikan pendapatan yang layak bagi penyedia jasa, sehingga upaya pemeliharaan sarana dan prasarana dapat terpenuhi dan pengembalian investasi dapat diwujudkan dalam waktu yang relative tidak sama;
3. Untuk investasi yang besar dengan tingkat pengembalian modal yang cukup lama, maka tarif diharapkan dalam jangka panjang lebih tinggi dari biaya marginal;
4. Tarif diharapkan dapat menumbuhkan alokasi modal yang rasional bagi pembangunan dan pengembangan usaha perangkutan serta mendorong tercapainya pemerataan pembangunan;
5. Jika penyusunan struktur penyedia jasa yang efisien dapat dikembangkan kearah produktifitas setiap jenis jasa yang diperlukan, maka jasa perangkutan dapat dikelompokkan pada setiap pelayanan sehingga pengklasifikasian tarif yang sesuai dengan jasa tersebut juga dapat disusun.

b. Pendekatan pengguna jasa

Jika pendekatan berdasarkan pengguna jasa dimaksudkan agar tarif tidak terlalu memberatkan pengguna jasa dan memperlancar mobilitas baik penumpang maupun barang, maka: (Warpani: 2002).

1. Tarif harus rasional, diberlakukan secara umum, layak dan adil serta tidak diskriminatif dalam pengklasifikasiannya;
2. Tarif diharapkan dapat merangsang peningkatan kegiatan dunia usaha dan mendorong pertumbuhan produksi secara menyeluruh;
3. Tarif diharapkan dapat terjangkau oleh daya beli pengguna jasa;
4. Tarif diharapkan dapat membantu perkembangan integritas sosial masyarakat, khususnya bagi angkutan penumpang;
5. Tarif harus dapat mendorong dan mengembangkan distribusi pemasaran yang luas;
6. Tarif sebagai unsur biaya pada kalkulasi harga pokok barang diharapkan dapat ditekan sekecil mungkin.

c. Pendekatan Pemerintah

Pendekatan pemerintah yang dimaksud untuk mendorong pembangunan ekonomi serta menjaga stabilitas politik dan keamanan dalam rangka globalisasi, meliputi: (Warpani: 2002).

1. Menjaga keseimbangan antara kepentingan pengguna jasa dengan penyedia jasa;
2. Menunjang upaya tercapainya kesejahteraan social bagi masyarakat;
3. Memperhatikan dan melaksanakan hal-hal yang berkaitan dengan pertumbuhan, penyebaran, dan struktur kependudukan;
4. Mengendalikan tarif yang dapat menjamin dan mmendorong penggunaan sumber daya secara maksimal.
5. Mengembangkan dan mendorong sarana dengan memperhatikan perkembangan teknologi dalam bentuk konservasi dan diverifikasi energi;
6. Mencapai keadaan alokasi sumber daya yang optimum dengan memperhatikan kriteria efisiensi dan pemerataan pembangunan;
7. Menjaga tingkat pelayanan dalam rangka peningkatan kinerja layanan jasa perangkutan.

### 3.3.2 Sistem Pembentukan Tarif Angkutan Umum

Tarif bagi penyedia jasa angkutan (operator) adalah harga dari jasa yang diberikan. Bagi pengguna jasa, besarnya tarif merupakan biaya yang harus dibayarkan untuk jasa yang telah dipakainya. Button (1982) mengemukakan bahwa sistem pembentukan tarif jasa transportasi dapat didasarkan pada salah satu dari tiga cara berikut.

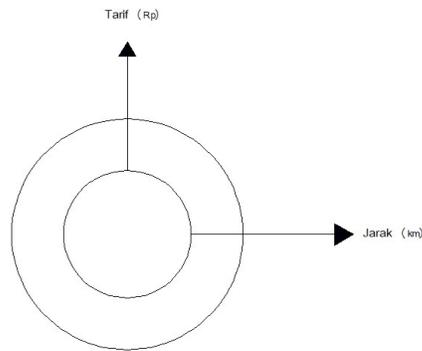
- a. Sistem pembentukan tarif atas dasar produksi jasa (*cost of service pricing*). Dengan sistem ini, tarif dibentuk atas dasar biaya produksi jasa transportasi ditambah dengan keuntungan yang layak bagi kelangsungan hidup dan pengembangan perusahaan. Tarif yang dibentuk atas dasar biaya dinyatakan sebagai tarif minimum, dimana perusahaan tidak akan menawar lagi dibawah tarif terendah itu. Sistem ini digunakan setelah terlebih dahulu menentukan biaya yang dikeluarkan operator. Diantaranya adalah:
  1. *Direct Cost* (Biaya Langsung)
  2. *Indirect Cost* (Biaya Tak Langsung)
- b. Sistem pembentukan tarif atas dasar nilai jasa (*value of service pricing*). Dengan sistem ini, tarif didasarkan atas nilai yang dapat diberikan terhadap jasa pelayanan transportasi. Besar kecilnya nilai itu tergantung pada elastis permintaan jasa pelayanan transportasi. Tarif yang didasarkan atas nilai jasa transportasi biasanya dinyatakan sebagai tarif maksimum.
- c. Sistem pembentukan yang didasarkan pada "*What the traffic will bear*" Tarif yang didasarkan pada *What the traffic will bear* berada diantara tarif minimum dan tarif maksimum. Untuk itu dasar tarif ini adalah berusaha dapat menutupi seluruh biaya variabel sebanyak mungkin dan sebagian dari biaya tetap (*fixed cost*)

### 3.3.3 Jenis Tarif Angkutan Umum

Adapun jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan (Frids, 2002) sebagai berikut:

- a. Tarif Zona  
Sistem tarif ini adalah penyederhanaan dari tarif bertahap dimana daerah pelayanan perangkutan tersebut dibagi kedalam zona-zona. Pusat kota biasanya sebagai zona terdalam dan dikelilingi oleh zona terluar yang tersusun seperti

sebuah sabuk. Daerah pelayanan angkutan juga dapat dibagi kedalam zona-zona yang berdekatan. Jika terdapat jalan yang melintang dan melingkar, panjang jalan ini harus dibatasi dengan membagi zona kedalam sektor-sektor. Skala jarak dan tarif dibentuk dengan cara yang sama dengan struktur tarif bertahap yang berdasarkan suatu jarak dan suatu tingkatan tarif. Kerugian akan terjadi bagi penumpang yang hanya melakukan perjalanan jarak pendek didalam dua zona yang berdekatan, 12 mereka harus membayar ongkos untuk dua zona. Sebaliknya suatu perjalanan yang panjang dapat menjadi lebih murah jika dilakukan didalam sebuah zona dibandingkan dengan perjalanan pendek yang melintasi batas zona.

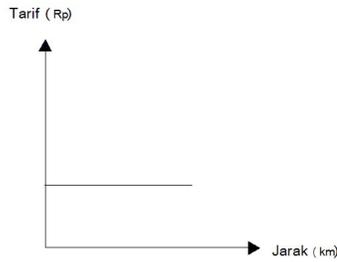


Gambar 3.1 Tarif Zona

(Sumber: Frids, 2002)

b. Tarif Seragam (*Flat Fare*)

Pada sistem ini, tarif dikenakan tanpa memperhatikan jarak yang ditempuh, baik perjalanan jarak pendek maupun jauh dikenakan tarif yang sama. Secara umum, tarif seragam biasanya diterapkan untuk penumpang yang mempunyai panjang perjalanan rata-rata hampir sama. Kerugian tarif ini adalah pada penumpang yang melakukan perjalanan jarak pendek karena harus membayar dengan tarif yang sama dengan penumpang yang melakukan perjalanan jarak jauh. Sebaliknya penumpang yang melakukan perjalanan jarak jauh akan diuntungkan dengan kondisi ini.

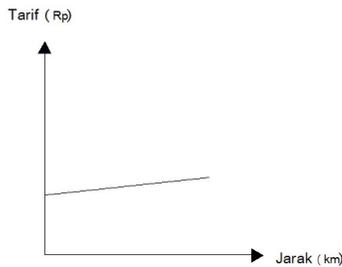


Gambar 3.2 Tarif Seragam

(Sumber: Frids, 2002)

c. Tarif Berdasarkan Jarak (*Distance-Based Fare*)

Sistem tarif ini ditentukan berdasarkan jarak yang ditempuh, yaitu besarnya tarif yang ditetapkan adalah perkalian besar tarif perkilometer dengan panjang perjalanan, dimana jarak minimum dan tarif minimum ditetapkan terlebih dahulu nilainya. Sistem tarif ini memiliki kelemahan, yaitu kesulitan dalam pengumpulan ongkos karena sebagian penumpang melakukan perjalanan yang relatif pendek menggunakan angkutan lokal.

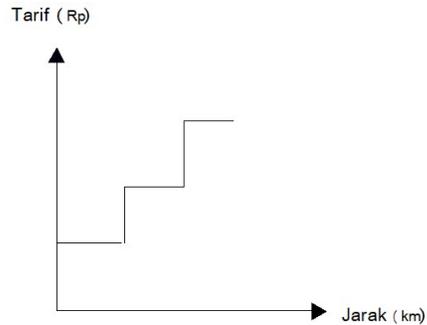


Gambar 3.3 Tarif Berdasarkan Jarak

(Sumber: Frids, 2002)

d. Tarif Bertahap

Sistem tarif ini didasarkan pada jarak yang ditempuh oleh penumpang yang di bagi persatuan tahapan.tahapan adalah suatu penggalan dari rute yang 14 jaraknya antar satu atau lebih tempat pemberhentian sebagai dasar perhitungan tarif. Tarif bertahap mencerminkan usaha penggabungan secara wajar keinginan penumpang dan pertimbangan biaya yang dikeluarkan perusahaan dengan waktu untuk mengeluarkan ongkos. Struktur seperti ini tidak hanya digunakan dengan memperhitungkan bermacam-macam permintaan pelayanan perangkutan untuk jarak pendek dan panjang tapi juga akan menguntungkan jika memperhatikan metode pengumpulan tarif.



Gambar 3.4 Tarif Bertahap

(Sumber: Frids, 2002)

### 3.3.4 Penentuan Besaran Tarif Angkutan Umum

Dalam Penentuan Besaran Tarif Angkutan Umum membutuhkan kebijakan yang arif serta penanganan yang tepat. Penentuan besaran tarif ini tentunya dapat menjembatani antara kepentingan penumpang selaku konsumen dengan pengusaha/operator angkutan umum. SK Direktorat Jendral Perhubungan Darat No. 687 tahun 2002, menyatakan bahwa penentuan tarif dibagi menjadi:

- a. Biaya pokok atau biaya produksi adalah biaya yang dikeluarkan oleh jasa angkutan umum untuk menghasilkan suatu produksi.
- b. Tarif perjalanan moda transportasi dari tempat asal ke tujuan dalam satu waktu.
- c. Waktu tempuh/rit adalah panjangnya waktu tempuh antara tempat asal dengan tujuan.
- d. Jarak tempuh/rit ialah panjang rute antara tempat asal dan tujuan.
- e. Jarak tempuh/hari adalah panjangnya perjalanan dalam satu hari.
- f. Frekuensi adalah jumlah rit dalam kurun waktu tertentu (per jam, per hari).
- g. Kapasitas angkut/kapasitas tersedia adalah tersedianya ruang untuk penumpang dalam satu angkutan umum.
- h. Kapasitas terjual adalah jumlah penumpang yang diangkut dihitung berdasarkan jumlah tempat duduk yang terpakai + berdiri x frekuensi.
- i. Hari operasi perbulan adalah hari operasi dalam kurun waktu satu bulan.
- j. Kilometer kosong adalah kilometer yang tidak produktif yang terjadi pada awal operasi (berangkat dari pool)
- k. Kilometer efektif adalah kilometer tempuh produktif pada saat operasi.

### 3.4 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasi kendaraan di definisikan sebagai biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Biaya operasi kendaraan adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasi kendaraan terdiri dari dua komponen yaitu biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap (*fixer cost*) adalah biaya yang tidak berubah (tetap walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai tingkat tertentu), sedangkan biaya tidak tetap (*variable cost*) adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

### 3.5 Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Komponen biaya operasional kendaraan menurut metode perhitungan berdasarkan keputusan (Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur) meliputi:

#### a. Biaya Langsung

Biaya langsung adalah biaya yang langsung dapat dibebankan pada biaya operasi kendaraan atau biaya pokok, dan dapat dibagi lagi menjadi:

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

Biaya tetap adalah biaya yang tidak berubah-ubah atau tidak terpengaruh karena pengoperasian kendaraan. Biaya tetap terdiri dari empat komponen yaitu:

##### a) a) Penyusutan kendaraan

Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung dengan menggunakan metode garis lurus. Untuk kendaraan baru, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBM dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga perolehan.

$$\text{Penyusutan kendaraan} = \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{Nilai residu}}{\text{Masa penyusutan}} \quad (3.5)$$

Nilai residu bus adalah 20% dari harga kendaraan - Bunga Modal  
 Bunga modal dihitung dengan rumus:

$$\text{Bunga modal/th} = \frac{\frac{n+1}{2} \text{ Harga kendaraan} \times \text{tingkat bunga/th}}{\text{Masa penyusutan}} \quad (3.6)$$

Dimana: n = masa pengembalian

Bila pembelian kendaraan dilakukan secara kredit, maka komponen bunga modal ini tidak diperhitungkan lagi.

b) Pajak Iuran Kendaraan

Kendaraan yang dioperasikan untuk pelayanan umum biasanya diharuskan untuk membayar pajak. Pajak kendaraan biasanya dibayarkan untuk jangka waktu satu tahun sekali yang besarnya sudah ditetapkan oleh pemerintah berdasarkan ukuran dan tahun kendaraan.

$$\text{Pajak iuran kendaran} = \frac{\text{Biaya pajak}}{\text{Km-tempuh/ th}} \quad (3.7)$$

c) Pendapatan Awak Kendaraan

Penghasilan awak kendaraan sangat tergantung dengan output produksi pelayanan yang dihasilkannya, dimana cara kerja sangat berpengaruh disamping itu waktu aktivitas masyarakat juga berpengaruh.

Pada saat-saat jam sibuk tentunya akan banyak penumpang yang naik-turun, demikian juga untuk hari-hari libur dan hari-hari tertentu yang menjadi hari pasar di daerah-daerah tertentu.

$$\text{Pendapatan awak kendaraan} = \frac{\text{Pendapatan awak kend/th}}{\text{Km-tempuh/thn}} \quad (3.8)$$

2. Biaya Berubah (*Variable Cost*)

Berbeda dengan biaya tetap, biaya berubah (*variable cost*) besarnya bergantung pada pengoperasian kendaraan. Biaya berubah ini terdiri dari:

a) Bahan Bakar Minyak (BBM)

Besarnya penggunaan bahan bakar kendaraan ini sangat tergantung dengan kondisi kendaraan, kondisi jalan yang dilalui serta cara

pengemudi menjalankan kendaraannya. Untuk kondisi kendaraan yang masih baik dan dengan kondisi jalan yang relatif lurus dan datar, pengalaman serta cara pengemudi yang lebih pengalaman akan lebih irit pemakaian bahan bakarnya. Tetapi dengan kondisi sebaliknya tentu akan menghabiskan bahan bakar yang lebih banyak.

$$\text{Biaya BBM/kendaraan-km} = \frac{\text{Pemakaian BBM/hari}}{\text{Km-tempuh/hari}} \quad (3.9)$$

b) Ban

Secara umum, fungsi dari ban untuk semua jenis kendaraan, baik roda dua, roda empat atau lebih, truk bahkan sepeda sekalipun tetap sama yaitu untuk menahan beban, meredam guncangan, meneruskan fungsi pengereman dan traksi ke permukaan jalan, dan mengendalikan arah gerak kendaraan. Sesuai SK 687/AJ.206/DRJD/2002 agar dapat berfungsi dengan baik, ban angkutan pedesaan sebaiknya diganti setelah 25.000 km (daya tahan ban).

$$\text{Biaya Ban} = \frac{\text{Jumlah pemakaian ban x harga ban/buah}}{\text{Km-daya tahan ban}} \quad (3.10)$$

c) Servis Kecil

Servis kecil dilakukan dengan patokan km-tempuh antar-servis yang baiknya dilakukan setelah 4.000 km-tempuh disertai penggantian oli mesin, gemuk, oli rem serta upah servis.

$$\text{BSk} = \text{BOM} + \text{Bg} + \text{BOR} + \text{Us} \quad (3.11)$$

Dimana:

BSk : Biaya servis kecil

BOM : Biaya pengisian oli mesin (jumlah pemakaian oli x harga/l)

BOR : Biaya pengisian oli rem (jumlah pemakaian oli x harga/l)

Bg : Biaya Gemuk

Us : Upah Servis

Jadi,

$$\text{Servis Kecil} = \frac{\text{Biaya servis kecil}}{4000 \text{ km}} \quad (3.12)$$

- d) Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km-tempuh yaitu 20.000 (SK 687/AJ.206/DRJD/2002), yaitu penggantian oli mesin, oli gardan, oli tranmisi, oli rem, gemuk, filter udara, filter oli, upah servis dan lain-lain.

$$\text{BSb} = \text{BOM} + \text{BOg} + \text{BOR} + \text{BOt} + \text{BFu} + \text{BFo} + \text{Bg} + \text{Us} \quad (3.14)$$

Dimana:

BSb : Biaya servis besar

Bog : Biaya pengisian oli gardan (jumlah pemakaian oli x harga/l)

BOM : Biaya pengisian oli mesin (jumlah pemakaian oli x harga/l)

BOR : Biaya pengisian oli rem (jumlah pemakaian oli x harga/l)

BOt : Biaya pengisian oli transmisi (jumlah pemakaian oli x harga/l)

BFu : Biaya penggantian filter udara (frekuensi ganti x harga)

BFo : Biaya penggantian filter oli (frekuensi ganti x harga)

Bg : Biaya Gemuk (frekuensi ganti x harga)

Us : Upah Servis

Jadi,

$$\text{Servis besar} = \frac{\text{Biaya servis besar}}{12000 \text{ km}} \quad (3.15)$$

- e) *General Overhaul*

*Overhaul* (turun mesin) dilakukan pada kendaraan yang usianya sudah mencapai lebih dari 5 (lima) tahun dikarenakan keadaan kondisi mesin kendaraan yg sudah mulai aus karna pemakaian yang terlalu lama. Agar kendaraan dapat berfungsi dengan baik, overhaul angkutan umum penumpang sebaiknya dilakukan setelah 150.000 km.

$$\text{Biaya Overhaul/th} = \frac{\text{Km-tempuh/th}}{150000 \text{ km}} \quad (3.16)$$

- f) Penambahan Oli Mesin

Penambahan Oli Mesin dilakukan setelah km-tempuh, pada km

tertentu. Namun pada kenyataannya kendaraan umum dilapangan, selalu diadakan penambahan oli. Hal ini dikarenakan kondisi kendaraan yang sudah beroperasi beberapa lama sehingga terjadi kebocoran oli pelumas kedalam pembakaran.

$$\text{Penambahan Oli} = \frac{\text{Penambahan oli perhari x harga olil}}{\text{Km- tempuh/ hari}} \quad (3.17)$$

g) Cuci Kendaraan

Kendaraan umum sebaiknya dicuci setiap hari dengan tujuan agar penumpang merasa nyaman ketika menggunakan jasa angkutan umum tersebut.

$$\text{Cuci kendaraan} = \frac{\text{Biaya cuci kendaraan/hari}}{\text{Km-tempuh/hari}} \quad (3.18)$$

h) Retribusi Terminal

Biaya retribusi ini biasanya dikeluarkan setiap kali masuk ke terminal. Besarnya retribusi terminal ditetapkan oleh Pemda yang bersangkutan dengan dikeluarkannya Perda tentang retribusi tersebut.

$$\text{Retribusi} = \frac{\text{Retribusi terminal/hari}}{\text{Km-tempuh/hari}} \quad (3.19)$$

i) KIR

Biaya lainnya yang harus dibayar juga yaitu biaya pemeriksaan kendaraan (kir). Biaya kir biasanya untuk jangka waktu 6 bulan sekali yang bertujuan untuk pemantauan kelayakan jalan bagi kendaraan yang bersangkutan. Namun di wilayah studi uji kir tidak pernah dilakukan.

$$\text{KIR} = \frac{\text{Biaya KIR/tahun}}{\text{Km-tempuh/tahun}} \quad (3.20)$$

j) Asuransi

Angkutan umum penumpang juga biasanya diwajibkan untuk membayar asuransi jasa raharja yang bertujuan untuk tunjangan kecelakaan bagi pengemudi maupun penumpangnya. Biaya ini biasanya dibayar tiap tahun bersamaan dengan pembayaran pajak.

$$\text{Asuransi} = \frac{\text{Asuransi kendaraan/tahun}}{\text{Km-tempuh/tahun}} \quad (3.21)$$

### 3. Biaya Tak Langsung

Biaya tak langsung adalah biaya yang tak dapat langsung dikenakan terhadap operasi perangkutan., tetapi menjadi bagian dari biaya pokok dan unit biaya. Biaya langsung terbagi atas dua, yaitu:

#### a. Biaya Pokok

Yang dimaksud biaya pokok adalah biaya dasar yang dikenakan antara lain pada ; lokasi, peralatan dan prasarana.

Contoh:

- 1) Yang dibayarkan tahunan, misalnya: asuransi, penyusutan, lisensi.
- 2) Operasional Kantor, misalnya: gaji dan upah awak kendaraan, bahan bakar dan pemeliharaan.
- 3) Lokakarya (*workshop*) yang dikenai bunga, upah, asuransi dan lain-lain.

#### b. Biaya umum (*overhead cost*)

Biaya umum adalah biaya tak langsung yang timbul sebagai akibat dari kegiatan angkutan. Termasuk pada biaya umum adalah biaya administrasi atau biaya pengelolaan antara lain: prasarana, gaji direktur, gaji karyawan, peralatan kantor, biaya telepon dan penyusutan nilai. Sebab-sebab penyusutan nilai antara lain karena: (Warpani, 2002).

- a) Kerusakan fisik akibat penggunaan
- b) Kerusakan akibat proses alami
- c) Kehabisan sumber daya alam
- d) Penggantian dengan fasilitas baru
- e) Pembatasan penggunaan oleh peraturan hukum atau kontrak
- f) Perubahan kebijakan Kecelakaan (karena lalai atau bencana alam)

### 3.6 Pendapatan

Pendapatan dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu pendapatan operasional dan pendapatan non-operasional. Menurut Theodurus M. Tuanakotta (2000) dalam buku “Teori Akuntansi” menyatakan bahwa : “Pendapatan (*Revenue*) dapat

didefinisikan secara umum sebagai hasil dari suatu perusahaan. Mengingat pentingnya sangat sulit mendefinisikan pendapatan sebagai unsur akuntansi pada dirinya sendiri. Pada dasarnya pendapatan adalah laba yang diperoleh perusahaan.

Pendapatan operasional berbeda-beda untuk setiap perusahaan. Pendapatan operasional dapat diperoleh dari dua sumber:

- a) Penjualan kotor yaitu semua hasil penjualan barang atau jasa sebelum dikurangi dengan potongan yang menjadi hak pembeli.
- b) Penjualan bersih yaitu hasil penjualan yang sudah dikurangi dengan biaya potongan yang menjadi hak pembeli.

Sedangkan pendapatan non operasional adalah pendapatan yang diperoleh perusahaan dalam periode tertentu, tetapi bukan diperoleh dari kegiatan utama atau operasional perusahaan (diluar usaha pokok). Pendapatan non operasional diperoleh dari kegiatan sampingan yang bersifat insidental. Jenis pendapatan non operasional dapat dibedakan menjadi dua jenis, yakni :

- a) Pendapatan yang diperoleh dari penggunaan aktivas atau sumber ekonomi perusahaan oleh pihak lain. Contohnya pendapatan bunga, sewa, dan royalti.
- b) Pendapatan yang diperoleh dari penjualan aktiva diluar barang dagangan atau hasil produksi. Contohnya penjualan surat-surat berharga dan penjualan aktiva tak berwujud.

Tingkat pendapatan menyangkut kesejahteraan bagi penerimanya. Begitu pula dengan supir angkutan kota, tingkat pendapatan yang mereka terima dari sektor jasa bervariasi besarnya. Dalam membahas pendapatan bersih yang diperoleh dari jumlah pendapatan kotor yang didapat dari jumlah ongkos yang dikeluarkan oleh seluruh penumpang dikurangi biaya operasional yang terdiri dari bahan bakar dan konsumsi operasional lainnya, sehingga pendapatan bersih atau nominalnya dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\pi = TR - BOK \quad (3.23)$$

dimana :

$\pi$  : keuntungan yang didapat ( pendapatan bersih/nominal).

TR : Total penerimaan ( pendapatan kotor ).

BOK : Biaya operasional kendaraan.