

Muhammad Jordianda Putra, Addy Sumarsono, Santi Sani, Riswandha Imawan Lingga, Fitri Yanti*

Universitas Musi Rawas

*Email: jordianda789@gmail.com

ABSTRAK

Transportasi merupakan perpindahan atau pengangkutan suatu barang dari satu lokasi ke lokasi lain. transportasi secara harafiah adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain secara fisik dalam waktu yang tertentu dengan menggunakan atau digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin. Angkutan umum digunakan di kota Lubuklinggau untuk perjalanan kabupaten dan perkotaan. Salah satu pilihan transportasi umum kota Lubuklinggau yaitu DAMRI yang berperan penting dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya. Setiap jenis angkutan umum memiliki karakteristik yang berbeda-beda seperti harga kendaraan, tipe kendaraan, jumlah kapasitas muat penumpang yang dapat mempengaruhi Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Tujuan penelitian ini adalah menghitung berapa besar biaya langsung dan tidak langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung. Metode yang digunakan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 251 Tahun 2022. Hasil penelitian ini adalah besaran biaya langsung diperoleh dari perhitungan biaya modal dan depresiasi, biaya operasi dan maintenance, biaya bahan bakar, serta biaya awak kendaraan. Sehingga jumlah perolehan biaya langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung adalah Rp 44.216.489.396,00. Besaran biaya tidak langsung diperoleh dari perhitungan biaya SDM kantor. Sehingga jumlah perolehan biaya tidak langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung adalah Rp 55.510.000,00.

Kata kunci : *Transportasi, DAMRI, Biaya Operasional Kendaraan*

ABSTRACT

Transportation is the movement or transportation of goods from one location to another. Transportation is literally the physical transfer of people or goods from one place to another within a certain time using or being moved by humans, animals or machines. Public transportation is used in Lubuklinggau city for district and urban travel. One of the public transportation options in the city of Lubuklinggau is DAMRI which plays an important role in meeting the mobility needs of the community in carrying out their activities. Each type of public transportation has different characteristics such as vehicle price, vehicle type, passenger loading capacity which can affect vehicle operating costs (BOK). The aim of this research is to calculate the direct and indirect costs of the Damri Bus for the Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung route. The method used is based on the Decree of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number KM 251 of 2022. The results of this research are that the amount of direct costs is obtained from calculating capital costs and depreciation, operating and maintenance costs, fuel costs, and vehicle crew costs. So the total direct cost of the Damri Bus for the Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung route is IDR 44,216,489,396.00. The amount of indirect costs is obtained from calculating office HR costs. So the total indirect cost of the Damri Bus for the Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung route is IDR 55,510,000.00.

Keywords: *Transportation, DAMRI, Vehicle Operational Costs*

1. PENDAHULUAN

Angkutan umum digunakan di kota Lubuklinggau untuk perjalanan kabupaten dan perkotaan. Kota Lubuklinggau yang berfungsi sebagai pusat pemerintahan, Pendidikan, dan perdagangan, berkembang baik dari segi jumlah penduduk maupun laju pertumbuhan ekonominya yang semakin meningkat. Kawasan tersebut harus memiliki sarana, prasarana, dan pola lalu lintas yang baik dalam mendukung kegiatan tersebut sebagai kota transit (penghubung) seperti kabupaten Musi Rawas dan Kabupaten Musi Rawas Utara. Angkutan umum merupakan sarana transportasi yang penting bagi semua lapisan masyarakat di kota Lubuklinggau menuju wilayah-wilayah penyangga dengan salah satu rute yang sudah ada yaitu Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung karena banyak masyarakat yang menggunakannya untuk memenuhi kebutuhannya, oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk membandingkan dan mengevaluasi anggaran dana apakah kelebihan atau kekurangan untuk memastikan anggaran dana yang tepat seperti apa, dengan menganalisa biaya langsung dan tidak langsung bus DAMRI rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung.

2. METODE PENELITIAN

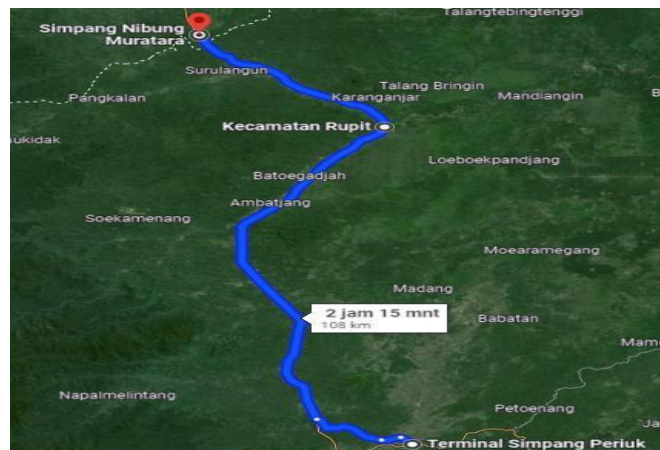
2.1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang diteliti oleh penulis Terminal Simpang Periu kota Lubuklinggau yang beralamat di Jl. HM Soeharto, Simpang Periu, Kec. Lubuk Linggau Sel. II, Kota Lubuklinggau, Sumatera Selatan 31627, dan di Simpang Nibung yang beralamat di Jl. Sarolangun – Lubuklinggau, Kec. Singkut, Kabupaten Sarolangun, Jambi 31656, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.

Jarak rute :

Lubuklinggau – Muara Rupit = 79,3 Km

Muara Rupit – Simpang Nibung = 28,7 Km



Gambar 1. Lokasi penelitian

2.2. Metode yang digunakan

Metode pengumpulan data yang dilakukan penelitian ini adalah dengan metode observasi, dokumentasi, dan wawancara. Metode pengumpulan data adalah teknik atau cara-cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data (Tanujaya, 2014).

Menggunakan metode observasi lapangan langsung, penulis melakukan pengamatan secara langsung mengenai keadaan kendaraan bus DAMRI dan kinerja yang dilakukan. Dokumentasi yaitu penulis melakukan pendokumentasian berupa foto-foto kegiatan lapangan. Wawancara yaitu penulis melakukan wawancara secara langsung dengan pengguna bus DAMRI dan instansi terkait. Metode yang digunakan untuk menghitung biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan pada saat kendaraan beroperasi di jalan raya yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 251 Tahun 2022. Berikut merupakan rumus perhitungan komponen biaya operasional kendaraan:

Biaya Langsung :

Biaya Modal dan Depresiasi :

- Nilai depresiasi kendaraan per tahun

$(\text{harga kendaraan} - \text{harga residu})/n \times \text{jumlah kendaraan}$

- Biaya bunga atas modal

$\text{suku bunga (\%)} \times \text{nilai pinjaman} \times \text{jumlah kendaraan}$

- 1) Biaya PKB (STNK) dan keur

$(\text{biaya PKB per tahun} \times \text{jumlah kendaraan}) + (\text{biaya keur} \times 2 \times \text{jumlah kendaraan})$

- 2) Biaya asuransi (TLO)

$\text{biaya asuransi (TLO)} \times \text{jumlah kendaraan}$

- 3) Biaya provisi (legal admin selama pinjaman)

$(\text{harga kendaraan} \times \text{provisi \%})/n \times \text{jumlah kendaraan}$

Biaya Operasi dan Maintenance :

- 4) Biaya bahan bakar

$\text{Panjang total rute} \times \text{rasio penggunaan BBM} \times \text{jumlah kendaraan yang beroperasi} \times \text{harga BBM} \times \text{faktor wilayah}$

Biaya awak kendaraan :

- 5) Biaya pramudi
Gaji Pokok Per tahun + Uang makan Per tahun + BPJS Kesehatan dan Tenaga Kerja Per tahun + Lembur (jika ada) + Diklat (Training) Per tahun + PPh Per tahun + Pakaian dinas (2 stel) + THR.
 - 6) Gaji pokok per tahun
Gaji Pokok Per Bulan Per Orang x Jumlah Pramudi x 12 Bulan.
 - 7) Uang makan per tahun
Uang Makan Per hari Per Orang x 25 hari Per Bulan x Jumlah Pramudi x 12 Bulan.
 - 8) BPJS Kesehatan dan Ketenagakerjaan
Gaji Pokok Per Bulan x Persentase BPJS (contoh 9,89%) x Jumlah Pramudi x 12 Bulan.
 - 9) Lembur (jika ada)
Gaji Pokok Per Bulan x Persentase Lembur x Jumlah Pramudi x 12 Bulan.
 - 10) Diklat (Training)
Gaji Pokok Per Bulan x Persentase Diklat/Training (contoh 5%) x Jumlah Pramudi x 12 Bulan.
 - 11) PPh
Gaji Pokok Per Bulan x Persentase PPh (contoh 5%) x Jumlah Pramudi x 12 Bulan.
 - 12) Pakaian Dinas (2 Stel)
Harga Pakaian Dinas per stel x 2 x Jumlah Pramudi.
 - 13) THR
Gaji Pokok Per Bulan x Jumlah THR (contoh 1 kali gaji) x Jumlah Pramudi.
 - 14) Biaya kondektur
Gaji Pokok Per tahun + Uang makan Per tahun + BPJS Kesehatan dan Tenaga Kerja Per tahun + Lembur (jika ada) + Diklat (Training) Per tahun + PPh Per tahun + Pakaian dinas (2 stel) + THR.
 - 15) Biaya perawatan kendaraan
Total Perawatan Part = $\sum(\text{Quantity} \times \text{Unit Price} \times \text{Frequency})$.
- Dengan:

Frequency = Panjang total rute yang dijalani per kendaraan per tahun / interval penggantian
Total Biaya Perawatan Kendaraan = jumlahan dari seluruh biaya perawatan per bagian kendaraan x jumlah kendaraan x Indeks Kemahalan Konstruksi.

- 16) Biaya terminal
Biaya terminal x Jumlah rit kendaraan x waktu operasi per tahun x Jumlah Kendaraan Operasional.
- Dengan:

Biaya terminal : (Rupiah/rit)
Jumlah rit kendaraan : (Rit/hari)
Waktu Operasi : Jumlah hari operasi per tahun

- 17) Biaya perizinan (kartu pengawasan)

Biaya Perizinan x Jumlah Kendaraan.

Dengan:
Biaya Perizinan : (Rupiah/tahun)
Jumlah Kendaraan : Jumlah Kendaraan per trayek
Biaya Tidak Langsung :

- 18) Biaya SDM Kantor
Total biaya SDM x (jumlah kendaraan)/(total kendaraan).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil

Hasil penelitian ini adalah besaran biaya langsung dan biaya tidak langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung. Perolehan besaran biaya dilakukan melalui perhitungan analisis Biaya Operasional Kendaraan menggunakan metode Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 251 Tahun 2022. Berikut merupakan rincian perhitungannya:

Tabel 1

Detail Kendaraan Bus Damri.

PKB	1.931.300
SWDKLJJ	90.000
ADM. STNK	0
ADM. TNKB	0
Jumlah	2.021.300
Lama Pemakaian	8 Tahun
Harga Residu Harga kendaraan : lama pemakaian	46.250.000
Harga Kendaraan	370.000.000
Jenis Kendaraan	MICROBUS
Merk	HINO
Type Kendaraan	FB2WGLZ EN / FB130
Tahun Buat	2016
Bahan Bakar	SOLAR
Cylinder	4009
Warna Plat Nomor	KUNING
Warna Kendaraan	PUTIH KOMBINASI BIRU
Tanggal Pajak	2024-07-20
Tanggal STNK	2026-07-20

Berdasarkan tabel 1, diketahui detail kendaraan berjenis MICROBUS tahun 2015 memiliki harga Rp 370.000.000,00. Kemudian harga residu Rp 46.250.000,00 dan harga surat menyurat sebesar Rp 2.021.300,00.

Tabel 2

Data produksi perbus rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang nibung.

No	Produksi	Jumlah
1	Km tempuh per rit	108 km
2	Frekuensi	2 rit
3	Km tempuh per hari	108 km x 2 rit = 216 km
4	Hari operasional per hari	25 hari
5	Hari operasional per tahun	300 hari
6	Km tempuh per bulan	216 km x 25 hari = 5.400 km
7	Km tempuh per tahun	216 km x 300 hari = 64.800 km
8	Seat km per rit	22 x 108 = 2.376
9	Seat km per hari	22 x 216 = 4.752
10	Seat km per bulan	22 x 5.400 = 118.800
11	Seat km per tahun (PST)	22 x 64.800 = 1.425.600

Berdasarkan tabel 5.2, diketahui data produksi per bus rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung untuk seat km per rit sebesar 2.376, seat km per hari 4.752, seat km per bulan 118.800, dan seat km per tahun (PST) 1.425.600.

Tabel 3

Survei Biaya Langsung dan Tidak Langsung Biaya Operasional Kendaraan Bus DAMRI.

No	Jenis Pembiayaan	Jumlah
1	Harga Residu	46.250.000
2	Biaya bunga atas modal	-
3	Biaya PKB (STNK) dan keur	2.021.300
4	Biaya asuransi TLO	3.000.000
5	Biaya provisi (legal admin selama pinjaman)	-
6	Biaya bahan bakar rute Lubuklinggau - Muara Rupit – Simpang Nibung (51 liter)	350.000
7	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan awak atau operator	50.000
8	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan pembayaran gaji pramudi per tahun	27.000.000
9	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan uang makan pramudi per tahun	15.000.000
10	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan BPJS kesehatan dan ketenagakerjaan pramudi per tahun	1.539.000
11	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan lembur pramudi per tahun	-
12	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan diklat pramudi per tahun	-
13	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan PPh pramudi per tahun (UU No. 7 Tahun 2021)	3%
14	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan pakaian dinas pramudi per tahun	1.800.000
15	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan THR pramudi per tahun	2.250.000
16	Biaya pembayaran gaji kondektur selama kurun waktu satu tahun	18.000.000
17	Biaya uang makan kondektur selama kurun waktu satu tahun	15.000.000
18	Biaya BPJS kesehatan dan ketenagakerjaan kondektur selama kurun waktu satu tahun	1.026.000
19	Biaya lembur kondektur selama kurun waktu satu tahun	-
20	Biaya diklat kondektur selama kurun waktu satu tahun	-
21	Biaya PPh kondektur selama kurun waktu satu tahun	3%
22	Biaya pakaian dinas kondektur selama kurun waktu satu tahun	1.800.000
23	Biaya THR kondektur selama kurun waktu satu tahun	1.500.000
24	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan perawatan atau pemeliharaan dalam setiap operasional berjalan	175.000
25	Biaya yang dikeluarkan saat kendaraan memasuki terminal	20.000
26	Biaya yang dikeluarkan untuk perizinan (kartu pengawasan)	10.000

Pada tabel diatas dapat diketahui km tempuh per rit, hari operasional per tahun, hingga seat km per tahun yang dibutuhkan (PST). Selanjutnya adalah melakukan perhitungan terhadap komponen biaya langsung dan tidak langsung.

Biaya Langsung :

Biaya Modal dan Depresiasi :

19) Nilai depresiasi kendaraan per tahun

harga residu =(harga kendaraan)/(lama pemakaian)

harga residu =(370.000.000)/8 = 46.250.000

Maka nilai depresiasi kendaraan per tahun adalah:

(harga kendaraan - harga residu)/(n (masa penyusutan)) x jumlah kendaraan

(370.000.000 - 46.250.000)/8 x 2 = 80.937.500

20) Biaya bunga atas modal

suku bunga (%) x nilai pinjaman x jumlah kendaraan

$$0 (\%) \times 0 \times 2 = 0$$

21) Biaya PKB (STNK) dan keur

(biaya PKB per tahun x jumlah kendaraan)+(biaya keur x 2 x jumlah kendaraan)

$$(1.931.300 \times 2) + (90.000 \times 2 \times 2) = 4.222.600$$

22) Biaya asuransi (TLO)

biaya asuransi (TLO) x jumlah kendaraan

$$3.000.000 \times 2 = 6.000.000$$

23) Biaya provisi (legal admin selama pinjaman)

(harga kendaraan x provisi %)/n x jumlah kendaraan

$$(864.100.000 \times 0 \%) / 9 \times 2 = 0$$

Biaya Operasi dan Maintenance :

24) Biaya bahan bakar

Diketahui rumus perhitungan rasio penggunaan BBM adalah:

Rasio BBM = (Jumlah Liter)/(Jarak Tempuh)

$$\text{Rasio BBM} = (51) / 216 = 0,24$$

Diketahui perhitungan kondisi jalan (%) adalah:

persentase kondisi jalan (%) = (total KM PP)/(total KM per rit)

$$\text{persentase kondisi jalan (\%)} = 216 / 108 = 2$$

Diketahui perhitungan konversi panjang jalan adalah:

konversi panjang jalan = (persentase kondisi jalan)/(panjang jalan tanjakan dan turunan)

$$\text{konversi panjang jalan} = (2\%) / (25\%) = 0,08$$

Diketahui perhitungan jumlah konversi panjang jalan adalah:

jumlah konversi panjang jalan = (jalan tanah)/(konversi panjang jalan)

$$\text{jumlah konversi panjang jalan} = 0 / 0,08 = 0$$

Diketahui perhitungan faktor gabungan adalah:

Faktor gabungan = 1 + jumlah konversi panjang jalan x (1,3 - 1)

$$\text{Faktor gabungan} = 1 + 0 \times (1,3 - 1) = 1$$

Diketahui perhitungan faktor wilayah adalah jika nilai jumlah konversi panjang jalan lebih dari sama dengan 100%

maka faktor wilayah adalah 1,3 atau jika nilai kurang dari sama dengan 100%, maka faktor wilayah adalah nilai faktor gabungan yaitu 1.

Maka:

Panjang total rute x rasio penggunaan BBM x jumlah kendaraan yang beroperasi x harga BBM x faktor wilayah

$$108 \times 0,24 \times 2 \times 6.800 \times 1 = 352.512$$

Biaya awak kendaraan

25) Biaya Pramudi

Gaji Pokok Per tahun + Uang makan Per tahun + BPJS Kesehatan dan Tenaga Kerja Per tahun + Lembur (jika ada) + Diklat (Training) Per tahun + PPh Per tahun + Pakaian dinas (2 stel) + THR

$$54.000.000 + 30.000.000 + 3.078.000 + 0 + 0 + 1.620.000 + 600.000 + 4.500.000 = 93.798.000$$

26) Gaji pokok per tahun

Gaji Pokok Per Bulan Per Orang x Jumlah Pramudi x 12 Bulan

$$2.250.000 \times 2 \times 12 = 54.000.000$$

27) Uang makan per tahun

Uang Makan Per hari Per Orang x 25 hari Per Bulan x Jumlah Pramudi x 12 Bulan

$$50.000 \times 25 \times 2 \times 12 = 30.000.000$$

28) BPJS Kesehatan dan Ketenagakerjaan

Gaji Pokok Per Bulan x Persentase BPJS (contoh 9,89%) x Jumlah Pramudi x 12 Bulan

$$2.250.000 \times 9,89\% \times 2 \times 12 = 3.078.000$$

29) Lembur (jika ada)

Gaji Pokok Per Bulan x Persentase Lembur x Jumlah Pramudi x 12 Bulan

$$2.250.000 \times 0\% \times 2 \times 12 = 0$$

30) Diklat (Training)

Gaji Pokok Per Bulan x Persentase Diklat/Training (contoh 5%) x Jumlah Pramudi x 12 Bulan

$$2.250.000 \times 5\% \times 2 \times 12 = 0$$

31) PPh

Gaji Pokok Per Bulan x Persentase PPh (contoh 5%) x Jumlah Pramudi x 12 Bulan

$$2.250.000 \times 3\% \times 2 \times 12 = 1.620.000$$

32) Pakaian Dinas (2 Stel)

Harga Pakaian Dinas per stel x 2 x Jumlah Pramudi

$$150.000 \times 2 \times 2 = 600.000$$

33) THR

Gaji Pokok Per Bulan x Jumlah THR (contoh 1 kali gaji) x Jumlah Pramudi

$$2.250.000 \times 1 \times 2 = 4.500.000$$

34) Biaya kondektur

Gaji Pokok Per tahun + Uang makan Per tahun + BPJS Kesehatan dan Tenaga Kerja Per tahun + Lembur (jika ada) + Diklat (Training) Per tahun + PPh Per tahun + Pakaian dinas (2 stel) + THR

$$36.000.000 + 30.000.000 + 2.052.000 + 0 + 0 + 1.080.000 + 600.000 + 3.000.000 = 72.732.000$$

35) Gaji pokok per tahun

Gaji Pokok Per Bulan Per Orang x Jumlah Pramudi x 12 Bulan

$$1.500.000 \times 2 \times 12 = 36.000.000$$

36) Uang makan per tahun

Uang Makan Per hari Per Orang x 25 hari Per Bulan x Jumlah Kondektur x 12 Bulan

$$50.000 \times 25 \times 2 \times 12 = 30.000.000$$

37) BPJS Kesehatan dan Ketenagakerjaan

Gaji Pokok Per Bulan x Persentase BPJS (contoh 9,89%) x Jumlah Kondektur x 12 Bulan

$$1.500.000 \times 5,7\% \times 2 \times 12 = 2.052.000$$

38) Lembur (jika ada)

Gaji Pokok Per Bulan x Persentase Lembur x Jumlah Kondektur x 12 Bulan

$$1.500.000 \times 0\% \times 2 \times 12 = 0$$

39) Diklat (Training)

Gaji Pokok Per Bulan x Persentase Diklat/Training (contoh 5%) x Jumlah Kondektur x 12 Bulan

$$1.500.000 \times 0\% \times 2 \times 12 = 0$$

40) PPh

Gaji Pokok Per Bulan x Persentase PPh (contoh 5%) x Jumlah Kondektur x 12 Bulan

$$1.500.000 \times 3\% \times 2 \times 12 = 1.080.000$$

41) Pakaian Dinas (2 Stel)

Harga Pakaian Dinas per stel x 2 x Jumlah Kondektur

$$150.000 \times 2 \times 2 = 600.000$$

42) THR

Gaji Pokok Per Bulan x Jumlah THR (contoh 1 kali gaji) x Jumlah Kondektur

$$1.500.000 \times 1 \times 2 = 3.000.000$$

43) Biaya perawatan kendaraan

Perawatan Mesin = 400.000

Perawatan Oli = 40.000 x 30 (liter) = 1.200.000

Perawatan Ban = 3.000.000 x 6 (ban) = 18.000.000

Perawatan Body (Cuci Mobil) = 100.000

Total Perawatan Part = $\sum(\text{Quantity} \times \text{Unit Price} \times \text{Frequency})$

$$\text{Total Perawatan Part} = \sum(1 \times 19.700.000 \times 12,96) = 255.312.000$$

Frequency = Panjang total rute yang dijalani per kendaraan per tahun / interval penggantian

$$\text{Frequency} = 64.800 / 5.000 = 12,96$$

Total Biaya Perawatan Kendaraan = jumlahan dari seluruh biaya perawatan per bagian kendaraan x jumlah kendaraan x Indeks Kemahalan Konstruksi

$$\text{Total Biaya Perawatan Kendaraan} = 255.312.000 \times 2 \times 86,04 = 43.934.088.960$$

44) Biaya terminal

Biaya terminal x Jumlah rit kendaraan x waktu operasi per tahun x Jumlah Kendaraan Operasional

$$20.000 \times 2 \times 300 \text{ hari} \times 2 = 24.000.000$$

45) Biaya perizinan (kartu pengawasan)

Biaya Perizinan x Jumlah Kendaraan = 10.000 x 2 = 20.000

Biaya Tidak Langsung :

46) Biaya SDM Kantor

Total biaya SDM x (jumlah kendaraan)/(total kendaraan)

$$166.530.000 \times 2/6 = 55.510.000$$

Adapun rekapitulasi dari perhitungan tersebut seperti ditunjukkan pada tabel berikut ini:

Tabel 4

Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan.

1	Biaya Langsung		
Komponen Biaya	Satuan (km/hari)	Jumlah	
Biaya modal dan depresiasi			
Nilai depresiasi kendaraan per tahun	216	80.937.500,00	
Biaya bunga atas modal	216	0,00	
Biaya PKB (STNK) dan keur	216	4.222.600,00	
Biaya asuransi (TLO)	216	6.000.000,00	
Biaya provisi (legal admin selama pinjaman)	216	0,00	
Biaya Operasi dan <i>Maintenance</i>			
Biaya bahan bakar			
Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung	216	352.512,00	
Biaya awak kendaraan			
Biaya Pramudi	216	93.798.000,00	
Biaya kondektur	216	72.732.000,00	
Biaya perawatan kendaraan	216	43.934.088.960,00	
Biaya terminal	216	24.000.000,00	
Biaya perizinan (kartu pengawasan)	216	20.000,00	
Jumlah Biaya Langsung		44.216.489.396,00	
2	Biaya tidak langsung		
Biaya SDM Kantor	216	55.510.000,00	
Jumlah Biaya Tidak Langsung		55.510.000,00	

3.2 Pembahasan

- 1) Besaran Biaya Langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung Besaran biaya langsung diperoleh dari perhitungan biaya modal dan depresiasi, biaya operasi dan maintenance, biaya bahan bakar, serta biaya awak kendaraan. Sehingga jumlah perolehan biaya langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung adalah Rp 44.216.489.396,00
- 2) Besaran Biaya Tidak Langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung Besaran biaya tidak langsung diperoleh dari perhitungan biaya SDM. Sehingga jumlah perolehan biaya tidak langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung adalah Rp 55.510.000,00
- 3) Perbandingan Perhitungan BOK dengan Rincian Survei Berdasarkan Jenis Pembiayaan Survei

Tabel 5

Perbandingan Perhitungan BOK dengan Rincian Survei berdasarkan jenis pembiayaan survei.

No	Jenis Pembiayaan	Jumlah Survei	Jumlah BOK
1	Harga Residu	46.250.000	46.250.000
2	Biaya bunga atas modal	-	-
3	Biaya PKB (STNK) dan keur	2.021.300	4.222.600 (2 Bus)
4	Biaya asuransi TLO	3.000.000	6.000.000 (2 Bus)
5	Biaya provisi (legal admin selama pinjaman)	-	-
6	Biaya bahan bakar rute Lubuklinggau - Muara Rupit – Simpang Nibung (51 liter)	350.000	705.024 (2 Bus)
7	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan awak atau operator	50.000	50.000
8	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan pembayaran gaji pramudi per tahun	27.000.000	54.000.000 (2 Orang)
9	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan uang makan pramudi per tahun	15.000.000	30.000.000 (2 Orang)
10	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan BPJS kesehatan dan ketenagakerjaan pramudi per tahun	1.539.000	3.078.000 (2 orang)
11	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan lembur pramudi per Tahun	-	-
12	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan diklat pramudi per tahun	-	-
13	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan PPh pramudi per tahun	3%	1.620.000 (3%)

(UU No. 7 Tahun 2021)			
14	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan pakaian dinas pramudi per tahun	1.800.000	600.000 (2 orang)
15	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan THR pramudi per tahun	2.250.000	2.250.000
16	Biaya pembayaran gaji kondektur selama kurun waktu satu tahun	18.000.000	36.000.000 (2 orang)
17	Biaya uang makan kondektur selama kurun waktu satu tahun	15.000.000	30.000.000 (2 orang)
18	Biaya BPJS kesehatan dan ketenagakerjaan kondektur selama kurun waktu satu tahun	1.026.000	2.052.000 (2 orang)
19	Biaya lembur kondektur selama kurun waktu satu tahun	-	-
20	Biaya diklat kondektur selama kurun waktu satu tahun	-	-
21	Biaya PPh kondektur selama kurun waktu satu tahun	3%	1.080.000 (3%)
22	Biaya pakaian dinas kondektur selama kurun waktu satu tahun	1.800.000	600.000 (2 orang)
23	Biaya THR kondektur selama kurun waktu satu tahun	1.500.000	3.000.000 (2 orang)
24	Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan perawatan atau pemeliharaan dalam setiap operasional berjalan	175.000	175.000
25	Biaya yang dikeluarkan saat kendaraan memasuki terminal	20.000	20.000
26	Biaya yang dikeluarkan untuk perizinan (kartu pengawasan)	10.000	10.000

Berdasarkan tabel 5, diketahui perbandingan nilai berdasarkan jenis pembiayaan survei antara perhitungan BOK dengan hasil survei yaitu pada bagian biaya bahan bakar dan pakaian dinas (2 stel). Pada bahan bakar hasil survei menunjukkan nilai 350.000 per kendaraan, sedangkan pada perhitungan BOK yaitu 705.024 untuk 2 kendaraan atau 345.168 per kendaraan. Perbedaan tersebut terjadi mungkin pihak PT. Damri ingin melakukan pembulatan pada nominal biaya bahan bakar. Menurut peneliti hasil tersebut masih tergolong wajar karena perbedaan nilai tidak begitu signifikan.

Pada pakaian dinas untuk 2 stel, dari hasil survei disebutkan biaya untuk 1 stelnya yaitu 150.000. Namun untuk biaya 2 stel pakaian dinas untuk kurun waktu 1 tahun, mereka memberikan keterangan nominal sebesar 1.800.000 untuk penggantian 2 kali pada pakaian dinas. Hal tersebut berarti untuk 1 kali penggantian dianggarkan sebesar 900.000. Sedangkan pada hasil perhitungan BOK diperoleh nilai 600.000 pada pakaian dinas 2 stel untuk 2 orang. Hal ini berarti 1 orang memiliki anggaran pakaian dinas 2 stel sebesar 300.000. Untuk penggantian 2 kali berarti sebesar 600.000.

Sehingga dari perbedaan terkait pakaian dinas sebanyak 2 stel tersebut, peneliti beranggapan pihak PT. Damri melebihi nominal anggaran sebanyak 300.000, karena jika terjadi kehilangan atau kerusakan pada pakaian dinas, nominal 300.000 tersebut dapat menjadi nilai penggantian untuk pakaian dinas yang mengalami kehilangan atau kerusakan.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dilakukan saya, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

- Besaran biaya langsung diperoleh dari perhitungan biaya modal dan depresiasi, biaya operasi dan maintenance, biaya bahan bakar, serta biaya awak kendaraan. Sehingga jumlah perolehan biaya langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung adalah Rp 44.216.489.396,00.
- Besaran biaya tidak langsung diperoleh dari perhitungan biaya SDM kantor. Sehingga jumlah perolehan biaya tidak langsung Bus Damri Rute Lubuklinggau – Muara Rupit – Simpang Nibung adalah Rp 55.510.000,00.

DAFTAR PUSTAKA

- Angger, W. P. (2015). *Problematika Pelayanan Umum. Efikasi Diri Dan Pemahaman Konsep IPA Dengan Hasil Belajar Ilmu Pengetahuan Alam Siswa Sekolah Dasar Negeri Kota Bengkulu*, 6.
- Arikunto, S. (2007). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek Edisi Revisi VI* hal 134. Jakarta. Rineka Apta.
- Ari Widya Permana, & Puspasari, N. (2023). Analisis Biaya Operasional Kendaraan pada Angkutan Umum Bus Akibat Pandemi Covid-19 (Trayek Palangkaraya – Pangkalanbun). *Rekayasa Sipil*, 17(1), 1–6. <https://doi.org/10.21776/ub.rekayasasipil.2023.017.01.1>
- Barros, R., Winaya, A., & Firdausi, M. (2020). Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) di Terminal Purabaya (Bungurasih) untuk Bus Damri P8. *Jurnal Teknik Sipil*, 1(1), 7–12. <https://doi.org/10.31284/j.jts.2020.v1i1.895>

JURNAL SIPIL DAN PERENCANAAN MUSI RAWAS

Website: <https://ejournal.unmura.ac.id/index.php/jsp>

Bina Marga Dep. PU, 1995. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk Jalan Perkotaan di Indonesia, Indonesia Highway Capacity Manual. (IHCM) Pd T-15-2005-B Jakarta.
ISLAMY, I. AL. (2023). ANALISA BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) BUS DAMRI RUTE MATARAM-BANDARA INTERSIONAL LOMBOK (BIL).