

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat saat ini. Transportasi telah menjadi media untuk melakukan perpindahan barang ataupun orang dari suatu tempat menuju tempat tujuan. Kebutuhan masyarakat akan transportasi semakin lama semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk dan pergerakan yang dilakukan penduduk tersebut dalam kegiatan sehari-harinya. Manusia dalam kehidupan masa sekarang ini tidak dapat lepas dari kebutuhannya dengan transportasi modern. Mulai dari berangkat sekolah, kerja, belanja, bepergian untuk liburan, pengiriman barang, penyaluran bahan mentah dan barang produksi, dan berbagai kegiatan lainnya. Sehingga transportasi menjadi salah satu aspek penting untuk menunjang perekonomian.

Tidak semua masyarakat mampu membeli sarana transportasinya (kendaraan pribadi) masing-masing untuk mendukung mobilitasnya. Karena itu sangat diperlukan pihak atau instansi yang mampu menyediakan jasa angkutan transportasi umum untuk memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat yang memerlukannya. Dalam keadaan ini akan ada hubungan timbal-balik yang saling menguntungkan antara kedua belah pihak tersebut, yaitu antara penyedia jasa transportasi dan masyarakat yang menggunakan jasa transportasi (yang disebut dengan ‘penumpang’). Penumpang akan memperoleh manfaat layanan dari penyedia jasa transportasi, yaitu mereka dapat melakukan perpindahan

orang/barang untuk jarak yang jauh tanpa harus memiliki kendaraan sendiri. Sedangkan penyedia jasa akan memperoleh balas jasa berupa ongkos yang akan dibayarkan oleh penumpang atas layanan yang diterimanya, yang merupakan pendapatan bagi penyedia jasa transportasi.

Pengelolaan jasa angkutan transportasi di Indonesia dilakukan dalam bentuk usaha perorangan (swasta), usaha milik pemerintah (pemerintah pusat atau daerah), dan usaha milik koperasi. Perum Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia (DAMRI) merupakan salah satu perusahaan penyedia jasa transportasi yang dikelola di bawah naungan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Perum DAMRI telah tersebar di sejumlah provinsi di Indonesia dengan menyediakan berbagai jenis jasa layanan transportasi yaitu angkutan bus kota, angkutan antar kota, angkutan pariwisata, angkutan bandara, angkutan barang, angkutan antar negara, dan angkutan keperintisan.

Salah satu cabang Perum DAMRI berada di Bandung. Perum DAMRI Bandung memiliki layanan angkutan bus kota, angkutan antar kota, dan angkutan barang. Meskipun Perum DAMRI Bandung berada di bawah pengelolaan pemerintah pusat, namun ketentuan tarif dasar batas atas dan bawah untuk angkutan bus kota Perum DAMRI Bandung diatur oleh pemerintah daerah yaitu Peraturan Gubernur Jawa Barat Nomor 38 Tahun 2013. Ketentuan ini berlaku hanya untuk angkutan kelas ekonomi saja. Hal ini dikarenakan bahwa angkutan kelas ekonomi ditujukan untuk masyarakat luas dari berbagai latar belakang golongan ekonomi. Karena itu, akan mungkin terjadi perbedaan pandangan antara

kedua belah pihak dalam penentuan tarif, yaitu Perum DAMRI Bandung sebagai pengelola dengan pemerintah daerah sebagai pembuat regulasi.

Penetapan tarif tidak terlepas dari perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK) sebab tarif ditetapkan dengan menghitung BOK per penumpang dalam satu kilometer dengan presentase *load factor* 70% ditambah dengan presentase laba yang diinginkan. Tarif dasar batas atas adalah 30% di atas biaya pokok (BOK), sedangkan tarif dasar bawah 20% di bawah biaya pokok. Sehingga BOK dapat dijadikan sebagai dasar untuk menyamakan persepsi tarif antara pengelola dengan pembuat regulasi.

Untuk menghitung BOK, pemerintah menetapkan sebuah metode perhitungan biaya dan formula perhitungan BOK. Ketentuan ini diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 89 Tahun 2002 tentang Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2006. Penelitian ini akan menganalisis metode dan formula perhitungan BOK yang diterapkan oleh Perum DAMRI Bandung ditandingkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM. Nomor 89 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan KM. Nomor 52 Tahun 2006.

Dalam perhitungan BOK, masing-masing perusahaan angkutan menetapkan biaya standar untuk besaran biaya-biaya yang harus dikeluarkannya. Biaya standar antara satu perusahaan angkutan dengan perusahaan angkutan lainnya mungkin akan berbeda-beda sesuai dengan hasil yang diinginkan.

Beberapa di antara biaya-biaya tersebut terdapat kuantitas standar yang dapat berlaku secara umum untuk jenis kendaraan yang sama. Sehingga dapat ditentukan asumsi-asumsi untuk kuantitas standar beberapa biaya tersebut. Asumsi-asumsi ini terdapat dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dalam bab IV: Penentuan Tarif. Pedoman tersebut tidak berlaku mutlak untuk wajib diikuti oleh seluruh perusahaan angkutan, namun menjadi acuan untuk pengelolaan jasa angkutan umum yang baik. Sehingga diharapkan nilai kuantitas standar pada masing-masing pengelola jasa angkutan umum dapat mendekati nilai asumsi tersebut. Jika asumsi yang digunakan oleh pengelola jasa angkutan dan pemerintah adalah sama, maka perbedaan nilai tarif yang ditetapkan antara pihak tersebut akan dapat diperkecil.

Perum DAMRI Bandung mengklasifikasikan tarifnya menjadi dua bagian yaitu tarif AC dan tarif non-AC. Tarif AC merupakan tarif kelas bisnis, sedangkan tarif non-AC adalah tarif kelas ekonomi. Sesuai dengan Peraturan Gubernur Jawa Barat Nomor 38 Tahun 2013, tarif non-AC ditetapkan sebesar Rp 3.000,- untuk semua trayek bus kota. Untuk lebih jelasnya diperlihatkan dalam Tabel 1.1. Dari data dalam Tabel 1.1 terlihat bahwa tarif yang dikenakan Perum DAMRI Bandung tidak ditentukan oleh km tempuh ataupun waktu tempuh. Salah satunya dapat dilihat pada trayek Dipatiukur–Leuwi Panjang dan Ciburuy–Alun-Alun, yang masing-masing memiliki Km tempuh 10 Km dan 24,3 Km, dengan waktu tempuh masing-masing 45 menit dan 90 menit, namun kedua trayek tersebut dikenakan tarif yang sama sebesar Rp 3.000,-. Sementara jumlah bahan bakar

yang diperlukan untuk menempuh kedua trayek tersebut adalah berbeda, yang pada akhirnya mengakibatkan BOK masing-masing trayek tersebut juga akan berbeda.

Tabel 1.1
Tarif Trayek Bus Kota Perum DAMRI Bandung

Kode Trayek	Trayek	Km Tempuh (Km)	Waktu Tempuh (Menit)	Tarif Non-AC
I	Cicaheum–Cibeureum	13,5	60	3.000
II	Ledeng–Leuwi Panjang	14,5	60	3.000
V	Dipatiukur–Leuwi Panjang	10	45	3.000
VI Bawah	Elang–Cibiru	20	60	3.000
VIII	Tanjungsari–Kebon Kelapa	30,5	75	3.000
IX	Cicaheum–Leuwi Panjang	13	60	3.000
XV	Ciburuy–Alun-Alun	24,3	90	3.000

Sumber: www.damribandung.com (data diolah)

Untuk menaati ketentuan dalam Peraturan Gubernur Jawa Barat Nomor 38 Tahun 2013, Perum DAMRI Bandung menjalankan usahanya dengan kualitas kendaraan yang belum optimal sebagaimana diungkapkan dalam kutipan KORAN SINDO Jabar (Minggu, 17 Nopember 2013) berikut ini.

..... Sementara jika melihat di lapangan, masih dapat dilihat bus DAMRI dengan kondisi yang memprihatinkan. Asap hitam tebal mengepul ketika pengemudi menancap gas. Sementara, penumpang berdesakan karena tidak sesuai kapasitas bangku yang tersedia.

Kepala Perum DAMRI Bandung Sadio Sardi mengatakan, pihaknya terpaksa masih mengoperasikan armada-armada bus tua, terutama untuk kelas ekonomi non-AC. Keterbatasan keuangan negara menjadi alasan satu-satunya sehingga bus-bus itu lambat diperbarui dengan armada-armada produk baru yang minim polusi. Bahkan, pada 2013 ini seharusnya semua armada bus tua itu sudah diistirahatkan diganti dengan armada baru.

.....Pengamat transportasi dari Institut Teknologi Bandung (ITB) Idwan Santoso mengatakan, sudah seharusnya DAMRI memiliki orientasi yang fokus pada pelayanan. Jangan semata mencari keuntungan, meski sarana transportasi ini dikelola badan usaha milik negara (BUMN). Kualitas pelayanan itu, kata dia, jangan berpatokan pada pendapatan, tetapi

pemerintah harus sanggup mengeluarkan biaya untuk subsidi jika pendapatan dari penjualan karcis memang masih kurang.

Dalam usaha meningkatkan kualitas kendaraannya, maka Perum DAMRI Bandung akan dihadapkan dengan masalah penetapan pengenaan biaya kepada penumpang berupa tarif. Untuk mengetahui penetapan tarif jasa angkutan umum kelas ekonomi tersebut, maka penulis membuat penelitian yang berjudul “Analisis Tarif Bus Kota Kelas Ekonomi Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Studi Kasus pada Perum DAMRI Bandung).” Penelitian ini akan dikaitkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM. Nomor 89 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2006; dan juga dikaitkan dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Berapakah tarif bus kota kelas ekonomi per penumpang pada masing-masing trayek Perum DAMRI Bandung berdasarkan biaya operasional kendaraan?
2. Apakah formula dan metode perhitungan BOK pada bus kota Perum DAMRI Bandung kelas ekonomi telah sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM. No. 89 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan KM. No. 52 Tahun 2006?
3. Apakah asumsi perhitungan biaya pokok pada bus kota Perum DAMRI Bandung kelas ekonomi telah sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui tarif bus kota kelas ekonomi per penumpang pada masing-masing trayek Perum DAMRI Bandung berdasarkan BOK.
2. Untuk mengetahui kesesuaian formula dan metode perhitungan BOK pada bus kota Perum DAMRI Bandung kelas ekonomi dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM. No. 89 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan KM. No. 52 Tahun 2006.
3. Untuk mengetahui kesesuaian asumsi perhitungan biaya pokok pada bus kota Perum DAMRI Bandung kelas ekonomi dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik teoretis maupun praktis. Adapun uraiannya adalah sebagai berikut.

1. Manfaat Teoretis

Manfaat teoretis dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

- a) Kajian ini dapat dimanfaatkan untuk menambah khazanah keilmuan, khususnya dalam bidang akuntansi biaya pada perusahaan transportasi.
- b) Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

- a) Bagi penulis, penelitian ini dapat menambah wawasan peneliti mengenai perhitungan BOK dan tarif pada bus kota yang dikelola oleh Perum DAMRI Bandung untuk kelas ekonomi, dan mengetahui kesesuaiannya dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM. No. 89 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan KM. No. 52 Tahun 2006, dan mengetahui kesesuaiannya dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002.
- b) Bagi instansi terkait, penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan untuk menilai kesesuaian perhitungan BOK dan penetapan tarif bus kota kelas ekonomi dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM. No. 89 Tahun 2002 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan KM. No. 52 Tahun 2006, dan menilai kesesuaiannya dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002.
- c) Bagi masyarakat umum, penelitian ini dapat membuka wawasan mengenai BOK dan tarif bus kota kelas ekonomi, serta beberapa peraturan yang terkait dengan perhitungannya.